

**Západočeská univerzita v Plzni  
Fakulta právnická**

## **DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží -  
se zvláštním zřetelem na námořní dopravu**

**Kateřina Csillagová  
Plzeň 2013**

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI  
FAKULTA PRÁVNICKÁ  
KATEDRA MEZINÁRODNÍHO PRÁVA**

## **DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží -  
se zvláštním zřetelem na námořní dopravu**

**Vedoucí práce: JUDr. Petr Dobiáš, Ph.D.**

**Kateřina Csillagová  
Plzeň 2013**

## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla prameny, ze kterých jsem pro svoji práci čerpala, a to způsobem v diplomové práci obvyklým.

V Plzni dne 29.8.2013

Kateřina Csillagová

## **Poděkování**

Tímto bych ráda poděkovala JUDr. Petru Dobiášovi Ph.D. za pomoc s výběrem tématu, orientací v odborné literatuře a maximální vstřícnost v průběhu zpracování mé práce.

Ráda bych také poděkovala Ing. kpt. R. Kouřilovi za cenné poznatky z praxe.

# Obsah

Úvod .....	1
1. Vymezení základních pojmů v jednotlivých druzích mezinárodní přepravy .....	3
1.1. Převážní smlouvy.....	4
1.1.1. Smlouva o přepravě věci .....	4
1.1.2. Smlouva o přepravě nákladu .....	6
1.1.3. Smlouva zasílatelská .....	7
1.1.4. Smlouva o nájmu dopravního prostředku.....	8
1.1.5. Smlouva o provozu dopravního prostředku.....	8
1.1.6. Smlouva o přepravě osob.....	9
2. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží .....	10
2.1. Odpovědnost dopravce podle občanského zákoníku.....	13
2.1.1. Odpovědnost za škodu na zásilce.....	13
2.1.2. Odpovědnost dopravce za zpoždění (neprovedení přepravy včas) .....	13
2.1.3. Odpovědnost dopravce za škodu na zdraví nebo zavazadle .....	14
2.2. Odpovědnost dopravce podle obchodního zákoníku .....	14
2.2.1. Odpovědnost za škodu na zásilce.....	14
3. Dopravní obory .....	16
3.1. Silniční přeprava.....	16
3.2. Železniční přeprava .....	19
3.3. Letecká přeprava .....	21
3.4. Vnitrozemská vodní doprava.....	26
4. Námořní přeprava.....	28
4.1. Převážní dokumenty .....	30
4.1.1. Konosament.....	30

4.1.2.	Charter party.....	32
4.2.	Subjekty v mezinárodní námořní přepravě .....	34
5.	Mezinárodní úmluvy v námořní přepravě.....	36
5.1.	Exkurz do historie, vývoj po Haagská pravidla.....	36
5.2.	Haagsko-visbyská pravidla.....	39
5.3.	Úmluva OSN o námořní přepravě zboží - "Hamburská pravidla" .....	39
5.4.	Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři - "Rotterdamská pravidla" .....	40
5.5.	Srovnání:.....	42
5.5.1.	Na jaké trasy se pravidla vztahují .....	43
5.5.2.	Jakých smluvních dokumentů se týká .....	44
5.5.3.	Rozsah, resp. období odpovědnosti dopravce .....	45
5.5.4.	Doprovodce.....	47
5.5.5.	Povinnost náležitě péče .....	48
5.5.6.	Ochrana dopravce, důvody vyloučení odpovědnosti .....	50
5.5.7.	Důkazní břemeno .....	52
5.5.8.	Požár.....	53
5.5.9.	Živá zvířata.....	53
5.5.10.	Palubní náklad.....	54
5.5.11.	Nebezpečný náklad.....	55
5.5.12.	Omezení odpovědnosti za zničení nebo poškození zboží.....	56
5.5.13.	Omezení odpovědnosti za zpoždění zboží.....	58
5.5.14.	Ztráta práva omezit odpovědnost.....	58
5.5.15.	Nižší smluvní limity .....	59
5.5.16.	Jaké údaje musí konosament/přepravní listina obsahovat .....	60
5.5.17.	Účinky prohlášení / doložek v konosamentu.....	61

5.5.18.	Záruky odesílatele (účinnost garančních listů „letters of indemnity“) ..	64
5.5.19.	Povinnosti přepravce.....	66
5.5.20.	Promlčení práv .....	67
5.5.21.	Jurisdikce .....	68
5.5.22.	Rozhodčí řízení.....	69
6.	Pojištění v námořní přepravě .....	71
6.1.	Druhy námořního pojištění .....	72
6.2.	Druhy pojistek: .....	74
7.	Společná havárie a Yorsko-antverpská pravidla.....	78
Závěr	.....	82

#### PŘÍLOHY:

č. 1) VZOROVÝ ZÁRUČNÍ LIST - „Letter of indemnity“

č. 2) Charter Party („Time charter“) - uzavřená mezi mezi MS Stoer Trader Schiffahrts GMBH & Co KG c/o Hermann Buss GmbH a Seaboard Marine Ltd. Miami

# Úvod

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cíleným přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech, za použití různých dopravních prostředků a technologií.<sup>1</sup>

Pro současnou dopravu je charakteristické, že kromě vlastních dopravně přepravních aktivit k ní patří řada dalších činností, jako zastupitelské a obchodní služby, legislativně-správní činnosti regulující přepravu a upravující podmínky pohybu dopravních prostředků, včetně rizik s tím spojených a patří sem i činnosti spjaté s výkonem státní správy a mezinárodními aktivitami ve sféře dopravy.

V tomto ohledu si moji pozornost vysloužila vodní doprava, a s ohledem na složitost a provázanost tohoto dopravního oboru a omezený rozsah práce bych ráda poskytla alespoň základní přehled o námořní dopravě a odpovědnostních vztazích při její realizaci.

O námořní dopravě lze říci, že je nejstarší a nejsložitějším dopravním oborem, v mezinárodní terminologii se lze setkat i s pojmem „námořní průmysl“<sup>2</sup>. Přesto, že je Česká republika vnitrozemským státem, hraje pro ni námořní doprava významnou úlohu z hlediska rozvoje zahraničního obchodu.

Námořní doprava velmi aktivně spoluvytvářela veškeré výrobní a jiné vztahy, v řadě případů se stávala pro jejich rozvoj přímo akcelerátorem. Mezi obchodními aktivitami je patrně právě z respektu nazývána „The mother of business“ a mezi jednotlivými dopravními obory „matkou dopravních oborů“.<sup>3</sup>

Přesto si však v současné době nelze představit přepravy realizované pouze po moři, téměř vždy se jedná o přepravu multimodální a z tohoto důvodu považuji za důležité poskytnout také obecnou charakteristiku ostatních dopravních

---

<sup>1</sup> Pernica, Petr et al. Doprava a zásílatelství. vyd. 1. Praha: ASPI, 2001. 479 s., ISBN 80-86395-13-8., str. 27

<sup>2</sup> z angl. „shipping industry“

<sup>3</sup> Novák, Radek. Námořní přeprava. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X.



oborů, přehled právní úpravy a nástin odpovědnostních vztahů v jednotlivých odvětvích, zejména s ohledem na odpovědnost dopravce.

Stěžejní část mé práce by měla být zaměřena na jednotlivé Úmluvy v oblasti námořní přepravy a jejich srovnání, přičemž do tohoto srovnání bude zahrnuta i nová Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři - "Rotterdamská pravidla". Přesto, že nejsou pro Česko republiku závazná a i dopravci je přijímají rozpačitě, jedná se o natolik důležitou Úmluvu přinášející některé novinky, že není možné ji opomenout.

Cílem této práce není poskytnout komplexní rozbor takto rozsáhlé problematiky, ale poskytnutí přehledu mezinárodní úpravy, jakož i stručného popisu odpovědnosti dopravce a otázek s tím souvisejících, jako jsou přepravní dokumenty, havárie a pojištění.

Studium tohoto komplikovaného tématu jsem se snažila doplnit i o praktické poznatky, pro lepší pochopení někdy trochu strohých formulací z odborných zdrojů.

## 1. Vymezení základních pojmů v jednotlivých druzích mezinárodní přepravy

**Mezinárodní přeprava** bývá zpravidla definována jako přeprava, jejíž místo výchozí a místo cílové (místo odeslání a místo určení zboží) se nacházejí v různých státech. V některých případech se výchozí a cílové místo dokonce mohou nacházet v témž státě, avšak část přepravy se uskutečňuje na území jiného státu.<sup>4</sup>

Jádrem práva mezinárodního obchodu jsou mezinárodní obchodní transakce realizované jednotlivými obchodníky podnikajícími na území různých států. Tyto transakce nejsou ovládány pouze a výlučně ekonomickými poměry, možnostmi a vůlí obchodníků, ale pohybují se v konkrétním ekonomickém, politickém a právním prostředí.

Vztahy mezi mezinárodními obchodníky navzájem jsou upraveny soukromým právem. Jeho pramenem jsou normy vnitrostátního původu (zákony), evropského původu (nařízení, směrnice) nebo mezinárodního původu - obvykle mezinárodní smlouva.<sup>5</sup>

Významnou pozici v regulaci mezinárodního obchodu zaujímají mezinárodní zvyklosti, obchodní termíny, obchodní podmínky atd. Takové nestátní prostředky právní úpravy jsou například pravidla INCOTERMS<sup>6</sup>. Nová pravidla pod titulem INCOTERMS 2010 vstoupila v platnost 1. ledna 2011. Právní základnou rozvoje obchodních zvyklostí byla v jednotlivých systémech přijatá zásada autonomie vůle stran. Tato zásada se uplatňovala jak v oblasti práva kolizního, civilního i obchodního (největší význam má zásada v rozsahu možností formulování podstaty smluvního vztahu), tak i v rozsahu jurisdikce a postupů (jde konkrétně o dohody prorogační a arbitrážní).

---

<sup>4</sup> Kučera Z., Pauknerová M., Úvod do práva mezinárodního obchodu, 1. vydání, Aleš Čeněk, Dobrá Voda u Pelhřimova, 2003, str. 261

<sup>5</sup> více viz Rozehnalová N., Právo mezinárodního obchodu, 3. vydání, Praha: Wolters Kluwer, ČR, a.s., 2010

<sup>6</sup> Pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě. INCOTERMS v této práci znamenají nejaktuálnější znění INCOTERMS<sup>®</sup> 2010.

## **1.1. Přepavní smlouvy**

Smlouvy o mezinárodní přepravě svým významem pro mezinárodní obchod bezprostředně následují mezinárodní kupní smlouvu. Zvláštní význam nabývá mezinárodní přeprava v souvislosti s ekonomickou integrací států.

Nezvolí-li účastníci rozhodné právo, řídí se jejich vztahy právním řádem, jehož použití odpovídá rozumnému uspořádání daného vztahu, tedy smlouvy o dopravě (smlouvy o přepravě, smlouvy zasilatelské apod.) se řídí právem místa, kde má dopravce nebo zasilatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy<sup>7</sup>.

V oblasti mezinárodní přepravy budou mít před úpravou v občanském nebo obchodním zákoníku přednost mezinárodní smlouvy, které jsou pro Českou republiku závazné a byly uveřejněny ve Sbírce zákonů.

Mezi smlouvy o přepravě patří několik smluvních typů<sup>8</sup>.

### **1.1.1. Smlouva o přepravě věci**

Doprovce se zavazuje odesílateli, že přepraví určité zboží z jednoho místa do druhého a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné). Z toho lze dovodit, že podstatnými částmi smlouvy jsou kromě určení smluvních stran také určení zásilky (kusy, váhou, rozměry), závazek dopravce provést dopravu, vymezení místa odeslání a místa určení a závazek odesílatele zaplatit dopravci přepravné. Písemná forma smlouvy není vyžadována. Dopravce je však oprávněn požadovat, aby odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, např. nákladním listu, a obdobně dopravce má právo požadovat písemné potvrzení převzetí zásilky.

---

<sup>7</sup> Zák. č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním v aktuálním znění („ZMPS“)

<sup>8</sup> Z hlediska občanského zákoníku a navazujících prováděcích předpisů má zásadní význam především odlišení přepravy osob (§ 760 až 764 ObčZ) a nákladu (§ 765 až 771 ObčZ). Obchodní zákoník upravuje smlouvu o přepravě věci (§ 610 - 629 ObchZ), která se použije namísto smlouvy o přepravě nákladu tehdy, jestliže jejími stranami jsou podnikatelé a smlouva je uzavřena v souvislosti s jejich podnikáním.

Nákladní nebo přepravní popř. dodací listy tedy prokazují existenci a obsah přepravní smlouvy. Nemají charakter cenného papíru. Oproti tomu náložný list je cenný papír, s nímž je spojeno právo oprávněné osoby požadovat na dopravci vydání zásilky, jestliže náložný list předloží a potvrdí na něm, že zásilku převzala<sup>9</sup>. Náložný list se vyvinul z dokumentu, jenž dokládal uzavření přepravní smlouvy v námořní přepravě - konosamentu<sup>10</sup>.

Smlouva má charakter relativního obchodu. Nebudou-li naplněny jeho znaky (§ 261 odst. 1 ObchZ<sup>11</sup>), podrobuje se právní vztah úpravě smlouvy o přepravě nákladu podle § 765 a násl. ObčZ<sup>12</sup>.

Úprava přepravní smlouvy je v obchodním zákoníku řešena obecně jako společná pro všechny druhy přeprav, takže nezohledňuje specifika jednotlivých druhů přeprav. Proto obchodní zákoník v § 629 odkazuje na přednostní aplikaci prováděcích předpisů, zejména přepravních řádů<sup>13</sup>.

Dopravce i odesílatel odpovídají za splnění všech povinností, které smluvně převzali podle smlouvy, nebo které pro ně vyplývají ze zákona. Případná smluvní omezení zákonné odpovědnosti dopravce stíhá sankce neplatnosti. Liberační důvody jsou uvedeny § 622, odst. 1 a 2 ObchZ:

*(1) Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče.*

*(2) Za škodu na zásilce však dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že byla způsobena:*

*a) odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky,*

---

<sup>9</sup> Blíže BEJČEK, Josef a kol. Kurs obchodního práva: obchodní závazky. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. li, 542 s. Právnícké učebnice; 89. ISBN 978-80-7400-337-0, str. 430 a násl.

<sup>10</sup> Blíže KOTÁSEK, Josef et al. Kurs obchodního práva: právo cenných papírů. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. 419 s. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7179-454-7, str. 316 a násl.

<sup>11</sup> Tato část zákona upravuje závazkové vztahy mezi podnikateli, jestliže při jejich vzniku je zřejmé s přihlédnutím ke všem okolnostem, že se týkají jejich podnikatelské činnosti.

<sup>12</sup> BEJČEK, Josef a kol. Kurs obchodního práva: obchodní závazky. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. li, 542 s. Právnícké učebnice; 89. ISBN 978-80-7400-337-0, str. 427

<sup>13</sup> V současné době platí nařízení vlády č. 1/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, vyhláška 133/1964 Sb. o silničním přepravním řádu a vyhláška č. 17/1966 Sb. o přepravním řádu letecké dopravy v platném znění. Souvisejícím prováděcím předpisem je také vyhláška č. 388/2000 Sb. o jízdách v režimě veřejné linkové osobní dopravy.

*b) vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku, nebo*

*c) vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána; neupozornil-li dopravce na vadnost obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vadnosti jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná.*

Tyto důvody nelze dohodou zúžit, odpovědnost však lze dohodou rozšířit. Nároky za škody na dopravovaných věcech a škody z opožděného dodání zásilky se vůči dopravci promlčují ve speciální roční promlčecí lhůtě. Pro škodu způsobenou vědomě ovšem platí obecná čtyřletá promlčecí lhůta.

### **1.1.2. Smlouva o přepravě nákladu**

Smlouva o přepravě nákladu je upravená občanským zákoníkem. Odesílateli vzniká jejím uzavřením právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určitého místa a vydal ji určenému příjemci<sup>14</sup>. Pojmovým znakem této smlouvy je tedy také povinnost dopravce k vydání určenému příjemci, na rozdíl od smlouvy o přepravě věci podle obchodního zákoníku, kde postačí určit místo, kam má být věc přepravena. Obě právní úpravy jsou také do určité míry odlišné z hlediska odpovědnosti dopravce a prokazování liberačních důvodů. Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla na zásilce. Za jiné škody odpovídá jen tehdy, pokud byly způsobeny překročením dodací lhůty. Právo na náhradu škody musí odesílatel uplatnit u dopravce v prekluzivní šestiměsíční lhůtě<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> §765 ObčZ

<sup>15</sup> Blíže ŠVESTKA, Jiří a kol. Občanské právo hmotné. 2, díl třetí, Závazkové právo. 5., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2009. 550 s. ISBN 978-80-7357-473-4, str. 275 a násled.

### 1.1.3. Smlouva zasílatelská

Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věci z určitého místa do určitého jiného místa a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu. Podstatnými náležitostmi jsou tedy kromě určení zasílatele a příkazce závazek zasílatele obstarat vlastním jménem a na účet příkazce přepravu věci, určení věci např. druhem a množstvím, místo odeslání a místo určení a sjednání úplatnosti smlouvy. Výše této úplaty již podstatnou částí smlouvy není, lze vyjít z výše úplaty obvyklé u podobných druhů přeprav. Ke vzniku smlouvy nepředepisuje zákon písemnou formu, nicméně zasílatel je oprávněn požadovat, aby mu byl vydán písemný příkaz k obstarání přepravy - zasílatelský příkaz. Tato smlouva je zvláštní modifikací komisionářské smlouvy.

Zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, ledaže ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče<sup>16</sup>. Kromě odpovědnosti za škodu vzniklou v důsledku nesplnění povinností, které vyplývají ze smlouvy nebo ze zákona, se uplatňuje u zasílatele i odpovědnost zvláštní. Jedná se o odpovědnost za mezizasílatele, odpovědnost za nesplnění oznamovací povinnosti o hrozící nebo vzniklé škodě, odpovědnost za škodu na převzaté zásilce a odpovědnost jako dopravce, pokud zasílatel zajišťuje přepravu sám. Nároky ze zasílatelské smlouvy se promlčují v obecné čtyřleté lhůtě. Ve zvláštní jednoleté promlčecí lhůtě se promlčují nároky vůči zasílateli pro škody na přepravovaných zásilkách<sup>17</sup>.

Právní úprava České republiky je přísnější, než úprava zasílatelské smlouvy v jiných evropských státech, kde jsou všeobecně stanoveny hranice odpovědnosti zasílatele<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> § 603 odst. 2 ObchZ

<sup>17</sup> BEJČEK, Josef a kol. Kurs obchodního práva: obchodní závazky. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. li, 542 s. Právnícké učebnice; 89. ISBN 978-80-7400-337-0, str. 440

<sup>18</sup> ŠUBERT, Miroslav. *Realizace Incoterms v dopravě a pojištění, Přílohy*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2003. 2 sv. (94, 107 s.). ISBN 80-903297-2-1,

#### **1.1.4. Smlouva o nájmu dopravního prostředku**

Smlouvou o nájmu dopravního prostředku se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci dopravní prostředek k dočasnému užívání a nájemce se zavazuje zaplatit úplatu neboli nájemné. Ustanovení obchodního zákoníku mají v tomto případě dispozitivní charakter. Rozdílně od dřívější úpravy smlouvy o nájmu lodí je současnou úpravou rozšířen předmět nájmu na všechny dopravní prostředky. Podstatnými náležitostmi smlouvy jsou, kromě určení smluvních stran, určení dopravního prostředku, sjednání dočasnosti užívání a úplatnost smlouvy. Výše nájemného již podstatnou částí smlouvy není, lze vyjít z obvyklého nájemného. Jedná se o relativní obchod.

Odpovědnost pronajímatele i nájemce může mít hlavně charakter odpovědnosti za prodlení a za škodu. Pronajímatel odpovídá za škody způsobené nájemci tím, že dopravní prostředek není způsobilý k provozu a k užívání určenému ve smlouvě. Této odpovědnosti se pronajímatel zproští, jestliže prokáže, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku při zachování odborné péče do jeho převzetí nájemcem. Nájemce odpovídá za škodu na dopravním prostředku, jestliže ji způsobil on sám, nebo osoby, jimž k dopravnímu prostředku umožnil přístup. Nárok na náhradu této škody musí pronajímatel uplatnit, v prekluzivní šestiměsíční lhůtě po vrácení dopravního prostředku<sup>19</sup>.

#### **1.1.5. Smlouva o provozu dopravního prostředku**

Touto smlouvou se poskytovatel provozu dopravního prostředku zavazuje přepravit náklad určený objednatelem provozu dopravního prostředku a k tomu účelu s dopravním prostředkem buď vykonat jednu nebo více předem určených cest nebo během smluvené doby vykonat cesty podle určení objednatele

---

<sup>19</sup> BEJČEK, Josef a kol. Kurs obchodního práva: obchodní závazky. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. li, 542 s. Právnícké učebnice; 89. ISBN 978-80-7400-337-0, str. 444

a objednatel se zavazuje zaplatit úplatu<sup>20</sup>. **Smlouva o provozu dopravního prostředku má svůj původ v námořní přepravě uskutečňované formou tzv. trampových, tedy nepravidelných plaveb lodí uskutečňovaných na přání zákazníka**, a to buď formou charteru<sup>21</sup>, nebo již výše zmíněného nájmu lodí. Provozce je povinen opatřit dopravní prostředek způsobilou posádkou a pohonnými hmotami a dalšími věcmi potřebnými pro smlouvené cesty. To je zásadní odlišnost od smlouvy o nájmu dopravního prostředku. Podstatnými náležitostmi smlouvy tedy jsou kromě určení smluvních stran: určení dopravního prostředku, charakteristika provozu, tj. určení cest nebo doby provozu a sjednání závazku objednatele zaplatit úplatu, přičemž smlouva by měla vymezit i její výši. Určení nákladu není podstatnou náležitostí. Obligatoří je v tomto případě písemná forma smlouvy.

Odpovědnost za škody vzniklé nezpůsobilostí dopravního prostředku má provozce stejně jako pronajímatel podle smlouvy o nájmu dopravního prostředku.

#### **1.1.6. Smlouva o přepravě osob**

Smlouva upravená občanským zákoníkem, již vzniká cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil od místa určení řádně a včas<sup>22</sup>. Vztahy vyplývající ze smlouvy o přepravě osob by se řídily obchodním zákoníkem pouze tehdy, uzavírali by takovou smlouvu podnikatelé v souvislosti se svojí podnikatelskou činností.

---

<sup>20</sup> MAREK, Karel. K obchodním závazkovým vztahům. vyd. 1. V Praze: Vysoká škola veřejné správy a mezinárodních vztahů, 2007. 234 s. ISBN 978-80-86855-18-9, str. 190

<sup>21</sup> *Smlouvy o trampových plavbách se označují Charter Party (C/P), přičemž pro smlouvu o provozu dopravního prostředku se vžil jen zkrácený pojem charter, což je zastaralý anglický výraz pro smlouvu* - BEJČEK, Josef a kol. Kurs obchodního práva: obchodní závazky. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. li, 542 s. Právnícké učebnice; 89. ISBN 978-80-7400-337-0, str. 444

<sup>22</sup> §765 ObčZ



## 2. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží

Odpovědnost za škodu patří mezi nejzákladnější právní instituty. Klasické pojetí chápe odpovědnost především jako sankci, pojem odpovědnosti se nejčastěji spojuje s právními následky porušení právní povinnosti. Taková povinnost může plynout buď ze smlouvy - kontraktní (smluvní, závazková), nebo z jiné právní skutečnosti - mimosmluvní (mimozávazková) neboli deliktní.

Ustanovení občanského zákoníku o odpovědnosti za škodu platí nejen pro oblast občanskoprávních vztahů, ale i pro další oblasti soukromého práva, pokud to nevyklučuje „lex specialis“. V oblasti obchodněprávních vztahů jsou použitelná ustanovení občanského zákoníku o obecné i zvláštní odpovědnosti.

Obchodněprávní odpovědnost za škodu proti občanskoprávní vychází především ze zcela jiné koncepce - je konstruována jako odpovědnost objektivní, čímž je myšlena odpovědnost bez zavinění. Tím se úprava podle obchodního zákoníku poněkud liší od úpravy podle občanského zákoníku a vyjadřuje odlišnou povahu subjektů, které by pod ten který režim měly spadat. Požadavek profesionality podnikatele odůvodňuje striktnější (objektivní) přístup k náhradě škody<sup>23</sup>. Na druhé straně však nejde o odpovědnost, která by měla dopad vždy ve všech případech a bez výjimek. Irelevance zavinění je kompenzována jiným způsobem, a to především liberačními důvody a požadavkem na předvídatelnost škody. Předvídatelnost se v této souvislosti vztahuje na vznik škody a její rozsah a nikoliv na porušení smlouvy. Z historie institutu předvídatelnosti je známé například rozhodnutí v případě *Hadley v. Baxendale*<sup>24</sup> (tzv. pravidlo *Hadley*), jehož podstatou je, že strana, již je plnění

---

<sup>23</sup> Více viz Šilhán, Josef. Náhrada škody v obchodních vztazích a možnosti její smluvní limitace. 2., dopl. a přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. xi, 159 s. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-393-6.

<sup>24</sup> Jedno z nejznámějších rozhodnutí týkající se právě předvídatelnosti škody pochází ze sféry anglosaského práva. Tímto je rozhodnutí ve věci *Hadley v. Baxendale* (pravidlo *Hadley*) v němž bylo konstatováno, že se nahrazuje buď škoda vznikající přirozeně (tj. vyplývající z obvyklého chodu věcí), nebo škoda, kterou jako možný následek porušení vzaly obě strany do svých úvah. V daném případě se jednalo o spor o náhradu škody (ušlého zisku) mezi vlastníkem mlýna (*Hadley*) a přepravcem (*Baxendale*). Dopravce měl podle smlouvy přepravit poškozenou hřídel ke zhotoviteli za účelem výroby náhradní součástky. Dopravce smlouvu porušil, neboť přeprava trvala o pět dní

přislíbeno (z angl. „promisee“) osvětlí, jakou hodnotu pro ni plnění druhé strany (z angl. „promisor“) má, aby tato druhá strana mohla učinit rozumná opatření k zachování náležité péče. Pokud by byl nastaven přísný objektivní princip bez výjimek, působil by zbytečně tvrdě a mohl v důsledku odrazovat od jakékoli prospěšně ekonomické aktivity.

**Předpoklady odpovědnosti za škodu** v obchodním právu spočívají v porušení právní povinnosti<sup>25</sup>, vzniku škody jako materiální újmy a kauzální podmíněnosti vzniklé škody daným porušením.

„Základní předpoklady, kterými jsou porušení povinnosti, vznik a výše škody a příčinná souvislost prokazuje poškozený, kdežto prokázání existence liberačních důvodů a nepředvídatelnosti škody je na škůdci, chce-li být své odpovědnosti zproštěn“<sup>26</sup>.

Mezinárodní přeprava zboží dává právní úpravě odpovědnosti dopravce další výrazný prvek, kdy jsou obecně vymezené právní otázky rozšířeny o zvláštní problematiku danou existencí mezinárodního prvku ve zkoumaných vztazích. Tím se problematika přesouvá do roviny mezinárodního práva soukromého. Mezinárodní právo soukromé předvídá pro úpravu vztahů ze smlouvy o mezinárodní přepravě jak řešení kolizněprávní v rámci právních řádů jednotlivých států, tak řešení na základě mezistátně unifikovaných norem materiálněprávního, případně kolizněprávního charakteru<sup>27</sup>.

---

déle, než bylo dohodnuto. Vlastník mlýna tak požadoval po dopravci náhradu ušlého zisku za pět dní, kdy mlýn nemohl fungovat. Náhrada mu však nebyla přiznána, jelikož dopravce neměl v době uzavření smlouvy informace o potřebnosti a jedinečnosti dané součástky. Vzniklá škoda tak nebyla pro dopravce předvídatelná. Pokud by v daném případě majitel mlýna sdělil žalovanému dopravci, že provoz byl zastaven, náhrada škody by pravděpodobně (soudě podle argumentace užití v rozhodnutí) byla přiznána.

Hadley v. Baxendale. Court of Exchequer. (1854) 9 Exch 341. Cit. Dle BEALE, H, G. et al. *Cases, Materials and Text on Contract Law*. 2nd ed. Oxford: Hart Publishing, 2010. s. 1002. ISBN 1841136042.

<sup>25</sup> Pokud není naplněn některý z liberačních důvodů (§ 374 nebo § 376 ObchZ)

<sup>26</sup> Šilhán, Josef. Náhrada škody v obchodních vztazích a možnosti její smluvní limitace. 2., dopl. a přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. xi, 159 s. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-393-6.

<sup>27</sup> Pauknerová, M. *Odpovědnost dopravce při mezinárodní přepravě zboží*. Praha: [s.n.], 1979. 24 s.

V oblasti mezinárodní přepravy existuje v současné době rozsáhlá mezinárodně unifikovaná právní úprava přepravní smlouvy, obsažená v mezinárodních smlouvách. Do značných podrobností jsou upraveny zejména otázky přepravních dokumentů a odpovědnosti dopravce. Kogentní ustanovení mezinárodních smluv jsou zaměřeny často též na ochranu uživatele přepravy, který je v těchto právních vztazích slabší smluvní stranou<sup>28</sup>.

Kolizně právní problematika úpravy odpovědnostních vztahů při mezinárodní přepravě zboží je omezena na otázky, v nichž se zatím nepodařilo docílit unifikace, nebo kde se materiální unifikace zatím nejeví jako nejvhodnější metoda regulace.

Tam, kde nebyla přijatá mezinárodně jednotná úprava, nebo kde taková úprava sice existuje, ale není závazná pro Českou republiku, a tam kde nebude aplikované komunitární právo<sup>29</sup>, je potřeba postupovat podle pravidel mezinárodního práva soukromého pro oblast závazkových vztahů<sup>30</sup>. To znamená, že se v regulaci těchto vztahů uplatňují kolizní normy, které určují právní řád rozhodný pro posouzení daného právního vztahu.

Pro závazkové vztahy vyplývající ze smluv se většinou používá v první řadě právo zvolené smluvními stranami.

Pokud nebyl účastníky daného přepravního vztahu zvolen rozhodný právní řád, přichází v úvahu několik kolizních kritérií, zejména právní pořádek sídla dopravce, právní pořádek místa odeslání zboží nebo místa určení, místa, kde nastala škodná událost, místo uzavření přepravní smlouvy, ale i místa, kde se zboží nachází<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> KUČERA, Zdeněk et al. Úvod do práva mezinárodního obchodu. 1. vyd. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003. 302 s. Právnícké učebnice. ISBN 80-86473-32-5, str. 262

<sup>29</sup> k pojmům více viz TICHÝ, Luboš et al. Evropské právo. 4. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. lii, 953 s. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7400-333-2

<sup>30</sup> KUČERA, Zdeněk. Vybrané otázky srovnávacího mezinárodního práva soukromého. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1996. 110 s. ISBN 80-7066-208-5, str. 80 a násl.

<sup>31</sup> PAUKNEROVÁ, Monika. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 140 s. Studie ČSAV; Čís. 22/1985, str. 43

## **2.1. Odpovědnost dopravce podle občanského zákoníku**

### **2.1.1. Odpovědnost za škodu na zásilce**

„Doprovce odpovídá za škodu, která vznikla na přepravované zásilce v době od převzetí k přepravě až do vydání, ledaže škoda byla způsobena odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky, anebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit“<sup>32</sup>

Občanský zákoník obsahuje speciální úpravu odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce, proto se v těchto případech nepoužijí obecná ustanovení podle § 420 ObčZ, ani ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobené provozem dopravního prostředku. Tato úprava se vztahuje i na škody a zavazadla, ale pouze pokud je přepravované odděleně od cestujícího<sup>33</sup>.

Odpovědnost dopravce je v tomto případě objektivní, liberační důvody stanoví občanský zákoník kogentně. Jsou to okolnosti, kdy je škoda způsobená odesílatelem či příjemcem (škody většinou související s naložením, zajištěním či vyložením zboží), vadou zásilky (výrobní vady či vady materiálu) či vadou obalu (obal je nedostatečný, nevhodný nebo zcela chybí). Za škody způsobené zvláštní povahou zásilky lze považovat například škody na křehkém zboží. Za okolnosti, které nemohl dopravce odvrátit, je třeba považovat živelné pohromy i jednání cizích osob (mimo osob zúčastněných na přepravě). Je tedy vyloučeno, aby se dopravce dovolával omezení odpovědnosti za škodu vzniklou z provozu.

### **2.1.2. Odpovědnost dopravce za zpoždění (neprovedení přepravy včas)**

Odpovědnost za prodlení dopravce je upravena odlišně od obecné úpravy. Za škody způsobené porušením povinností vyplývajících ze smlouvy o přepravě

---

<sup>32</sup> § 769 ObčZ

<sup>33</sup> Dopravci se v přepravních podmínkách většinou chrání výčtem věcí, za něž při přepravě zavazadel neodpovídají. Jedná se o křehké věci a věci zvláštní povahy, jako např. parfémy, brýle, porcelán, léky, peníze, cenné a umělecké předměty, cenné papíry atd.

odpovídá dopravce, jen pokud byla škoda způsobena překročením dodací lhůty a za škodu na zásilce. Odpovědnost za škodu je objektivní, není však absolutní<sup>34</sup>.

Odpovědnost dopravce provést přepravu cestujícího včas se liší podle toho, zda se jedná o pravidelnou (kde se zákon odkazuje na přepravní řády) či nepravidelnou přepravu osob. I v druhém případě je sice dopravce povinen cestujícímu uhradit vzniklou škodu, ale podmínky a rozsah jsou opět přenechány přepravním řádům, které ale konkrétní úpravu neobsahují (vyjma letecké dopravy). Rozhodné tedy bude, vedle zákonné úpravy, znění smluvních podmínek.

### **2.1.3. Odpovědnost dopravce za škodu na zdraví nebo zavazadle**

Odpovědnost dopravce za jiné škody, než ty, které vznikly porušením povinnosti provést přepravu včas, podřazuje občanský zákoník jednak úpravě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku, pokud se jedná o škodu na zdraví, zavazadle, nebo osobních věcech a pokud se jedná o škodu na zavazadle přepravovaného odděleně od cestujícího, pak také odpovědnosti dopravce při nákladní přepravě zboží. Odpovědnost za škodu na zdraví nelze omezit.

## **2.2. Odpovědnost dopravce podle obchodního zákoníku**

### **2.2.1. Odpovědnost za škodu na zásilce**

Obchodní zákoník obsahuje zvláštní úpravu odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce odlišnou od obecné úpravy podle § 373 a násl. ObchZ. Podle principu objektivní odpovědnosti dopravce odpovídá za škodu na zásilce, která vznikla během přepravy, bez ohledu na zavinění. Současně však obchodní

---

<sup>34</sup> KNAPPOVÁ, Marta a kol. Občanské právo hmotné. 2, díl třetí, Závazkové právo. 4., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: ASPI, 2005. 612 s. ISBN 80-7357-131-5, str. 300 a násl.

zákoník kogentně stanovuje liberační důvody. Ty jsou rozdělené do dvou skupin, jednak jsou vyjmenované taxativně v § 622 ObchZ a jednak jsou zahrnuty případy, kdy dopravce nemohl škodu odvrátit ani vynaložením odborné péče. Důkazní břemeno leží na dopravci<sup>35</sup>.

Ustanovení smlouvy, která by omezovala odpovědnost dopravce za škodu na zásilce, jsou neplatná. Zákon však nevylučuje takovou úpravu smluvních podmínek, která by odpovědnost dopravce zvyšovala. Podle § 756 ObchZ může být odpovědnost dopravce omezena pouze mezinárodní smlouvou, která je pro Českou republiku závazná.

Rozsah povinnosti dopravce k náhradě škody je odlišný od obecné úpravy obchodního zákoníku. Rozlišuje se, zda škoda vznikla ztrátou nebo zničením zásilky nebo jejím poškozením či znehodnocením. V prvním případě dopravce hradí cenu, kterou měla zásilka v době, kdy ji převzal. V druhém případě hradí rozdíl ceny, kterou měla zásilka v době převzetí a cenou, kterou by v té době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.

Pro náhradu jiné škody, než škody na zásilce platí obecná úprava obchodního zákoníku, popř. úprava v přepravních řádech<sup>36</sup>.

## **Závěr**

Účelem odpovědnosti ze závazkových vztahů by mělo být především obnovení ekvivalence, která byla porušena a co nejspravedlivější rozložení rizik souvisejících s příslušnou hospodářskou činností, které by v rámci dané smlouvy vytvářelo vyvážený poměr práv a povinností obou smluvních stran. Potřeba právního zakotvení smluvní odpovědnosti se ještě zvyšuje v případě,

---

<sup>35</sup> Ustanovení přepravních řádů o odpovědnosti za škodu na zásilce jsou dle § 733 ObchZ nepoužitelná, pokud jsou v rozporu s § 622 ObchZ, tedy například v případě ustanovení, že poškozený se může domáhat náhrady škody, jen pokud prokáže, že nebyla způsobena okolností mající povahu liberačního důvodu.

<sup>36</sup> více viz PLÍVA, Stanislav. *Obchodní závazkové vztahy*. 2., aktualiz. vyd. Praha: ASPI, 2009. 339 s. ISBN 978-80-7357-444-4

kdy do daných vztahů vstupuje mezinárodní prvek. Dostáváme se do sféry právních řádů více států, kde se často vyskytují právní úpravy rozdílného obsahu, s rozdílným pohledem na utváření konkrétního smluvního vztahu. Tato situace, zahrnující v sobě možnost rozdílných výsledků při řešení srovnatelných právních případů, vede k požadavku vytváření jednotných mezinárodních úprav přinášejících všeobecně přijatelné řešení<sup>37</sup>.

### 3. Dopravní obory

#### 3.1. Silniční přeprava

Mezi hlavní přednosti silniční dopravy patří možnost využití husté sítě komunikací, rychlost, univerzálnost a možnost přepravy „od domu k domu“.

Mezinárodní doprava probíhá na podkladě Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě CMR uzavřené v Ženevě roku 1956<sup>38</sup> (dále jen „Úmluva CMR“). Úmluva CMR se vztahuje na všechny smlouvy o přepravě zboží silničním nákladním vozidlem za úplatu, pokud místo převzetí a místo dodání jsou v různých státech, z nichž alespoň jeden je signatářem Úmluvy, a to bez ohledu na trvalý pobyt nebo sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy<sup>39</sup>. Na rozdíl od vnitrostátní přepravy Úmluva CMR nepřipouští smluvní volnost při sjednávání podmínek přepravní smlouvy. Dokladem o uzavření smlouvy je nákladní list (CMR). Úmluva CMR neobsahuje ustanovení týkající se nakládky, vykládky a uložení zboží v dopravním prostředku. Vůbec se nezabývá stanovením odpovědnosti za tyto úkony. Ačkoli od řidičů nelze očekávat, že se budou fyzicky podílet na manipulaci se zbožím, minimálně by mělo být v praxi

---

<sup>37</sup> více viz Pauknerová, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 140 s. Studie ČSAV; Čís. 22/1985, str. 9 a násl.

<sup>38</sup> Vyhlášená pod č. 11/1975 Sb., v aktuálním znění

<sup>39</sup> Murray, C. et. al. *The law and practice of International Trade*, 11. vyd. Londýn, Sweet and Maxwell, 2007, str. 389

požadováno, aby na provedení nakládky a vykládky dohlíželi, neboť řádné převzetí zboží potvrzují v nákladním listu<sup>40</sup>.

Z článku 17 Úmluvy CMR vyplývá, že předmětem jeho úpravy jsou dva rozdílné druhy odpovědnosti dopravce. Jedná se o odpovědnost za hmotnou (faktickou) škodu a za překročení dodací lhůty<sup>41</sup>.

V prvním případě Úmluva CMR stanoví odpovědnost dopravce za úplnou ztrátu, částečnou ztrátu nebo poškození zásilky od jejího převzetí do předání oprávněnému příjemci. „Stejně jako u železnice, ručí dopravce za celkovou nebo částečnou ztrátu a poškození zboží, pokud k němu dojde mezi okamžikem převzetí zboží a jeho vydáním“<sup>42</sup>.

Podobně je tomu v druhém případě, při překročení dodací lhůty. „Nebyla-li taková lhůta dohodnuta, platí pro překročení dodací lhůty doba, která je delší než přepravní doba, kterou potřebuje pečlivý dopravce“.<sup>43</sup>

Doprovce je podle čl. 17 Úmluvy CMR zproštěn této odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci<sup>44</sup>.

Doprovce se nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejích zástupců nebo pracovníků.

---

<sup>40</sup> více viz Svatoš, Miroslav a kol. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. 367 s. Expert. ISBN 978-80-247-2708-0, str. 260

<sup>41</sup> SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Vyd. 1. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1, str. 261

<sup>42</sup> Stejskal, Petr. *Mezinárodní přeprava*. Vyd. 1. V Praze: České vysoké učení technické, 2009. 124 s. ISBN 978-80-01-04230-4, str. 81

<sup>43</sup> Tamtéž

<sup>44</sup> Tyto případy se v literatuře často nazývají „neupřednostněné případy zprošťující odpovědnosti“, na rozdíl od tzv. „upřednostněných“ v čl. 17 odst. 4, která představují typická nebezpečí, jako je použití otevřených vozidel, chybějící nebo vadný obsah zásilky atd. Více viz. SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Vyd. 1. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1,



Reklamacce zjevných vad musí být uplatněna ihned při předání zásilky, u skrytých vad nejpozději do 7 dnů (nepočítaje neděle a uznané svátky) po jejím převzetí. Zásilka se považuje za ztracenou, nebyla-li vydána do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty nebo do 60 dnů, jestliže lhůta nebyla dohodnuta.

Odpovědnost dopravce je stanovena hranicí 8,33 Special Drawing Rights (dále jen „SDR“)<sup>45</sup> za 1 kg chybějící váhy. Pro české dopravce to bylo několikanásobně více, než byla dne 17. května 2006 prezidentem republiky podepsána Listina o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)<sup>46</sup>. Situace, kdy Česká republika byla smluvní stranou pouze Úmluvy a nikoli protokolu CMR znamenala, že čeští dopravci byli subjekty odpovědnými za škodu v limitu několikanásobně vyšším<sup>47</sup>.

Dojednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení Úmluvy, jsou podle jejího textu neplatná a právně neúčinná<sup>48</sup>.

Důležitou mezinárodní úmluvou v oblasti silniční dopravy, kterou považují za nutné alespoň krátce uvést, je Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí<sup>49</sup> po silnici (dále jen ADR), přijatá v Ženevě dne 30. září 1957<sup>50</sup>. Zde je z hlediska odpovědnosti dopravce důležité ustanovení o možnosti dopravce kdekoli složit, zničit nebo zneškodnit nebezpečné zásilky,

---

<sup>45</sup> Jedná se o zvláštní práva čerpání (Special Drawing Rights, SDR) Mezinárodního měnového fondu. Jsou jednotnou měnovou a účetní jednotkou užívanou v rámci MMF a při některých složitějších transakcích i v soukromém sektoru. Tato fiktivní měnová jednotka je propočítávána z tzv. měnového koše tvořeného nejstabilnějšími měnami pěti států (USA, Japonsko, Švýcarsko, Velká Británie a Německo). Maximální výše náhrady škody dopravcem podle Protokolu k Dohodě CMR se tedy vypočítá takto: hrubá hmotnost nákladu (v kg) x 8,33 (koeficient) x 1 SDR (ZPČ). Aktuální kurz SDR (ZPČ) je možno zjistit z kurzovního lístku (v současnosti jde o částku přibližně 30 Kč za 1 SDR). Dostupné z

<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/legislativa2536>

a <http://www.kurzymen247.cz/mena/xdr>.

<sup>46</sup> vyhlášená pod č. 108/2006 Sb. m. s.

<sup>47</sup> Tj. 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy (frankem se rozumí zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900). Zatímco v r. 1978 se horní hranice 25 franků rovnala 8,33 SDR, v současné době je tato hodnota přibližně pětinašobná. Více viz Sněmovní tisk [1123](#) - Protokol k Úml. o přepravní smlouvě v nákl. dopravě (CMR) dostupné z

<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=1123&CT1=0>.

<sup>48</sup> Herber, R., Transportgetze, 2. Vyd. Mnichov : C. H. BECK, str. 201

<sup>49</sup> látky a předměty, jejichž přeprava je podle dohody ADR vyloučena, nebo připuštěna pouze za podmínek v ní stanovených;

<sup>50</sup> vyhlášená pod č. 64/1987 Sb., ve znění pozdějších změn a dodatků

jejichž nebezpečná povaha mu nebyla odesílatelem předem oznámena, a to bez povinnosti nahradit škodu. Po zakotvení dohody ADR do právního řádu České republiky byly některé povinnosti z ní plynoucí trochu nepřehledně začleněny do zákona o silniční dopravě<sup>51</sup>.

Další úmluvou je Celní úmluva o přepravě zboží na podkladě karnetu<sup>52</sup> - TIR<sup>53</sup>, která umožňuje mezinárodní přepravu zboží zjednodušením celních požadavků. Schválená vozidla a kontejnery, po celní prohlídce v zemi odeslání zapečetěny celní závěrou, jsou osvobozeny od dalších celních prohlídek až k celnici v zemi určení.

### 3.2. Železniční přeprava

Železniční přeprava má oproti silniční nesporné výhody, a to zejména co do možnosti přepravy těžkých kusů a hromadných substrátů, vyšší bezpečnosti přepravního systému a menší zátěže životního prostředí<sup>54</sup>.

Mezinárodní železniční doprava je provozována na podkladě Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě - COTIF<sup>55</sup>, jejíž nedílnou součástí jsou Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (dále CIV), Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (dále CIM nebo Úmluva COTIF/CIM), Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (dále RID) a další<sup>56</sup>. Dne

---

<sup>51</sup> zákon č. 111/1994 Sb. v aktuálním znění účinném od 1. května 2013 (stěžejní částí této novely je přepracování úpravy podmínek provozování taxislužby).

<sup>52</sup> Karnet také slouží jako pojistka, garantovaná státem, který ji vydal (zbavuje řidiče povinnosti platit depozita nebo poplatky, které by na něj byly jinak v tranzitních zemích uvaleny).

<sup>53</sup> přijatá v Ženevě dne 14. listopadu 1975, vyhlášena pod č. 61/2008 Sb. m. s. Změny Úmluvy TIR byly vyhlášeny pod č. 92/2011 Sb. m. s., č. 93/ /2011 Sb. m. s. a č. 37/2012 Sb. m. s.

<sup>54</sup> Uvádí se, že 90 % všech emisí CO<sub>2</sub> je vytvářeno v oboru silniční dopravy a jen 5 % v železniční dopravě, dostupné z <http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/perspektivy-zeleznicni-nakladni-dopravy-v-evrope-a>

<sup>55</sup> z franc. *Convention relative au Trafic International Ferroviaire* - Úmluva byla podepsána v Bernu (1980), ratifikována (1983) a stala se právním předpisem - platným i pro ČSSR (1985) - jejím uveřejněním ve Sbírce zákonů, a to vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb.

<sup>56</sup> Dalšími přípojkami jsou CUV - používání vozů, CUI - používání infrastruktury, APTU - technické normy a předpisy, ATMF - homologace železničního materiálu, více viz STEJSKAL, Petr. Úmluva

1. července 2006 vstoupila v platnost revidovaná COTIF ve znění protokolu podepsaného v dubnu 1999 v litevském Vilniusu na Valném shromáždění Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF)<sup>57</sup>.

Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě - CIM - přípojek B k Úmluvě (dále jen JPP) platí pro všechny zásilky podané k přepravě přímým nákladním listem vystaveným pro přepravní cestu, procházející po území nejméně dvou států po tratích, které jsou v seznamu úmluvy zapsány<sup>58</sup>. Každá dohoda, která se od těchto JPP přímo nebo nepřímo odchyluje je neplatná a neúčinná, pokud výslovně nepřipouští opak.

Přepravní smlouvou se dopravce zavazuje, že za úplatu přepraví zásilku na místo určení a tam ji dodá příjemci. Přepravní smlouva se zaznamenává v nákladním listě, který má jednotný vzor a který podepisují odesílatel a dopravce<sup>59</sup>. Ztrátou nebo neúplností nákladního listu není dotčeno trvání ani platnost přepravní smlouvy.

Pokud odesílatel uvede v nákladním listu nesprávné nebo neúplné údaje, odpovídá za všechny náklady a škody, které tím vzniknou dopravci.

Doprovce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží v době od přijetí zboží do jeho dodání. Dopravce je dále odpovědný i za škodu vzniklou překročením dodací lhůty nezávisle na tom, které železniční infrastruktury použije.

Dopravce se může své odpovědnosti zprostit, došlo-li ke ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty zaviněním nebo příkazem oprávněné osoby, zvláštními vadami zboží nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit, přičemž důkazní břemeno leží na dopravci. Dopravce

---

o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů. Praha: Pro Ministerstvo dopravy vydává NADATUR, 2006. 243 s. ISBN 80-7270-026-X, str. 7 a dále.

<sup>57</sup> vyhlášená č. 49/2006 Sb. m s. jako Sdělení Ministerstva zahraničních věcí

<sup>58</sup> SVATOŠ, Miroslav a kol. Zahraniční obchod: teorie a praxe. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. 367 s. Expert. ISBN 978-80-247-2708-0, str. 250

<sup>59</sup> „Podpis může být nahrazen otiskem razítka, strojovým účtovacím označením nebo jiným vhodným způsobem.“ Stejskal, Petr. Mezinárodní přeprava. Vyd. 1. V Praze: České vysoké učení technické, 2009. 124 s. ISBN 978-80-01-04230-4, str. 53

je této odpovědnosti dále zproštěn, vyplývá-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí, jakým je například přeprava živých zvířat<sup>60</sup>. Provádí-li přepravu více dopravců, odpovídá každý dopravce za provedení přepravy po celé trati až k dodání. Přenesl-li dopravce své povinnosti na výkonného dopravce, bez ohledu na to, zda k tomu byl oprávněn, zůstává i nadále odpovědný za celkovou přepravu.

Předpisy CIM rozeznávají odškodnění za úplnou nebo částečnou ztrátu zboží, kde se cena hodnota určuje podle ceny na burze, dále odškodnění za úbytek hmotnosti<sup>61</sup>, za poškození zboží<sup>62</sup> a za překročení dodací lhůty<sup>63</sup>.

Hranice odškodnění za každý chybějící kilogram hrubé váhy je podle Vilniuského protokolu 17 SDR.

### **3.3. Letecká přeprava**

Nákladní letecká doprava je jedním z nejmladších dopravních odvětví, které ale od svého vzniku zaznamenalo největší rozvoj. Mezi hlavní výhody letecké přepravy patří její rychlost, frekvence, bezpečnost z hlediska krádeží a poškození zboží (menší počet manipulací, prostory nakládky a vykládky, které nejsou běžně přístupné) a nižší náklady na pojištění, než u jiných způsobů přeprav.

Není bez zajímavosti zmínit krátký exkurz do historie vývoje právní úpravy cestování vzduchem. Za úplně první právní úpravu lze považovat nařízení pařížské policie z roku 1784, které zakazovalo lety balónů bez zvláštního povolení. Lze jej tedy považovat za předpis vnitrostátního práva.<sup>64</sup> Pro oblast

---

<sup>60</sup> dále přeprava v otevřených vozech, je-li tak dohodnuto v nákladním listě, chybějící nebo vadný obal, nakládání zboží odesílatelem nebo vykládání zboží příjemcem atd.

<sup>61</sup> Dopravce odpovídá pouze za tu část úbytku hmotnosti, která přesahuje stanovené procentní sazby, tzn. 2% pro kapaliny a 1% pro suché zboží.

<sup>62</sup> tj. odškodnění odpovídá snížení hodnoty zboží

<sup>63</sup> tj. nejvýše čtyřnásobek přepravného, při částečné ztrátě čtyřnásobek přepravného za ztracenou část zásilky

<sup>64</sup> Za průkopníky balonového létání, a vlastně létání vůbec, bývají tradičně považováni bratři Montgolfierové. Francouzský sourozenecký tandem předvedl svůj horkovzdušný balon veřejnosti

mezinárodních letů dala podnět francouzsko - pruská válka v letech 1870-1871, kdy vyvstala otázka právního postavení posádky vojenského balónu, která padla do zajetí nepřítele. V roce 1784 byla přijata Bruselská deklarace o právním statutu vzduchoplavců. Nikdy nevstoupila v platnost, ale její ustanovení o balónech byla roku 1899 v Haagu převzata do Úmluvy o zákonech a obyčejích války pozemní<sup>65</sup>.

Za oficiální rok počátku letecké dopravy je však považován až rok 1919, kdy byla ve větším měřítku zahájena vnitrostátní i mezinárodní letecká doprava a vzhledem k některým jejím charakteristickým rysům (rychlost, vzdálenost, trasy mimo běžné komunikace), bylo nutné zahájit mezinárodní spolupráci a součinnost. Jednalo se o projednání vzájemných podmínek leteckého provozu, smlouvy mezi dopravcem a uživateli, ustanovení o technických náležitostech, vyšetřování nehod a pomoc v nebezpečí, to vše ve snaze o mezinárodní právní úpravu uvedených oblastí.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, tzv. Varšavská smlouva<sup>66</sup> byla vytvořena dne 12. října 1929 a změněna Protokolem sepsaným v Haagu dne 28. září 1955<sup>67</sup>. Hlavní změnou bylo navýšení nízkých limitů odpovědnosti. Varšavskou dohodu dále doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem z r. 1961<sup>68</sup>, která rozšířila působnost Varšavské smlouvy na dopravce. Ten, ačkoli fakticky realizoval přepravu, nebyl smluvní stranou původní smlouvy, ale byl ve smluvním vztahu pouze s přepravcem, pro kterého ji vykonával. Tzv. Guatemalský protokol

---

poprvé 4. června 1783. Tehdy ještě stoupal k nebi prázdný, ale už koncem téhož roku došlo na premiérový let balonu s lidskou posádkou. Již 23. dubna 1784 vydává pařížská policejní prefektura nařízení, které zakazuje nad vnitřní částí Paříže lety balónů bez speciálního povolení.; více viz <http://magazin.ceskenoviny.cz/zpravy/pred-230-lety-predvedli-bratri-montgolfierove-svuj-balon-verejne/945813>.

<sup>65</sup> BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. Letecká doprava II. 1. vyd. v Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. 157 s. ISBN 978-80-86841-07-6, str. 42

<sup>66</sup> V České republice vešla Varšavská úmluva v účinnost zákonem č. 243/1933 Sb.

<sup>67</sup> Česká republika je smluvním státem Haagského protokolu z roku 1955, kterým se mění Varšavská dohoda - předpis č. 15/1966 Sb. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929.

<sup>68</sup> Tzv. Guadalajarská úmluva z 18. září 1961, vyhlášená pod č. 27/1968 Sb.

v r. 1971 zavedl absolutní odpovědnost dopravce<sup>69</sup> a byl zvýšen i odpovědnostní limit. Vzhledem k tomu, že uvedené změny se ukázaly jako nepostačující, byla Varšavská dohoda doplněna o další Protokol - Guatemala City protokol, který ale nikdy nevstoupil v platnost. Později byly k Varšavské smlouvě přijaty další 4 protokoly, které byly podepsány r. 1975 v Montrealu a které mj. vyjádřily stanovené limity odpovědnosti v SDR<sup>70</sup>, aby případné odškodnění nebylo závislé na kolísající ceně zlata.

Stávající nejednotnost v podmínkách odpovědnosti leteckého přepravce v mezinárodní přepravě se stávala poměrně nepřehlednou. Situace se částečně vyřešila díky Montrealské úmluvě<sup>71</sup>. Montrealskou úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě však Varšavská úmluva nezanikla, zůstaly v platnosti všechny její články, které s Montrealskou úmluvou nekolidují<sup>72</sup>. Úmluva se stává datem účinnosti závazná pro všechny letecké dopravce, i když pouze ve vztahu ke státům, které Úmluvu ratifikovaly<sup>73</sup>. V ostatních případech dále platí Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu.

Montrealská úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Ve stejném rozsahu se vztahuje na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou<sup>74</sup>. Mezinárodní přepravou se podle této Úmluvy rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo

---

<sup>69</sup> . Netýká se přepravy nákladu, ale přepravy osob, jestliže během přepravy, tj. včetně nastupování a vystupování z letadla došlo k usmrcení nebo zranění. I v těchto případech je stanoven finanční limit plnění, který nesmí přesáhnout 113.100 SDR. Absolutní odpovědnost v tomto případě neznamená neomezenou odpovědnost, ale přísnější odpovědnostní režim.

<sup>70</sup> Dopusud se jednalo o tzv. franky Poincare, tj. francouzský frank rovnající se svou hodnotou 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000.

<sup>71</sup> Dne 28. května 1999 byla v Montrealu přijata nová Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, která pro mezinárodní leteckou dopravu stanoví nová globální pravidla odpovědnosti v případě nehod. Prezidentem České republiky byla Úmluva ratifikována již dne 16.11.2000.

<sup>72</sup> PLOCH, Jindřich a HOLBA, Karel. *Letecká legislativa II.* 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2013. 181 s. ISBN 978-80-86841-37-3

<sup>73</sup> Vyhlášena pod č. 123/2003 Sb. m. s. jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí (dále jen „MZV“)

<sup>74</sup> čl. 1 odst. 1 Montrealské úmluvy

nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran, anebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou<sup>75</sup>.

Dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy<sup>76</sup>.

Dopravce však neodpovídá za vzniklou škodu vůbec, anebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu, vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce, nebo jeho zaměstnanci či agenti, válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu, nebo zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu<sup>77</sup>.

Dopravce se nemůže zbavit odpovědnosti, pokud zůstane příčina nehody neznámá, nebo pokud neprokáže, že učinil nezbytná opatření k odvrácení příčiny nehody.

Dopravce se může zprostit odpovědnosti pouze, pokud prokáže, že on a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření k zabránění škody, nebo že tak nemohli učinit.

Přepravní smlouvu mezi odesílatelem a dopravcem tvoří letecký nákladní list - AIR WAYBILL (AWB)<sup>78</sup>, který je dokladem o převzetí zboží k letecké dopravě

---

<sup>75</sup> čl. 1 odst. 2 Montrealské úmluvy

<sup>76</sup> Leteckou přepravou se rozumí doba, po kterou je náklad v péči dopravce.

<sup>77</sup> Krom toho je třeba připomenout, že výčet pravidel týkajících se odpovědnosti leteckého dopravce, jež jsou uvedena v kapitole III Montrealské úmluvy, která obecně obsahuje kogentní ustanovení, není vyčerpávající. Ustanovení této kapitoly stanoví základní zásady upravující odpovědnost leteckého dopravce, právní úprava dalších otázek souvisejících s odpovědností je ponechána vnitrostátnímu právu.

<sup>78</sup> Nákladní list může být vyplněn podle místa určení v některém světovém jazyku, běžně jsou však využívány standardní tiskopisy v angličtině a v této řeči jsou také vyplňovány. Nákladní list musí být vystaven samostatně pro každou zásilku. Zásilkou se rozumí jeden nebo více kusů zboží přijatého k dopravě od jednoho odesílatele jako nákladový celek ve stejné době na jednom místě jednomu příjemci na jedno místo určení. Dopravce není oprávněn vystavit nákladní list nebo přepravit část zásilky dříve, než je mu k přepravě předána celá zásilka. V nákladním listu nesmějí být přepisovány nebo škrtnuty údaje, a pokud dojde k chybám, musí letecký dopravce vystavit nový nákladní list.

a doprovází zásilku až do jejího vydání v místě určení. Je smlouvou mezi odesílatelem a dopravcem, který letecký nákladní list vystavuje a na něhož po jeho podpisu zúčastněnými stranami přechází odpovědnost, limitovaná ustanovením mezinárodní úmluvy.

Letecký nákladní list musí obsahovat vyznačení míst odletu a určení a vyznačení druhu a hmotnosti nákladu. Místo vystavení leteckého nákladního listu může být použit jakýkoli jiný prostředek, v němž budou obsaženy informace o přepravě nákladu. Kromě základních smluvních údajů jsou uváděny údaje o knihování zásilky, pokyny pro zacházení se zbožím a podmínky placení dopravného. Důležitý údaj se týká deklarované hodnoty pro celní účely a pro pojištění, přičemž odesílatel si může zásilku připojistit na vyšší hodnotu. Řádně vyplněný nákladní list musí být podepsán odesílatelem nebo jeho agentem a dopravcem nebo jeho agentem, který letecký nákladní list vystavil.

Nesplnění formálních požadavků na doklady nezakládá neexistenci nebo neplatnost přepravní smlouvy.

Letecký nákladní list je důležitým dokladem, kterým dopravce potvrzuje převzetí zboží-zásilky ve zjevně dobrém stavu a pořádku k přepravě a k jeho dodání určenému příjemci v místě určení. Je neobchodovatelným dokumentem, který nepředstavuje hodnotu zboží, takže na rozdíl od náložného listu - konosamentu, není cenným papírem. V tomto smyslu je každý tiskopis leteckého nákladního listu označen „*Not negotiable Air Waybill*“.

Odesílatel odpovídá za správnost a úplnost údajů uvedených v nákladním listu a je odpovědný za škodu, kterou dopravce utrpí tím, že údaje a prohlášení odesílatele byly nepřesné nebo neúplné.

Právo nakládat se zbožím - zásilkou během její přepravy náleží odesílateli. Svůj příkaz musí sdělit dopravci písemně současně s předložením nákladního listu. Pokud jinak vyhověl podmínkám přepravní smlouvy, má právo:

- žádat, aby mu zboží bylo vydáno na letišti odletu nebo určení,



- požadovat zadržení zboží během jeho přepravy v kterémkoli místě přistání,
- dát příkaz dopravci, aby vydal zboží v místě určení nebo mezipřistání jinému příjemci, než který byl původně uveden v nákladním listu,
- požadovat vrácení zboží-zásilky na letiště odletu.

Toto odesílatelovo dispoziční právo zaniká, jakmile příjemce v místě určení požaduje vydání zboží nebo nákladního listu, nebo zásilku převezme<sup>79</sup>.

Hranice odpovědnosti původně stanovená Varšavskou úmluvou byla v roce 1975 nově upravena na maximální hranici odpovědnosti, která nyní činí u zboží 17 SDR, odpovídající cca 20 USD za 1 kg. Toto omezení nebude platit, pokud se prokáže, že ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím dopravce učiněným úmyslně, anebo z nedbalosti.

Částka stanovená úmluvou může být zvýšena odesílatelem buď prohlášením hodnoty za zásilku, nebo připojištěním.

### **3.4. Vnitrozemská vodní doprava**

Vnitrozemská vodní doprava je vhodná zejména pro přepravu hromadných substrátů, kontejnerů, kombinovanou dopravu a přepravu těžkého a nadrozměrného zboží. Vnitrozemská vodní doprava je regulována většinou regionálně v rámci daného říčního systému. Obzvláště silná mezinárodní přeprava nákladů je dnes především na Rýnu a Dunaji. Pro vodní dopravu na Rýnu je právním podkladem Úmluva pobřežních států včetně Spojeného království a Severního Irska - Rýnský lodní akt. Pro vodní dopravu na Dunaji se uplatňovala konvence pro řízení lodní dopravy z r. 1948 - Bělehrad. Řídícím orgánem je Dunajská komise v Budapešti<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> Odmítne-li však příjemce letecký nákladní list nebo zásilku přijmout nebo nelze-li příjemce zastihnout, má odesílatel právo dále se zbožím disponovat.

<sup>80</sup> Stejskal, Petr. Mezinárodní přeprava. Vyd. 1. V Praze: České vysoké učení technické, 2009. 124 s. ISBN 978-80-01-04230-4.

Poslední dobou z iniciativy Evropské komise dochází ke snaze rozvíjet potenciál vodní dopravy se snahou o sblížení rýnského a dunajského přepravně správního systému.

Na celoevropské úrovni byla v r. 2001 přijata Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)<sup>81</sup>.

„Hlavním cílem Úmluvy CMNI je stanovení jednotných pravidel pro smlouvu o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách, a to i určením transparentních hranic odpovědnosti dopravců, zajistit vyšší právní jistotu účastníků právních vztahů vzniklých v souvislosti s přepravou zboží po vnitrozemských vodních cestách. Úmluva upravuje rozsah jejího použití, práva a povinnosti smluvních stran, náležitosti přepravních listin, dispoziční právo ke zboží, odpovědnost dopravce, lhůty pro uplatnění nároků, omezení volnosti při uzavírání smluv a další související právní instituty. Nejvýraznější rozdíl mezi vnitrostátní právní úpravou a zněním Úmluvy CMNI je v pojmání rozsahu odpovědnosti dopravce. Zatímco obchodní zákoník a občanský zákoník vychází z neomezené odpovědnosti dopravce za škodu, která vznikne ztrátou nebo poškozením zboží, v článku 20 Úmluvy jsou zakotveny nejvyšší částky odpovědnosti dopravce. Pokud však v přepravní listině byla výslovně zaznamenána povaha a vyšší hodnota zboží nebo přepravního zařízení a dopravce tyto údaje nepopřel, nebo jestliže smluvní strany sjednaly vyšší částku odpovědnosti, nemůže se dopravce odvolávat na nejvyšší částky odpovědnosti. Následně je stanoveno, že dopravce se nemůže dovolávat omezení odpovědnosti, jestliže se prokáže, že škody se dopustil úmyslným jednáním nebo opomenutím.“<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), vyhlášena dne 8. 3. 2006 pod č. 32/2006 Sb.m.s., v částce č. 15/2006

<sup>82</sup> Vládní návrh ze dne 19. května 2004, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI), dostupné z

<http://www.senat.cz/xqw/webdav/pssenat/original/27409/23503>

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, pokud ztráta, poškození nebo zpoždění dodání bylo způsobeno zvláštními důvody uvedenými v čl. 18 Úmluvy.<sup>83</sup>

Podle dohody CMNI Dopravce odpovídá částkou maximálně 666,67 SDR za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, nebo 2 SDR za každý kilogram hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží uvedeného v přepravním dokladu, podle toho, která částka je vyšší. Jestliže u balení nebo jiné nákladové jednotky jde o kontejner a jestliže v přepravním dokladu nejsou uvedeny jiné nákladové jednotky nebo balení, než ty, jež jsou zabaleny v kontejneru, uplatní se místo 666,67 SDR částka 1 500 SDR za kontejner bez uloženého zboží, a navíc 25 000 SDR za zboží v kontejneru uložené<sup>84</sup>.

## 4. Námořní přeprava

Nejdůležitějším, nejrozšířenějším, ale také nejsložitějším oborem lidské činnosti souvisejícím s přemísťováním je námořní přeprava.

Je zřejmé, že současné světové obchodní vztahy si již nelze představit bez námořní dopravy a přepravy. Současný námořní obchod charakterizuje,

---

<sup>83</sup> a) jednáním nebo opomenutím odesílatele, příjemce nebo osoby oprávněné k disponování se zbožím;

b) manipulací, nakládkou, ukládáním nebo vykládkou zboží odesílatelem nebo příjemcem nebo třetími osobami, které jednají za odesílatele nebo příjemce;

c) přepravou zboží na palubě nebo v otevřených plavidlech, jestliže byl tento způsob přepravy sjednán s odesílatelem, v souladu s příslušnými obchodními zvyklostmi, nebo pokud byl nezbytný na základě zákonných předpisů;

d) povahou zboží, v jejímž důsledku bylo zboží vystaveno úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození, zejména zlomením, rzí, vnitřním zkažením, vyschnutím, vytékáním, normálním úbytkem (objemu nebo hmotnosti) nebo působením hmyzu či hlodavců;

e) neexistencí nebo vadou obalu, jestliže bylo zboží podle svého charakteru v případě chybějícího nebo vadného obalu vystaveno ztrátám nebo poškozením;

f) nedostatečným nebo nevyhovujícím označením zboží;

g) provedením záchranných a záchranářských prací nebo pokusem o poskytnutí pomoci nebo záchrany na vnitrozemských vodních cestách;

h) přepravou živých zvířat, ledaže dopravce neučinil příslušná opatření nebo nebral na vědomí instrukce sjednané ve smlouvě o přepravě

<sup>84</sup> POLÁČEK, Bohumil. Mezinárodní říční doprava. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012. xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství; 76. ISBN 978-80-7400-258-8, str. 217

že většina z asi šedesáti procent objemu tzv. komplementárních služeb obchodu hmotným zbožím (tj. služeb bezprostředně svázaných s obchodem hmotným zbožím) prochází právě námořní přepravou. Obecně platí, že námořní doprava se vesměs vyznačuje značnou koncentrací výrobních procesů a kapitálu.<sup>85</sup>

Relativně malá rychlost námořní přepravy je vyvážena schopností přepravovat těžké, nadrozměrné a hromadné náklady, jejichž přeprava by byla jiným dopravním prostředkem nemožná.

Námořní přeprava se jako samostatný obor přepravy dělí podle dvou zásadních hledisek.

1) Podle způsobu plavby:

- a) pobřežní (kabotážní)
- b) dálnou (oceánskou)

2) Podle obchodně - provozního nasazení plavidel:

- a) liniovou (pravidelnou) - je charakterizovaná udržováním pravidelného námořního spojení v určité oblasti společnostmi podle přepravního (plavebního) řádu, tzv. Sailing list. Provozování dopravy mezi stanovenými přístavy podle předem známých podmínek za úhradu dopravného, jehož výše je určena tarifem. Kvalita takové služby je určovaná podle pravidelnosti, rychlosti, technického vybavení lodi a spolehlivosti při dodržování přepravního řádu. Liniová doprava se uplatňuje především při přepravě kusových zásilek přepravovaných buď konvenčně, nebo v kontejnerech.
- b) trampovou („toulavou“, nepravidelnou) - ta je tradičně realizovaná bez vymezené přepravní oblasti, bez předem známého přepravního řádu. Trampové přepravy obvykle přepravují celolodní náklady. Jako takové jsou nejčastěji přepravovány substráty (tekuté - např. ropa,

---

<sup>85</sup> NOVÁK, Radek. Námořní přeprava. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X., str. 31 a násl.

nebo suché - např. rudy, obilniny, dřevo, hnojiva). Jako celolodní je však možné realizovat i přepravy kusových nákladů.

Obchodní námořní lodě jsou v trampové přepravě všeobecně využívány na základě charterových smluv (Charter Party<sup>86</sup> - C/P). Těmi se námořní dopravce proti zaplacení určité peněžní sumy zavazuje přepravit zboží nebo k tomuto účelu poskytnout loď.

Charter Party je tedy písemný dokument potvrzující nejen existenci smlouvy o nájmu lodi, ale i osvědčující konkrétní dojednané podmínky této smlouvy.

## 4.1. Přepravní dokumenty

### 4.1.1. Konosament

Česká legislativa nepoužívá pojem „konosament“, ale obecnější pojem náložní list. Podle dřívější definice v československých právních předpisech lze vztah mezi náložním listem a konosamentem určit jako vztah obecného k zvláštnímu. „Zvláštním druhem náložního listu je konosament, tj. námořní náložní list.“<sup>87</sup>

„Konosament je cenný papír; představuje závazek dopravcův vydat náklad převzatý k námořní přepravě, bude-li mu předložen konosament a na něm potvrzeno přijetí nákladu. Odesílatel je povinen sdělit údaje potřebné k vydání konosamentu písemně“<sup>88</sup>.

Konosament má tři funkce:

- potvrzení o převzetí zboží

---

<sup>86</sup> „Termín „Charter Party“ je odvozen od latinského „Carta partita“ (rozdělená listina), kdy listina-smlouva, byla reálně rozdělena a každá smluvní strana si ponechala její polovinu jako důkaz o uzavřené smlouvě“, NOVÁK, Jaroslav et al. Kombinovaná přeprava. Vyd. 2., rozš. Praha: Institut Jana Pernera, 2010. 319 s. ISBN 978-80-86530-59-8, str. 271.

<sup>87</sup> Kopáč, Ludvík. Komentář k zákoníku mezinárodního obchodu. 1. vyd. Praha: Panorama, 1984. 349 s, s.281

<sup>88</sup> § 2 odst. 1 vyhlášky ministerstva dopravy č. 160/1956 Ú. l. , která byla zrušena zákonem o námořní plavbě č. 61/2000 Sb.

- cenného papíru
- důkazu o dopravní smlouvě.

Konosament v **liniové námořní dopravě** je průkazní listinou o uzavření přepravní smlouvy. Odpovědnost dopravce je uvedena na rubu náložného nebo nákladního listu jako součást citovaných přepravních podmínek. Odpovědnost dopravců není stejná a její určení závisí na tom, k jaké mezinárodní smlouvě přistoupil stát, jehož je rejdař příslušníkem<sup>89</sup>.

V **trampové dopravě** má pak konosament funkci potvrzující nalodění určitého zboží a není důkazem o přepravní smlouvě (Charter party).

Konosament musí být v písemné formě a může být vystaven na řad, na jméno a na doručitele. Pokud byl konosament vydán ve více stejnopisech, vyznačí se jejich počet na každém z nich. Po vydání zásilky oprávněné osobě na jeden stejnopis pozbývají ostatní stejnopisy platnosti. Náklad převzatý k námořní přepravě se vydává v přístavu vykládky. Pokud ale předloží držitel konosamentu nebo jiná oprávněná osoba všechny stejnopisy, má právo na dispozici s nákladem v místě odeslání před vyplutím lodi, anebo i v jiném přístavu v průběhu plavby.

Za zničený nebo ztracený konosament dopravce musí vydat odesílateli nový a vyznačit na něm, že se jedná o náhradní<sup>90</sup>.

Konosament představuje buď:

- potvrzení o převzetí zboží k nalodění, tzv. „**přejímací**“ konosament (Received for Shipment), nebo
- potvrzení o skutečném nalodění, tzv. „**palubní**“ konosament (Shipped onBoard).

---

<sup>89</sup> více viz Svatoš, Miroslav a kol. Zahraniční obchod: teorie a praxe. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. 367 s. Expert. ISBN 978-80-247-2708-0, str. 262 a násl.

<sup>90</sup> více viz NOVÁK, Jaroslav et al. Kombinovaná přeprava. Vyd. 2., rozš. Praha: Institut Jana Pernera, 2010. 319 s. ISBN 978-80-86530-59-8, str. 271 a násl.

Dalšími druhy konosamentů jsou:

- konosament **pro kombinovanou přepravu** (Multimodal/Combined Transport B/L)
- **průběžný konosament** - (Through B/L - přepravu provádí více subjektů)
- zasilatelský konosament – **FIATA konosament** může být vystaven jako CP nebo neobchodovatelný dokument
- čistý konosament - **Clean Bill of Lading**

U posledního jmenovaného se sice v literatuře lze setkat s tím, že je považován za „druh“ konosamentu, podle mého názoru se však jedná spíše o vlastnost konosamentu, s jejíž existencí/neexistencí jsou úzce spjaty přepravní vztahy na námořním trhu, zejména v rovině úhrad formou dokumentárního akreditivu<sup>91</sup>.

V poslední době se také rozšířilo v tzv. krátkých relacích používání námořního nákladního listu (Sea Waybill), který na rozdíl od náložního listu nepředstavuje cenný papír a není tak obchodovatelným dokumentem.

#### ***4.1.2. Charter party***

Obchodní námořní lodě jsou v trampové přepravě všeobecně využívány na základě charterových smluv (Charter party)<sup>92</sup>. Jedná se o specifický a rychlý

---

<sup>91</sup> Dokumentární akreditiv je závazkový, dokumentární platební instrument. Jde o dlouhodobě užívaný, oblíbený, dokonale propracovaný, ale i drahý instrument. Dodavateli skýtá jistotu, že splní-li akreditivní podmínky, tj. předloží-li požadované dokumenty (v praxi námořní přepravy se jedná většinou právě o „čistý“ konosament), dostane zaplacen, a to i tehdy, kdyby odběratel nemohl nebo nechtěl odebrat zboží a zaplatit. Odběratel naproti tomu má jistotu, že dodavatel nedostane zaplacen dříve, než dodá a předloží příslušné dokumenty svědčící o dodávce. Z hlediska právního je akreditiv upravován smlouvou o otevření akreditivu (viz obchodní zákoník), mezinárodně pak tzv. Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (zkratka UPC 600 ICC), neboli jednotnými zvyklostmi a pravidly pro dokumentární akreditivy vydanými Mezinárodní obchodní komorou. Více viz JANATKA, František a kol. *Rizika v komerční praxi*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. 316 s. ISBN 978-80-7357-632-5, str. 226 a násl.

<sup>92</sup> PERNICA, P., NOVÁK, R., ZELENÝ, L., SVOBODA, V., KAVALEC, K., *Doprava a zasilatelství*, ASPI, 2001, str. 331

kontrakt, kterým majitel přenechává loď nebo její určitou část druhé straně po určený čas.

Z hlediska kontroly lodi lze Smlouvy o nájmu dopravního prostředku (Charter party) rozdělit na smlouvy, kdy za vedení lodi a navigaci odpovídá vlastník (Time Charter, Voyage Charter) a kdy za vedení a navigaci odpovídá pronajímatel (Bareboat Charter, Demise Charter).

Podle typu smlouvy jsou rozděleny i náklady na provoz lodi následujícím způsobem:

	Charterer (nájemce/objednatel)	vlastník (Owner)
<b>TRIP VOYAGE CHARTER</b>		mzdy posádky údržba/zásoby pojištění palivo/mazadla přístavní/průjezdní poplatky nakládka/vykládka (pokud je podle C/P má nést
<b>TIME CHARTER</b>	palivo přístavní/průjezdní poplatky nakládka/vykládka (pokud je podle T/P má nést provozovatel lodi) při pojištění při najetí vyloučených oblastí	
<b>BAREBOAT CHARTER</b>	mzdy posádky údržba/zásoby/náhradní díly pojištění palivo/mazadla přístavní/průjezdní poplatky nakládka/vykládka (pokud je podle Trip C/P má nést provozovatel lodi)	

93

Time charter, tzv. charter na čas - dopravce se zavazuje za odměnu předat pronajímateli k dispozici loď s posádkou na určený čas, anebo po dobu jedné nebo několika po sobě následujících cest, jejichž cíl je určen ve smlouvě.<sup>94</sup>

Voyage charter - rejdař se zavazuje poskytnout loď pro přepravu určitého zboží na jednu nebo více cest mezi určitými přístavy nebo v určité oblasti.

<sup>93</sup> převzato z NOVÁK, Radek: Námořní přeprava, Praha: ASPI, 2005, str. 45

<sup>94</sup> Kodeks Morski, 5. Wydanie, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa, 2012, str. 65



Bareboat charter - jak vyplývá z názvu (z angl. „bareboat“, bez posádky) i tabulky výše, jde o smlouvu o nájmu lodi, přičemž není poskytnuta žádná posádka, ani zásobování.

#### 4.2. Subjekty v mezinárodní námořní přepravě

**Dopravce** (Carrier) - vlastník nebo provozovatel plavidla, je osoba nebo společnost, která se na svoje náklady profesně zabývá provozem lodi. Lodě, které využívá, nemusí být v jeho majetku, nicméně vzhledem ke třetím osobám ve smluvních vztazích vystupuje jako skutečný vlastník lodi. Subjekt, jenž se zavazuje k převozu nákladu, který mu byl svěřen. Další anglické termíny: Shipowner, Ship's operator, ship's disponent, managing owner. V přepravních vztazích tedy může vystupovat jako **nájemce** - osoba nebo společnost, zabývající se přepravou nákladu po moři, a tedy pronájemem lodi na stanovený čas nebo trvání cesty. Anglické názvy: Charterer, T/C owner.

**Přepravce - odesílatel, nalod'ovatel** (Shipper) vlastním jménem předává zboží dopravci k nalodění na námořní loď na základě uzavřené smlouvy o přepravě. Povinností nalod'ovatele je před naložením nákladu písemně oznámit dopravci, provozovateli lodi nebo jeho zástupci druh zboží, jeho množství, hmotnost a způsob balení. Shipper - Consignor, exporter, seller, (může to být jeden subjekt, nebo se jedná o různé strany), je uveden na všech přepravních dokumentech jako strana zodpovědná za zaslání nákladu, tj. může např. ručit za dopravní náklady.

Dále se lze setkat s pojmy **Freight forwarder, forwarding agent** – speditér, zasílatel. Organizuje a zjednodušuje fáze přepravy zboží a zajišťuje nezbytnou dokumentaci. Vyjednává výši přepravného, určuje nejlepší metodu přepravy a její načasování.

**Receiver, Consignee / Beneficiary** osoba nebo firma, která zboží odebírá/přijímá z lodi. Kupující nebo jeho zmocněnec.

**Shipping agent** v obchodním styku je to osoba, která je autorizována jednat jménem zmocnitele na vytvoření právního závazku s třetí stranou, tedy tzv. „performing party“. Subjekt, který po dobu postojů lodi v cizím přístavu, případně na rejdě (mořská plocha v hranicích přístavu určená pro kotvení, překládku nákladu, bunkrování, servis, příjem nutného vybavení lodi, pro další provoz) nepřetržitě reprezentuje zájmy vlastníka/provozovatele lodi, jeho jménem a na jeho náklady. Zastupuje vlastníka / provozovatele (nájemce) se všemi jeho právy a povinnostmi vůči třetím stranám<sup>95</sup>.

Odlišnost působnosti agentů v líniové a trampové přepravě. Jiné zájmy hájí agent sjednaný přes rejdaře (**protecting agent**) a agent sjednaný přes nájemce (**clearing agent**).

**Stevedor – Štauer** – nakládce zabývá se technicky nakládkou nebo vykládkou zboží. Najímaný nákladním terminálem, nebo vlastníkem - odesílatelem/příjemcem nákladu.

**Lashers – Securers** - provádí zajišťování nákladu na lodi (upevňování, vázání atd.), dále - Weighers, Tally clerks, Draught Surveyor, Supercargo - osoby zodpovídající za kontrolu množství, stavu a kvality balení nákladu, jak v přístavu nakládky, tak v přístavu vykládky.

**Broker** – osoba nebo společnost, která se zabývá zprostředkováním nákladu, uzavíráním přepravních smluv.

---

<sup>95</sup> Odpovědnosti a kompetence jakož i následná finanční odměna lodnímu agentovi mohou být výslovně stanoveny ve smlouvě mezi agentem a vlastníkem, což bývá běžná praxe v líniové přepravě. V obchodě trampovém je agentova kompetence jednat jménem vlastníka tacitní. Většinou totiž v trampovém obchodě není sepsaná smlouva mezi agentem a dopravcem. Vlastník tedy zůstává legálně odpovědný za činnosti provedené agentem v okruhu působnosti jeho agentury.

## 5. Mezinárodní úmluvy v námořní přepravě

### 5.1. Exkurz do historie, vývoj po Haagská pravidla

Do doby schválení Harter Act r. 1893 v USA, nebyla odpovědnost dopravce nijak právně regulována. Do té doby bylo závazné nepsané pravidlo, které zavazovalo dopravce přistavit loď způsobilou k plavbě, připravenou k nakládce (tzn. např. čistota nákladových prostor) a schopnou urazit nasmlouvanou trasu náležitou rychlostí.

Právo všeobecně uznávalo zproštění se odpovědnosti dopravce, jestliže škoda nastala účinkem vyšší síly, tzv. „vis maior“, vojenských akcí, vlastností nákladu, zanedbáním nebo podvodem vlastníka nebo disponenta (consignor) nebo následkem společné havárie. Dodatečně se k uvedeným liberačním důvodům přidaly škody vzniklé následkem požáru, pirátství, krádeže, zanedbání nebo chyba v navigaci kapitána<sup>96</sup>, blokáda, embargo, exploze.

Když budeme porovnávat námořní právo obyčejové s pravidly, která byla předložena k ratifikaci na přelomu 19. a 20 století, je možné vysledovat, že byla zachována jistá kontinuita používaných a již osvědčených pravidel.

Jedním z negativních aspektů vývoje námořní přepravy se v dobách konjunktury ukázala být zvýšená potřeba přeprav, kdy rejdaři využili situace a přestávali respektovat zažitá pravidla a používali i lodě technicky nezpůsobilé k plavbě obsluhované nekvalifikovanou posádkou.<sup>97</sup>

Aby se rejdaři zbavili odpovědnosti, uváděli v konosamentech jednostranně výhodné osvobozující klauzule, až po takové, které vylučovaly odpovědnost zcela (od jakéhokoli příčiny poškození, zničení, nebo ztráty).

---

<sup>96</sup> Tzv. nautická chyba, která bude blíže vysvětlena v kap. 4

<sup>97</sup> Z dnešního pohledu by se jednalo nejen o rozpor s konvencemi SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea - Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři) a STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků), ale také o rozpor s jednou ze základních smluvních podmínek konosamentu (tzv. sea worthiness, což lze přeložit jako způsobilost k plavbě)

Harter act učinil přítrž těmto jednoznačně nevýhodným klauzulím a stanovil pravidla tak, jak byla zakotvena obyčejovým právem, tzn. způsobilost loď i posádky a zachovat náležitou rychlost s ohledem na oblast plavby.

Pod podmínkou, že rejdař prokáže náležitou péči, Harter Act připouští možnost zproštění jeho odpovědnosti v případě nedbalosti nebo navigační chyby posádky, námořního nebezpečí, blokad a stávek, skrytých vad, veřejných nepřátel (lze chápat jako teroristický útok), nedostatečným zabalením nákladu vinou nakládce, nebo pokud je ztráta či škoda spojena se záchranou majetku či života na moři a samozřejmě vis maior.

Toto nařízení zavazovalo rejdaře k vystavení konosamentu potvrzujícího označení množství kusů nebo váhu nákladu a jeho stav v momentu, kdy byl přijat na loď.

Právní regulace v tomto nařízení byly přejaty mj. i do Haagských pravidel a do Bruselské konvence týkající se konosamentů<sup>98</sup>.

Harter act sloužil jako vzor pro nařízení, které byly následně vydány v jiných zemích. Zároveň se tyto regulace sjednotily v tzv. Haagských pravidlech, které byly vypracovány v r. 1921 přes International law association (ILA)<sup>99</sup>. Do přijetí Mezinárodní úmlouvy ve věci sjednocení některých zásad ve věcech konosamentů r. 1924 (Haagská pravidla), nebyly smluvně užívány. Haagská pravidla uvedla podíl odpovědnosti a povinností dopravců do námořního přepravního práva. Tato pravidla byla ratifikována 85 zeměmi s tím, že státy, které pravidla neratifikovaly, její zásady přijaly do svého právního řádu<sup>100</sup>.

Pravidla určují odpovědnost námořního dopravce za náklad od naložení zboží na loď až do jeho vyložení z lodi - „tackle to tackle“. Při porovnání s pozdějšími úpravami lze říci, že se jednalo o „nejužší“ odpovědnost.

Pravidla se týkají nákladu naloženého pod palubu. Palubní náklad je na loď přijat na riziko přepravce. Pravidla nezahrnují úpravu o přepravě živých zvířat.

---

<sup>98</sup> Mezinárodní konvence o sjednocení některých zásad týkajících se konosamentů, přijatá v Bruselu v roce 1924

<sup>99</sup> Nevládní mezinárodní organizace se sídlem v Londýně, založená v roce 1873 v Bruselu jako Sdružení pro reformu a kodifikaci mezinárodního práva.

<sup>100</sup> Popowska, Halina, Prawo i ubezpieczenia morskie, wydano nakladem Skoly Morskiej w Gdyni, Gdaňsk, 2009, 250 str., ISBN 83-916956-1-1, str. 126 a násl.

Jsou zde vyjmenované závazky dopravce, týkající se přípravy lodi k převzetí nákladu, jeho naložení, zabezpečení, péče v průběhu plavby, odpovědnosti v průběhu vykládky.

Pravidla upravují možnost zúžení odpovědnosti dopravce pod podmínkou splnění základních závazků, tzn. učinit loď způsobilou k plavbě.

Pravidla stanovují horní hranici náhrady škody na 100 liber šterlinků (ve zlatě) za kus nebo jednotku. Upravují oznámení o škodách, vyšetřování a inspekci nákladu a stanovují termín, dokdy je možné uplatnit nároky za škodu na 1 rok ode dne vyložení.

Technické možnosti přepravy nákladu i soudní praxe při rozhodování o nárocích náhrad za nedostatek (úbytek) nákladu nebo škodu na nákladu poukázaly na to, že některá ustanovení Haagských pravidel nejsou adekvátně aplikovatelná do stávající právní a technické situace.

Převoz nákladu po moři není doposud zcela regulovaný jednotnými předpisy mezinárodního charakteru. Jako jednu z mnoha příčin lze uvést odedávna dominující zásadu smluvní volnosti ve vztazích námořního obchodu a dodnes zjevnou nechuť tzv. „států velkých vlajek“<sup>101</sup>, hlavně ze sféry anglosaského práva, k akceptaci mezinárodních zásad, jež by měly charakter absolutně zavazujících.

Absence takovýchto norem přála, zvláště v minulosti, využívání dominance námořních dopravců, kteří se snažili smluvně přenést riziko ztrát na své smluvní partnery. Dodnes tyto tendence ztěžují diskuzi nad mezinárodní konvencí, která by zaštitila celou problematiku přepravy nákladu po moři.

Bylo by dobré uvést, že některé aspekty námořního převozu, konkrétně odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození nákladu, přesto dostaly jednotný charakter. Velký význam má Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentu z r. 1968 známý jako "Haagsko-visbyská pravidla".

---

<sup>101</sup> Státy s největší tonáží, tzn. s největším počtem vlastníků námořních lodí

## **5.2. Haagsko-visbyská pravidla**

Mezi základní normativy upravující odpovědnostní vztahy mezi účastníky v mezinárodní přepravě po moři patří tzv. Haagská pravidla z roku 1924. Tato mezinárodní úmluva byla doplněna Protokolem 1968, čímž vznikla pravidla Haagsko-visbyská. Z formálního hlediska jsou Haagsko-Visbyská pravidla změněným a doplněným textem, který zohledňuje některé změny v technologii námořní dopravy. Tento Protokol i vzhledem k tomu, že nebyl vydaný v konsolidovaném znění s původními Haagskými pravidly, není dokument schopný samostatné existence, což je vyjádřeno v čl. 6: „Mezi smluvními stranami tohoto protokolu budou Úmluva a Protokol považovány za jednotný celek a takto společně vykládány“.

## **5.3. Úmluva OSN o námořní přepravě zboží - "Hamburská pravidla"**

Roku 1978 byla přijata na diplomatické konferenci OSN v Hamburku Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, tedy Hamburská pravidla.

Každá z těchto úmluv se snaží vyplnit mezery v odpovědnostních vztazích mezi vlastníkem lodi a vlastníkem nákladu v námořní přepravě, obsáhnout všechny formy smluv o námořní přepravě, spory ohledně konosamentů a jejich doložek.

Mezi jednotlivé okruhy zájmu výše zmíněných úmluv se podle Dr. Miloše Pohůnka (při srovnání Hamburských pravidel s Haagsko-Visbyskými pravidly) řadí:

- 1) rozšíření použitelnosti
- 2) úprava odpovědnosti námořního dopravce
  - a) časový rozsah odpovědnosti
  - b) princip odpovědnosti
  - c) skutkový základ odpovědnosti
  - d) úprava omezení odpovědnosti
- 3) použití i na mimosmluvní nároky
- 4) přeprava palubního nákladu

- 5) odpovědnost dopravce a dalšího (skutečného) dopravce a odpovědnost při průběžné přepravě
- 6) odpovědnost odesílatele a přeprava nebezpečného zboží
- 7) konosament a jiné dokumenty než konosament
- 8) odesílatelovy záruky
- 9) uplatnění nároků
- 10) promlčení
- 11) soudní příslušnost
- 12) rozhodčí řízení<sup>102</sup>

K nejdůležitějším změnám z hlediska smluvní odpovědnosti dopravce patří ustanovení o odpovědnosti za presumované zavinění, vypuštění výjimek z odpovědnosti přepravce a zvýšení finančních limitů náhrady škody na 835 SDR za kus nebo za jinou přepravní jednotku nebo 2,5 SDR za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží, podle toho, co je vyšší.

#### **5.4. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři<sup>103</sup> - "Rotterdamská pravidla"**

Vzhledem k velkému rozvoji, modernizaci a změnám v mezinárodní přepravě byla v prosinci 2008 v Rotterdamu přijata valným shromážděním OSN Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři. Tato Úmluva se snaží prosadit unifikaci pravidel jednotnou pro všechny státy, které by danou Úmluvu podepsaly. Jde o nalezení rovnováhy mezi právy a povinnostmi dopravce a vlastníka nákladu, které jsou v současné době nejednotné vzhledem k odlišné rozhodovací praxi soudů v různých zemích.

Pravidla vypracovala komise UNCITRAL a nesou označení podle místa konference, na které byl tento dokument přijat, tedy Rotterdamská pravidla. Těmi se bude řídit smlouva o námořní přepravě zboží za předpokladu,

---

<sup>102</sup> Pohůnek M., Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží, Československá obchodní a průmyslová komora v Praze, 1981, str. 18

<sup>103</sup> z angl. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

že alespoň místo přijetí zboží k přepravě, místo jeho dodání, přístav nalodění nebo přístav vyloďení se nachází ve smluvním státě Rotterdamských pravidel. V současné době Úmluvu podepsalo 23 zemí. Aby tato pravidla vstoupila v účinnost, musí je ratifikovat nejméně 20 zemí, což doposud udělaly pouze dvě - v roce 2011 Španělsko a v roce 2012 Togo.

Rotterdamská pravidla budou závazná pro smluvní státy, které ale nemohou být zároveň smluvními státy Haagských či Hamburských pravidel. Stát, který chce k Rotterdamským pravidlům přistoupit je povinen starší dokumenty vypovědět. Evropský parlament přijetí těchto pravidel doporučil <sup>104</sup>.

Nová Rotterdamská pravidla se snaží upravovat veškerý multimodální provoz s podílem námořní přepravy, rozšiřují například odpovědnost za přepravu i na další prvky přepravního řetězce včetně přístavů a částečně i pozemní dopravy <sup>105</sup> a upravují podmínky oběhu elektronické dokumentace. Hranici odpovědnosti dopravce nová úmluva zvyšuje na 875 SDR za přepravní jednotku nebo 3 SDR za 1 kg hrubé váhy, zatímco např. Haagsko-visbyská pravidla stanovila maximální výši ručení dopravce na 666,67 SDR nebo 2 SDR za kilogram hrubé váhy. Jako každá nová komplexní úprava s přímým dopadem na případné hospodářské výsledky podnikatelských subjektů vyvolala i Rotterdamská pravidla rozporuplné reakce.

Pro dopravce by se mohlo jednat o posun ve prospěch zajištění a ochrany jejich postavení, a to vypracováním jednotné a přehledné úmluvy, na rozdíl od přetrvávající nejistoty na úrovni mezinárodních vztahů vyplývající ze tří mezinárodních námořních úmluv. Další pozitivum pro snížení administrativní zátěže představuje elektronický nákladní list. Naopak zvýšení odpovědnostních limitů na 3 SDR za kilogram hrubé váhy nebo 875 SDR za přepravní jednotku

---

<sup>104</sup> Viz zpráva o strategických cílech a doporučeních pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 ze dne 30. března 2010, bod 11 - „vyzývá členské státy, aby neprodleně podepsaly, ratifikovaly a prováděly Úmluvu OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři, známou jako Rotterdamská pravidla, která stanoví nový systém námořní odpovědnosti“, dostupné z <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2010-0114+0+DOC+XML+V0//CS#title1>

<sup>105</sup> Ačkoli na silničním úseku například nemá vliv na platnost mezinárodní úmluvy CMR a na železničním na úmluvu COTIF.



a rozšíření doby odpovědnosti námořního dopravce, klade na dopravce větší odpovědnost a důkazní břemeno, což samozřejmě nijak nevádí přepravním.

Z hlediska přepravce je článek 17 Rotterdamských pravidel, navzdory vypuštění ustanovení zprošťující odpovědnosti za nautické zavinění, benevolentní k dopravcům a obsahuje příliš mnoho výjimek. Dalším velmi komplikovaným a sporným bodem je ustanovení čl. 80 o tzv. „volume contracts“. Dle dosavadní odezvy přepravních/odesílatelů v něm spatřují spíše nástroj k vynucenému stanovování nevýhodných podmínek významnými dopravci, kteří snížením přepravních sazeb využijí možnosti maximálně snížit hranice své odpovědnosti. Je to v podstatě jediná, ale zásadní výjimka z ustanovení čl. 79 Rotterdamských pravidel, kde je stanoveno, že (jednoduše řečeno) smluvně nelze upravit zúžení nebo vyloučení odpovědnosti dopravce. Článek 79 je ovšem uvozen elegantní formulací „*Unless otherwise provided in this Convention...*“, tedy „*Není -li stanoveno v této Úmluvě jinak*“, což právě následuje ihned v čl. 80 za určitých jasně daných podmínek je.

### **5.5. Srovnání:**

Srovnání všech výše uvedených úmluv, s přihlédnutím zejména k ustanovením o odpovědnosti dopravce uvádím dále. Je na první pohled zjevné, že zatímco Haagským pravidlům stačilo článků 16 a Hamburským 34, nová Úmluva obsahuje již 96 článků, členěných do 18 kapitol a přináší některé novinky, jako například elektronický nákladní list, úpravu multimodálních přeprav, či tolik sporné „volume contracts“. Jedná se o srovnání v celkem 22 oblastech, je totiž velmi komplikované určit, z jakého hlediska zcela rozdílně rozsáhlé, strukturované a historickým vývojem čím dál podrobnější a složitější dokumenty uchopit a porovnat. Aby bylo patrné, k jakým změnám v jednotlivých úpravách došlo, jsou rozděleny podle porovnávaných okruhů.

### 5.5.1. Na jaké trasy se pravidla vztahují

Původní Haagská pravidla neobsahují konkrétní úpravu, kromě čl. 10, podle kterého se vztahují na veškeré konosamenty vydané v kterémkoli smluvním státě. V praxi to znamená, že jsou Haagskými pravidly kryty více konosamenty v exportním směru z přístavů ve smluvních státech Haagských pravidel či konosamenty alespoň ve smluvním státě vydané (pokud v něm neleží přístav nakládky). Naopak Haagská pravidla přímo nedopadají na přepravy zboží v importním směru, neleží-li přístav nakládky ve smluvním státě, takže otázka, zda pro tu kterou smlouvu platí Haagská pravidla, je velmi složitá.

Ve znění Protokolu 1968<sup>106</sup> (dále jen „Haagsko-visbyská pravidla“) se uvádí přesněji, že ustanovení této Úmluvy se vztahují na každý konosament, týkající se přepravy zboží mezi přístavy ve dvou různých státech, jestliže konosament je vydán ve smluvním státě, přeprava se koná z přístavu ve smluvním státě nebo je ve smlouvě o přepravě vysloveně uvedeno, že se řídí touto Úmluvou<sup>107</sup>.

U Hamburských pravidel došlo ve smyslu čl. 2 k rozšíření použitelnosti. Úmluva se vztahuje na všechny smlouvy o námořní přepravě zboží, a to bez ohledu na to, zda byl vystaven konosament či ne<sup>108</sup>. Teritoriálně se vyžaduje především mezinárodní povaha smlouvy o přepravě a splnění jedné z pěti podmínek<sup>109</sup>,

---

<sup>106</sup> Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, Brusel 23.2.1968

<sup>107</sup> Jedná se o tzv. **Paramount Clause** (svrchovanou doložku), která se velmi často v konosamentu nebo smlouvě používá, umožňuje sjednat závaznost použití Haagsko-Visbyských pravidel i pro případy, kdy by jinak teritoriální kritérium nebylo splněno.

<sup>108</sup> V praxi se totiž stále častěji začaly objevovat stále více i jiné přepravní doklady, jako např. potvrzení o převzetí zboží či námořní nákladní list.

<sup>109</sup> Ustanovení této úmluvy se podle jejího č. 2 odst. 1 použije na všechny smlouvy o námořní přepravě mezi dvěma různými státy, jestliže:

- a) přístav nakládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě je na území smluvního státu nebo
- b) přístav vykládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě je na území smluvního státu nebo
- c) jeden z přístavů vykládky daných na výběr ve smlouvě o námořní přepravě je skutečným přístavem vykládky a jestliže takový přístav je na území smluvního státu nebo
- d) konosament nebo jiný dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní

kdy každá, je-li splněna, zakládá použití Úmluvy mezi dvěma státy, přičemž tyto státy nemusí být smluvními stranami Úmluvy. Stačí, aby se například přístav nakládky nebo vykládky nacházel na území smluvního státu nebo aby byl konosament (či jiný doklad) vydán ve smluvním státě nebo je-li sjednáno smluvními stranami použití Úmluvy (doložkou v konosamentu či i jiném dokladu). „Ustanovení této úmluvy se použije bez zřetele na státní příslušnost lodi, dopravce, dalšího dopravce, odesílatele, příjemce nebo kterékoli jiné zainteresované osoby“<sup>110</sup>.

**Rotterdamskými pravidly** se podle jejich čl. 5 bude řídit smlouva o přepravě, jestliže je splněno alespoň jedno z kritérií:

- a) místo převzetí
- b) přístav nakládky
- c) místo předání/doručení
- d) přístav vykládky

je ve smluvním státě. Převzetí a doručení (a přístav nakládky a přístav vykládky) musí být v různých státech. Úmluva je aplikovatelná bez ohledu na národní příslušnost lodě, dopravce, provádějící strany, odesílatele, příjemce nebo jakékoli zainteresované strany.

### **5.5.2. Jakých smluvních dokumentů se týká**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla v čl. 1 b) definují přepravní smlouvu jedinečně jako přepravní smlouvu podloženou konosamentem nebo jiným

---

přepravě, je vydán ve smluvním státě nebo  
e) konosament nebo jiný dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě, stanoví, že se tato smlouva má řídit ustanoveními této úmluvy nebo právním řádem některého státu, jenž je přijal.

<sup>110</sup> Čl. 2 odst. 2 Hamburských pravidel

podobným cenným papírem<sup>111</sup>. Netýká se ale smluv o provozu nebo nájmu lodí (Charter Party, dále jen C/P).

Hamburská pravidla podle čl. 1 odst. 6: smlouva o přepravě po moři je jakákoli smlouva, kterou se dopravce zavazuje za úhradu přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého. Nemusí se jednat o konosament, či jiný cenný papír. Vztahuje se také na konosamenty nebo podobné dokumenty, vydané na základě smlouvy o provozu nebo nájmu lodí, ale jen pokud byl konosament takto vydaný převeden na třetí osobu<sup>112</sup>. Opět se nevztahuje na C/P.

Rotterdamská pravidla se vztahují na smlouvy o přepravě z „jednoho místa na druhé“ po moři a případně jiným dopravním módem. Nemusí se jednat o přepravní dokumenty (např. Bill of Lading není v pravidlech používán), nebo cenné papíry. Článek 6 vylučuje použití pro C/P.

### 5.5.3. Rozsah, resp. období odpovědnosti dopravce

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla v čl. 1 odst. e) shodně upravují dobu přepravy, a tedy vymezení období odpovědnosti dopravce, od momentu konce nakládky na loď do období konce vykládky z lodi. Odpovědnost je tedy omezena na palubní fázi přepravy, tzv. „tackle to tackle“.

Hamburská pravidla – čl. 4 - dopravce je zodpovědný (má v péči) zboží v přístavu nakládky, v průběhu přepravy, a v přístavu vykládky tzn. obvykle od doby, kdy zboží převzal od odesílatele do doby, kdy ho předal příjemci. Zde dochází k rozšíření odpovědnosti dopravce na dobu, kdy je zboží v jeho péči, případně v péči osob v jeho službách, a to jak v přístavu nakládky, tak i během přepravy a v přístavu vykládky. Delší doba, kdy dopravce převzal zboží od

---

<sup>111</sup>Na tzv. přímé nákladní listy bude pro účely těchto pravidel nahlíženo jako na cenné papíry. Dokument, kde prodávající souhlasí s použitím přepravy lodí do určitého místa, kde bude konosament doručen určené straně; vyjmenovává typ, kvalitu a kvantitu zboží, slouží i jako příjmový doklad/potvrzení. Má tak povahu nepřevoditelného cenného papíru. *“The sea waybill is retained by the shipper and all the consignee need show to take delivery is proof of his identity. It is a receipt, not a document of title. It, unlike a BL, cannot be used as a security to obtain financing.”* Rozhodnutí The Rafaela S [2003] 2 Lloyd’s Rep. 113, CA, dostupné zde: <http://www.mayerbrown.com/publications/article.asp?id=5307&nid=6>

<sup>112</sup> Jinak se právní vztah mezi dopravcem držitelem konosamentu, který je zároveň objednatelem provozu lodí, řídí smlouvou o provozu lodí (ve smyslu č. 2 odst. 3 Hamburských pravidel).

odesílatele, a tedy je za něj již odpovědný, může v praxi znamenat například situaci, kdy je zboží potřeba v přístavu nakládky ještě uskladnit<sup>113</sup>. Doba odpovědnosti dopravce nelze smluvně upravit, to lze pouze tehdy, pokud by tím ve smyslu čl. 23 odst. 2 dopravce zvýšil svou odpovědnost a povinnosti.

Rotterdamská pravidla v čl. 12 určují odpovědnost od doby, kdy dopravce nebo provádějící strana<sup>114</sup> (strana, která má dopravcova práva a povinnosti – v praxi většinou agent), přijme zboží pro přepravu, do doby doručení zboží. Doba odpovědnosti začíná běžet také v případě převzetí zboží od úředního orgánu a totéž platí pro ukončení doby odpovědnosti předáním/doručením zásilky příslušnému úřednímu orgánu, pokud je to dle nařízení místního práva vyžadováno. Období nakládání a vykládání je tedy minimální možné období odpovědnosti.

Podle Diega Estebana Chami<sup>115</sup> lze vývoj uplatňování jednotlivých Úmluv ve vztahu k „místnímu“ rozsahu dopravcovy odpovědnosti zjednodušeně rozčlenit:

Haagsko-Visbyská pravidla se uplatní při přepravě „tackle to tackle“,  
Hamburská pravidla při přepravách „port to port“,  
Rotterdamská pravidla rozšíří tuto odpovědnost až na dobu přepravy typu „door to door“<sup>116</sup>, tedy jako by dopravce byl za určitých okolností odpovědný z multimodální přepravy. Jelikož doposud mezinárodní smlouvy multimodální dopravu nijak neupravovaly, lze i v tomto spatřovat snahu o pokrokovější úpravu, která ale není nijak precizně ani srozumitelně zpracována. Úprava tak složitých vztahů, jaké vyplývají z použití několika druhů přeprav, to vše s mezinárodním prvkem, si rozhodně zaslouhuje buď podrobnější úpravu v rámci Rotterdamských pravidel, nebo novou samostatnou úmluvu.

---

<sup>113</sup> Tyto vztahy zároveň podléhají místním přístavním předpisům, tzv. „Port regulation“, které obsahují například pravidla pro bezpečný pohyb lodí a posádek v hranicích přístavu, používání jeřábů a jiného strojního příslušenství lodí, nároky na preventivní opatření proti znečištění životního prostředí atd.

<sup>114</sup> z angl. „performing party“

<sup>115</sup> profesor na právnické fakultě Univerzity Buenos Aires

<sup>116</sup> Chami, D. E.: The Obligations of the Carrier, dostupné z

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=textspeakers-rotterdam-rules-2009>

#### 5.5.4. Dopravce

Haagská i Haagsko Visbyská pravidla shodně uvádí - vlastník lodi (rejdař) nebo objednatel či nájemce lodi (charter), který vstoupí ve smluvní závazek přepravy s odesílatelem.

Hamburská pravidla - jakákoli osoba, se kterou (nebo jejímž jménem) byla uzavřena smlouva o přepravě s odesílatelem. Zahrnuje skutečného a nově i smluvního, neboli dalšího dopravce.

Rotterdamská pravidla v čl. 1 definují dopravce jako osobu, která vstupuje do smluvního vztahu s odesílatelem, ale závazky se rozšiřují i na ostatní „provádějící strany“- ty jednají nebo působí na dopravcovu žádost, nebo pod jeho dohledem. Jde o zohlednění složitých odpovědnostních vztahů při přejímání a vykládání nákladu, kde se na celém procesu podílí množství subjektů, např. pracovníci terminálu, stevedoring (nakládací společnost), jiní specialisté na nakládku ze společnosti, která nemusí být nutně součástí terminálu a ani její zaměstnanci nejsou v žádném přímém smluvním vztahu s terminálem. Dopravce se zde stává odpovědný za dodání zboží „door to door“, ale je nutné rozlišit jeho odpovědnost od možnosti použití Úmluvy. Ta se aplikuje na námořní přepravu, tedy na dobu „tackle to tackle“, ale odpovědnost dopravce se vztahuje na celou fázi přepravy.

Smlouva o přepravě zboží se tak rozděluje na tři fáze - před nakládkou, na samotnou přepravu a dobu po vyložení<sup>117</sup>. Otázkou může být, jak zajistit dohled nad nákladem jinde, než v samotném přístavu, kde je riziková už fáze samotné nakládky/vykládky. Cestou najímání odborného dozoru se jít nedá bez zvyšování nákladů, administrativní zátěže a tím samozřejmě navyšování cen přepravného. Toto ustanovení je podle mého názoru snahou o přiměřený odpovědností režim pro silné dopravní společnosti, které v přepravních vztazích vystupují většinou jako nájemci dopravního prostředku a „organizátoři“ přepravy.

---

<sup>117</sup> Chami, D. E.: The Obligations of the Carrier, dostupné z <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=textspeakers-rotterdam-rules-2009>

### 5.5.5. Povinnost náležitá péče

Haagská i Haagsko Visbyská pravidla – čl. 3 - dopravce je povinen vynaložit před započítáním cesty a při něm náležitou péči, aby učinil loď způsobilou k plavbě, řádně ji obsadil kvalifikovanou posádkou<sup>118</sup>, vystrojil a opatřil zásobami, učinil všechny lodní prostory, v nichž se přepravuje zboží, způsobilými a bezpečnými k přijetí zboží a jeho ochraně při přepravě.

Odpovědnostní princip je zde založen na tom, že dopravce neodpovídá za ztrátu nebo poškození vznikající z nezpůsobilosti lodě, ledaže by nezpůsobilost byla následkem nedostatku náležitá péče na straně dopravce, aby učinil loď způsobilou k plavbě. Pokud ztráta nebo poškození vznikne z nezpůsobilosti lodě, leží důkazní břemeno o zachování náležitá péče na dopravci. Jedná se tedy o tzv. presumované zavinění. Odlišností zde je podle čl. 4 §2 písm. a) tzv. nautické zavinění<sup>119</sup>, které je důvodem k vyloučení odpovědnosti dopravce. Dopravce tak v zásadě odpovídá pouze za tzv. „komerční zavinění“<sup>120</sup> a za počáteční nezpůsobilost lodě.

Hamburská pravidla – čl. 5 – dopravce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty, poškození nebo opožděného dodání zboží, jestliže neprokáže, že on nebo jeho zmocněnci podnikli veškerá opatření, která mohla být rozumně požadována proto, aby bylo zabráněno události a jejím následkům. Zůstává zakotvena odpovědnost za presumované zavinění.

Okruhem případů, které byly oproti Haagským pravidlům zahrnuty pod dopravcovu odpovědnost, jsou kromě nautického zavinění a přepravy živých zvířat i škody na palubním nákladu.

---

<sup>118</sup> Loď by jinak mohla být zadržena přístavními orgány ještě před vyplutím, jestliže by stav posádky nesplňoval podmínky certifikátu „Minimum safety manning“ vydaného přes tzv. klasifikační společnost. Tento certifikát definuje nároky na složení posádky, které musí splňovat loď, dle svého typu a tonáže.

<sup>119</sup> Zavinění ve vedení nebo správě lodi osob zúčastněných na provozu lodi.

<sup>120</sup> Kritériem při rozlišení nautického a komerčního zavinění je, zda jde převážně o zavinění v péči o loď, nebo o zavinění v péči o přepravované zboží. Více viz Pauknerová, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 140 s. Studie ČSAV; Čís. 22/1985.

Rotterdamská pravidla (čl. 13) - dopravce má povinnost v době jeho odpovědnosti, jak je definována v čl. 12, zboží odpovědně přijmout, naložit, zacházet, uskladnit, vézt, udržovat, pečovat, vyložit a předat/dodat zboží. Dopravce a přepravce se mohou dohodnout, že nakládání, zacházení se zbožím, jeho ukládání a vykládání bude provedeno přes nakládce (shipper), nebo přes příjemce (consignee). Dále podle čl. 14 – dopravce musí vykonávat náležitou péči před, při začátku a v průběhu cesty po moři, aby učinil a udržel loď způsobilou k plavbě, loď náležitě obsadil posádkou, vybavil a zásobil a udržel ji takto celou dobu cesty, učinil a udržel všechny prostory způsobilé a bezpečné pro příjem, převoz a ochranu zboží.

Dopravce je odpovědný za ztrátu nebo poškození zboží, případně za zpoždění s jeho dodáním, pokud se žalobci (nejčastěji přepravci/odesilatelé) podaří prokázat, že škoda vznikla v době, kdy měl dopravce zboží ve své péči (tj. mezi přijetím zboží k přepravě a jeho doručením). Dopravce se odpovědnosti zproští (plně nebo částečně) prokázáním, že okolnost (či okolnosti) za kterých došlo ke vzniku škody nebo zpoždění, nezavinil (případně, že je nezavinila některá z osob, za něž dopravce odpovídá). Odpovědnost dopravce je zde (stejně jako v Hamburské úmluvě) konstruována na principu presumovaného zavinění.

Dopravci je pak v článku 17 odst. 3 dána celá škála možných okolností, při jejichž prokázání se odpovědnosti zcela nebo z části zproští – mezi ně patří mj. zásah „vyšší moci“, dále válka, ozbrojený konflikt, požár na lodi, snaha zachránit život či majetek na moři atd. Dalšími důvody pro zbavení se odpovědnosti jsou pak rozumná opatření k zabránění škodám na životním prostředí či stávka.

I při prokázání některého z důvodů uvedených v článku 17 odst. 3 má pak žalobce možnost prokázat, že dopravcem prokázaná okolnost vznikla nebo k jejímu vzniku přispělo dopravcovo zavinění. I žalobci je pak dána možnost prokázat, že nehledě na některý z důvodů v článku 17 odst. 3 byla ztráta (nebo poškození zboží, případně jeho opožděné dodání) pravděpodobně způsobena mj. nedostatečnou způsobilostí lodi k plavbě, či její nedostatečnou personální či technickou vybaveností (blíže článek 17 odst. 5). Pro určení výše náhrady škody při ztrátě nebo poškození zboží je pak rozhodná hodnota zboží v době



a místě dodání (primárně se vychází z burzovní ceny, pokud není možné ji takto určit, vyjde se z ceny tržní a pokud ani to nevede k úspěchu, pak se škoda určí podle ceny zboží stejného druhu a kvality).

#### **5.5.6. Ochrana dopravce, důvody vyloučení odpovědnosti**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla - výjimky z odpovědnosti jsou soustředěny zejména v čl. 4 § 2 (někdy nazýván jako „katalog výjimek“), kde je kromě nautického zavinění uveden např. požár, nebezpečí moře, vis maior, válečné události, stávky, nedostatky obalového materiálu atd. Lze sem ale zahrnout i případy, které kogentní úprava odpovědnosti nezahrnuje, jako je přeprava živých zvířat a palubního nákladu. Zde už jen s ohledem na specifickou povahu nákladu lze předpokládat zvýšené riziko vzniku škody a šance dopravce na případné vyloučení vlastního zavinění je vysoká.

Hamburská pravidla (čl. 5 odst. 1) - z hlediska dopravce vytvářejí přísnější odpovědnostní režim. Obecným důvodem vyloučení odpovědnosti je dopravcově nezavinění, resp. prokázání vynaložení náležité péče, aby byla odvrácena škoda.

Problematická je zejména výjimka z odpovědnosti za škodu způsobenou požárem, kde je třeba dopravci zavinění prokázat. Dále může být, za určitých podmínek, důvodem vyloučení odpovědnosti výjimka představovaná přepravou živých zvířat (více v odstavci 5.5.9).

Rotterdamská pravidla (čl. 17. odst. 3) - musí se prokázat chybějící zavinění na straně dopravce nebo na straně kapitána, posádky, provádějících stran, jejich zaměstnanců atd., pak se lze dovolávat uvedených okolností vylučujících odpovědnost:

- a) vis maior
- b) neštěstí a nehody na moři nebo jiných splavných vodách (například řeky vhodné pro navigaci námořních lodí, delty, kanály)

- c) válečné události, pirátství, ozbrojené konflikty, terorismus a občanské nepokoje
- d) omezení karanténou, sanitární omezení a jiné zadržení nebo arestace (např. zabavení veškerých lodních certifikátů, čímž je lodi znemožněna její identifikace a prokazování v jiných přístavech), která se nedá připsat dopravci, kapitánovi, posádce, jiným provádějícím stranám a jejich zaměstnancům.
- e) stávky, blokády nebo výluky či přerušení práce pracovníků v přístavu
- f) požár
- g) skryté vady nezjistitelné náležitou péčí („due diligence“)
- h) čin nebo opominutí odesílatele, dokumentárního přepravce<sup>121</sup> nebo majitele zboží, jeho zmocněnce či zástupce.
- i) nakládání, zacházení se zbožím, ukládání a vykládání zboží prováděné na základě smlouvy podle čl. 13 odst. 2, ledaže dopravce nebo provádějící strana dělají takové činnosti jménem přepravce, dokumentárního přepravce nebo příjemce.
- j) vada z přirozené povahy, kvalita nebo kaz zboží
- k) nedostatečnost nebo neúplnost balení nákladu

---

<sup>121</sup> Zde Rotterdamská pravidla přicházejí s konceptem tzv. dokumentárního přepravce „documentary shipper“, který je odlišný od samotného přepravce, přestože Úmluva připouští, že tato osoba není smluvní stranou přepravní smlouvy. Statut dokumentárního přepravce/odesílatele není vymezen předcházejícími úmluvami, podle Rotterdamských pravidel se jedná o osobu, která přestože není smluvní stranou, je uváděna v přepravních dokumentech jako odesílatel. Na základě souhlasu odesílatele tedy může být dokumentárnímu přepravci/odesílateli dopravcem vydán přepravní dokument.

Podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel bylo ponecháno národní úpravě, kdy může dopravce vydat přepravní dokument jiné osobě, než se kterou je uzavřena smlouva o přepravě. Hamburská pravidla otevírají možnost, že je přepravní dokument vydán takové osobě, která je skutečným doručitelem zboží dopravci.

Rotterdamská pravidla pro tento případ stanovují tři podmínky: odesílatel s tím musí souhlasit, dokumentární odesílatel musí být uveden jako odesílatel v dokumentu a musí akceptovat, že tak bude uveden, více viz článek *The issue of transport documents and the documentary shipper under the Rotterdam Rules* by Gertjan van der Ziel. Dostupné na [www.shhsfy.gov.cn](http://www.shhsfy.gov.cn).

- l) zachraňování nebo pokus o záchranu života na moři
- m) opatření, která lze rozumně požadovat pro záchranu majetku na moři
- n) opatření, která lze rozumně požadovat, aby nedošlo k poškození prostředí (nejčastěji znečištění)
- o) jakékoli činnosti dopravce, ke kterým je oprávněn dle čl. 15 a 16 - zboží lze odmítnout přijmout či naložit nebo jej lze vyložit, zničit či zneutralizovat, pokud se dá důvodně očekávat, že by se po dobu dopravcovy odpovědnosti mohlo stát nebezpečným lidem, majetku nebo prostředí.

#### **5.5.7. Důkazní břemeno**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla stejně – ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. q) lze říci, že v jakémkoli případě, kdy se dopravce chce domáhat výjimky okolnosti vylučující odpovědnost, na něm spočívá důkazní břemeno, že příčina škody nebyla následkem skutku či zavinění jeho, ani jeho zmocněnců či osob v jeho službách. To se týká i dokazování, že ke škodě nedošlo nezpůsobilostí lodi k plavbě<sup>122</sup>.

Hamburská pravidla – dopravce musí prokázat, že byly podniknuty přiměřené patřičné kroky k zabránění ztrátám, pokud škody nebyly způsobeny ohněm, viz dále odstavec 5.5.8.

Rotterdamská pravidla (čl. 17) – stěžovatel dokazuje, že ztráty, škody nebo zpoždění nastaly v průběhu období dopravcovy odpovědnosti a byly způsobeny, resp. pravděpodobně způsobeny, lodí nezpůsobilou k plavbě,

---

<sup>122</sup> Např. podle anglického práva vlastník nákladu musí prokázat domněnku o nezpůsobilosti lodi k plavbě nebo selhání řádného a pečlivého převozu zboží a dopravce musí prokázat náležitou obhajobou opak.

osazením nekvalifikovanou posádkou či nevhodností přepravních prostor. Dopravce prokazuje, že příčina, nebo jedna z příčin ztráty, škody nebo zpoždění nenastala jeho vinou, ani vinou kapitána, posádky, nebo provádějících stran. Lze říci, že dopravní závazky ohledně způsobilosti lodi k plavbě, se opět rozšiřují i na tyto provádějící strany.

#### **5.5.8. Požár**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla (čl. 3 a 4) – jestliže vznikne požár např. kvůli nevhodnému uložení nákladu, dopravce je odpovědný tehdy, jestliže k tomu došlo přímo jeho vinou, nebo s tím byl srozuměn. Jestliže oheň byl způsoben nezpůsobilostí lodi k plavbě, dopravce je odpovědný, ledaže vykonal náležitou péči k zajištění způsobilosti lodi k plavbě před a při započetí cesty.

Hamburská pravidla – čl. 5 odst. 4 – dopravce je zodpovědný, jestliže stěžovatel prokáže, že oheň vznikl vinou nebo zanedbáním na straně dopravce, jeho zaměstnanců či zmocněnců (např. agent) a dále pokud se prokáže, že nebyla podniknuta všechna opatření, která mohla být rozumně požadována k uhašení požáru a zmírnění následků.

Rotterdamská pravidla – čl. 17 – podobný systém jako Haagská pravidla, totiž žádný jiný specifický odkaz ke ztrátám způsobeným ohněm, než jako k možnému důvodu vyloučení odpovědnosti (v případě zachování náležité péče).

#### **5.5.9. Živá zvířata<sup>123</sup>**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla – podle čl. 1 c) jsou živá zvířata vyloučena z pravidel.

---

<sup>123</sup> Souvisejícím předpisem v této oblasti je např. European Convention for the Protection of Animals during International Transport - evropská konvence o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě. Dostupné zde:

<http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=193&CM=1&DF=&CL=ENG>

Hamburská pravidla – podle čl. 1 odst. 5 spadají živá zvířata do kategorie „zboží“ a podle čl. 5 odst. 5, pokud jde o živá zvířata, dopravce neodpovídá za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, které vyplývají ze zvláštních nebezpečí vlastního takového druhu přepravy. Jestliže dopravce prokáže, že splnil všechny zvláštní pokyny, které mu dal odesílatel ohledně zvířat a že za daných okolností případu ztráta, poškození nebo opožděné dodání mohou být připisovány takovým nebezpečím, má se za to, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání tak byly způsobeny, pokud se neprokáže, že nastaly zcela nebo zčásti v důsledku zavinění nebo nedbalosti dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců. Za těchto podmínek může být výjimka představovaná přepravou živých zvířat privilegovaným důvodem vyloučení odpovědnosti.

Rotterdamská pravidla (čl. 81) obsahují speciální pravidla pro přepravu živých zvířat - smlouva o převozu může v tomto případě zcela vyloučit nebo limitovat odpovědnost. Jestliže však stěžovatel může dokázat, že ke ztrátám, škodě nebo zpoždění při doručení došlo opomenutím dopravce nebo provádějících stran, ujednání o limitaci škody nebude platné.

#### **5.5.10. Palubní náklad**

Haagská pravidla (čl. 1 odst. c) definují palubní náklad jako zboží, o němž se v přepravní smlouvě prohlašuje, že je přepravováno na palubě a které je skutečně takto přepravováno. Nedeklarovaný palubní náklad může negativně postihnout možnost obhajoby dopravce v případě vzniklé škody, přesto však může dopravce stále spoléhat na limitaci náhrad ztrát za jednotku nákladu tzv. „package limitation“.

Hamburská pravidla (čl. 9) nevylučují palubní náklad. Dopravce může přijmout náklad na palubu, jestliže je taková přeprava dohodnuta s přepravcem nebo je v souladu se zvyklostí příslušného obchodního odvětví, nebo jestliže ji vyžadují zákonné normy nebo předpisy. Musí to být uvedeno v přepravní smlouvě, konosamentu nebo jiném dokumentu, který je průkazem smlouvy o námořní přepravě. Pokud to uvedeno není, potom důkazní břemeno o tom, že došlo

k ujednání o přepravě na palubě, spočívá na dopravci. Dopravce nicméně není oprávněn dovolávat se takového ujednání vůči třetí osobě, včetně příjemce, který konosament přijal v dobré víře. Dopravce dále nemůže limitovat svoji odpovědnost, pokud je palubní náklad porušením výslovné dohody převážet zboží pod palubou.

Rotterdamská pravidla (čl. 25) se vztahují na náklad takto převážený, jestliže:

- a) takovou přepravu vyžadují právní předpisy<sup>124</sup>
- b) je náklad přepravován v kontejnerech
- c) je ve shodě se smlouvou o přepravě, nebo zvyky příslušného obchodního odvětví<sup>125</sup>

Jestliže tyto podmínky nejsou dodrženy a vznikne škoda či ztráta přepravou na palubě, pak dopravce ztrácí možnost obhajoby. Dopravce také nemůže limitovat svoji odpovědnost, jestliže palubní náklad je porušením výslovné dohody převážet zboží pod palubou (obdobně jako u Hamburských pravidel).

#### **5.5.11. Nebezpečný náklad**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla (čl. 4 odst. 6) stanoví, že zboží zápalné, výbušné nebo nebezpečné povahy<sup>126</sup>, jestliže je naloženo bez vědomí kapitána nebo dopravcova agenta, může být vyloženo, zneškodněno nebo zničeno na náklady dopravce. Jestliže dopravce ví o povaze tohoto zboží, ale takové zboží se stane nebezpečným, rovněž může být vyloženo, zničeno nebo zneškodněno dopravcem, aniž tím dopravce na sebe bere závazek (s výjimkou společné havárie).

---

<sup>124</sup> Např. některé druhy nebezpečného nákladu podle IMDG kodexu (výbušniny, oxidanty, žíraviny), které se nesmí převážet v přepravních prostorách.

<sup>125</sup> Běžně takto bývá přepravováno dřevo. Naopak železo se nepřevazuje na palubě z důvodu stability lodě (palubní náklad vysoké hmotnosti zvyšuje těžiště) a také z důvodu urychlování koroze vlivem soli.

<sup>126</sup> V současné době určované podle tzv. „IMDG code“ (International maritime dangerous goods code) vydávaného IMO (International Maritime Organization).

Pokud je dopravce schopen prokázat následující skutečnosti, pak má nárok na náhradu škody od odesílatele za škody utrpěné v důsledku přepravy nebezpečného nákladu. Dopravce musí prokázat, že:

- a) přepravce nalodil zboží "hořlavé, výbušné nebo nebezpečné povahy"
- b) dopravce, kapitán ani zástupce dopravce (agent) nedal souhlas s naložením takového zboží (se znalostí jeho povahy a charakteru)
- c) dopravce utrpěl škody či výdaje přímo nebo nepřímo způsobené nebo vyplývající z takového nákladu.<sup>127</sup>

Hamburská pravidla (čl. 13) - kromě povinnosti přepravce informovat o nebezpečné povaze zboží je přepravce také povinen nebezpečné zboží označit daným způsobem. Pokud tak neučiní a dopravce ani jinak neví o jeho nebezpečné povaze, odesílatel odpovídá za škodu vyplývající z odeslání takového zboží a zboží může být kdykoli, vyžadují-li to okolnosti, vyloženo, zničeno a zneškodněno bez poskytnutí náhrady škody (opět s výjimkou případů, kde je povinnost přispět do společné havárie).

Rotterdamská pravidla (čl. 15) - dopravce nebo provádějící strana může odmítnout přijmout a naložit nebo může vyložit, zničit nebo zneškodnit zboží, jestliže takové zboží představuje faktické nebezpečí osobám, majetku nebo životnímu prostředí.

#### **5.5.12. Omezení odpovědnosti za zničení nebo poškození zboží**

Haagská pravidla stanovující výši odpovědnosti dopravce na 100,- GBP (liber šterlinků) nebo protihodnotu této částky v jiné měně za kus nebo jednotku, pokud není hodnota deklarována a vložena do konosamentu.

---

<sup>127</sup> Z rozhodnutí Mediterranean Freight Services v BP Oil (The Fiona), [1993] 1 Lloyd's Rep. 257 at 268 Judge Diamond, QC, (co má dopravce prokázat za účelem získání kompenzace), dostupné z [http://caselawquotes.net/D/Dangerous\\_Cargo\\_Goods.html](http://caselawquotes.net/D/Dangerous_Cargo_Goods.html).

Haagsko-Visbyská pravidla odpovědnost dopravce za ztrátu a poškození zboží stanovují v SDR (Special Drawing Rights) a dle čl. IV odst. 5 písm. a) je maximální odpovědnost limitovaná částkou odpovídající 666,67 SDR za jedno přepravované balení nebo 2 SDR za kilogram přepravovaného zboží podle toho, která částka je vyšší. Odesílatel může uvést povahu a hodnotu přepravovaného zboží a tak odstranit normativní limitaci, druhou možností je dohoda o zvýšení limitů podle ustanovení čl. IV odst. 5, písm. g) a třetí možnost připouští čl. V, který umožňuje dopravci zvýšit svou odpovědnost i jednostranně, pokud toto zvýšení uvede nákladního listu. Čl. VII umožňuje stranám uzavřít dohodu o limitaci náhrady škody vzniklé při nakládání a vykládání zboží.

Hamburská pravidla - za ztrátu a poškození zboží dopravce odpovídá v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. a) do výše 835 SDR za kus nebo jinou přepravní jednotku a do výše 2,5 SDR za kilogram zboží podle toho, která částka je vyšší. Podle písm. b) tamtéž odpovídá dopravce za zpoždění do výše dva a půl násobku přepravného. Jakákoliv smluvní podmínka v rozporu s Hamburskými pravidly, s výjimkou zvýšení odpovědnosti a povinností dopravce, je neplatná (čl. 23 odst. 1 a 2).

Rotterdamská pravidla - odpovědnost dopravce je limitována stejně jako v Hamburských pravidlech s tím rozdílem, že za jeden kilogram zboží byl zvýšen limit náhrady škody z 2,5 na 3 SDR a 875 SDR za kus nebo přepravní jednotku. Čl. 79 obsahuje v odstavci 1 pravidlo o neplatnosti doložek snižujících nebo vylučujících odpovědnost dopravce<sup>128</sup>, odstavec 2 pak stanoví, že neplatným je jakékoli ujednání o zvýšení, snížení nebo vyloučení odpovědnosti odesílatele. Rotterdamská pravidla tak jako jediná z popisovaných úprav výslovně zakazují limitaci náhrady škody způsobené odesílatelem. Z výkladu obou ustanovení lze dovodit, že dopravce svou odpovědnost může zvýšit.

---

<sup>128</sup> S výjimkou „volume contracts“ v čl. 80.



### **5.5.13. Omezení odpovědnosti za zpoždění zboží**

Haagská ani Haagsko-Visbyská pravidla neuvádí žádná speciální ustanovení.

Hamburská pravidla (čl. 6) i Rotterdamská pravidla (čl. 60) ohraničují dopravcovu odpovědnost za opožděné dodání na částku odpovídající dvou a půl násobku přepravného připadajícího na zboží, u něhož došlo k opožděnému dodání. Náhrada nepřesáhne celkové přepravné a úhrn dopravcovy odpovědnosti nepřesáhne omezení, které by bylo stanovené pro úplnou ztrátu zboží.

### **5.5.14. Ztráta práva omezit odpovědnost**

Od Haagsko-Visbyských pravidel obsahují všechny zmiňované mezinárodní Úmluvy ustanovení o ztrátě možnosti dopravce omezit svou odpovědnost. Haagsko-Visbyská pravidla v čl. 4 odst. 5. e), Hamburská pravidla v čl. 8 a Rotterdamská pravidla v čl. 61<sup>129</sup> shodně vylučují právo dopravce limitovat svou odpovědnost, pokud škoda vznikla z jeho jednání nebo opominutí, k němuž došlo s úmyslem nebo nedbalostí. Z Haagsko-Visbyských pravidel dále vyplývá, že dopravce, který se odchýlí z trasy, může ztratit právo na omezení odpovědnosti. Článek 4 odst. 4 pak připouští výjimku kvůli záchraně nebo pokusu záchrany života nebo majetku na moři nebo pro jakékoli jiné přijatelné odchýlení z kurzu. Hamburská pravidla v čl. 9 odst. 4 ještě uvádí ztrátu práva výhody omezení odpovědnosti v případě palubních přeprav zboží, u něhož byla taková přeprava výslovně zakázána.

Podle Hamburských pravidel pokud odchýlení od kurzu způsobí škody nebo ztráty, podléhá obecně ztráta práva omezení odpovědnosti ještě celkovému ověření, zda dopravce nezanedbal náležitou péči.

---

<sup>129</sup> Ve smyslu čl. 61 RP právo na omezení odpovědnosti zaniká, jestliže stěžovatel dokáže, že ztrátu nebo škody lze připsat jednání nebo opomenutí osoby požadující limitaci škody. Toto jednání nebo opomenutí bylo způsobeno s úmyslem způsobit škodu nebo nedbalostí s vědomím, že k takovéto škodě může dojít

### 5.5.15. Nižší smluvní limity

Podle Haagských pravidel (čl. 6) je limitace přípustná vzhledem k neobvyklému charakteru nákladu. Platí, že dopravce a přepravce mohou uzavřít jakoukoli smlouvu za předpokladu, že nebyl a nebude vydán konosament a že ujednané podmínky se uvedou v potvrzence o převzetí zboží, která nebude obchodovatelným cenným papírem a tato vlastnost v ní bude zaznamenána. Toto ustanovení se nevztahuje na obvyčejné obchodní zásilky, kde by bylo těžko odůvodnitelné zvláštní ujednání.

Hamburská pravidla neobsahují žádné specifické oprávnění sjednat nižší limity a Rotterdamská pravidla v čl. 79 stanovují, že podmínky, které přímo nebo nepřímo vylučují či limitují závazky nebo odpovědnost dopravce, budou neplatné.

Bez ohledu na toto ustanovení ale čl. 80 připouští, že mezi dopravcem a odesílatelem mohou být při tzv. „volume contracts“ (množstevních kontraktech)<sup>130</sup> ustanoveny vyšší nebo nižší limity z odpovědnosti, než nařizuje tato Úmluva. Odchýlení se od Úmluvy podle odst. 1 tohoto článku je závazné pouze pokud smlouva o množstevní přepravě zahrnuje jasné prohlášení, že se v tomto případě podle Úmluvy nepostupuje, že s tím byla druhá strana obeznámena a byla jí dána možnost uzavřít smlouvu dle Úmluvy bez jakéhokoli omezení (tzn. zde bez použití článku 80). Taková smlouva musí být sjednána individuálně nebo řečněme jednotlivě („individually negotiated“).

Z ustanovení všech srovnávaných Úmluv<sup>131</sup> vyplývá, že lze sjednat dohody o zvýšení odpovědnosti dopravce nad stanovené limity. Vždy by měly být zaznamenány v konosamentu či jiném přepravním dokumentu.

---

<sup>130</sup> Množstevní kontrakty – mají stejné znaky, rámcová dohoda o totálních objemech, které mají být převezeny za určité časové období. Množství může zahrnovat minimální, maximální nebo nějaký jiný určitý rozsah.

<sup>131</sup> Haagská a Haagsko Visbyská pravidla (čl. 5), Hamburská pravidla (ustanovení v čl. 4 odst. 4 a čl. 15), Rotterdamská pravidla čl. 59.

### 5.5.16. Jaké údaje musí konosament/přepravní listina obsahovat

Haagská i Haagsko-visbyská pravidla v článku 3 zdůrazňují povinnost uvést tzv. „leading marks“<sup>132</sup> potřebné k identifikaci zboží tak jak je odesílatel písemně sdělil předtím, než začala nakládka onoho zboží, za předpokladu, že takové znaky jsou vyraženy nebo jinak jasně vyznačeny na zboží, a to takovým způsobem, že by měly zůstat čitelné až do konce cesty. Dále se uvádí počet balení nebo kusů a zjevný pořádek a stav zboží.

Ve srovnání s výše uvedeným upravují Hamburská pravidla obsah konosamentu podrobněji. Mimo náležitostí uvedených v Úmluvě z r. 1924 musí konosament podle čl. 15 obsahovat údaje o obecné povaze zboží, výslovné prohlášení o nebezpečné povaze zboží, jméno dopravce, odesílatele i příjemce, přístav nakládky a vykládky, počet originálů konosamentu (je-li víc, než jeden), přepravné v rozsahu, v jakém má být hrazeno příjemcem, datum nebo dobu vydání zboží v přístavu vykládky či jakoukoli zvýšenou hranici odpovědnosti, kde to bylo ujednáno v souhlase s odstavcem 4 článku 6 Hamburských pravidel<sup>133</sup>. Skutečnost, že v konosamentu chybí jeden nebo více údajů, uvedených v tomto článku, nemá vliv na právní povahu dokumentu jako konosamentu za předpokladu, že jinak vyhovuje požadavkům stanoveným v odst. 7 článku 1 Hamburských pravidel.<sup>134</sup>

Rotterdamská pravidla (čl. 36) - přepravní dokument nebo elektronický přepravní záznam (čl. 35) musí obsahovat popis zboží ve smyslu „vhodnosti“ pro transport (tj. informace o povaze nákladu, ve formě textu či piktogramu), kdy například zásilka může vyžadovat častější ventilaci, kontrolu vlhkosti, specifický způsob uložení / upevnění ke konstrukci lodi Tyto údaje jsou klíčové

---

<sup>132</sup> V českých překladech se uvádí jako „hlavní značky“. Spíše se však jedná o „naváděcí znaky“, které mají usnadnit identifikaci zboží v přepravních prostorách, tedy rozlišit části nákladu od sebe (a minimalizovat tak riziko omylu v případě nakládky/vykládky kusového nákladu různého druhu ve více přístavech).

<sup>133</sup> 4. Dohodou mezi dopravcem a odesílatelem lze stanovit vyšší hranici odpovědnosti, než jak je stanovena v odst. 1 čl. 6.

<sup>134</sup> "Konosament" znamená dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě a o tom, že dopravce převzal zboží nebo je naložil, a jímž se dopravce zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu. Ustanovení o tom, že zboží má být vydáno na řad jmenované osoby nebo na řad nebo doručiteli, zakládá takový závazek.

pro dopravce, aby zvolil nejvhodnější způsob uložení zboží a péči o něj během cesty. Další údaje požadované v přepravních dokumentech:

- naváděcí znaky (“leading marks“),
- počet obalů, kusů nebo množství zboží (váha je povinně uváděna tehdy, když tento údaj dopravce poskytl),
- zjevný pořádek a stav <sup>135</sup> zboží,
- jméno a sídlo dopravce,
- datum, kdy dopravce zboží obdržel, nebo bylo naloženo, nebo byl vydán přepravní dokument,
- počet originálů obchodovatelného přepravního dokumentu,
- jméno příjemce, pokud byl odesílatelem uveden/jmenován,
- jméno lodi,
- místo převzetí a dodávky,
- přístav nakládky a vykládky.

#### **5.5.17. Účinky prohlášení / doložek v konosamentu**

Těžištěm této úpravy je případná odpovědnost příjemci nákladu. Když lodní měření ukazují méně zboží, než je uvedeno v konosamentu, charter je vystaven potenciální odpovědnosti pro nedostatek nákladu (z angl. „cargo shortage“) v přístavu vykládky. Charter obvykle stanoví podmínku, že kapitán nemůže podepsat konosament, dokud mu nesdělil po ukončení nakládky výsledek měření naloženého množství. Samotné množství nákladu, či jeho případná nedostatečnost, podléhají obvyklé praxi tzv. toleranční meze, protože menším

---

<sup>135</sup> Nejedná se o zevrubnou kontrolu kvality zboží, ale např. o zjevné odchylky od standardního vzhledu (prasklé bedny, vázání, zvlhlé obilí atd.) a odpovídající způsob balení, které chrání náklad před poškozením převozem a běžnou manipulací.

rozdílům mezi např. vážícím nebo početním systémem nákladního terminálu a výpočtům množství nákladu dopravcem na základě odečtu ponoru lodi se prakticky nedá vyhnout<sup>136</sup>.

Pokud ale kapitán vědomě podepíše (vydá) konosament, který obsahuje nesprávné údaje o nákladu, vystavuje se tím riziku stíhání za podvod. Příjemce či jakýkoli následující držitel konosamentu je pak stranou podvedenou. Jestliže stěžovatel měl v úmyslu spoléhat se na takový konosament v dobré víře, jako na pravdivý toto učinil a výsledkem utrpěl ztráty, pak je dopravce odpovědný za škody.<sup>137</sup>

Podle Haagských pravidel takový konosament má význam právní domněnky, že dopravce převzal zboží tak, jak je v něm popsáno. Haagsko Visbyská pravidla kromě toho stanoví, že ani důkaz o opaku není přípustný, jestliže přepravní dokument byl převeden na třetí osobu, která jednala v dobré víře. Obdobná ustanovení obsahují Hamburská i Rotterdamská pravidla.

Rotterdamská pravidla - prima facie důkaz o tom že dopravce převzal zboží jak je (jedná se o stav zboží, čili žádné poznámky v konosamentu = zboží je v pořádku, přijato bez výhrad) uvedeno v přepravním dokumentu (pravidla nepoužívají termín Bill of Lading) Prokázání opaku není přípustné, jestliže se jedná o převoditelný neboli obchodovatelný přepravní dokument, anebo

---

<sup>136</sup> Nedostatečné množství - týká se zejména hromadných nákladů (bulk). Může vzniknout například při chybném spočítání nákladu v přístavu nakládky. Inspekce ponoru (z angl. „Draught survey“) - jakmile přijede prázdná loď do přístavu nakládat hromadný náklad (obilí, železná ruda atd.), zástupce prodávajícího, tzv. Draught surveyor společně s prvním palubním důstojníkem, jež má v pracovních povinnostech všechny činnosti související s nakládkou, vykládkou a nákladem samotným, na lodi odečte hodnotu na všech ponorových stupnicích, což slouží k přesnému výpočtu výtlaku lodi. Po nakládce se měření provádí znovu a odečtením obou hodnot je spočítáno množství nákladu. Chyba může nastat např. špatným výpočtem množství paliva, balastu, pitné a užitkové vody nebo užitím nesprávné hustoty vody ve výpočtech. V praxi dále může docházet k tomu, že prodávající má snahu, aby bylo oficiálně vykázáno množství naloženého nákladu alespoň o něco málo vyšší, než skutečně naložené, což ovšem dle velikosti lodi může být v řádech stovek tun. Oproti tomu kupující při příjmu v přístavu nakládky má přirozeně snahu dokazovat, že přivezeného nákladu bylo méně. Těmto snahám musí dopravce zamezit prostřednictvím co nejkvalifikovanějšího personálu, který jedná při výpočtech s pověřenou osobou a naopak se snaží svojí technickou argumentací získat alespoň minimální množstevní odchylku jako výhodu pro případně vzniklý spor.

<sup>137</sup> Z rozhodnutí Standard Chartered Bank v Pakistan National Shipping Corp [1998] 1 Lloyd's Rep 684] dostupné z: <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/letters.pdf>.

i o nepřevoditelný neboli neobchodovatelný přepravní dokument již předaný pro přejímku, kdy dokument je již v rukou příjemce nebo třetí strany, kde byl přijat v dobré víře.

Spor ale může vyvolat také přílišná horlivost kapitána zaštitit sebe, resp. dopravce, výhradou v konosamentu.

V roce 2002 proběhl u anglického námořního soudu spor o náhradu škody.

Stěžovateli byli majitelé nákladu sypané močoviny. V dubnu 1995 prodali náklad společnosti GPE v Hong Kongu, která pro změnu náklad prodala společnosti Guangxi Publications of China ("Guangxi"). Bylo dohodnuto, že platba za náklad bude uhrazena stěžovateli společností Guangxi formou dokumentárního akreditivu oproti předložení "čistého" konosamentu. Stěžovatel loď "**David Agmashenebeli**", na převoz nákladu z Finska do Číny. V průběhu nakládky kapitán vznesl protest o stavu nákladu a rozhodl se uvést výhradu do konosamentu, kde uvedl, že náklad byl kontaminovaný a jiné, než obvyklé barvy. Následkem toho banka společnosti Guangxi odmítla akceptovat konosament s výhradami a stěžovatel musel vyjednat urovnání jednat s GPE, a zároveň s Guangxi, tzn. byla dohodnuta a odsouhlasena snížená cena za náklad. V srpnu 1995, dva měsíce po vykládce, nezávislí inspektoři zjistili, že náklad je ve zcela normálním stavu. Stěžovatel poté vyžadoval náhradu škody mezi původní prodejní cenou a sníženou cenou dohodnutou na základě domnělých nedostatků zboží.

Obě strany akceptovaly, že konosament byl sepsán podle Haagsko Visbyských pravidel.

Rozhodnutí ukazuje, že podle čl. 3 odst. 3 HV dopravce musí vydat konosament, který zaznamenává stav zboží podle racionálního posouzení kapitána.

Stěžovatel nebyl schopen prokázat, že stěžovatel pochybil ve smyslu postupu podle čl. 3 odst. 3 a tím mu způsobil škodu. Poté, co byly předloženy faktické a expertní důkazy, soudce shledal, že ke kontaminaci nákladu došlo, nicméně

byla natolik nepatrná, že žádný kapitán by to nepokládal za nutné uvádět jako výhradu.

Tento případ zvažoval rozsah povinností kapitána při vystavování konosamentu, a to konkrétně kdy je zmocněn odmítnout vystavit čistý konosament. Ten vystupuje jako důkaz prima facie o přijetí zboží v zjevném dobrém stavu a pořádku. Pokud je konosament přijatý třetí stranou v dobré víře, je to nezvratný důkaz o dobrém pořádku a stavu nákladu a majitel lodi nebude moci uplatňovat vůči třetí straně to, že v momentu nakládky zboží nebylo v zjevně dobrém pořádku a stavu. Chybně vystavený čistý konosament může tedy majitele lodi vystavit vysokému riziku odpovědnosti.<sup>138</sup> Čisté konosamenty jsou nicméně zásadní pro procesování platby pod dokumentárním akreditivem. Konosament s výhradami bude obvykle odmítnut bankou kupce nákladu<sup>139</sup>. Neschopnost prodávajícího předložit čistý konosament může fungovat jako natolik podstatné porušení<sup>140</sup> kupní smlouvy, že je poškozené straně umožněno ukončit plnění smlouvy a opravňuje tuto stranu vymáhat náhradu škodu soudně<sup>141</sup>.

#### **5.5.18. Záruky odesílatele (účinnost garančních listů „letters of indemnity“)<sup>142</sup>**

Pokud má dopravce má ke stavu dodávaného zboží výhrady, uvede je v nalodovacím dokumentu - konosamentu, čímž se ale dokument stává

---

<sup>138</sup> Zde se jedná o majitele lodi, neboť naprostá většina majitelů pronajímá své lodi s posádkami.

<sup>139</sup> Pokud není speciální dohoda banky s kupcem, prodejce nebude moci obdržet platbu

<sup>140</sup> Z angl. „fundamental breach“.

<sup>141</sup> dostupné z <http://archive.onlinedmc.co.uk/the 'david a'.htm>

<sup>142</sup> Možné znění: „My, níže podepsaní tímto garantujeme, že Vy i kdokoliv zúčastněný jste pokládání za zproštěné jakýchkoliv následků, které mohou povstat z důvodu vydání čistého konosamentu na níže uvedený náklad i přesto, že byly uvedeny poznámky v Dokladu o přistavení nákladu k nábřeží (z angl. „Dock's receipt“ - formulář oznamující přistavení nákladu k nábřeží, na kterém proběhne nakládka. Jakmile je přesun nákladu kompletní, je doklad o přistavení nákladu k nábřeží předán dopravci nebo jeho agentovi a slouží jako podklad pro přípravu konosamentu).

tzv. nečistým (z angl. „dirty“ nebo „unclean“)<sup>143</sup>. Nalodovatelé - vývozci usilují proto o získání tzv. čistého dokumentu, v němž žádné poznámky o závadnosti zboží nebudou uvedeny. To se v praxi dociluje zpravidla vystavováním záručních listů, jimiž se přepravce zavazuje, že odškodní dopravce za případné nároky, které by vůči němu byly uplatněny příjemcem, jestliže mu vystaví proti namítanému stavu čistý dokument. Použití záruky je však neúčinné vůči třetí straně, např. při prodeji plovoucího zboží. Zda dopravce přijme záruční list a na jeho podkladě vystaví čistý dokument, záleží zcela na jeho vůli.

Ačkoli Haagská pravidla neuvádí žádné specifické ustanovení., stojí za zmínku spor *Brown Jenkinson x Percy Dalton* z r. 1957, kdy byly záruční listy prohlášeny za neúčinné. Odvolací soud v Londýně rozhodl v případě, kdy agent dopravce (loď *Titania*) podepsal čistý konosament potvrzující přijetí nákladu, který byl ve skutečnosti naložen v evidentně vadných barelech (tedy nebylo ve „zjevně dobrém pořádku a stavu“). Čistý konosament byl vydán proti garančnímu listu („letter of indemnity“), který vydal přepravce. Poté, co byla zaplacená dopravcem příjemci nákladu reklamace, začal dopravce (jeho zástupce) vymáhat náhradu na přepravci. Soud rozhodl, že garanční listy jsou nevymahatelné vůči přepravci, když dopravce v tomto případě přes svého agenta, učinil s přepravcem v podstatě dohodu o podvodu.

Konosamenty, které obsahují zavádějící údaje, nebo neobsahují podstatné náležitosti, byly vydány s vědomím, že příjemci budou spoléhat na presumpci správnosti dokumentu. Pokud se tedy kapitán rozhoduje, měl by vždy postupovat na základě toho, že garanční list vydávaný za konosament, který neúplně popisuje přesný stav nákladu, není korektní jednání/praxe a neměl by na takové jednání vůbec přistoupit. Hamburská pravidla v čl. 17 říkají, že garance může být akceptována a uplatněna dopravcem za čistý konosament, ale vždy na vydávající straně (přepravce), ne vůči třetím stranám. To však pouze v případě, pokud dopravce neplánuje podvést třetí stranu včetně příjemce.<sup>144</sup>

---

<sup>143</sup> Takto poznamenané dokumenty poukazující na defektní stav zboží jsou nepřijatelné pro banku při transakci prováděné na bázi dokumentárního inkasa.

<sup>144</sup> *Brown Jenkinson Co Ltd v Percy Dalton London Ltd* CA Court of Appeal 3 July 1957, dostupné z:



### 5.5.19. Povinnosti přepravce

K odpovědnosti dopravce se sice vztahuje naprostá většina ustanovení mezinárodních úmluv o námořní přepravě, Rotterdamská pravidla ale uvádějí také povinnosti přepravce, jejichž porušením se stává odpovědným za ztrátu nebo škodu na zboží.

Závazky/povinnosti přepravce:

1) dodat zboží způsobilé k přepravě<sup>145</sup>, tedy v takovém stavu, aby vydrželo zamýšlenou přepravu a s ní spojenou nakládku, vykládku, ukládání, vázání i jištění. To znamená, že je přepravcovou povinností zajistit, aby zboží uvnitř kontejnerů, nebo na vozidlech bylo patřičně uloženo, připevněno a zajištěno (čl. 27 odst. 3).

2) přepravce musí podle čl. 29 poskytnout dopravci zavčas takové informace, pokyny nebo dokumenty o zboží, které jinak nejsou běžně dostupné a dohledatelné (či může být jejich získání nepřiměřeně komplikované nebo drahé). Informace jsou nutné z důvodu správné přepravy a zacházení s nákladem „fyzicky“ a také k jednání s přístavními autoritami, kterým se také musí poskytnout podrobnosti o zboží.

3) přepravce je povinen poskytnout informace potřebné k vypracování podrobností ve smlouvě o přepravě týkajících se zejména nákladu<sup>146</sup>. Rotterdamská pravidla chtějí obecně definovat co nejpodrobnější stav zboží pro případný spor. Přepravce by měl ve smyslu čl. 31 a 36 poskytnout popis zboží pro přepravu, naváděcí značky, počet balení, množství atd.

---

<http://www.docstoc.com/docs/64417377/Brown-Jenkinson-Co-Ltd-v-Percy-Dalton-London-Ltd-CA-Court-of-Appeal-3-July-1957>

<sup>145</sup> „To deliver the goods ready for carriage“ čl. 27, odst. 1 RP

<sup>146</sup> „To provide information, instructions and documents“ čl. 29 RP

4) povinnost informovat o nebezpečné povaze nákladu - jestliže je zboží nebezpečné osobám, majetku nebo prostředí, musí přepravce<sup>147</sup> informovat dopravce o nebezpečné povaze zboží zavčas předtím, než je dopravci dodáno.

Jestliže přepravce takto neučiní a dopravce, nebo vykonávající strana (performing party) není s uvedenou skutečností obeznámena, tehdy je přepravce odpovědný vůči dopravci za ztráty a škody, které vzniknou.

#### **5.5.20. Promlčení práv**

Lhůta k uplatnění nároků z přepravní smlouvy podle Haagsko - Visbyských pravidel činí jeden rok. Jedná se o nárok na náhradu škody vyplývající ze ztráty nebo poškození zboží. Nebylo však jasné, zda se jedná o lhůtu promlčecí nebo prekluzivní.

Hamburská pravidla řeší tuto otázku jednoznačně. V čl. 20 odst. 1 se uvádí, že jde o lhůtu promlčecí a tato lhůta byla prodloužena na 2 roky a vztahuje se na všechny nároky ze smlouvy o námořní přepravě. Novinkou je prodloužitelnost promlčecí doby osobou, proti níž je nárok uplatněn. To lze v průběhu trvání lhůty opakovaně, vždy písemně.

Rotterdamská pravidla (čl. 62) - každá žaloba týkající se přepravy zboží je promlčena, jestliže rozhodčí řízení nebylo zahájeno do dvou let od vydání zboží, nebo od data, ke kterému mělo být zboží vydáno. Podle čl. 64 žaloba o náhradu (sekundární) může být vznesena ve lhůtě, jež je pozdější, pokud

a) je to umožněno soudem, nebo

---

<sup>147</sup> Přepravce musí nebezpečné zboží také opatřit nálepkami podle požadavků autorit zemí, kde se přeprava realizuje.

b) 90 dnů od uspokojení nároku, nebo kdy byla stěžovateli, jako obžalovanému doručena obsílka k (primárnímu) řízení o odškodnění, podle toho co nastalo dříve.

Článek 65 upravuje případ, kdy na rubu přepravního dokumentu není označeno, kdo je dopravce. Pak může doba prodloužena i po uplynutí dvou let, pokud

(a) je to umožněno soudem, nebo

(b) od 90 dnů počínajících poté co byl identifikován dopravce, nebo kdy registrovaný vlastník či pronajímatel lodi vyvrátil domněnku, že je dopravce.

#### 5.5.21. Jurisdikce

Haagská ani Haagsko Visbyská pravidla tuto otázku nijak neupravovaly, čímž byl fakticky umožněn různý postup v závislosti na procesních ustanoveních použitelného práva státu, u jehož soudu byl nárok uplatněn podáním žaloby<sup>148</sup>.

Konkrétní úprava se objevuje až v Hamburských pravidlech, kde je stanoveno (čl. 21), že žaloba může být podána u soudu v:

- (a) hlavním místě obchodního působení, nebo v místě bydliště obžalovaného;
- (b) místě vytvoření smlouvy;
- (c) přístavu nakládky;
- (d) přístavu vykládky;
- (e) místě, které určuje smlouva o přepravě;

V případě arestace lodi, bez ohledu na předcházející ustanovení článku, může být žaloba podána u soudů jakéhokoliv přístavu nebo místa ve smluvním státě, v němž loď použitá k přepravě nebo jakákoliv jiná loď náležející stejnému vlastníku byla zadržena.

---

<sup>148</sup> Pohůnek M., Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží, Československá obchodní a průmyslová komora v Praze, 1981, str. 41 a násl.

Rotterdamská pravidla - pokud si smluvní strany zvolily, že se budou řídit Rotterdamskými pravidly, pak platí, že příslušný soud se určí následujícími kritérii (čl. 66) :

- (a) sídlo dopravce;
- (b) místo příjmu zboží, které bylo předmětem smlouvy;
- (c) místo vydání zboží, které bylo předmětem smlouvy;
- (d) přístav nakládky nebo vykládky;
- (e) tam, kde stanoví dopravce s přepravcem dohodou. Smluvená soudní příslušnost bude „exkluzivní“ za určitých podmínek, včetně tzv. „volume contracts“. Čl. 70 pak pro arestaci nestanoví zvláštní jurisdikci.

#### **5.5.22. Rozhodčí řízení**

V tomto ohledu Haagská i Haagsko Visbyská pravidla mlčí.

Úprava podmínek, za nichž lze předložit jakýkoli spor z námořní přepravy zboží, uskutečňované podle Hamburských pravidel, rozšířila významnou měrou okruh otázek oproti předchozím Úmluvám. Rozhodčí řízení (čl. 22) na základě volby osoby uplatňující nárok bude zahájeno v jednom z těchto míst:

- a) místo ve státě, na jehož území leží
  - i) hlavní podnikatelské sídlo žalovaného, nebo jestliže neexistuje, obvyklé bydliště žalovaného; nebo
  - ii) místo, kde byla uzavřena smlouva, za podmínky, že žalovaný tam má své podnikatelské sídlo, pobočku nebo zastoupení, jehož prostřednictvím byla smlouva uzavřena; nebo
  - iii) přístav nakládky nebo přístav vykládky; nebo
- b) jakékoliv jiné místo, které bylo k tomu účelu určeno v rozhodčí doložce nebo smlouvě.

V Rotterdamských pravidlech - pokud si smluvní strany zvolily, že se budou řídit Rotterdamskými pravidly, platí, že následující obhajoba a limity odpovědnosti se uplatňují při rozhodčím řízení.

Rozhodčí řízení se podle uvážení osoby, která uplatňuje nárok vůči dopravci, uskuteční:

- a) v každém místě určeném k tomuto účelu v smlouvě o arbitráži, nebo
- b) v jakémkoliv jiném místě situovaném v zemi, kde se nachází některé z následujících míst :
  - ( i)bydliště dopravce;
  - ( ii )místo převzetí sjednané ve smlouvě o přepravě ;
  - (iii) místo vydání sjednané ve smlouvě o přepravě nebo
  - (iv ) přístav, v kterém je zboží původně naloženo na loď nebo přístav, kde je konečně zboží vyloženo z lodi .

3. Označení místa konání rozhodčího řízení v dohodě je závazné pro spory mezi stranami dohody , jestliže je dohoda obsažená v množstevní smlouvě (volume contract), která jasně uvádí jména a adresy stran a buď :

- a) je individuálně sjednána nebo
- b) obsahuje jasné prohlášení o tom , že existuje dohoda o arbitráži a specifikuje části množstevní smlouvy obsahující dohodu o arbitráži.

Dále podle čl. 17 se mohou strany sporu dohodnout na vyřešení sporu cestou arbitráže v jakémkoli místě.

## **Závěr**

Z dosavadního srovnání vyplývá, že nad novou Úmluvou působící na poli mezinárodní námořní přepravy (Rotterdamskými pravidly), se dá v budoucnu očekávat ještě bouřlivá diskuze. Rotterdamská pravidla detailněji upravují problematiku smlouvy o námořní přepravě zboží, obsahují pružnější nástroje (zadržení zboží, nedoručitelné zboží) a zabývají se oblastmi, které Haagsko-Visbyská a Hamburská pravidla s ohledem na dobu svého vzniku postrádají. Některé instituty jsou ale značně diskutabilní. Příkladem můžou být tzv. objemové smlouvy (*volume contracts*), které dávají dopravci možnost prosadit své zájmy a své povinnosti a svou odpovědnost zúžit na minimum.

Co se týče České republiky, nová Úmluva byla dopravci i přepravci přijata spíše vlažně a do budoucna se asi nedá očekávat výrazná iniciativa směrem k přijetí těchto pravidel.

## 6. Pojištění v námořní přepravě

Každodenní využívání námořních lodí je podnikem vysoce rizikovým vzhledem k velkým ztrátám či škodám, které v tomto dynamicky se měnícím prostředí hrozí. Výše potenciálního finančního rizika přesahuje platební možnosti vlastníků lodi, a proto se naprostá většina subjektů podnikajících v námořní přepravě na podnikání související s námořní plavbou nechává pojistit.

Námořní pojištění už od počátků formovalo současný model světového pojišťovacího trhu. První zmínky jsou zaznamenány již od dob fénických, tj. asi 3000 let nazpět. V průběhu staletí se tvořily formy pojištění zájmů vlastníků lodí a vlastníků nákladu. Koncem 17. století představitelé vlastníků lodí a nákladů v londýnské kavárně Edwarda Lloyda uzavřeli první pojistné smlouvy utvořením fondu vzniklého ze společně vložených vkladů. Deponované finanční vklady se staly zdrojem výplat odškodnění těm, kteří přišli o loď nebo náklad. Samotný Lloyd se do této organizace aktivně zapojil. Dodnes je Lloyd's of London centrum uzavírání námořních pojistných úmluv a zároveň obrovská korporace se světovým rozsahem<sup>149</sup>.

Strany uzavírající smlouvu o pojištění jsou pojistitel („insurer“, „underwriter“) pojistník („insurance taker“, „nominal assured“) za prostřednictvím pojistitelova agenta a pojistného brokera na straně pojistníka. Hodnota pojistného (insured value) se ustaluje podle následujících zásad: hodnota pojištění lodi je hodnota lodi v momentě započetí smlouvy, hodnota pojištění zboží je hodnota zboží v místě a čase ukončení nakládky zároveň s náklady na pojištění a na přepravu do místa výdeje nákladu, hodnota frachtu je součet frachtu brutto zároveň s cenou pojistného<sup>150</sup>. Ihned po uzavření smlouvy dochází k závazku vyplacení pojistného (insurance premium). V systému anglosaského pojistného práva

---

<sup>149</sup> Popowska, Halina, Prawo i ubezpieczenia morskie, wydano nakładem Skoly Morskiej w Gdyni, Gdańsk, 2009, 250 str., ISBN 83-916956-1-1,

<sup>150</sup> Młynarczyk, Jerzy: Prawo morskie; ISBN 83-88445-45-6, wydanie III, Gdańsk 2002, str. 294

platí koncepce příčinné souvislosti, kdy pojistitel odpovídá pouze za škody vzniklé přímým následkem. Mezi předpoklady k vyloučení odpovědnosti pojistitele můžeme zařadit např. úmysl nebo hrubou nedbalost pojistníka. Dalšími okolnostmi osvobozujícími pojistitele od závazku plnění mohou být škody vzniklé při vyplutí lodi nezpůsobilé k plavbě, tedy bez náležité výbavy a posádky nebo dokumentů (tedy pokud toto nebyly vady skryté, či pojistník jasně neprokázal náležitou péči), stáří či opotřebení lodi, naložení výbušných či vznětlivých látek bez vědomí pojistitele.

## **6.1. Druhy námořního pojištění**

### **1. Pojištění lodi a jejího vybavení (Hull insurance)**

Hull Insurance nebo Hull and Machinery insurance (trup a strojní vybavení) má za cíl refundovat dopravci ztráty nebo vydané náklady za škody, které souvisí s opravami nebo záchranou lodi. Jsou to např. strojní havárie, škody vzniklé z kolize, uvíznutí na mělčině, požár, poškození bouří, společná havárie. Doložky kryjící pojistná rizika spojená s lodí užívané přes většinu mezinárodních námořních organizací pojistitelů jsou tzv. Institute Time Clauses – Hulls.

### **2. Pojištění nákladu přepravovaného po moři (Cargo insurance)**

K určování pokrytí rizik, vyloučených okolností, trvání nebo platnosti krytí a oprávněnosti nároků týkajících se přepravovaného zboží slouží doložky ICC – The Institute Cargo Clauses. Pojistné krytí je založeno na typech A, B nebo C, kde A má nejširší pojistné krytí a C nejvíce omezené.

Doložky A, B a C mají shodnou strukturu, kterou tvoří následující části:

- a) Pojištěním krytá rizika
- b) Společná havárie
- c) Doložka o spoluzaviněné srážce
- d) Výluku z pojištění
- e) Průjezdni doložka

- f) Ukončení přepravní smlouvy
- g) Změna trasy
- h) Poplatky za speditérské služby
- i) Konstrukční úplná ztráta
- j) Zvýšená hodnota
- k) Pojistné plnění
- l) Minimalizování škody
- m) Vzdání se práva
- n) Zamezení zpoždění
- o) Právo a praxe<sup>151</sup>

3. Pojištění odpovědnosti vlastníka/provozovatele lodi - ochrana a odškodnění (P & I Clubs); povinné pojištění (např. CLC 1992, HNS<sup>152</sup> 1996, Bunker 2001, Athens 2002, atd.); dobrovolné pojištění (např. odpovědnost za náklad).

Cílem pojištění P&I (klubu vlastníků či provozovatelů lodi) je ochrana dopravce před následky vzniku právního sporu vůči lodi nebo jejímu vlastníkovi - tedy před následky finanční odpovědnosti vůči třetím osobám. Události, které mohou být předmětem takové finanční odpovědnosti, jsou např. spory o ztráty na nákladu (příjemce tvrdí, že dopravce dovezl méně nákladu, než uvádí konosament), nehody třetích

---

<sup>151</sup> DOBIÁŠ, Petr. Mezinárodní pojistné právo se zřetelem k řešení pojistných sporů v rozhodčím řízení: (vybrané kapitoly). Praha: Leges, 2011. 268 s. Praktik. ISBN 978-80-87576-04-5, str. 210

<sup>152</sup> Konvence (protokol) HNS (Hazardous Noxious Substances) z roku 2010 stanovuje komplexní režim pokrývající (řešící) škody vzniklé znečištěním nebezpečnými a škodlivými látkami přepravovanými na námořních lodích, a to jak rizika požáru a exploze, tak ztráty na životech, zranění, ztráty či poškození majetku.

Její vznik iniciovalo v roce 1984 IMO, v roce 1996 přijata v Londýně. V roce 2010 byl přijat protokol ke konvenci HNS, který měl za úkol zaměřit se na problémy v konvenci, kvůli kterým se některé země rozhodly konvenci neratifikovat.

V současné době hradí finanční kompenzaci za znečištění a za likvidace jeho následků IOPC fondy - jsou financované entitami, které dopravují různé druhy olejů námořní cestou (státy i průmyslové celky). Tyto příspěvky jsou založené na množství nafty obdržené za daný kalendářní rok a pokrývají předpokládané nároky spolu s náklady na administrativu fondů IOPC. Jedním ze základů rámce systému je Konvence CLC (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969) a konvence Fund 1992 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) 1992



osob na lodi (např. pád stevedora pracujícího na lodi z výšky je přičítán nedostatečnému palubnímu osvětlení v noci nebo chybějícímu zábradlí na palubní konstrukci), znečištění přístavních vod (např. únik mazacího oleje způsobený netěsností ucpávky mezi hlavní hřídelí a lodním šroubem), spory týkající se pilotáže lodi nebo vlečení lodi remorkéry, ale třeba i náklady spojené s nemocným členem posádky (léčba, pobyt v nemocnici, repatriace).

4. Další druhy pojištění - fracht (freight), náklady na záchranu (salvage expenses)<sup>153</sup>, příspěvek plynoucí ze společné havárie (general average contributions), pojištění na jiná rizika jako válka nebo stávka.

## 6.2. Druhy pojistek:

Floating policy - pojistka na určitou částku pojistné hodnoty až do jejího vyčerpání. Na dílčí zásilky pojišťovna vydává certifikáty. Jedná se o nejvhodnější způsob pojištění opakovaných dodávek.

„Time policy“ - pojištění platné po určité časové období, obecně po dobu jednoho roku

„Voyage policy“ - pojištění platné pro konkrétní cestu

„Mixed Policy“ - kombinuje výhody time policy a voyage policy, např. pojištění rizik vyplývajících z nezpůsobilosti lodi k plavbě.

„Open (or) Un-valued Policy“ (neoceněná pojistná smlouva) - u této pojistky cena nákladu není uvedena v pojistné smlouvě předem, proto případné plnění nastává až tehdy, když ztráta na nákladu nastala, byla ověřena a vyčíslena.

---

<sup>153</sup> Náklady z operací salvage, tj. záchranu majetku na moři, která je rozdílná od záchranu životů nepovinná, podléhá jednoduchému pravidlu „No cure - no pay“ - Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, dostupný zde:

[http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Agency\\_LOF\\_2000.pdf](http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Agency_LOF_2000.pdf).

„Valued policy“ - oceněná pojistná smlouva - cena nákladu je určena a uvedena v pojistné smlouvě předem, proto je jasně daná cena náhrady v případě ztráty na nákladu a zásilce. Touto hodnotou je míněna cena zboží, přepravného a poplatku za nakládku a vykládku navýšená o 10 až 15%.

„Port risk policy“ - tento druh pojistky se používá v případě pojištění bezpečnosti lodě v přístavu (prakticky se používá hlavně v přístavech tzv. Třetího světa - Rovnicková Afrika...)

„Wager policy“, „Gambling policy“ (někdy nazývaná spekulativní pojistka) - pojištění nepřiměřeného rizika, tedy takového, kdy nejsou přesně dány podmínky náhrady a pojistitel plní pouze tehdy, pokud uzná, že škody odpovídají nárokům. Tato smlouva není uzavírána písemně a jako takovou ji není možno uplatnit u soudu.

V jazyce pojišťovací praxe je rizikem také pravděpodobnost vzniku pojistné události, její stupeň, jakož i sám předmět pojištění. Vyplývá to z toho, že předmětem pojištění není přesně definovaná věc, peněžní částka či závazek, ale s tím související majetkový zájem pojistníka (možný finančně ocenit), tedy riziko ztráty nebo poškození lodi a nákladu, riziko ztráty frachtu (odměna za převoz), nebo riziko úhrady nákladů za společnou havárii. Pojišťován tedy není náklad nebo loď, ale riziko jeho ztráty nebo poškození.

Smlouva o námořním pojištění zahrnuje krytí rizik škod či ztrát, jimž je předmět pojištění vystaven po dobu námořní plavby. Jsou to nebezpečí přírodního charakteru spjaté s působením mořského živlu (námořní nebezpečí - perils of the seas), jak bouře, nadměrný vítr, vlny, mlha, neoznačené plovoucí objekty, kritické navigační situace, tak i nebezpečí charakteru společenského (pirátské nebo teroristické útoky, zloději, vojenské akce, stávky). Patří sem dále nebezpečí vyplývající z poruchovosti technických zařízení (havárie strojovny nebo ve strojovně, poruchy navigačních přístrojů, praskliny v trupu lodi) a selhání lidského faktoru (chyby, zanedbání, nekompetentnost), a to jak členů

posádky, tak i osob zvenčí (např. obsluha lodních jeřábů přístavním personálem).

Některé právní úpravy<sup>154</sup> nabízejí možnost zahrnout do jedné pojistné smlouvy také nebezpečí, kterým je předmět pojištění vystaven při použití různých způsobů dopravy (mimo dopravy námořní např. na vodách vnitrozemských, leteckou dopravou či na pevnině), tedy u převozů multimodálních. Pojistit lze i nebezpečí, které nejsou přímo spjaté s námořní plavbou. Tedy např. stavbu námořní lodi<sup>155</sup>. Pojišťování nákladu při použití různých druhů dopravy má za cíl zejména případné krytí zvýšeného rizika poškození nebo znehodnocení nákladu při překládce z jednoho dopravního prostředku na jiný, nebo při nedostatečné skladovací péči u překládek, tj. nevyhovující prostory klimaticky nebo hygienicky.

Předmět pojištění je riziko poškození nebo ztráty nákladu v době přepravy od místa expedice do místa určení. Pojištění nákladu uzavírá ta smluvní strana, která nese riziko. Smlouvy se převážně opírají o mezinárodní pravidla INCOTERMS, která popisují místa přechodu rizik od prodávajícího k nakupujícímu. Popisují též případy, kdy má prodávající povinnost uzavřít pojistnou smlouvu. Jsou to doložky CIF (Cost Insurance Freight) a CIP (Carriage and Insurance Paid To), kde se v případě použití těchto doložek ukládá prodávajícímu povinnost uzavřít pojištění náklad<sup>156</sup>.

---

<sup>154</sup> Např. Kodeks Morski, hlava VIII., čl. 292, § 2, 5. Wydanie, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa, 2012

<sup>155</sup> Kodeks Morski, hlava VIII., čl. 292, § 3, 5. Wydanie, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa, 2012 –v praxi se loděniční pojistka nazývá builders risk insurance

<sup>156</sup> Většina doložek Incoterms nestanoví povinnost stran k uzavření pojistné smlouvy, doložky však stanoví prodávajícímu alespoň informační povinnost, kterou má buď výlučně prodávající, nebo prodávající a kupující navzájem.

Informační povinnost výhradně prodávajícímu stanovují doložky:

EXW - ze závodu

FCA - vyplaceně dopravci.

Vzájemně tuto povinnost oběma stranám stanoví podmínky:

CPT - přeprava placena do

DAT - s dodáním do překladiště

DAP - s dodáním v místě určení

DDP - s dodáním clo placeno

CFR - náklady a přepravné.

Jestliže jsou ve smlouvě uvedeny doložky FOB (Free On Board) - vyplaceně lod<sup>157</sup>, nebo FAS (Free Alongside Ship) - vyplaceně k boku lodi<sup>158</sup>, tehdy riziko i gesce pojištění dalšího transportu přechází na kupujícího. Rizika při dovozu a skladování zboží před naložením nese v těchto případech prodávající, který uzavírá odpovídající pojištění. V praxi je problematika pojišťování nákladu mnohem komplikovanější vzhledem k různorodosti přepravních rizik a proměnlivosti obratu mezinárodního obchodu. Pro zjednodušení pojištění nákladu se užívá smlouva tzv. pojištění obecného („floating policy“<sup>159</sup>), která může zahrnovat všechny nebo jen některé druhy nákladu, které pojistník (kupující nebo prodávající) bude posílat nebo přijímat v určeném čase. Pojistník má povinnost bezodkladně oznamovat pojistiteli následující informace: odeslání nebo doručení nákladu, jméno lodi, trasu plavby, druh nákladu a výši případného pojistného krytí. Pokud pojištěný tento závazek nesplní, může dojít

---

Kupující si pojišťuje přepravované zboží zejména ve vlastním zájmu, takže nemá nárok na úhradu nákladů spojených se získáváním informací pro uzavření pojistné smlouvy. Prodávající mu takové informace sice musí poskytnout, ale ten má naopak nárok na úhradu nákladů, které mu v této souvislosti vzniknou.

Doložky, které stanoví povinnost k uzavření smlouvy prodávajícímu, jsou dvě:

CIP - přeprava a pojištění placeny do

CIF - náklady, pojištění a přepravné.

Prodávajícímu sice odpadne starost s pojištěním, ale pojištění sjednané prodávajícím kryje pojistné riziko v minimální výši podle doložky C Institute Cargo Clauses. Více viz 2. Dobiáš, Petr.

Mezinárodní pojistné právo se zřetelem k řešení pojistných sporů v rozhodčím řízení: (vybrané kapitoly). Praha: Leges, 2011. 268 s. Praktik. ISBN 978-80-87576-04-5, str. 207 a násl.

<sup>157</sup> Povinnost prodávajícího dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím ve sjednaném přístavu nalodění, a nebo obstarat zboží takto dodané (JUDr. Miroslav Šubert, Uplatňování pravidel INCOTERMS v praxi zahraničního obchodu, 1. vydání, ICC Česká republika, 2011, ISBN 9788090465107, str. 55)

<sup>158</sup> Prodávající splní svou povinnost dodání, když dodá zboží k boku lodi (tj. na nábreží nebo odlehčovacím člunem) jmenované kupujícím v ujednaném přístavu nalodění. JUDr. Miroslav Šubert, Uplatňování pravidel INCOTERMS v praxi zahraničního obchodu, 1. vydání, ICC Česká republika, 2011, ISBN 9788090465107, str. 50

<sup>159</sup> Též Declaration policy nebo Open Cover policy - pojistka na ztrátu movitého majetku bez ohledu na jeho umístění, nejběžnější typ pojištění nákladu, kde se jednotný postup vztahuje na pokrytí vícero zásilek. Pojistné krytí pro situace, kde rozsah krytí může být přiměřeně určen, ale nelze jej dopředu přesně vyčíslit ke stanovení pojistného pro daný případ, dokud pojistka neskončí. Např. obchodník uzavře tzv. „plovoucí pojistku“ na částku ve výši odpovědné k pokrytí vícero zásilek na určitou dobu a podle toho zaplatí pojistné. Po vyslání zásilky je pojistitel informován a hodnota zásilky je odečtena z pojistného. Tato procedura se opakuje, dokud není suma pojistného téměř vyčerpána. Pojistitel poté přepočítá pojistné podle celkové hodnoty vyřízených zásilek a nastaví ho proti pojistnému, které obchodník již zaplatil. V této fázi uzavře obchodník další plovoucí pojistku a celý proces začíná znovu. Viz <http://www.businessdictionary.com/definition/floating-policy.html>

k odstoupení pojistitele od smlouvy. Může ovšem dojít i k situaci, že náklad mohl být poškozen během nakládky nebo krátce po začátku plavby a podmínky plovoucí pojistky přesto krytí této škody zahrnují, tzn. informační povinnost pojištěného o odeslání nákladu je splněna, ale ke škodě došlo již před započítáním plavby.

V praxi dopravce nemusí být vždy bezprostředně zainteresován na tom, jestli je náklad pojištěn nebo ne. Pokud není, dozvídá se o tom nejčastěji až tehdy,

když dojde k poškození či ztrátě nákladu a na loď přichází expert vyslaný pojistitelem nákladu nebo ještě později, když se pojistitel přihlásí s regresem<sup>160</sup> nebo v souvislosti se společnou havárií jako strana zúčastněná na společné havárii a záchranné akci.

## **7. Společná havárie a Yorsko-antverpská pravidla**

Havárie obecně se vztahuje k částečné ztrátě lodi a na rozdíl od totální ztráty lodi (Total Loss) může být rozdělena na:

1) zvláštní havárii (Particular Average) - týká se výhradně daného pojištěného nákladu a jeho vlastníka. Na rozdíl od společné havárie si každý účastník nese důsledky vzniklých škod sám

2) společnou havárii (General Average) - jedná se o škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného nebezpečí. Při společné havárii jsou účastníky likvidace škod všichni členové plavebního společenství, ať už škodu utrpěli, nebo ne<sup>161</sup>.

---

<sup>160</sup> Subrogační regres - náhrada poskytnutého plnění.

<sup>161</sup> ŠUBERT, Miroslav a kol. Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě. Praha: ICC Česká republika, ©2007. 80 s. ISBN 978-80-903297-6-8, str. 7 a násl.

## Společná havárie podle Yorsko - Antverpských pravidel<sup>162</sup>

Úkon společné havárie je dán tehdy a pouze tehdy, když se záměrně a účelně přinese mimořádná oběť, nebo učiní mimořádné výdaje pro společné zabezpečení k tomu účelu, aby byl uchráněn od nebezpečí majetek, zúčastněný ve společném námořním podniknutí.<sup>163</sup>

Oprávnění ke společné havárii

1. Vyhlášení společné havárie - obvykle přes kapitána nebo jiného člena posádky, na kterého je delegováno velení. Ve Velké Británii může být za akt společné havárie považován i případ, je-li taková havárie vyhlášena stranou, která není ve společném podniku, např. místní přístavní orgán, pod podmínkou, že je to nezbytné pro obecnou bezpečnost. Konkrétně se tak stalo v případě *Papayanni v. Grampian*<sup>164</sup> - jednalo se o potopení hořící lodi nařízeném přístavním kapitánem<sup>165</sup>.

V USA to může být pouze majitel lodi, kapitán nebo osoba jednající v jeho jménu. Třetí strany mají toto oprávnění pod podmínkou, že jejich příkaz je dodatečně schválen kapitánem. Oproti tomu například ve Francii je zmocněn k vyhlášení společné havárie pouze kapitán. Yorsko - Antverpská pravidla neurčují přesně, kdo je zmocněn k vyhlášení společné havárie.<sup>166</sup> V současné době je obvyklou praxí, že společnou havárii vyhlašuje majitel lodi přímo, nebo přes svého přístavního agenta.

---

<sup>162</sup> Yorsko-Antverpská dohoda nepředstavuje mezinárodní úmluvu, ale jsou základem pro smluvní dohody v mezinárodním obchodě. Poslední úprava je z r. 1994.

<sup>163</sup> There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

<sup>164</sup> Lowndes & Rudolf, 12 Ed., 1997 at para. A.12. See also *Papayanni v. Grampian S.S. Co.* (1896) 1 Com. Cas. 448 (scuttling of burning ship ordered by port captain), článek „*General Average now and in the future*“, Prof. William Tetley, dostupné z <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/genaverage.pdf>

<sup>165</sup> Úřední osoba zodpovědná za dodržování předpisů zejména v oblasti bezpečnosti v přístavu. Vydává lodím například tzv. „Ship clearance“ - dokument vyžadovaný v každém dalším přístavu, kde je opět vystaven nový, pro další přístav. Jedná se o potvrzení, že vyplouvající loď je v pořádku, nezpůsobila žádné škody a neváznou na ní pohledávky přístavu (například nezaplacené palivo, oleje, pitná voda atd.)

<sup>166</sup> Prof. William Tetley, Q.C., *GENERAL AVERAGE NOW AND IN THE FUTURE*, *Liber Amicorum R. Roland, Larcier*, Brussels, 2003 str. 419-450.

2. Úspěch společné havárie - tradičně, přinejmenším ve zvykovém právu, nebyly uhrazeny žádné škody, pokud se podařilo zajistit bezpečnost majetku zúčastněného na společném podniku. Pravidlo A Yorsko-Antverpských pravidel neříká, že úspěch je kritérium společné havárie. Pouze se odkazují na „zvláštní oběť“ nebo náklady záměrně a účelně vynaložené pro společnou bezpečnost a ochranu a ohrožením majetku ve společném námořním podniknutí. Například ve Francii je i neúspěšný akt stále považován za společnou havárii, pokud byl proveden ve společném zájmu. Přesto však žádné náhrady nebudou vyplaceny, jestliže jak loď, tak náklad jsou zcela ztraceny předtím, než dorazí na místo určení.
3. Příčinná souvislost - aby byl zachován nárok na společnou havárii, musí existovat příčinná souvislost mezi ztrátou a společnou havárií. Ve společné havárii se hradí jen takové ztráty, škody nebo výdaje, které jsou přímým následkem úkonu společné havárie<sup>167</sup>.
4. Důkazní břemeno - pravidlo „E“ Yorsko Antverpských pravidel klade důkazní břemeno na stranu vymáhající náhradu za společnou havárii“ „Kdo požaduje náhradu ve společné havárii, musí prokázat, že škoda nebo výdaje, za něž požaduje náhradu, skutečně náleží do společné havárie“.

Došlo-li při přepravě nákladu na lodi v průběhu námořní či vnitrozemské vodní přepravy ke vzniku škody, je nutno stanovit rozsah této škody a příspěvky jednotlivých stran na její krytí s ohledem na majetek, který byl ztracen a který naopak zachráněn. Řešení těchto otázek probíhá v tzv. dispašním (rozvrhovém) řízení, které představuje rozvrh příspěvků ze společné havárie. V rámci dispaše dochází k vyhlášení výsledků společné havárie a určení jejího rozsahu, tedy ke stanovení výčtu škod a jejich ocenění, jakož i k výpočtu příspěvků jednotlivých účastníků k jejich úhradě. Do aktiv dispašního řízení jsou zahrnuty zachráněné hodnoty, pasivní stránku pak tvoří souhrn škod, které mají být jednotlivým účastníkům

---

<sup>167</sup> Yorsko - Antverpská pravidla, pravidlo C

nahrazeny, a to škody na lodi, nákladu, ztráta přepravného a další v rámci společného podniknutí vzniklé oběti<sup>168</sup>.

Společnou havárií se stručně zabývá i čl. 24 Hamburských pravidel. Její ustanovení nevylučuje používání národního práva a nebrání ani použití Yorsko-Antverpských pravidel.

K české národní úpravě bych krátce uvedla definici společné havárie podle zákona č. 61/2000 Sb, § 69 odst. 1 a 2: „(1) Jsou-li loď a náklad ve společném námořním nebezpečí, může velitel lodě při přednostním zajištění bezpečnosti přepravovaných osob rozhodnout o účelném a úmyslném způsobení škody menší, aby se zabránilo vzniku škody větší. Společnou havárií se rozumějí škody, které vzniknou úmyslným a účelným způsobením škody pro záchranu majetkových hodnot ze společného námořního nebezpečí.

(2) Společná havárie se rozvrhuje mezi loď, přepravné a náklad poměrně podle jejich hodnoty na vrub provozovatele lodě a vlastníka nákladu, kteří jsou povinni nést poměrnou část škody ze společné havárie“.

V praxi se nedostatečná znalost problematiky společné havárie projevuje hlavně u uzavíraných pojistek, kdy dochází k podcenění nákladu a přeceňování pojištění odpovědnosti dopravců a přepravců.

---

<sup>168</sup> AK Machytková, Sedláček, Vaca a spol., E-bulletin dopravního práva č. 1 - březen 2011, Praha.



## Závěr

Změny ve vývoji světového obchodu a vztazích jeho subjektů jsou snad nejvíce patrné na pravidlech upravujících odpovědnostní vztahy pro námořní přepravu. Je pochopitelné, že některé původní unifikované úpravy námořního převozu už nejsou pro současný dopravní trh postačující. Problematika odpovědnosti námořního dopravce a zjednodušení rozhodování odpovědnostních sporů vyžaduje komplexnější zpracování i větší pozornost, než jí bývá věnována v české odborné literatuře.

Vybrala jsem si tuto oblast ke zpracování, protože je to celosvětově významná oblast v rámci mezinárodního obchodu, a také proto, že jsem se chtěla podrobněji zaměřit na srovnání jednotlivých námořních úmluv, zejména s přihlédnutím k doposud málo prodiskutované nové úpravě. Přesto, že námořní doprava nestojí v podmínkách vnitrozemského státu v popředí zájmu, její regulace je natolik složitá, že musela být některá témata vzhledem k rozsahu této práce zmíněna bez podrobného rozpracování.

Snaha Rotterdamských pravidel rozšířit odpovědnost dopravce, oproti předchozím úpravám vzešla patrně ze situace, kdy je v současné době stále více přeprav po moři realizováno po ověřených dopravních trasách prostřednictvím dominujících dopravních korporací. V tomto druhu přepravy je totiž zpravidla dopravcem nájemce lodi, který není zatěžován technickou stránkou provozu lodi a může plně využít své odborné znalosti a kontaktů při využití jednotlivých dopravních uzlů v rámci přepravy. Proto se tvůrci pravidel snažili o převedení adekvátní části odpovědnosti za přepravu na tyto profesionální subjekty. Tomu by napovídala i definice dopravce v čl. 1 rozšířená také na provádějící strany. Naopak pro rejdaře/ownera v roli dopravce by byla smlouva o přepravě uzavřená podle těchto pravidel zatěžující, právě z hlediska rozšířené doby odpovědnosti dopravce, kterou časově, technicky ani administrativně nelze obsáhnout z jeho pozice vlastníka lodi odpovědného

především za způsobilost k plavbě a přepravě nákladu, tzn. odpovídající technický stav lodí, přepravních prostor a případně i překládacích zařízení.

Z hlediska nejen českých dopravců je nová Úmluva značně komplikovaná a nepřináší zjednodušení či sjednocení dosavadních úprav, spíše naopak. Z tohoto důvodu je myšlenka na její přijetí nepravděpodobná.

Zavádění nových instrumentů k deregulaci trhu v nových pravidlech vznáší praktické otázky mezi zúčastněnými subjekty. V případě elektronických záznamů o přepravě to jsou obavy z možné replikace a tudíž i z možného dvojitého splacení nákladu. U množstevních kontraktů to jsou pak otázky kolem dopravcovy odpovědnosti, kdy se díky derogačním klauzulím může stát (až na určité případy náležité péče), že odpovědnost za škody či ztráty řeší dopravce s přepravcem kompromisně, což šetří jeho náklady, ale snižuje cenu přepravného. Dopravce může v případě aplikace Rotterdamských pravidel trvat na doložce o cyklickém zaručení se za zproštění od nákladů plynoucích ze stížností po dobu trvání „volume contract“. Vyvolává to otázku, jestli by v této souvislosti byl na pojišťovacím trhu dostupný adekvátní produkt.

Přesto vzhledem k nejednotné úpravě oblasti mezinárodní námořní přepravy zboží lze v budoucnosti očekávat další snahy o zavedení společných pravidel.

## **Annotation**

The main objective of this work is to analyze and describe the contractual liability of the carrier in international exchange of goods with a different means or ways of transport. Special reference was made to transport of cargo by sea for its complexity and merging with another spheres of business like banking and insurance and because the carriage of goods by sea as the oldest branch of transport industry laid down the basis for adoption of the rules of the international trade. The main framework of this thesis is introduction of main subjects of the trade, their commercial relations and main lawfull acts regulating or simplifying their rights and duties. The pivotal analysis of this work is comparison of Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules where selected possible subjects to disputes, litigations or suits were examined. Certain aim of this thesis was as well to introduce some examples from praxis of sea tranport which may influence the condition or time of delivery showing any challenges which are possible to encounter in maritime adventures. The conclusion of the work tends to examine implementation of Rotterdam Rules in praxis and their direct or indirect impact on liability regimes.

Keywords: carrier, shipper, liability, limitation of liability, cargo conventions, Hague-Visby, Hamburg rules, Rotterdam Rules, marine insurance, General Average.

## **Knihy a odborný tisk:**

1. Baughen, Simon: Shipping Law. 5th edition. New York: Routledge, 2012. ISBN 978-0-415-6648-13.
2. DOBIÁŠ, Petr. Mezinárodní pojistné právo se zřetelem k řešení pojistných sporů v rozhodčím řízení: (vybrané kapitoly). Praha: Leges, 2011. 268 s. Praktik. ISBN 978-80-87576-04-5.
3. Dědič, Jan a Čech, Petr. Obchodní právo po vstupu ČR do EU, aneb, Co všechno se po 1. květnu 2004 v obchodním právu změnilo?. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2005. v, 485 s. ISBN 80-7273-122-X.
4. Janatka, František a kol. Rizika v komerční praxi. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. 316 s. ISBN 978-80-7357-632-5.
5. Kopáč, Ludvík. Komentář k zákoníku mezinárodního obchodu. 1. vyd. Praha: Panorama, 1984. 349 s.
6. Kraska, James. Maritime power and the law of the sea: expeditionary operations in world politics. Oxford: Oxford University Press, ©2011. xix, 464 s. ISBN 978-0-19-977338-1.
7. Kirinovič, Milan., Námořní právo; Česká státní pojišťovna, Praha, 1991
8. Kotásek, Josef a kol. Kurs obchodního práva: právo cenných papírů. 4. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2005, ©1996. xxxiv, 728 s. Beckovy právnické učebnice. ISBN 80-7179-855-X.
9. Kučera, Zdeněk a kol. Právo mezinárodního obchodu. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 407 s. Právnické učebnice. ISBN 978-80-7380-108-3.
10. Lopez, Norman J.: Bes' Chartering and Shipping Terms; 11th edition ISBN 978-0900133145, Barker & Howard Ltd, 1992

11. Maclachlan M., The Shipmaster's Business Companion 4th edition; ISBN 978-1-870077-453 Nautical Institute, London, 2004
12. Młynarczyk, Jerzy: Prawo morskie; ISBN 83-88445-45-6, wydanie III, Gdańsk 2002
13. Novák, Radek. Námořní přeprava. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X.
14. Pauknerová, Monika. Odpovědnost dopravce při mezinárodní přepravě zboží. Praha: [s.n.], 1979. 24 s.
15. Pauknerová, Monika. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 140 s. Studie ČSAV; Čís. 22/1985.
16. Pelikánová, Irena. Obchodní právo. 5, Odpovědnost s přihlédnutím k návrhu nového občanského zákoníku. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 356 s. ISBN 978-80-7357-714-8.
17. Pernica, Petr et al. Doprava a zasilatelství. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2001. 479 s., ISBN 80-86395-13-8.
18. Pohůnek M., Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží, Československá obchodní a průmyslová komora v Praze, 1981
19. Pohůnek M., Yorsko - Antverpská pravidla 1974 a společná havárie v námořní dopravě, 1. vyd., Československá obchodní a průmyslová komora v Praze, 1981
20. POLÁČEK, Bohumil. Mezinárodní říční doprava. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012. xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství; 76. ISBN 978-80-7400-258-8
21. Pražák, Zbyněk. Občanský zákoník II. s komentářem: zákon č. 89/2012 Sb. Český Těšín: Poradce, [2012]. 320 s. ISBN 978-80-7365-338-5.
22. Reynolds, Francis. The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules, The Maritime Law Association of Australia & New Zealand, MLAANZ Journals, 1990

23. Rozehnalová, Naděžda. Právo mezinárodního obchodu. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. 549 s. ISBN 978-80-7357-562-5.
24. Sedláček, Pavel. Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení. Vyd. 1. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1
25. Stejskal, Petr. Mezinárodní přeprava. Vyd. 1. V Praze: České vysoké učení technické, 2009. 124 s. ISBN 978-80-01-04230-4.
26. Stejskal, Petr. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů. Praha: Pro Ministerstvo dopravy vydává NADATUR, 2006. 243 s. ISBN 80-7270-026 X.
27. Svatoš, Miroslav a kol. Zahraniční obchod: teorie a praxe. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. 367 s. Expert. ISBN 978-80-247-2708-0.
28. Šilhán, Josef. Náhrada škody v obchodních vztazích a možnosti její smluvní limitace. 2., dopl. a přeprac. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. xi, 159 s. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-393-6.
29. Šubert, Miroslav. Incoterms 2010: pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011. Praha: ICC Česká republika, ©2010. 184 s. ISBN 978-80-903297-9-9.
30. Šubert, Miroslav. Miroslav. Uplatňování pravidel INCOTERMS 2010 v praxi zahraničního obchodu. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. 124 s. ISBN 978-80-904651-0-7.
31. Tetley, William. Interpretation and construction of the Hauge, Hague/Visby and Hamburg rules; Q.C. Mc Gill University, Quebec, 2004
32. Türk, Danilo. Základy mezinárodního práva. 1. vyd. Praha [i.e. Beroun]: Eva Rozkotová, 2010. 553 s. ISBN 978-80-904209-9-1.

33. Zelený, Lubomír. Rozvoj dopravy ve světě. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2004. 128 s. ISBN 80-245-0671-8.
34. Žemlička, Zdeněk a Mynářík, Jaroslav. Doprava a přeprava. Vyd. 1. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008- . sv. ISBN 978-80-7270-030-1.

### **Právní prameny:**

8. Mezinárodní úmluva o občanské odpovědnosti za škody způsobené znečištěním ropnými palivy z roku 2001
9. Mezinárodní úmluva o odpovědnosti a náhradě za škodu v souvislosti s přepravou nebezpečných a škodlivých látek po moři z roku 1996
10. Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentu (1924)
11. Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentu doplněná Protokolem o změně mezinárodní úmluvy sjednocení některých pravidel ve věci konosamentu (1968)
12. Úmluva o omezení odpovědnosti pro námořní nároky (LLMC 1976)
13. Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (1978)
14. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři (2009)
15. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
16. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
17. Zákon č. 591/1992 Sb., o cenných papírech v platném znění

## **Internetové zdroje:**

<http://www.admiraltylawguide.com/>

<http://www.doprava.vpraxi.cz/incoterms.html>

<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm)

<http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intltemID=2068>

<http://www.iccwbo.org/>

<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cause#4>

[http://archive.onlinedmc.co.uk/shipping\\_and\\_transport.html](http://archive.onlinedmc.co.uk/shipping_and_transport.html)

<http://www.navlaw.com/index.html>

<http://www.lawnix.com/>

<http://www.lawandsea.net/>

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)

<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/>

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41>

<http://www.iumi.com/>

<http://www.ukpandi.com/>

<http://www.skuld.com/>

<http://www.i-law.com/ilaw/martimelist.htm>

<http://www.mlaanz.org/Home/0,271,1132,00.html>

<http://www.gl-group.com/en/group/index.php>

<http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>



**PŘÍLOHY:**

**č. 1) VZOROVÝ ZÁRUČNÍ LIST - „Letter of indemnity“**

**č. 2) Charter Party („Time charter“) - uzavřená mezi mezi  
MS Stoer Trader Schiffahrts GMBH & Co KG c/o Hermann  
Buss GmbH a Seaboard Marine Ltd. Miami**

To: ENSIGN FREIGHT LTD.  
TEL: (852) 3762 6699  
FAX: (852) 2385 8418 / 2759 0948

DATE: \_\_\_\_\_

LETTER OF INDEMNITY

Dear Sirs,

We the undersigned hereby guarantee to hold you and whosoever may be concerned free and harmless from any all consequences that may arise from your issuing clean bills of lading for the below mentioned cargo despite the stated remarked in the vessel's dock receipt.

Your company shall be free to effect such settlement of and claim arising from the issuance of clean of lading, despite the stated remarks, as may be deemed proper, and in each and any case of damage, loss or expense in this connection. We undertake and guarantee to effect prompt and full indemnification of each amounts to the parties concerned.

Vessel: \_\_\_\_\_

Shipper: \_\_\_\_\_

Dock Receipt No.: \_\_\_\_\_

<u>Marks &amp; Nos.</u>	<u>No. &amp; Kind of pkgs.</u>	<u>Description</u>
-------------------------	--------------------------------	--------------------

Remarks in Dock Receipt:

Yours faithfully,

\_\_\_\_\_  
(Shipper's chop & signature)



COPY

Copyright © 1981 and Published by: The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA), New York. This derivative work may not be copied without the permission of the copyright owners. Code Name: ASBETIME



TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 — Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; June 12th, 1981

	THIS CHARTER PARTY, made and concluded in <u>Miami, Florida</u> .....	1
	<u>25th</u> day of <u>JANUARY</u> 19 <u>2007</u> .....	2
Owners	between <u>MS. "STOER TRADER", SCHIFFAHRTS GMBH &amp; CO KG, c/o Hermann Buss GmbH, &amp; Cie KG, Hafenstrasse 2, D-25709 Lppr, Germany</u> .....	3
	<u>Owners of the good "Antigua &amp; Barbuda" Steamship "STOER TRADER" to be renamed</u> .....	4
Description of Vessel	of <u>6,674</u> tons gross register, and <u>3,560</u> tons net register, having engines of .....	5
	<u>horsepower and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed GL + 100 A, 5 E New, Q.C. Containershup, Spas U-2, of about</u> .....	6
	<u>cubic feet grain/bale capacity</u> .....	7
	<u>and about</u> .....	8
	<u>long/metric tons deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding</u> .....	9
	<u>long/metric tons) on a salt water draft of</u> <u>7.20 meters</u> .....	10
	<u>freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about</u> .....	11
	<u>long/metric tons of</u> .....	12
	<u>fuel oil and</u> .....	13
	<u>long/metric tons of</u> .....	14
	<u>and</u> .....	15
	capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about .....	16
	<u>17.0</u> knots on a consumption of about <u>25.5</u> .....	17
	<u>long/metric tons of</u> <u>16,180 cat, See also Clause 28</u> .....	18
	<u>now</u> <u>United States West Coast</u> .....	19
	<u>and</u> .....	20
Charterers	<u>SEABOARD MARINE LIMITED</u> .....	21
	<u>Charterers of the City of</u> <u>Miami, Florida</u> .....	22
Duration	The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the vessel from the time of delivery for about <u>twelve (12) months time charter with up to ten days (10) days less or thirty (30) days more in Charterers' option</u> .....	23
	<u>within below mentioned trading limits</u> .....	24
Sublet	Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the fulfillment of this Charter. .....	25
Delivery	Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers <u>on arrival first see pilot station Miami any time day or night, SHING</u> .....	26
	<u>in such dock or at such berth or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in Clause 6) as the Charterers may direct. If such dock, berth or place be not available, time shall count as provided in Clause 5. Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with</u> .....	27
	<u>clean-swept, held and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear simultaneously (and with full complement of officers and crew for a vessel of her tonnage), to be employed in carrying lawful merchandise/excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the proper authorities of the state of the vessel's registry and of the states of ports of shipment and discharge and of any intermediate states or ports through whose waters the vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded:</u> .....	28
	<u>livestock of any description, arms, ammunition, explosives, livestock, radioactive materials, including waste, nuclear products and its waste, tree tar and any of its products, asphalt and pitch in bulk, motorblocks, turnings, scrap, logs, salt, ammonium nitrate and other bulk cargoes, maximum 300 mts IMQ cargo, no arms, and ammunition, all cargo to be loaded in accordance with IMQ regulations and</u> .....	29
	<u>The vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and</u> .....	30
	.....	31
	.....	32
	.....	33
	.....	34
	.....	35
	.....	36
	.....	37
	.....	38
	.....	39
	.....	40
	.....	41
	.....	42
	.....	43
	.....	44
	.....	45
	.....	46
	.....	47
	.....	48
	.....	49
	.....	50
	.....	51
	.....	52
	.....	53
	.....	54
	.....	55
	.....	56
	.....	57

	less, or, thirty (30) days more in Charterers' option. ....	29	
	..... within below mentioned trading limits. ....	30	Subject to Owners' approval,
Sublet	Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the fulfillment of this Charter. ....	31	
		32	
		33	
Delivery see Clause 47	Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers on arrival first, see pilot station Miami any three day or night, SHING. ....	34	
		35	
		36	
		37	
	in such dock or at such berth or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in Clause 6) as the Charterers may direct. If such dock, berth or place be not available, time shall count as provided in Clause 5. Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with	38	
		39	
		40	
		41	Intended trade
	clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having cargo ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear simultaneously (and with full complement of officers and crew for a vessel of her tonnage), to be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the proper authorities of the state of the vessel's registry and of the states of ports of shipment and discharge and of any intermediate states or ports through whose waters the vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded:	42	
		43	
		44	
		45	in ISO-containers, on flats, in unit loads
Dangerous Cargo		46	
		47	
		48	
		49	all local ruling regulations.
		50	
Cargo Exclusions see Clause 39	livestock of any description, arms, ammunition, explosives, livestock, radioactive materials including waste, nuclear products and its waste, tree tar and any of its products, asphalt and pitch in bulk, motorblocks, turnings, scrap, logs, salt, ammonium nitrate and other bulk cargoes, maximum 300 mts JMC cargo, no arms, and ammunition, all cargo to be loaded in accordance with JMC regulations and	51	
		52	Denmark, Norway, Sweden, Finland, Iceland, Greenland, Faroe Islands, Australia & New Zealand and territories, Turkish occupied: Cyprus, Israel, Libya, Algeria, Yemen, Iraq, Iran, Cambodia, N Korea, Somalia, Eritrea, Nigeria and all countries that are at the time of intended port call on United Nations black list war risk. Those countries that give rise to insurance are to be permitted but the war risk premiums are to be for Charterers' account
		53	
		54	
		55	
		56	
		57	
		58	
		59	
		60	
		61	
		62	
		63	
		64	
		65	
		66	
		67	
		68	

EC

	machinery and equipment for and during the service.	69
Charterers to Provide	2. The Charterers, while the vessel is on hire, shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, port charges, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 1, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this Charter shall be for Charterers' account. All other fumigations shall be for Charterers' account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.	70
	Charterers shall provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners shall allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel.	71
	3. The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the vessel as hereunder. The vessel shall be delivered with: bunkers as on board..... long/metric tons of fuel oil at the price of ..... per ton; ..... tons of diesel oil at the price of ..... per ton. The vessel shall be redelivered with: about same quantities as on delivery. tons of fuel oil at the price of ..... per ton, ..... tons of diesel oil at the price of ..... per ton. Prices on delivery to be last paid by Owners and on redelivery to be last paid by Charterers..... (*Same tons apply throughout this clause)	72
	4. The Charterers shall pay for the use and hire of the said vessel at the rate of US \$9,150 including overtime and luboils ..... dally, or ..... United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on ..... summer freeboard, per calendar month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless vessel lost) at ..... on dropping last outward sea pilot one (1) safe port in Charterers' option Caribs/USG/USEC not north of Philadelphia any time day or night SHING..... unless otherwise mutually agreed.	73
	Charterers shall give Owners not less than 30/20/15/10/5 approximate days notice of vessel's expected date of redelivery and probable port..... and 2/1 definite	74
	5. Payment of hire shall be made so as to be received by Owners or their designated payee in New York, i.e. Germany, to: HSH NORDBANK AG, Banking Code: 210 800 00, Account No: 1180014809, Swift Code: HSHNDE33, IBAN No: DE33210500011100014809, in favor of Peter Dohle Schiffharts-KG for MV 'STOER TRADER', Charterers' bank charges for Charterers' account and Owners' bank ..... in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any breach of this Charter, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time shall count from 7 A.M. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their agents before 4 P.M., but if required by Charterers, they shall have the privilege of using vessel at once, in which case the vessel will be on hire from the commencement of work.	75
	Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced, as required by the Captain, by the Charterers or their agents, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.	76
	6. Vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any berth or place that Charterers or their agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie aground.	77
	7. The whole reach of the vessel's holds, decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal.	78
	Bunkers on Delivery and Redelivery	79
Rate of Hire	80	
Redelivery Area and Notices	81	
Hire Payment and Commencement	82	
Cash Advances	83	
Berths	84	
Spaces Available	85	
	86	
	87	
	88	
	89	
	90	
	91	
	92	
	93	
	94	
	95	
	96	
	97	
	98	
	99	
	100	
	101	
	102	
	103	
	104	
	105	
	106	
	107	
	108	
	109	
	110	
	111	
	112	
	113	
	114	
	115	
	116	
	117	
	118	
	119	
	120	
	121	
	122	
	123	
	124	
	125	
	126	
	127	
	128	
	129	
	130	
	131	
	132	
	133	
	134	
	135	
	136	
	137	
	138	
	139	

Commencement	in favor of Peter Döhle Schiffharts-KG for MV 'STOER TRADER', Charterers' bank charges . . . .	114	Charges for Owners' account.
	for Charterers' account and Owners' bank . . . .	115	
	available to the Owners on the due date, semi-monthly in advance, and for the	116	
	last half month or part of same the approximate amount of hire, and should	117	every fifteen (15) days
	same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as	118	
	it becomes due, if so required by Owners. Failing the punctual and regular	119	
	payment of the hire, or on any breach of this Charter, the Owners shall be at	120	
	liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without pre-	121	see Clause 53
	judice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.	122	
	Time shall count from 7 A.M. on the working day following that on	123	
	which written notice of readiness has been given to Charterers or their agents	124	
	before 4 P.M., but if required by Charterers, they shall have the privilege of	125	
	using vessel at once, in which case the vessel will be on hire from the com-	126	
	menicement of work.	127	
Cash Advances	Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced,	128	
	as required by the Captain, by the Charterers or their agents, subject to 2½	129	
	percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The	130	
	Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such	131	
	advances.	132	
Berths	6. Vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any berth or	133	
	place that Charterers or their agents may direct, provided the vessel can safely	134	
	lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary	135	
	for similar size vessels to safely lie aground.	136	
Spaces Available	7. The whole reach of the vessel's holds, decks, and usual places of	137	
	loading (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also	138	
	accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' dis-	139	
	posal, reserving only proper and sufficient space for ship's officers, crew,	140	Charterers' conse
	tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. No passengers without	141	
Prosecution of Voyages	8. The Captain shall prosecute his voyages with due despatch, and shall	142	
	render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain	143	see Clause 36
	(although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of	144	
	the Charterers as regards employment and agency, and Charterers are to	145	
	perform all cargo handling at their expense under the supervision of the	146	

	Captain, who is to sign the bills of lading for cargo as presented in conformity with mate's or tally clerk's receipts. However, at Charterers' option, the Charterers or their agents may sign bills of lading on behalf of the Captain always in conformity with mate's or tally clerk's receipts. All bills of lading shall be without prejudice to this Charter and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or their agents or by the Captain at their request.	147 148 149 150 151 152 153 154	
Bills of Lading			
Conduct of Captain	9. If the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.	155 156 157 158	
Supercargo and Meals	10. The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the rate of <del>US \$15.00</del> ..... per day. Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of <del>US \$5.00</del> ..... per meal for all such victualing.	159 160 161 162 163 164 165 166	see Clause 40
Sailing Orders and Logs	11. The Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the Captain shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the vessel, distance run and the consumption of fuel.	167 168 169 170 171 172 173	see Clauses 47, 48, 52
Ventilation	12. The Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo	174 175	
Continuation	13. <del>The Charterers shall have the option of continuing this Charter for a further period of .....</del>	176 177 178	In Owners' option 6-8 March 2007 or In Owners' option 13-15 March 2007
Laydays/ Cancelling see Clause 46	14. If required by Charterers, time shall not commence before <del>0001/2400 hours 27 February-1 March 2007 or ..</del> and should vessel not have given written notice of readiness on or before <del>those dates/times</del> ..... but not later than 4 P.M. Charterers or their agents shall have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.	179 180 181 182 183	delivered
Off Hire	15. In the event of the loss of time from deficiency and/or default of officers or crew or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to, hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All fuel used by the vessel while off hire shall be for Owners' account. In the event of the vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202	see Clause 56 see Clauses 42, 43, 44 including but not limited to sickness or accident to crew directly related/ unavoidable
Total Loss	16. Should the vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	203 204 205	
Exceptions	The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and steam navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	206 207 208 209	acts of terrorism
Liberties	The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.	210 211 212	
	17. Should any dispute arise between Owners and the Charterers, the	213	

	bars, any detention of the vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.	198 199 200 201 202	
Total Loss	16. Should the vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	203 204 205	
Exceptions	The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and steam navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	206 207 208 209	directly related unavoidable  acts of terrorists
Liberties	The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.	210 211 212	
Arbitration	17. Should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision, or that of any two of them, shall be final and for the purpose of enforcing any award this agreement may be made a rule of the Court. The arbitrators shall be commercial men conversant with shipping matters.	213 214 215 216 217 218	
Liens	18. The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	219 220 221 222	see Clause 70

EP

9



	Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the vessel.	223 224 225	
Salvage	19. All derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	226 227 228	
General Average	General average shall be adjusted, according to York-Antwerp Rules 1974, at such port or place in the United States as may be selected by the Owners and as to matters not provided for by these Rules, according to the laws and usage at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or bond and such additional security, as may be required by the Owners, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the Owners or their agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery. Such deposit shall, at the option of the Owners, be payable in United States money and remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the general average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in United States money.	229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247	1894 and amendments thereto
York-Antwerp Rules	Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974 and will include the "New Jason Clause" as per Clause 23.	248 249 250 251	1894 and amendments thereto
Drydocking	20. The vessel was last drydocked .... May 2003 ..... The Owners shall have the option to place the vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between Owners and Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. Payment of hire shall be suspended upon deviation from Charterers' service until vessel is again placed at Charterers' disposal at a point not less favorable to Charterers than when the hire was suspended. No drydocking during currency of this Charter ... Party except in cases of emergency or force majeure. Next planned drydocking May 2008.	252 253 254 255 256 257 258 259 260	
Cargo Gear	21. Owners shall maintain the cargo-handling gear of the ship which is as follows: .. as per Clause 20	261 262 263 264 265 266 267 268 269	cranes cranes
	sufficient lights for night work and to maintain same in efficient working order but additional lights over those on board shall be at Charterers' expense.	270 271 272 273 274 275	
Stevedore Stand-by	In the event of disabled cargo-handling gear, or insufficient power to operate the same, the vessel is to be considered to be off hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby. If required by the Charterers, the Owners are to bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof but then the vessel not to be off-hire	276 277 278 279 280 281	pro-rata in relation to the number of cranes actually affected. pro-rata as stipulated above. Crane hire not to exceed the amount for off-hire.
Crew Overtime	22. In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by Charterers or their agents, Charterers shall pay Owners \$ .. per month or pro-rata.	282 283 284 285 286 287 288 289	
Clauses Paramount	23. The following clause is to be included in all bills of lading issued hereunder: This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further. This Charter is subject to the following clauses all of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:	290 291 292	

Cargo Gear	21. Owners shall maintain the cargo-handling gear of the ship which is as follows: as per Clause 28	262 263 264 265 266 267 268	
	providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. Owners shall also provide on the vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the vessel. If required by Charterers, the vessel shall work night and day and all cargo-handling gear shall be at Charterers' disposal during loading and discharging.	269 270 271 272	cranes
Stevodore Stand-by	In the event of disabled cargo-handling gear, or insufficient power to operate the same, the vessel is to be considered to be off hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby. If required by the Charterers, the Owners are to bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof but then the vessel not to be off-hire	273 274 275	pro-rata relation number cranes affected
Crew Overtime	22. In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by Charterers or their agents, Charterers shall pay Owners \$..... per month or pro-rata.	276 277 278 279	pro-rata stipulation above, (hire not exceed amount off-hire.
Clauses Paramount	23. The following clause is to be included in all bills of lading issued hereunder: This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further. This Charter is subject to the following clauses all of which are to be included in all bills of lading issued hereunder: If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off,	280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300	
New Both-to-Blame Collision Clause			

	recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.	301
	The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.	302
New Jason Clause	In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.	303
	If a salvaging ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.	304
	(a) No contraband of war shall be shipped. Vessel shall not be required, without the consent of Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration of war or not, where vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).	305
	(b) If such consent is given by Owners, Charterers will pay the provable additional cost of insuring vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of ..... In addition, Owners may purchase and Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone.	306
	(c) In the event of the existence of the conditions described in (a) subsequent to the date of this Charter, or while vessel is on hire under this Charter, Charterers shall, in respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.	307
	24. The vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging.	308
	25. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other similar matters, same as when trading for their own account.	309
	26. A commission of 1.5% percent is payable by the vessel and Owners to S. DANOFF USA LIMITED, Miami	310
	27. An address commission of ..... percent is payable to .....	311
	27. An address commission of ..... percent is payable to .....	312
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	313	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	314	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	315	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	316	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	317	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	318	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	319	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	320	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	321	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	322	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	323	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	324	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	325	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	326	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	327	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	328	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	329	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	330	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	331	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	332	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	333	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	334	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	335	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	336	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	337	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	338	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	339	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	340	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	341	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	342	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	343	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	344	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	345	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	346	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	347	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	348	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	349	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	350	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	351	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	352	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	353	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	354	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	355	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	356	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	357	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	358	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	359	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	360	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	361	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	362	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	363	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	364	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	365	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	366	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	367	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	368	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	369	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	370	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	371	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	372	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	373	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	374	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	375	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	376	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	377	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	378	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	379	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	380	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	381	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	382	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	383	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	384	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	385	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	386	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	387	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	388	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	389	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	390	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	391	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	392	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	393	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	394	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	395	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	396	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	397	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	398	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	399	
27. An address commission of ..... percent is payable to .....	400	

OWNERS:  
MS "STOER TRADER" SCHIFFAHRTS

CHARTERERS:  
SEABOARD MARINE LIMITED