

Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej we Francji
Wydział Promocji Handlu i Inwestycji

FRANCJA 2011

PRZEWODNIK GOSPODARCZY

Paryż, grudzień 2010 r.

AUTORZY OPRACOWANIA

Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej we Francji:

Andrzej SZTELIGA – Radca-Minister

Katarzyna KRAJEWSKA – Pierwszy Sekretarz

Agata BULSKA-LAINE – Drugi Sekretarz

Instytucje współpracujące:

Lucien PECZYNSKI – Adwokat
COPERNIC Avocats – Paryż

Hania STYPUŁKOWSKA-GOUTIERRE – Adwokat
Association d'Avocat BGS – Paryż

Iwona WIKTOROWICZ – Finansista
Pracownik Bank BCP-Millennium – Paryż

Andrzej BEDNARZ – Konsultant
EXP PECO Conseil – Chambéry

Redakcja merytoryczna

Andrzej SZTELIGA – Radca-Minister

Opracowanie techniczne

Wojciech PAŁĘGA – Informatyk

Publikacja została wydana ze środków funduszu promocji
Ministerstwa Gospodarki Rzeczypospolitej Polskiej

Publikacja ma charakter informacyjny i nie stanowi źródła prawa

Prawa autorskie zastrzeżone. Treść niniejszej publikacji można wykorzystywać (kopiować, przechowywać i drukować) bezpłatnie jedynie w celach prywatnych, niekomercyjnych (na potrzeby własne). Wszelkie komercyjne wykorzystanie w części lub w całości materiałów zawartych w tym opracowaniu wymaga pisemnej zgody WPHI Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej we Francji.

11. Transport, spedycja, ubezpieczenia, logistyka

11.1. Warunki dostępu do rynku usług transportowych we Francji

Transport samochodowy towarów przez terytorium Unii Europejskiej (w tym i Francji) wymaga posiadania dokumentów upoważniających do przewozu towarów (tzw. dokumentów administracyjnych) oraz dokumentów dotyczących środka transportu, kierowcy oraz przewożonego towaru. Brak wymaganej dokumentacji naraża przewoźnika na poważne kary. Dotyczy to zarówno kwestii legalności pracy zatrudnionego kierowcy, jak i jego czasu pracy. Dlatego, przed realizacją usługi transportowej należy zaopatrzyć się we wszystkie niezbędne dokumenty. Szczegółowe informacje można uzyskać w Ministerstwie Infrastruktury³³ oraz w Biurze Obsługi Transportu Międzynarodowego Ministerstwa Infrastruktury (BOTM)³⁴.

Kabotaż towarów wykonywany przez polskich przewoźników na terytorium Francji

Z dniem 1 maja 2009 r. zakończył się pięcioletni okres przejściowy, podczas którego polscy przewoźnicy nie mogli świadczyć usług kabotażowych na terytorium Francji. Dla polskich firm transportowych oznacza to zniesienie istniejącego dotychczas zakazu wykonywania przewozów pomiędzy punktami załadunku i rozładunku znajdującymi się we Francji.

Aktem prawnym regulującym kabotażowy przewóz towarów na obszarze Unii Europejskiej było do niedawna Rozporządzenie nr 3118/93 z 25 października 1993 r. Obecnie kwestie kabotażu zostały uregulowane w Rozporządzeniu 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r., a konkretnie w art. 8 i 9, które weszły w życie w dniu 14 maja 2010 r. Ustanawiając ogólne warunki, na jakich świadczone mogą być usługi kabotażowe, w kwestiach szczegółowych Rozporządzenie odsyła do ustawodawstwa kraju, na terenie, którego świadczona jest usługa.

We francuskim porządku prawnym, najważniejszym elementem charakteryzującym kabotaż jest jego tymczasowość. Znowelizowana w dniu 8 grudnia 2009 r. Ustawa „LOTI” (Ustawa z 30 grudnia 1982 r. o organizacji transportu wewnętrznego) określa przypadki oraz terminy, w których kabotaż tymczasowy jest dozwolony:

1. Po dostarczeniu ładunku w przychodzącym ruchu międzynarodowym do Francji, polscy przewoźnicy drogowi uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem (lub pojazdem silnikowym tego pojazdu) do maksymalnie 3 przewozów kabotażowych będących następstwem

³³ www.mi.gov.pl

³⁴ BOTM udziela informacji oraz wydaje niezbędne dokumenty, adres: ul. Prosta 69, 00-838 Warszawa, tel. (+48 22)572.97.17, fax: (+48 22) 5729706 internet: www.botm.gov.pl, email: botm@botm.gov.pl

transportu międzynarodowego do Francji. Należy przy tym zaznaczyć, że ostatni rozładunek w ramach przewozu kabotażowego przed opuszczeniem Francji musi mieć miejsce w terminie 7 dni od rozładunku we Francji w ramach transportu międzynarodowego.

2. W ramach przejazdu bez ładunku przez Francję polscy przewoźnicy drogowi mogą wykonać 1 przewóz kabotażowy we Francji, pod warunkiem, że zostanie on zakończony w terminie 3 dni od wjazdu bez ładunku na terytorium Francji i nie później niż w terminie 7 dni od rozładunku w ramach transportu międzynarodowego.

W przypadku kabotażu trwającego dłużej niż 7 dni, na polskim przewoźniku ciąży również obowiązek dokonania stosownego zgłoszenia oddelegowanego pracownika wykonującego kabotaż na terytorium Francji do Inspekcji Pracy.

Wykroczenia przeciwko przepisom dotyczącym kabotażu karane są grzywną w wysokości do 15.000 euro. Ponadto, pojazd zostaje zatrzymany do momentu dostosowania się przewoźnika do obowiązujących przepisów.

Dostęp do wykonywania innych rodzajów transportu przez polskich przewoźników

Transport osób

Przewozy okazjonalne osób w międzynarodowym transporcie drogowym przez terytorium UE są - na zasadach wzajemności - w pełni zliberalizowane. Obowiązuje swoboda wykonywania przewozów osób zarówno w relacjach dwustronnych, w transycie przez terytoria państw członkowskich UE, jak również wewnątrz Wspólnoty. Jednocześnie został dopuszczony transport kabotażowy osób.

Przy przewozach regularnych i regularnych specjalnych wydawane są odpowiednie zezwolenia. Przewozy okazjonalne (w tym kabotażowe osób) - poza licencją - wymagają tzw. formularza podróży.

Transport wykonywany na potrzeby własne

Niezarobkowy, międzynarodowy transport drogowy rzeczy na potrzeby własne pomiędzy Polską i Francją oraz w transycie przez terytorium Francji odbywa się bez potrzeby uzyskiwania specjalnych zezwoleń. Wykonujący przewóz na potrzeby własne powinien udokumentować na wypadek kontroli, że zarówno środek transportu, jak i przewożony nim towar są jego własnością, zaś kierowca zatrudniony jest w jego firmie.

Międzynarodowy transport drogowy osób na potrzeby własne wykonywany jest na podstawie odpowiedniego zaświadczenia wydanego przez właściwe polskie organy.

11.1.1. Dokumenty administracyjne

Poniżej omówiono różne rodzaje dokumentów, które powinien posiadać polski przedsiębiorca wykonujący usługę transportową, czyli przewożący towary przez terytorium Francji.

Licencja wspólnotowa

Transport o charakterze zarobkowym³⁵ w krajach członkowskich Unii Europejskiej odbywa się w oparciu o licencję wspólnotową, którą reguluje Rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z 22 marca 1992 roku³⁶.

Licencję wspólnotową mogą uzyskać przedsiębiorcy zarejestrowani w kraju członkowskim Unii Europejskiej lub posiadający swoje przedsiębiorstwo zarejestrowane w kraju należącym do Europejskiego Obszaru Gospodarczego³⁷. Posiadanie licencji wspólnotowej na międzynarodowy, zarobkowy transport drogowy rzeczy (towarów) lub osób, wydanej przez Ministerstwo Infrastruktury, jest warunkiem wykonywania zarobkowego międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i osób w:

- relacjach dwustronnych między Polską, a państwami członkowskimi Unii Europejskiej,
- transycie przez terytoria państw członkowskich UE,
- relacjach między państwami członkowskimi UE.

Szczegółowe informacje w sprawie warunków uzyskania licencji wspólnotowej dostępne są na stronie internetowej Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM).

Zezwolenia transportowe CEMT³⁸

Zezwolenia wydawane w ramach wielostronnego kontyngentu są ważne przez okres jednego roku kalendarzowego. Pozwalają przedsiębiorstwom mającym siedzibę w krajach członkowskich CEMT, w tym Polski i Francji, na

³⁵ we Francji jest to tzw. *transport public*

³⁶ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z 22 marca 1992 roku w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy na terenie Wspólnoty, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w transycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich - tekst rozporządzenia dostępny na stronie: www.europa.eu

³⁷ EEE - *Espace Economique Européen* - Europejski Obszar Gospodarczy (EOG), obejmuje oprócz krajów Unii Europejskiej m.in. Norwegię, Islandię i Liechtenstein

³⁸ CEMT – *Conférence Européenne des Ministres des Transports* - Europejska Konferencja Ministrów Transportu (2, rue Andre Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France, adres internetowy: www.oecd.org/cem), skrót angielski -ECMT

wykonywanie międzynarodowych usług transportowych pomiędzy krajami członkowskimi CEMT, ale bez kabotażu. Przed każdym wyjazdem należy wypełnić stosowne dokumenty towarzyszące posiadanemu zezwoleniu. Do zezwoleń CEMT należy dołączać odpowiednie certyfikaty dla pojazdu potwierdzające, że dany pojazd spełnia określone normy emisji spalin (EURO 3, EURO 4, EURO 5) oraz certyfikaty dla ciągnika i naczepy o posiadaniu wymaganego wyposażenia gwarantującego bezpieczną jazdę.

Zezwolenia na przewóz z Francji do kraju trzeciego poza Unię Europejską bez tranzytu przez terytorium Polski

Zezwolenia te, dostępne w BOTM, umożliwiają przedsiębiorcom przewóz zarobkowy w relacji Francja - kraj trzeci poza Unię Europejską lub przewóz w relacji odwrotnej. Zezwoleniu francuskiemu powinien towarzyszyć wypis z licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego towarów.

Zezwolenia na wykonanie przewozu ponadnormatywnego przez terytorium Francji

Regulacja dotycząca zezwoleń na dokonanie przejazdu ponadnormatywnego (*transport exceptionnel*) dzieli się na dwa typy zezwoleń:

- zezwolenie o zasięgu lokalnym wydawane przez właściwą prefekturę (*autorisation de portée locale*)
- zezwolenie indywidualne (*autorisation individuelle*)

Sposób uzyskiwania zezwoleń przez przewoźników pochodzących z innych państw członkowskich uregulowany został w zarządzeniu z 4 maja 2006 roku³⁹.

Wydawaniem zezwoleń na przejazd pojazdem z ładunkiem o wymiarach wykraczających poza ogólne regulacje czyli tzw. ponadnormatywnym lub przejazd pojazdem o parametrach ponadnormatywnych (gabaryty, ciężar, nacisk na oś, itp.) określanym jako pozwolenie specjalne (*autorisation spéciale*) zajmuje się Dyrekcja Bezpieczeństwa i Ruchu Drogowego we francuskim Ministerstwie Transportu⁴⁰. W wystąpieniu o przyznanie zezwolenia na przejazd przez terytorium Francji należy zamieścić:

- opis przewożonego ładunku i/lub pojazdu,

³⁹ Zarządzenie z 4 maja 2006 o transporcie ponadnormatywnym towarów, urządzeń lub pojazdów oraz ciągników z więcej niż jedną naczepą

⁴⁰ *Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière* przy *Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire*, Arche de La Défense Paroi Sud, 92055 LA DEFENSE Cedex, France, tel. (0033.1).40.81.21.22, fax. (0033.1).40.81.81.98, www.securiteroutiere.gouv.fr

- szczegółowy opis trasy oraz listę wszystkich miejscowości, przez które będzie przejeżdżał dany pojazd.

Należy wziąć pod uwagę możliwość spotkania się z odmową wydania zezwolenia na przejazd przez Francję z takim ładunkiem lub takim pojazdem, z uwagi na zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego we Francji np. w przypadku gdy ładunek można przewieźć inną drogą - np. drogą wodną (na barce).

Ponadto, przekroczenie gabarytów lub parametrów, które zostały dozwolone w przypadku wykonania przewozu ponadnormatywnego karane jest mandatem w wysokości od 750 do 1.500 euro, a pojazd może zostać zatrzymany.

11.1.2. Dokumenty transportowe

List przewozowy (*lettre de voiture*)

Dokument ten wystawiany jest w oparciu o postanowienia Konwencji CMR (genewskiej⁴¹). Dokument ten powinien być wystawiony (wypełniony) przed rozpoczęciem podróży. Nie jest on wymagany przy wykonywaniu przewozu towarów na potrzeby własne.

List przewozowy jest wydawany w trzech oryginalnych egzemplarzach, pierwszy zostaje u nadawcy, drugi dołączony jest do transportowanego towaru, trzeci zaś zachowuje przewoźnik. List pełni przede wszystkim rolę dowodową, obowiązek sporządzenia listu spoczywa na nadawcy (ewentualnie na spedytorze). Konwencja CMR nie przewiduje specjalnej formy lub formularza listu przewozowego, jest on więc dokumentem o charakterze prywatnym.

Wykresówki tachografu

Francja wprowadziła do swego prawodawstwa regulacje unijne dotyczące czasu pracy kierowcy, w tym Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.⁴² Przepisy polskiej ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców są również zgodne z właściwymi przepisami wspólnotowymi dotyczącymi tego zagadnienia.

⁴¹ Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona 19 maja 1956 r. w Genewie, potocznie zwana konwencją CMR. Wyjątki (art. 1 konwencji) - bez listu przewozowego odbywa się transport poczty, zwłok i przeprowadzki

⁴² Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. W sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Tekst mający znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego)

Każdy kierowca ma obowiązek posiadania i przedstawienia do kontroli wykresówek tachografu (przrządu kontrolującego czas pracy i odpoczynku kierowcy) za bieżący dzień i 28 poprzednich dni kalendarzowych, w którym prowadził pojazd.

Przedsiębiorca wykonujący drogowy przewóz międzynarodowy obowiązany jest przechowywać w firmie wykresówki dla wszystkich pojazdów za okres co najmniej ostatnich 12 miesięcy. Kierowca zobowiązany jest do przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy, gdyż w przeciwnym razie służby kontrolujące mogą wyłączyć pojazd z ruchu i ukarać kierowcę mandatem.

Najem pojazdów (*location de véhicules*)

We Francji wyróżniane są dwa sposoby najmu pojazdów do transportu - najem pojazdu bez kierowcy (*location de véhicules sans conducteur*) oraz najem pojazdu wraz z kierowcą (*location de véhicules avec conducteur*). Pierwszy rodzaj najmu jest całkowicie zliberalizowany od 1999 roku⁴³.

Obowiązkowo należy posiadać na pokładzie pojazdu informację o najmie, może to być kopia umowy najmu bądź dokument najmu. Dokument ten powinien zawierać:

- datę wystawienia dokumentu,
- nazwę (nazwisko) i adres najemcy,
- nazwę (nazwisko), adres, numer SIREN lub wewnątrzspółnotowy numer identyfikacyjny wynajmującego,
- datę zawarcia umowy i określenie czasu jej obowiązywania,
- dane identyfikacyjne pojazdu,
- informację o sposobie najmu pojazdu (wraz z kierowcą lub bez kierowcy).

W przypadku najmu pojazdów z kierowcą, najemca jest obowiązany przechowywać przez 2 lata dokument najmu aby okazać go w wypadku kontroli przedsiębiorstwa.

Najem pojazdu z kierowcą poddany jest regulacji w ustawie z 6 lutego 1998 roku⁴⁴. Na pokładzie pojazdu powinny znajdować się następujące dokumenty:

- dokument uprawniający do wykonywania przewozu (poświadczona kopia licencji wspólnotowej bądź licencji na wykonywanie transportu na terytorium Francji),
- dokument poświadczający najem w zależności od natury przewozu:

⁴³ Dekret z 30 sierpnia 1999

⁴⁴tzw. „Loi Gayssot”

- jeśli przewóz jest wykonywany na własny rachunek, należy posiadać dokument uzasadniający przewóz np. fakturę, zaświadczenie dostawy towaru,
- jeśli przewóz jest wykonywany w charakterze zarobkowym, należy posiadać list przewozowy (*lettre de voiture*) lub zezwolenie CEMT.

Dokument zatrudnienia kierowcy u pracodawcy

Początkowo regulacja dotycząca dokumentu zatrudnienia kierowcy u pracodawcy była dość restrykcyjna (miał to być dokument sporządzony zgodnie z wymogami narzuconymi przez francuskie prawo pracy) co miało na celu zwalczanie nielegalnego zatrudniania. Obecnie polski kierowca powinien posiadać dokument, który nie musi spełniać specjalnych wymogów formalnych, wystarczy że wyraźnie potwierdza zatrudnienie kierowcy u pracodawcy.

Francja wprowadziła do swego ustawodawstwa regulacje dotyczącą dokumentu zatrudnienia kierowcy będącego obywatelem „państwa trzeciego”. Jeśli kierowca nie jest obywatelem polskim lub innego państwa członkowskiego UE/EOG, i wykonuje transport na podstawie licencji wspólnotowej na rzecz osoby trzeciej, musi posiadać zaświadczenie dla kierowcy z „państwa trzeciego” (*attestation de conducteur „pays tiers”*). Zaświadczenie jest wydawane przez właściwe organy administracji w państwie, w którym przedsiębiorca ma swoją siedzibę. Zaświadczenie jest wydawane przedsiębiorcy, który ma obowiązek przekazać je w oryginale kierowcy przed każdorazowym przewozem na podstawie licencji wspólnotowej. Przedsiębiorca z kolei jest zobowiązany do posiadania w swojej siedzibie kopii zezwolenia poświadczonej za zgodność z oryginałem. Zezwolenie powinno być sporządzone w języku państwa, które je wydało. Zezwolenie jest ważne przez czas w nim określony, nie więcej jednak niż 5 lat.

Kary

Opisane powyżej dokumenty kontroluje przede wszystkim francuska Inspekcja Drogowa. W przypadku braku dokumentu i/lub nieprawidłowości w jego wypełnieniu kierowca może zostać zatrzymany do czasu uregulowania mandatu. Kary w odniesieniu do braku dokumentów transportowych są niższe i mniej dotkliwe, niż kary za brak dokumentów administracyjnych. Jednak brak listu przewozowego, dokumentu najmu, dokumentu zatrudnienia, lub posiadanie niekompletnych (niewypełnionych) dokumentów transportowych, w zależności od stopnia przewinienia, stanowi wykroczenie i jest karane mandatem w wysokości 1.500 euro.

11.1.3. Informacje dodatkowe

Wynagrodzenie za transport jest uzależnione przede wszystkim od wybranych reguł obowiązujących w przewozie międzynarodowym - tzw. *INCOTERMS*, określających warunki i zobowiązania, spoczywające na partnerach prowadzących transakcje międzynarodowe. Istotną zaletą stosowania reguł *INCOTERMS* jest to, że określają one precyzyjnie podstawowe obowiązki stron, takie jak:

- konieczność zawarcia umowy, która określa przedmiot transakcji, cenę i sposób dostarczenia do miejsca przeznaczenia, a także sposób i czas zapłaty za towary,
- przygotowanie dostawy od strony formalnej, czyli skompletowanie odpowiedniej dokumentacji potrzebnej do przewozu towaru przez granice,
- przygotowanie towaru do transportu (odpowiednie opakowanie produktów, załadowanie, itp.),
- sporządzenie listy przewożonych towarów oraz paczek, w których są te produkty zapakowane,
- określenie osoby, która odpowiada za załatwienie procedur celnych,
- wykupienie ubezpieczenia na przewożony towar.

Wykorzystanie tych reguł w handlu międzynarodowym ułatwia eliminację nieporozumień związanych z przepływem towarów i odpowiedzialnością za stan towaru oraz jego ewentualne uszkodzenie podczas poszczególnych etapów transportu.

Przed podjęciem decyzji o pierwszej wysyłce warto skontaktować się z KUKÉ⁴⁵ i ubezpieczyć nie tylko towar, ale także zawrzeć umowę ubezpieczeniową od ryzyka transakcji.

We Francji istnieje stowarzyszenie AFTRI⁴⁶, które zajmuje się problematyką międzynarodowego transportu samochodowego oraz działalnością informacyjną.

Kiedy do umowy przewozu stosuje się prawo francuskie

Polscy przewoźnicy mogą się powoływać we Francji na korzystnie ukształtowane zasady odpowiedzialności nadawcy, odbiorcy i spedytora, jeśli zostaną spełnione pewne warunki. Z orzecznictwa francuskiego Sądu

⁴⁵ KUKÉ - Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych, ul. Sienna 39, 00-121 Warszawa tel. (22) 356 83 00; 313 01 10, fax (22) 313 01 19; 313 01 20, internet: www.kuke.com.pl

⁴⁶ AFTRI - *Association française du transport routier international* - Francuskie Stowarzyszenie Międzynarodowego Transportu Drogowego, adres: 48, rue de la Bienfaisance, 75008 Paris, tel. (0033.1).53.53.02.40, fax (0033.1).53.76.13.03, internet: www.aftri.com

Kasacyjnego wynika, że francuskie prawo stosuje się również do umów przewozu drogowego o charakterze międzynarodowym w zakresie, w jakim nie reguluje ich prawo międzynarodowe. Znajdująca - co do zasady - zastosowanie w tym przypadku Konwencja genewska dotycząca międzynarodowego transportu drogowego (CMR), nie porusza jednak kwestii bezpośrednich roszczeń przewoźników. Dla określenia, czy prawem właściwym dla umowy przewozu będzie prawo francuskie, trzeba odwołać się do Konwencji Rzymskiej o prawie właściwym dla zobowiązań umownych z 19 czerwca 1980 r., która weszła w życie w Polsce w dniu 22 stycznia 2008 r.

Na podstawie artykułu L. 132-8 Kodeksu handlowego przewoźnik ma bezpośrednie roszczenie o zapłatę za wykonaną usługę wobec nadawcy i odbiorcy towarów. Stanowią oni, według terminologii Kodeksu handlowego, gwarantów zapłaty ceny przewozu. Takie uprawnienie wydaje się szczególnie przydatne, gdy umowa przewozu ma charakter trójstronny, tzn. kiedy w całej operacji bierze udział również spedytor (zob. pkt. 11.4). W razie bowiem nie tylko ogłoszenia upadłości przez spedytora, ale również po prostu braku zapłaty z jego strony za wykonany przewóz, przewoźnik może zwrócić się z roszczeniem do nadawcy i odbiorcy towarów, i to nawet wówczas, gdy zapłacili oni już spedytorowi.

Dyspozycje artykułu L. 132-8 mają charakter przepisów bezwzględnie obowiązujących (we Francji określanym mianem przepisów porządku publicznego). Niezależnie jednak od terminologii konsekwencje są podobne: każde postanowienie umowne, które zmierza do ich uchylecia, jest nieważne.

11.2. Spedycja (*commission de transport*)

Orzecznictwo sądów francuskich ukształtowało pojęcie spedytora (*commissionnaire de transport*) odmiennie, niż czyni to art. 800 polskiego Kodeksu cywilnego. Spedytor, wg art. L. 132-1 Kodeksu Handlowego, zajmuje się wyłącznie organizacją przewozu, jednak sam w żadnym wypadku nie może dokonywać przewozów. Ustawa LOTI w art. 8, I ustęp 3 również w pewnym stopniu modyfikuje pojęcie spedytora - jako osoby, która zapewnia na rachunek osoby trzeciej załadunek oraz wynajem lub wszystkie inne czynności związane z dokonaniem transportu lub przeprowadzki.

Najważniejsze elementy charakteryzujące spedytora według prawa francuskiego to:

- jest pośrednikiem (nie przewoźnikiem), co jest ważne ze względu na konsekwencje w wypadku utraty lub uszkodzenia towaru; spedytor może zastrzec klauzulę wyłączenia odpowiedzialności (*clause de non-responsabilité*), podczas gdy przewoźnik nie korzysta z tego uprawnienia,

- jest organizatorem, co daje mu prawo wyboru sposobu przewozu oraz przedsiębiorstwa przewozowego,
- może zawierać we własnym imieniu niezbędne umowy.

Uczestnictwo spedytora w transporcie oznacza potrzebę zawarcia dwóch umów: pierwsza jest zawierana między zleceniodawcą a spedytorem (umowa spedycji), drugi kontrakt wiąże natomiast spedytora z przewoźnikiem (umowa przewozu).

Pomimo faktu, że wykonywanie zawodu spedytora podlega reglamentacji, to każdy przedsiębiorca, któremu został zlecony przewóz towarów, który nie dokonuje samodzielnie tej czynności, a tylko zleca ją do wykonania innemu przedsiębiorstwu, występuje *de facto* w świetle prawa francuskiego jako spedytor.

11.3. Ubezpieczenia transportowe

Umowy ubezpieczenia transportowego we Francji są regulowane przede wszystkim przez Kodeks ubezpieczeń⁴⁷ oraz pisemne polisy ubezpieczeniowe.

Polisa zawiera warunki ogólne oraz warunki szczególne ubezpieczenia. W przypadku niezgodności warunków szczególnych z ogólnymi, pierwszeństwo zastosowania mają warunki szczególne, ponieważ wyrażają dokładnie wolę stron umowy.

Należy zaznaczyć, że poprzez podpisanie polisy (zawierającej tylko warunki szczególne) ubezpieczony automatycznie akceptuje warunki ogólne nawet, jeśli nie podpisał tych ostatnich. Warunki ogólne są integralną częścią umowy.

Ubezpieczony jest obowiązany poinformować ubezpieczyciela niezwłocznie o zaistniałej szkodzie, a w każdym przypadku nie później, niż stanowi umowa ubezpieczenia. Kodeks ubezpieczeń nie przewiduje żadnej szczególnej formy w jakiej ubezpieczyciel powinien być poinformowany o szkodzie, jednak pisemna deklaracja, że ubezpieczony skutecznie i z zachowaniem właściwego terminu poinformował ubezpieczyciela o szkodzie stanowi niezastąpiony dowód dla ubezpieczonego.

Termin dla zgłoszenia zaistniałej szkody ustalony w umowie nie może być w żadnym wypadku krótszy niż 5 dni roboczych (2 dni robocze w przypadku kradzieży). Bieg terminu liczy się od dnia następującego po dniu, w którym ubezpieczony dowiedział się o zaistniałej szkodzie. Przez pojęcie dni roboczych należy rozumieć dni, w których pracują biura ubezpieczyciela.

Należy podkreślić, że ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody i straty spowodowane z winy umyślnej ubezpieczonego. Jednak ubezpieczyciel jest

⁴⁷ *Code des assurances*, tekst ustawy dostępny na stronie www.legifrance.gouv.fr

zobowiązany pokryć szkody wszelkiej wagi i natury (tak więc także wywołane umyślnie), jeżeli zostały spowodowane przez osoby działające na rzecz (*préposé*) ubezpieczonego.

Wstąpienie w prawa ubezpieczonego przez ubezpieczyciela (roszczenie regresowe)

Ubezpieczyciel zazwyczaj po wypłacie odszkodowania wstępuje w prawa ubezpieczonego w stosunku osoby trzeciej odpowiedzialnej za wywołanie szkody (przejście roszczenia). W przypadku ubezpieczeń transportowych roszczenie regresowe stało się wręcz zasadą. Art. L. 121-12 Kodeksu ubezpieczeń stanowi, że ubezpieczyciel, który wypłacił ubezpieczenie wstępuje (do wysokości wypłaconego odszkodowania) w prawa i roszczenia przysługujące ubezpieczonemu przeciwko osobie trzeciej, która swoim działaniem wywołała szkodę obciążającą odpowiedzialnością ubezpieczyciela.

Przedawnienie roszczeń

Roszczenia wynikające z umowy ubezpieczenia transportu lądowego przedawniają się z upływem 2 lat licząc od nastąpienia zdarzenia wywołującego szkodę (art. L. 114-1 Kodeksu ubezpieczeń). Zarówno ubezpieczyciel, ubezpieczony, jak i wstępujący w ich prawa mogą powołać się na zarzut przedawnienia. Strony nie mogą wyłączyć, wydłużyć lub skrócić postanowieniem umownym tego dwuletniego terminu.

Ubezpieczenie transportowanych towarów

Zaletą ubezpieczeń transportowanych towarów jest przede wszystkim możliwość otrzymania odszkodowania przez beneficjenta nawet w sytuacji braku winy przewoźnika.

Należy rozróżnić ubezpieczenie towaru (*assurance de la marchandise*) od deklaracji wartości towaru (*déclaration de valeur*), którą wysyłający składa bezpośrednio u przewoźnika.

Deklaracja wartości towaru powoduje powstanie odpowiedzialności po stronie przewoźnika do rzeczywistej wartości przewożonej przesyłki, nie zmieniając przy tym nic w kwestii zasad według których dochodzone są roszczenia. Jednakże, niezależnie czy towar stanowi przedmiot deklaracji wartości czy nie, przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności jeżeli wykáže, że szkoda została wywołana wadą fizyczną towaru, działaniem siły wyższej lub z winy wysyłającego.

Ubezpieczenie, przeciwnie do deklaracji, ma za zadanie pokryć pewne ryzyka, z których przewoźnik jest zwolniony z mocy prawa.

Kradzież przesyłki

Odszkodowanie z tytułu kradzieży i utraty towarów jest objęte ubezpieczeniem „*tous risques*”. Natomiast braki „wewnątrz” przesyłki są objęte zakresem ubezpieczenia tylko w przypadku spełnienia następujących warunków:

1. szkoda wystąpiła w okresie obowiązywania ubezpieczenia,
2. opakowanie przesyłki nosi wyraźne ślady uszkodzenia lub włamania.

Ubezpieczenia w transporcie międzynarodowym

Konwencja CMR ustanawia limit odpowiedzialności liczony na kilogram przewożonego towaru, (ok. 9,03 euro/kg)⁴⁸, czyli dla przykładu, gdy waga przesyłki to 25 ton, limit odpowiedzialności będzie wynosił 225.750 euro.

Większość przewoźników godzi się na kompromisowe rozwiązanie, polegające na utrzymaniu rozsądnego limitu odpowiedzialności gwarantowanej (do ok. 120.000 euro) przy jednoczesnym dopuszczeniu możliwości jego rozszerzenia, w wypadku przyjęcia przesyłki o wyższej wartości. W tym ostatnim przypadku ubezpieczyciel pobiera za transport dodatkową składkę odpowiadającą różnicy między kwotą limitu przewidzianą w polisie ubezpieczeniowej a wartością ubezpieczenia żadaną przez ubezpieczonego. Przewoźnik jest zobowiązany złożyć swoją deklarację jeszcze przed rozpoczęciem przewozu - może to zrobić telefonicznie, faksem bądź wypełniając formularz dostarczony przez ubezpieczyciela.

Według Konwencji CMR, przewoźnik nie odpowiada za szkody inne niż materialne, chyba że szkody te zostały wyrządzone umyślnie, przewoźnikowi można przypisać „ciężką winę” (*faute lourde*) albo wysyłający złożył deklarację specjalnego interesu (wysyłający może ustalić, wpisując do listu przewozowego za umówioną dodatkową opłatą, kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy). Jeżeli została złożona deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać, niezależnie od odszkodowania przewidzianego w innych artykułach Konwencji CMR, odszkodowania równego dodatkowej szkodzie, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty.

Jednak poza odpowiedzialnością za szkody materialne, przewoźnik jest zobowiązany do zwrotu opłat celnych i innych poniesionych przy okazji transportu kosztów. W tym zakresie polisy ubezpieczeniowe rzadko regulują tą kwestię w sposób wyraźny.

⁴⁸ Konwencja CMT używa specjalnej, fikcyjnej, międzynarodowej jednostki monetarnej (DTS - *droit tirage special*), której wartość na październik 2009 roku wynosiła ok. 1,084 euro

Zabezpieczenie na wypadek „ciężkiej winy” (*faute lourde*)

Przedsiębiorstwo transportowe powinno sprawdzić czy polisa ubezpieczeniowa przewiduje wypłatę odszkodowania na wypadek stwierdzenia jego „ciężkiej winy”. Należy starać się o zamieszczenie takiego zapisu w treści polisy. To bardzo ważne zagadnienie, które jednak nie jest często dostatecznie uwypuklone w treści polisy.

W świetle Konwencji CMR kwestia ciężkiej winy komplikuje się dodatkowo, bo przewoźnik nie tylko traci możliwość ograniczenia odpowiedzialności za kilogram przewożonego towaru (wspomniane powyżej 9,03 euro za kilogram przesyłki) lecz także odpowiada ze wszelkie szkody niematerialne.

Umowa typowa (*contrat type*)

W wypadku, gdy polski przedsiębiorca będzie chciał dokonać przewozu kabotażowego na terenie Francji lub skorzystać z usług francuskiego przewoźnika, stosowana jest tzw. umowa typowa (*contrat type*). Jednym z istotnych elementów uregulowanych przez tą umowę są zasady odpowiedzialności odszkodowawczej, co oznacza, że jeśli strony nie uregulowały kwestii odpowiedzialności odszkodowawczej odmiennie w zawartej umowie, to w wypadku wystąpienia szkody, przewoźnik odpowiada na zasadzie ograniczonej odpowiedzialności odszkodowawczej z umowy typowej.

Przy przesyłkach równych lub powyżej 3 ton stawka odszkodowania za brakujący towar wynosi nie więcej niż 14 euro za kilogram towaru.

11.4. Składowanie towarów (*entreposage*)

Regulacja składu towarów znajduje się w Kodeksie cywilnym w art. 1915 do 1954. Umowa składu polega na przechowaniu przez przedsiębiorcę składowego (*dépositaire*) oznaczonych w umowie rzeczy. Na przedsiębiorcy składowym ciąży zarazem obowiązek przechowywania i dokonywania odpowiednich czynności konserwacyjnych.

Często nie jest łatwym rozróżnienie charakteru umowy - czy w konkretnym przypadku mamy do czynienia ze składem czy z umową najmu powierzchni. Dlatego też warto zawsze doprecyzować na piśmie o jaką umowę nam chodzi, gdyż każda z umów nakłada na strony odmiennie obowiązki, jak i inaczej rozkłada ciężar odpowiedzialności. Dla przykładu, przedsiębiorca składowy odpowiada za towar pozostający w składzie, podczas gdy wynajmujący musi tylko oddać do dyspozycji najemcy oznaczoną w umowie powierzchnię. Przedsiębiorca składowy jest odpowiedzialny w wypadku kradzieży lub pożaru (za wyjątkiem wypadku, kiedy szkoda nie powstała z jego winy), natomiast

wynajmujący nie ponosi takiej odpowiedzialności. Aby należycie rozróżnić z jaką umową mamy do czynienia, należy mieć na uwadze dokumentację oraz zachowanie (zamiar) stron.

W kwestii opłaty za skład strony dysponują pełną swobodą w ustalaniu podstawy obliczania, jak i stawek opłaty.

11.4.1. Odpowiedzialność przedsiębiorcy składowego za utratę lub uszkodzenie składowanych towarów

Odpowiedzialność przedsiębiorcy składowego za utratę lub uszkodzenie składowanych towarów ukształtowana jest w art. 1927, 1932 i 1933 Kodeksu cywilnego. Po pierwsze, przedsiębiorca składowy powinien troszczyć się o składowany towar z taką starannością jakby ten był jego własnością. Po drugie, na przedsiębiorcy składowym ciąży obowiązek zwrotu tego samego towaru, który otrzymał do składu. Z chwilą ustania umowy przedsiębiorca składowy jest zobowiązany do wydania rzeczy składowanych tylko w takim stanie w jakim znajdują się w momencie zwrotu. Ubytki w towarze powstałe bez winy przedsiębiorcy składowego obciążają składowującego.

We współczesnym orzecznictwie francuskim utrata towarów (*perte*), która może być spowodowana kradzieżą, brakiem ilościowym lub uszkodzeniem składowanych towarów (*avarie de la marchandise*), co do zasady obciąża odpowiedzialnością przedsiębiorcę składowego. Mamy więc do czynienia z domniemaniem winy przedsiębiorcy składowego.

11.4.2. Uprawnienia zabezpieczające przedsiębiorcę składowego oraz przywileje specjalne

Przedsiębiorcy składowemu przysługuje prawo zatrzymania (*droit de rétention*) rzeczy/towarów jako zabezpieczenie roszczeń wynikających z umowy składu tj. o wynagrodzenie (tzw. składowe), o zwrot ewentualnych kosztów poniesionych w związku z konserwacją towarów oraz o zadośćuczynienie za szkody, jakie nastąpiły po stronie przedsiębiorcy składowego w skutek składowania towarów (koszty uboczne).