Szkolenie Eksport na świecie - aspekty prawne w kontraktach B2B

Spis treści

Eksport na świecie – aspekty prawne w kontraktach B2B 2
Sebastian Sadowski-Romanov 3
Blok 1. Zwyczaje handlowe, kolejność stosowania praw, rodzaje umów, cechy dobrej umowy 3
Zwyczaje i uzanse handlowe 3
Podział zwyczajów i uzansów 4
Branżowe 4
Lokalne 4
Powszechne 4
Kolejność stosowania praw w handlu międzynarodowym 5
Międzynarodowa Izba Handlowa 5
Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC Polska) 5
Zasady ICC 5
Konwencja Wiedeńska 6
Kto ratyfikował CISG? 6
Co obejmują przepisy Konwencji Wiedeńskiej? 9
Rodzaje kontraktów w eksporcie 9
Elementy umowy eksportowej 10
Blok 2. Incoterms 2020 11
Incoterms – czym jest? 11
Zakres stosowania Incoterms 11
Najczęściej używane reguły Incoterms 12
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: EXW) 12
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: DAP) 13
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: DDP) 15
Incoterms 2020 - lista pozostałych reguł dla każdego rodzaju transportu 16
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: FCA) 16
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty(Incoterms 2020: CPT) 17
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: CIP) 18

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: DPU) 19
Incoterms 2020 - lista reguł dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego 20
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: FAS) 21
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: FOB) 22
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: CFR) 23
Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: CIF) 24
Co nowego w Incoterms 2020? 25
Najczęściej stosowane błędy przy stosowaniu Incoterms 26
Ćwiczenie 2: Jaka reguła Incoterms 2020 będzie najbardziej korzystna dla Twojej firmy? 26
Blok 3. Spedycja i ubezpieczenie 26
Spedycja - podstawowe informacje 26
Umowa przewozu 27
Zakres obowiązków przewoźnika 27
Umowa spedycji 28
Zakres obowiązków spedytora 28
Umowa spedycji i przewozu. O czym trzeba pamiętać? 29
Ubezpieczenie ładunku 29
Odpowiedzialność cywilna przewoźnika - OCP 29
Ubezpieczenia mienia w transporcie (Cargo) 30
Sesja pytań i odpowiedzi 30
Zakończenie 30

Eksport na świecie – aspekty prawne w kontraktach B2B

05.10.2021

BYDGOSKA AGENCJA ROZWOJU REGIONALNEGO

Sebastian Sadowski-Romanov

300 projektów eksportowych realizowanych dla ponad 100 klientów.

25 lat doświadczenia w handlu międzynarodowym.

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

Zwyczaje i uzanse handlowe

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.

Podział zwyczajów i uzansów

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.

Lokalne

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

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.

Kolejność stosowania praw w handlu międzynarodowym

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

1. prawo bezwzględnie obowiązujące
2. zapisy kontraktu
3. zwyczaje i uzanse
4. prawo względnie obowiązujące

Międzynarodowa Izba Handlowa

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

Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC Polska)

Przejdź do strony Polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej Izby Handlowej aby dowiedzieć się, czym zajmuje się ta instytucja.

Zasady ICC

- arbitrażu gospodarczego – Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy
- handlowe – Incoterms, Combiterms

- obsługi akredytyw dokumentowych
- obsługi inkasa bankowego
- obsługi rembursów międzybankowych

Konwencja Wiedeńska

Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (ang. Convention on Contracts for the International Sale of Goods - CISG) 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.

Konwencja CISG została podpisana w Wiedniu 11 kwietnia 1980 r., 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.

Kto ratyfikował CISG?

- Albania
- Argentyna
- Armenia
- Australia
- Austria
- Azerbejdżan
- Bahrajn
- Białoruś
- Belgia
- Benin
- Bośnia i Hercegowina
- Brazylia

- Bułgaria
- Burundi
- Kamerun
- Kanada
- Chile
- Chiny
- Kolumbia
- Kongo
- Kostaryka
- Chorwacja
- Kuba
- Cypr
- Czechy
- Korea Północna
- Dania
- Dominikana
- Ekwador
- Egipt
- Salwador
- Estonia
- Fidżi
- Finlandia
- Francja
- Gabon
- Gruzja
- Niemcy
- Grecja
- Gwatemala
- Gwinea
- Gujana Francuska
- Honduras
- Węgry

- Islandia
- Irak
- Izrael
- Włochy
- Japonia
- Kirgistan
- Łotwa
- Laos
- Liban
- Lesotho
- Liberia
- Liechtenstein
- Litwa
- Luksemburg
- Madagaskar
- Mauretania
- Meksyk
- Mołdawia
- Mongolia
- Czarnogóra
- Holandia
- Nowa Zelandia
- Norwegia
- Palestyna
- Paragwaj
- Peru
- Polska
- Portugalia
- Korea Południowa
- Rumunia
- Rosja
- Saint Vincent i Grenadyny

- San Marino
- Serbia
- Singapur
- Słowacja
- Słowenia
- Hiszpania
- Szwecja
- Szwajcaria
- Syria
- Turcja
- Uganda
- Ukraina
- USA
- Urugwaj
- Uzbekistan
- Wietnam
- Zambia

Co obejmują przepisy Konwencji Wiedeńskiej?

- dokładne oznaczenie towaru i omówienie jego szczególnych właściwości
- określenie obowiązku dostarczania dokumentów dotyczących towaru
- określenie sposobu i terminu dostawy towarów
- wymogi opakowania towaru
- określenie obowiązków sprzedającego i kupującego

Rodzaje kontraktów w eksporcie

Z podziałem ze względu na:

1. Ilość dokumentów

Jedno-dokumentowy. Umowa w formie jednego aktu prawnego, który zawiera wszystkie warunki świadczeń między stronami.

Wielo-dokumentowy. Składa się z oferty, zamówienia i potwierdzenia zamówienia.

2. Sposób kontaktowania się stron

Swobodne – zawierane w wyniku np. wizyt akwizycyjnych, ogłoszeń reklamowych, spotkań towarzyskich.
Formalne - zawierane np. na targach, wystawach, giełdach.

3. Termin dostawy

Długoterminowe - umowa wiąże strony na okres powyżej 1 roku.

Krótkoterminowe - realizacja kontraktu następuje w ciągu 12 miesięcy.

4. Sposób płatności

- gotówkowe
- kredytowe
- wolnodewizowe
- clearingowe
- barterowe
- kompensacyjne

5. Formę zawarcia kontraktu

- pisemne
- telegraficzne
- ustne
- elektroniczne

Elementy umowy eksportowej

Kluczowe punkty, które każdy eksporter powinien zawrzeć w podpisywanej umowie:

Kontrakt (składa się z sekcji „dane” i warunki”).

Dane (nazwy i adresy obu stron oraz data, miejscowość i numer kontraktu).

Warunki (warunki podstawowe oraz warunki uzupełniające).

Warunki podstawowe (rodzaj, cena, gatunek i opakowanie towaru oraz warunki dostawy i płatności).

Warunki uzupełniające (reklamacje, kary umowne, arbitraż).

Blok 2. Incoterms 2020

Incoterms – czym jest?

International Commercial Terms. To zbiór regulacji określających warunki wymiany handlowej między sprzedawcą i kupującym – eksporterem i importerem. Ustalone 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.

Najczęściej używane reguły Incoterms

Reguła Incoterms Ex Works, czyli Z Zakładu - EXW

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.

Reguła Incoterms Delivered At Place, czyli Dostarczone Do Miejsca - DAP

Przeniesienie ryzyka ze sprzedającego na kupującego następuje kiedy towary znajdą 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.

Reguła Incoterms Delivered Duty Paid, czyli Dostarczone, Cło Opłacone - DDP

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.

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: EXW)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło eksportowe

- Sprzedający: nie

- Kupujący: tak

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport główny

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: DAP)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport główny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: DDP)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport główny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło importowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport końcowy

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Incoterms 2020 - lista pozostałych reguł dla każdego rodzaju transportu

Free Carrier (pl. Przewoźnik Franco) - FCA

Carriage Paid To (pl. Przewoźne opłacone do) - CPT

Carriage and Insurance Paid To (pl. Przewoźne i ubezpieczenie opłacone do) - CIP

Delivered at Place Unloaded (pl. Dostarczone do miejsca, wyładowane) - DPU

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: FCA)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport główny

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty(Incoterms 2020: CPT)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport główny

- Sprzedający: opłaty
- Kupujący: ryzyko

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: CIP)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak

- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport główny

- Sprzedający: opłaty
- Kupujący: ryzyko

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: opłaty
- Kupujący: ryzyko

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: DPU)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport główny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: tak (dobrowolne)
- Kupujący: nie

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Incoterms 2020 - lista reguł dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego

Free Alongside Ship (pl. Franco wzdłuż burty statku) - FAS

Free On Board (pl. Franco statek) – FOB

Cost and Freight (pl. Koszt i fracht) - CFR

Cost Insurance and Freight (pl. Koszt, ubezpieczenie i fracht)- CIF

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: FAS)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport główny

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie

- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: FOB)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport główny

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: nie

- Kupujący: tak

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: CFR)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport główny

- Sprzedający: opłaty
- Kupujący: ryzyko

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty (Incoterms 2020: CIF)

Pakowanie

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Transport wstępny

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Cło eksportowe

- Sprzedający: tak
- Kupujący: nie

Załadunek do transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: do momentu dostawy wzdłuż statku
- Kupujący: od momentu dostawy wzdłuż statku

Transport główny

- Sprzedający: opłaty
- Kupujący: ryzyko

Ubezpieczenie transportu

- Sprzedający: opłaty
- Kupujący: ryzyko

Rozładunek z transportu głównego (obsługa)

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Cło importowe

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Transport końcowy

- Sprzedający: nie
- Kupujący: tak

Co nowego w Incoterms 2020?

Incoterms 2010 vs Incoterms 2020

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).

Najczęściej stosowane błędy przy stosowaniu Incoterms

- 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

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

Przejdź do strony firmy ITRO, aby dowiedzieć się, czym są 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

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.

Przewóz

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

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.

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

1. przyjmowanie zleceń spedycyjnych i udzielanie porad związanych z procesami spedycyjnymi
2. wybór środka transportu
3. zawieranie umów o przewóz
4. ubezpieczanie przesyłki
5. sporządzanie dokumentacji transportowej
6. odbiór przesyłki od nadawcy i przygotowanie jej do przewozu
7. nadanie przesyłki na środek transportu wraz z dokumentacją transportową
8. odbiór przesyłki ze środka transportu wraz z dokumentacją transportową

9. odprawa celna
10. przekazanie przesyłki odbiorcy

Umowa spedycji i przewozu. 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 ładunku

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.

Odpowiedzialność cywilna przewoźnika - OCP

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 przedmiot i tylko w sytuacji, gdy zaistnieje jego odpowiedzialność za zdarzenie.

Ubezpieczenia mienia w transporcie (Cargo)

Dla kogo?

Produkt ten skierowany jest do podmiotów zlecających transport towarów, które chciałby 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.

Sesja pytań i odpowiedzi

Zakończenie

METROPOLIA
BYDGOSZCZ

Fundusze
Europejskie
Program Regionalny
Rzeczpospolita
Polska
Województwo
Kujawsko-Pomorskie
Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego