

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta právnická

Diplomová práce na téma
„Mezinárodní přeprava zboží“

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Ing. Bohumil Poláček, Ph.D.,
MBA, LL.M.
Katedra Mezinárodního práva
Maxim Melkonov
Plzeň
2014

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta právnická
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Maxim MELKONOV**
Osobní číslo: **R09M0158P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Název tématu: **Mezinárodní přeprava zboží**
Zadávající katedra: **Katedra mezinárodního práva**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Úvod (uvedení do tématu, základní pojmy a jejich vysvětlení)
2. Jednotlivé druhy přepravy zboží a jejich právní třídění (jednotlivé smlouvy a úmluvy, odpovědnost z nich plynoucí a jejich právní zařazení)
3. Silniční přeprava (CMR, ADR)
4. Železniční přeprava (COTIF, CIM)
5. Letecká přeprava (Montrealská úmluva, Varšavská úmluva)
6. Námořní a říční přeprava (Hamburská pravidla)
7. INCOTERMS
8. Judikatura
9. Závěrečné shrnutí tématu

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- Mezinárodní říční doprava, Poláček Bohumil, nakladatelství: C.H.Beck, 2012, ISBN: 978-80-7400-258-8
- Mezinárodní právo soukromé, 7. vydání, Kučera Zdeněk, nakladatelství: Doplněk, 2008, ISBN: 978-80-7239-231-5
- Námořní přeprava, Novák Radek, nakladatelství: ASPI, 2005, ISBN: 80-7357-070-X
- Mezinárodní kamionová doprava plus, Novák Radek, nakladatelství: ASPI, 2005, ISBN: 80-86395-53-7
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská úmluva)

Vedoucí diplomové práce:

JUDr. Ing. Bohumil Poláček, Ph.D., LL.M.
Katedra mezinárodního práva

Datum zadání diplomové práce:

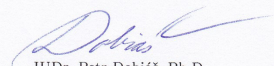
18. března 2013

Termín odevzdání diplomové práce:

31. března 2014



Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.
děkan



JUDr. Petr Dobiáš, Ph.D.
pověřená osoba

V Plzni dne 13. února 2013

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal.“

31. března 2014

Maxim Melkonov

Obsah

Obsah.....	5
Seznam použitých zkratek.....	7
Úvod.....	8
1 Smlouvy o mezinárodní přepravě.....	9
1.1 Vnitrostátní úprava.....	9
1.2 Mezinárodní úprava.....	10
1.3 Uzavírání smluv o přepravě.....	12
2 Silniční přeprava.....	13
2.1 Úmluva CMR.....	13
2.1.1 Rozsah Platnosti.....	14
2.1.2 Osoby, za něž dopravce odpovídá.....	15
2.1.3 Uzavření a provádění přepravní smlouvy.....	15
2.1.4 Odpovědnost dopravce.....	18
2.1.5 Reklamace a žaloby.....	22
2.1.6 Ustanovení o přepravě prováděné postupně několika dopravci.....	25
2.1.7 Neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou.....	25
2.1.8 Závěrečná ustanovení.....	25
2.2 Dohoda ADR.....	26
2.2.1 Náležitosti a identifikace dopravních prostředků.....	27
2.3 Dohoda ATP.....	28
3 Železniční přeprava.....	30
3.1 COTIF.....	30
3.1.1 CIM.....	31
3.1.2 RID.....	36
4 Letecká přeprava.....	37
4.1 Varšavská úmluva.....	37
4.2 Montrealská úmluva.....	39
5 Námořní přeprava.....	42
5.1 Haagská pravidla o konosamentech.....	42
5.2 Hamburská pravidla o konosamentech.....	43
5.2.1 Obecná ustanovení.....	43

5.2.2	Odpovědnost dopravce	43
5.2.3	Odpovědnost odesílatele.....	44
5.2.4	Přepravní doklady.....	44
5.2.5	Nároky a žaloby.....	45
5.2.6	Doplňující ustanovení.....	45
5.2.7	Závěrečná ustanovení	45
6	Říční přeprava	47
6.1	CMNI.....	48
6.2	AGN.....	50
7	Dodací podmínky INCOTERMS 2010	52
7.1	EXW	52
7.2	FCA.....	53
7.3	CPT	54
7.4	CIP	55
7.5	DAT	55
7.6	DAP	56
7.7	DDP	56
7.8	FAS	57
7.9	FOB.....	58
7.10	CFR	59
7.11	CIF	59
7.12	Exonerační doložky.....	60
	Závěr.....	62
	Resumé	67
	Prameny.....	68

Seznam použitých zkratk

NOZ	č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
ZMPS	č. 91/2012 Sb., Zákon o mezinárodním právu soukromém
EU	Evropská unie
ES	Evropské společenství
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (publikována pod č. 11/1975)
SDR	zúčtovací jednotka – zvláštní práva čerpání (Special Drawing Rights)
MMF	Mezinárodní měnový fond
ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (publikována pod č. 64/1987 Sb.)
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (publikována pod č. 61/1983 Sb.)
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (publikována pod č. 8/1985 Sb.)
OTIF	Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
CMNI	Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu

Úvod

Ve svém bývalém zaměstnání jsem často přicházel do styku s přepravními smlouvami, kdy mým úkolem bylo najít vhodného dopravce pro přepravu nákladu různého druhu různými přepravními prostředky a následně kontrolovat průběh přepravy na základě přepravní smlouvy.

Hlavním důvodem, proč jsem si jako téma své diplomové práce zvolil Mezinárodní přepravu zboží, bylo prohloubení mých znalostí v této oblasti.

I přesto že Česká republika je ve světovém měřítku malý stát, velkým dílem se podílí na světovém obchodu exportem svých výrobků do zahraničí. Mezi takové výrobky můžeme uvést celosvětově známé automobily značky Škoda nebo lokomotivy či tramvaje od stejného výrobce, české sklo a v neposlední řadě české pivo, které je celosvětově považováno za jedno z nejlepších na světě. S exportem zboží je velkým dílem spjata jeho následná přeprava, neboť rozvoj mezinárodního obchodu předpokládá celosvětovou integraci, což by mělo vyústit v ekonomický vzestup státu, kdy například pro Českou republiku je ekonomicky výhodné exportovat automobily, neboť by jich měla pro potřeby domácího trhu přebytek, a naopak importovat zemní plyn, neboť naleziště zemního plynu se na území České republiky nenachází.

Následující práce je rozdělena do sedmi kapitol, ve kterých se zpočátku zabývám stručnou charakteristikou přepravních smluv na národní a nadnárodní úrovni. V dalších kapitolách je věnována pozornost jednotlivým oborům přepravy, přičemž největší pozornost je věnována přepravě silniční, neboť je v současné době nejrozšířenější. U každého jednotlivého oboru přepravy je rozebrána hlavní úmluva, která upravuje ten který druh přepravy. V poslední kapitole je věnována pozornost dodacím doložkám INCOTERMS 2010, které sice větším dílem souvisejí se smlouvou kupní, nicméně velká pozornost je jim věnována i ve smlouvě přepravní, neboť stanovují podmínky pro přepravu zboží, jeho dodání a pojištění.

Tato práce se dotýká každého oboru přepravy a podává ucelený přehled o podmínkách mezinárodní přepravy zboží a o úmluvách, kterými se tato přeprava řídí. Věřím, že se tato práce dá použít jakou příručka pro začínající dopravce či pro osoby, které by chtěly získat základní poznatky o mezinárodní přepravě zboží.

1 Smlouvy o mezinárodní přepravě

Společně s mezinárodní kupní smlouvou tvoří smlouvy o mezinárodní přepravě nejdůležitější množinu smluvních typů. Na mezinárodní přepravu je nahlíženo jako na službu, která je vůči vlastnímu obchodu komplementární.¹ Mezinárodní přepravu můžeme definovat jako přepravu, jejíž místo odeslání a místo určení se nacházejí na území různých států.² Půjde však také i o případy, kdy sice místo určení a místo odeslání se nachází na území jednoho státu, část přepravy ovšem byla uskutečněna na území cizího státu.

1.1 Vnitrostátní úprava

Před rokem 2014 byla úprava smluv o přepravě obsažená v občanském zákoníku a obchodním zákoníku. Dnes již máme pouze jeden generální civilně právní předpis, který kodifikuje celé odvětví soukromého práva.³

Dle NOZ existují následující typy smluv o přepravě:

Smlouva o přepravě osob

Je upravená v § 2550, jíž se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.

Smlouva o přepravě věci

Je upravená v § 2555. Touto smlouvou se dopravce zavazuje odesílateli přepravit věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje dopravci zaplatit přepravné.

¹ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 294

² ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 3. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk), 473 s., ISBN 978-807-3801-816, str. 417

³ č. 89/2012 Sb., občanský zákoník – účinný od 1.1.2014

Smlouva o provozu dopravního prostředku

Tato smlouva je upravená v § 2582, podle níž se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a objednatel se zavazuje zaplatit provozci odměnu.

Zasílatelská smlouva

Je upravená v § 2471. Touto smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.

Smlouva o nájmu dopravního prostředku

Tato smlouva je upravená v § 2321, podle níž se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci na určitou dobu užívání dopravního prostředku a nájemce se zavazuje platit za to pronajímateli nájemné.

Podrobnosti o uzavírání a plnění výše uvedených smluv stanovuje NOZ.

1.2 Mezinárodní úprava

Smlouvy o mezinárodní přepravě jsou upraveny ve velkém množství mnohostranných mezinárodních úmluv, které upravují náležitosti přepravních dokumentů, odpovědnost smluvních stran, náhradu škody, příslušnost k řešení sporů a mnoho dalšího. Ustanovení těchto úmluv jsou často kogentního typu a vylučují či značně omezují použití národního práva smluvních stran. Zároveň tyto smlouvy poskytují větší ochranu uživatelům přepravy, kteří jsou považováni za slabší smluvní stranu.⁴

Pokud mezinárodní úprava chybí, nebo není pro Českou republiku závazná, pro určení rozhodného práva se použije kolizní normy. Kolizní norma pro určení

⁴ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 3. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk), 473 s., ISBN 978-807-3801-816, str. 420

rozhodného práva ve smluvním vztahu je obsažena v § 87 odst. 1 ZMPS⁵, který říká, že se smlouva řídí právem státu, s nímž nejúžeji souvisí, pokud si však strany nevolily rozhodné právo. Volba práva přitom musí být vyjádřená výslovně nebo bez pochybností vyplývat ze smlouvy či z okolností případu. Je tedy již vyloučená hypotetická volba práva, kdy soud zjišťuje, jaké právo by v daném případě strany zvolily, kdyby o volbě práva uvažovaly.⁶

Obecná kolizní úprava pro určení rozhodného práva ve smluvních vztazích je obsažena v čl. 3 Nařízení Řím I⁷, který říká, že se smlouva bude řídit právem státu, které si strany zvolily. Opět je tu podmínka, že volba práva musí být výslovná, či musí bez pochybností vyplývat z ustanovení smlouvy nebo okolností případu.⁸ Pokud si strany rozhodné právo neurčí, bude se postupovat podle čl. 4 Nařízení Řím I.

Zvláštní kolizní úprava pro určení rozhodného práva pro smlouvy o přepravě je stanovena v čl. 5 Nařízení Řím I, podle kterého je v případě přepravy zboží rozhodným právem právo země obvyklého bydliště dopravce, pokud místo převzetí nebo místo doručení nebo obvykle bydliště odesílatele se rovněž nacházejí v této zemi. V ostatních případech se užije právo země, ve které leží místo doručení.

V případě přepravy osob je rozhodným právem právo země, ve kterém má cestující obvykle bydliště, pokud se místo odjezdu či místo určení nachází rovněž v této zemi. V ostatních případech se užije právo země, ve kterém má dopravce obvykle bydliště.

Pokud však rozhodné právo zvolené nebylo a smlouva je zjevně úžeji spojená s jinou zemí, než jsou země výše uvedené, použije se právo této jiné země. Na

⁵ č. 91/2012 Sb., Zákon o mezinárodním právu soukromém – účinný od 1.1.2014

⁶ DOBIÁŠ, Petr a kol., *Zákon o mezinárodním právu soukromém: komentář: podle právního stavu k 1. lednu 2014*. Vyd. 1. Leges, 2013, 528 s. Komentátor. ISBN 978-808-7576-946, str. 327

⁷ nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy

⁸ Při důkladném rozboru si všimneme, že ustanovení čl. 87 odst. 1 ZMPS a čl. 3 odst. 1 Nařízení Řím I jsou téměř identické. Nařízení Řím I. oproti ZMPS obsahuje navíc ustanovení, že stranami zvolené rozhodné právo se bude vztahovat na celou smlouvu nebo na její část.

základě čl. 2 Nařízení Řím I je možno použít i právo země, která není členským státem EU.⁹

1.3 Uzavírání smluv o přepravě

Smlouvy o přepravě jsou v praxi většinou uzavírány na základě formulářových smluv,¹⁰ které dopravce předkládá uživateli přepravy.¹¹ Znění těchto smluv však musí být v souladu s kogentními ustanoveními jednotlivých úmluv.¹² Pokud mezinárodní úmluva chybí a strany si určí rozhodné právo, smlouva musí být v souladu s rozhodným právem, které si smluvní strany určily.

⁹ DOBIÁŠ, Petr a kol., *Zákon o mezinárodním právu soukromém: komentář: podle právního stavu k 1. lednu 2014*. Vyd. 1. Leges, 2013, 528 s. Komentátor. ISBN 978-808-7576-946, str. 328

¹⁰ Také vzorové smlouvy. Tyto smlouvy používají velké společnosti pro usnadnění a urychlení procesu jejich uzavírání a obsahují standární smluvní ustanovení, do kterých se pro případ uzavření smlouvy doplní příslušné údaje, většinou se bude jednat o odesílatele, předmět přepravy, lhůtu určenou k přepravě, výši přepravného, případně jiná důležitá ustanovení, která strany uznají za vhodné do smlouvy uvést. Součástí smlouvy také bývají všeobecné (příp. dodací) podmínky, na které smlouva odkazuje a které jsou v případě uzavření smlouvy závazné pro obě smluvní strany.

¹¹ Většinou se bude jednat o odesílatele.

¹² KUČERA Zdeněk, Vlastislav ZUNT, Květoslav RŮŽIČKA a Monika PAUKNEROVÁ, *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. 1. vyd. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003, 302 s. Komentátor. ISBN 80-864-7332-5, str. 262

2 Silniční přeprava

Nejdůležitější úmluvou v oblasti mezinárodní silniční přepravy je Úmluva CMR neboli Úmluva v mezinárodní silniční dopravě, která se snaží o komplexní a univerzální úpravu vztahů vycházejících z mezinárodní silniční přepravy.

Dalším důležitým pramenem mezinárodní silniční přepravy je dohoda ADR neboli Evropská dohoda o silniční přepravě nebezpečných věcí. Vymezuje nebezpečné věci a rozděluje je do několika tříd. Stanovuje podmínky pro jejich přepravu s cílem ochrany života osob, zvířat, majetku a životního prostředí.

Další dohodu, kterou jsem se rozhodl ve své práci zmínit, je dohoda ATP neboli Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy. Jak vyplývá z názvu, tato dohoda se zabývá oblastí přepravy zkazitelných potravin. Ve svých ustanoveních tyto potraviny vymezuje a stanovuje podmínky pro jejich přepravu.

2.1 Úmluva CMR

Úmluva CMR představuje nejdůležitější univerzální Úmluvu v mezinárodní silniční dopravě. Tato Úmluva nabyла účinnosti dne 02.06.1961 a v současné době ji tvoří 56 členských států. Česká republika jako smluvní stát přistoupila k Úmluvě 03.12.1974.¹³

Za dobu své existence byla Úmluva CMR měněná pouze dvakrát. První změna proběhla na základě protokolu z roku 1978 a týkala se způsobu stanovení náhrady škody. Frank o hmotnosti 10/31 g a ryzosti 0,9 byl nahrazen zvláštními právy čerpání.¹⁴ Druhá změna proběhla na základě Dodatkového protokolu z roku 2008, kterým se zavedl elektronický nákladní list.¹⁵

Úmluva obsahuje 53 článků a je rozdělená do 8 kapitol následujícím způsobem:

I. Rozsah platnosti

¹³ Vyhláška ministerstva zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

¹⁴ č. 108/2006 Sb.m.s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

¹⁵ č. 66/2011 Sb.m.s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě (CMR)

- II. Osoby, za něž dopravce odpovídá
- III. Uzavření a provádění přepravní smlouvy
- IV. Odpovědnost dopravce
- V. Reklamace a žaloby
- VI. Ustanovení o přepravě prováděné postupně několika dopravci
- VII. Neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou
- VIII. Závěrečná ustanovení

Úmluvu také tvoří příloha – Protokol o podepsání.

2.1.1 Rozsah Platnosti

Článek 1 Úmluvy CMR vymezuje případy, na které se daná úmluva použije. „Tato Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran.“¹⁶

Společně s pozitivním vymezením v článku 1 odstavec 4 nalezneme i vymezení negativní, které nám říká, že se daná úmluva nevztahuje na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, na přepravy mrtvol a na přepravy stěhovaných svršků.

Článek 1 odst. 5 Úmluvy obsahuje ustanovení, který omezuje smluvní strany k uzavírání dvoustranných a vícestranných dohod, které by se svým obsahem odchylovaly od znění Úmluvy CMR.

Téměř všechna ustanovení Úmluvy jsou kogentního charakteru. Možnost dispozice je smluvním stranám dána pouze v článku 37 a článku 38, které se týkají náhrady škody a neschopnosti placení.

K podobnému závěru v jednom ze svých rozsudků dospěl i Nejvyšší soud České republiky, ve kterém konstatoval, že normy Úmluvy CMR mají kogentní charakter, což nedovoluje smluvním stranám rozšiřovat jejich výklad.¹⁷

¹⁶ čl. 1, odst. 1 Úmluvy CMR

¹⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 26.03.2009, spis. Zn. 23 Cdo 4039/2008

Ustanovení článku 2 se dotýká kombinované přepravy. Jedná se o případy, kdy je vozidlo na některém úseku přepravováno po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě či vzduchem.

2.1.2 Osoby, za něž dopravce odpovídá

Odpovědnosti dopravce je v Úmluvě CMR věnována kapitola IV. (čl. 17 – čl. 29). Nicméně v kapitole II., která obsahuje pouze jediný článek (čl. 2), je vymezen okruh osob, ze které v případě škody odpovídá dopravce, jakoby škodu zavinil sám. Jedná se o zástupce dopravce, jeho pracovníky¹⁸ a ostatní osoby, kterých použije při provádění přepravy. Zároveň je nutné dodat, že tyto osoby musí jednat v rámci svých pracovních úkolů.

Vztahy mezi dopravcem a výše uvedenými osobami však již Úmluvou řešeny nejsou. Případný regresní nárok se tedy bude řešit s použitím vnitrostátních právních předpisů.

2.1.3 Uzavření a provádění přepravní smlouvy

Dle článku 4 je dokladem o uzavření přepravní smlouvy nákladní list. Pokud chybí, trpí nedostatky či je ztracen, stále se na tyto vztahy budou aplikovat ustanovení Úmluvy CMR.

Článek 5 nám říká, v kolika vyhotoveních musí být vystaven nákladní list. Musí se tedy jednat o tři původní vyhotovení, řádně podepsána odesílatelem a dopravcem, podpisy však mohou být nahrazeny razítky odesílatele a dopravce. Jedno vyhotovení obdrží odesílatel, jedno dopravce a jedno putuje společně se zásilkou. Pokud k přepravě je použito několik vozidel, případně se jedná o různé druhy či samostatné části zásilky, je možno vystavit tolik nákladních listů, kolik vozidel má být použito, anebo kolik druhů či samostatných částí zásilky se má nakládat.

V článku 6 jsou stanoveny obsahové náležitosti nákladního listu. Ryze kogentního charakteru je ustanovení odstavce 1:

„Nákladní list musí obsahovat tyto údaje:

a) místo a datum vystavení,

¹⁸ Úmluva CMR používá pojem „pracovník“ místo „zaměstnanec“.

- b) jméno a adresu odesílatele,
- c) jméno a adresu dopravce,
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,
- e) jméno a adresu příjemce,
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věcí nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení,
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží, i4
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,
- k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy.¹⁹

Prostor pro dispozici smluvními stranám je dán v následujícím odstavci, který sice také stanoví obsahové náležitosti nákladního listu, je však zde možnost se od nich odchýlit.

„Nákladní list musí popřípadě obsahovat ještě tyto údaje:

- a) zákaz překládky,
- b) výdaje, které bere odesílatel na sebe,
- c) výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky,
- d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání,
- e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky,
- f) smluvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena,
- g) seznam dokladů předaných dopravci.²⁰

Stranám je také dána možnost doplnit do nákladního listu další údaje, které pokládají za užitečné.

Na základě čl. 8 je dopravce povinen po převzetí zásilky prozkoumat správnost údajů, obsažených v nákladním listě, a zjevný stav zásilky a jejího obalu. Pokud po

¹⁹ čl. 6, odst. 1 Úmluvy CMR

²⁰ čl. 6, odst. 2 Úmluvy CMR

prozkoumání bude mít dopravce výhrady, uvede je s odůvodněním do nákladního listu. Tyto výhrady budou zavazovat odesílatele pouze, pokud je výslovně uzná.

Dle čl. 11 odst. 1 je odesílatel povinen připojit k nákladnímu listu nebo předat dopravci také doklady potřebné k celnímu či dalším úředním řízení. Většinou se bude jednat o faktury či jiné doklady obdobného typu.

Doprovce na základě čl. 11 odst. 3 odpovídá odesílateli za následky ztráty či nesprávného použití výše zmíněných dokladů do výše, kterou by hradil při ztrátě zásilky.

Dokonce i po uzavření přepravní smlouvy je odesílatel oprávněn požadovat po dopravci zastavení přepravy, změnu místa dodání či změnu osoby příjemce.²¹ Jakmile však dopravce vydá druhý výtisk nákladního listu příjemci, nemůže již odesílatel se zásilkou disponovat a dopravce je povinen řídit se pokyny příjemce.²²

Pokud v průběhu přepravy se dodání zásilky stane nemožným, je dopravce povinen si od oprávněné osoby vyžádat pokyny disponovat se zásilkou dle čl. 12. Pokud z objektivních okolností nemohl dopravce včas obdržet od oprávněné osoby pokyny disponovat se zásilkou dle čl. 12, je povinen učinit taková opatření, která v zájmu oprávněné osoby uzná za vhodná.²³

Na základě čl. 15 je dopravce povinen od odesílatele vyžádat pokyny, pokud se vyskytnou překážky v dodání poté, co zásilka došla na místo dodání.

V případě výloh, které nevzniknou zaviněním dopravce, má dopravce právo na jejich náhradu vyžádáním nebo provedením pokynů. V daném případě může dopravce složit zásilku na účet oprávněného, čímž se přeprava považuje za ukončenou, nebo přistoupit k prodeji zásilky bez pokynů oprávněného, pokud obsah zásilky podléhl rychle zkáze nebo výlohy za úschovu jsou neúměrné hodnotě zásilky. K prodeji zásilky může dopravce přistoupit i v případě, pokud v přiměřené lhůtě neobdržel od odesílatele opačné pokyny. Pokud dojde k prodeji zásilky, prodej se řídí právním řádem nebo obchodními zvyklostmi místa, kde se zásilka nachází.²⁴

²¹ čl. 12, odst. 1 Úmluvy CMR

²² čl. 12, odst. 2 Úmluvy CMR

²³ čl. 14 Úmluvy CMR

²⁴ čl. 16 Úmluvy CMR

2.1.4 Odpovědnost dopravce

Nejvýznamnější ustanovení týkající se odpovědnosti je obsaženo v článku 17: „Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty“.²⁵

Co se rozumí ztrátou zásilky, není v Úmluvě CMR explicitně vyjádřeno. Dokážeme však dovodit, že se bude jednat o případy zmizení zásilky či jejího zničení. Za zničení také můžeme považovat případy, kdy se obsah zásilky poškodí natolik, že ho již nelze použít k předpokládanému účelu, nebo jeho oprava je velice nákladná či vůbec nemožná. Ztrátou zásilky se zabývá čl. 20, který stanovuje, že oprávněný může považovat zásilku za ztracenou, nebyla-li vydána do 30 dnů od sjednané lhůty. Pokud lhůta sjednána nebyla, počítá se 60 dní po převzetí zásilky dopravcem k přepravě. Při ztrátě zásilky může oprávněný písemně požádat, aby byl informován, pokud by se zásilka do jednoho roku našla. Pokud by oprávněný stál o vrácení nalezené zásilky, je povinen vrátit náhradu, kterou inkasoval v souvislosti se ztrátou své zásilky. I po případném vydání ztracené zásilky je oprávněnému zachováno právo na náhradu škody za porušení dodací lhůty.

Dojde – li však k situaci, že dopravce bude povinen nahradit škodu za úplnou či částečnou ztrátu zásilky, výše náhrady se vypočítá z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě. Hodnota zásilky se určuje podle burzovní ceny, pokud nelze, tak podle běžné tržní ceny, pokud ani tento postup není možný, tak podle hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Společně s náhradou škody je dopravce povinen oprávněnému uhradit dovozní, clo a jiné výlohy v souvislosti s přepravou. Při úplné ztrátě je dopravce povinen tyto náklady uhradit v plné výši, při částečné ztrátě pak poměrným dílem.²⁶

Poškozením zásilky se rozumí zhoršení její kvality či stavu. Dokážeme si představit značné množství případů, např. zkažení potravin v důsledku nedodržení přepravované teploty atd.

Při poškození zásilky je dopravce povinen uhradit částku, o kterou se snížila hodnota zásilky. Při výpočtu této částky se bude postupovat obdobně jako při výpočtu

²⁵ čl. 17, odst. 1 Úmluvy CMR

²⁶ čl. 17, odst. 2 Úmluvy CMR

částky v případě ztráty zásilky. Pokud byla celá zásilka nebo její část byly poškozením znehodnoceny, náhrada škody nesmí přesáhnout částku, která by byla vyplacená v případě úplně či částečné ztráty znehodnocené zásilky. Náhrada škody však nikdy nesmí přesáhnout 8,33 SDR za kilogram chybějící hrubé váhy.²⁷

K překročení dodací lhůty dle čl. 19 dojde v případě, že zásilka není dodána ve sjednané lhůtě. Pokud sjednání o dodací lhůtě chybí, vychází se z předpokladu, jak dlouhá by byla dodací lhůta za stejných podmínek u pečlivého dopravce. I zde se však uplatňuje nevyvratitelná domněnka ztráty zásilky, kdy se zásilka považuje za ztracenou po překročení 30 dní od termínu dodání či 60 dní od převzetí zásilky dopravcem, pokud ujednání o dodací lhůtě chybí. Důležité je věnovat pozornost lhůtě pro nakládku, kterou Úmluva CMR neupravuje. V daném případě je tedy třeba podpůrně použít národní právo.²⁸

Doprovce se může zprostit odpovědnosti za překročení dodací lhůty pouze z důvodu obsaženého v čl. 17 odst. 2. Ustanovení čl. 17 odst. 4 se na případy překročení dodací lhůty nepoužije.

Doprovce, v případě překročení dodací lhůty odpovídá za škodu pouze do výše dovozného. Důkazní břemeno však v daném případě nese oprávněný, kdy vzniklou škodu musí prokázat. Často se stává, že výše náhrady škody není dostačující. Nabízí se nám však dvě možnosti, jak dosáhnout vyššího uspokojení ze strany dopravce.

Na škodu, která vznikla překročením dodací lhůty, budeme nahlížet jako na škodu způsobenou podle čl. 29, tedy škodu způsobenou ze strany dopravce úmyslně či způsobem rovnocenným úmyslu. V daném případě je dopravce povinen nahradit škodu v plném rozsahu.

Odesílatel se může s dopravcem pro případ ztráty zásilky, její poškození či překročení dodací lhůty dohodnout podle čl. 26 odst. 1 na částce zvláštního zájmu, za kterou odesílatel uhradí příplatek. Dopravce poté v případě náhrady škody odpovídá do výše zmíněné částky.

²⁷ čl. 23 Úmluvy CMR

²⁸ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, 238 str., ISBN 978-808-7212-172, str. 134.

Z ustanovení čl. 21 plyne, že dopravce odpovídá odesílateli za nevybranou dobírku od příjemce. Toto ustanovení v dnešní době již ztrácí na významu v souvislosti s používáním bezhotovostního platebního styku.

Z povahy ustanovení čl. 17 odst. 1 vyplývá, že v případě úplné či částečné ztráty zásilky dopravcem se bude jednat o objektivní odpovědnost bez ohledu na zavinění. Tento názor také vyslovil Nejvyšší soud České republiky v jednom ze svých rozsudků²⁹. Nejedná se však o absolutní odpovědnost, které by se dopravce nemohl zprostit.

Důvody pro zproštění se odpovědnosti dopravce dělíme na obecné, které jsou obsažené v čl. 17 odst. 2, a privilegované, které jsou obsaženy v čl. 17 odst. 4.

Dle čl. 17 odst. 2 je dopravce zproštěn odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození či překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, na jeho příkaz, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi které nemůže dopravce odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci³⁰. Důkazní břemeno však nese dopravce, aby prokázal, že ztráta zásilky, její poškození či překročení dodací lhůty nastaly právě z výše uvedených důvodů.

Ve snaze zprostit se své odpovědnosti, se nemůže dopravce dovolávat, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž vozidlo najal, nebo jejich zástupců nebo pracovníků. Dopravce se však může zprostit své odpovědnosti, pokud prokáže, že vada vozidla byla zapříčiněná náhlým a zvnějšku přicházejícím působením.³¹

Privilegované důvody pro zproštění odpovědnosti dopravce, obsažené v čl. 17 odst. 4., se nevztahují na odpovědnost za škodu vzniklou překročením dodací lhůty. Vztahují se tedy pouze na odpovědnost za škodu při ztrátě či poškození zásilky. Dopravci privilegovaný důvod pro zproštění své odpovědnosti stačí osvědčit. Důkazní břemeno poté přechází na oprávněného, který musí prokázat, že škoda byla způsobená z jiných důvodů, než které jsou uvedené v ustanovení čl. 17 odst. 4.³²

²⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 28.06.2011, spis. Zn. 23 Cdo 1383/2009

³⁰ V případě neodvratitelných okolností se většinou bude jednat o případy vyšší moci, loupežná přepadení, ozbrojené útoky.

³¹ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, 238str., ISBN 978-808-7212-172, str. 120

³² čl. 18, odst. 2 Úmluvy CMR

Mezi privilegované důvody zproštění odpovědnosti dopravce patří:

- a) „použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě;
- b) chybějící obal nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením;
- c) manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce;
- d) přirozená povaha určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců;
- e) nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky;
- f) přeprava živých zvířat.“³³

Ustanovení čl. 17 odst. 5 nám říká, že pokud dopravce neodpovídá za škodu z důvodu uvedených v čl. 17 odst. 2 nebo čl. 17 odst. 4, bude odpovídat do té míry, v jaké okolnosti, za něž podle výše zmíněných ustanovení odpovídá, přispěly ke škodě.

Nejvyšší hranice náhrady škody je stanovena v čl. 23 odst. 3, který uvádí, že náhrada škody nesmí přesahovat 8,33 SDR³⁴ za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. SDR jsou zúčtovací jednotky zvláštních práv čerpání vycházející z Mezinárodního Měnového Fondu, kdy členským státům jsou přiděleny na základě výše jejich členských kvót. Samotnou hodnotu této jednotky určuje Centrální banka.³⁵

Za splnění jistých podmínek může odesílatel dosáhnout vyšší hranici náhrady škody než 8,33 SDR.

Odesílatel se může s dopravcem dohodnout, že zaplatí příplatek za přepravu. Do nákladního listu se poté poznamená cena zásilky, která převyšuje stanovenou

³³ čl. 17, odst. 4, Úmluvy CMR

³⁴ Special Drawing Rights – zvláštní práva čerpání

³⁵ V České republice Česká národní banka

hranici náhrady škody podle čl. 23 odst. 3. Tato cena tedy nahradí zmíněnou hranici co do výše náhrady škody³⁶.

Druhou možností pro odesílatele, jak navýšit hranici náhrady škody, je postupovat podle čl. 26, čímž po zaplacení příplatku k přepravnému se do nákladního listu udá částka zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty, poškození či překročení dodací lhůty. Oprávněný pak může požadovat náhradu škody podle čl. 23, 24 a 25, tak i náhradu dalších prokázaných škod až do částky udaného zájmu na dodání.

Hranice náhrady škody se také zvýší, byla – li škoda způsobena úmyslně nebo takovým zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. Dopravce se v daném případě nemůže odvolávat na ustanovení kapitoly IV. této Úmluvy, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost nebo přenášejí důkazní břemeno. Bude se tedy jednat o absolutní odpovědnost, které se nelze zprostit. Dané ustanovení se vztahuje i na zástupce dopravce, jeho pracovníky či jiné osoby pověřené dopravcem k provedení přepravy.³⁷ Kromě vzniklé škody musí oprávněný ještě prokázat, že dopravce zmíněnou škodu opravdu způsobil úmyslně či způsobem rovnocenným úmyslnému.

Při splnění výše uvedených podmínek odpovídá dopravce za způsobenou škodu v plném rozsahu.

2.1.5 Reklamace a žaloby

Článek 30 následující kapitoly nám popisuje postup, jakým způsobem má oprávněný postupovat při zjištění ztráty, poškození či překročení dodací lhůty zásilky.

Na základě čl. 30 odst. 1 je příjemce povinen při převzetí zásilky vadu ihned oznámit přepravci, jde – li o vadu zjevnou. Pokud tak neučiní, hledí se, jako by zásilka byla dodána ve stavu uvedeném v nákladním listě. Pokud se nejedná o zjevnou vadu, je příjemce po náležitém zjištění povinen oznámit tuto vadu do 7 pracovních dní od převzetí zásilky, přičemž tento nárok je příjemce povinen učinit písemně. V případě překročení dodací lhůty je oprávněný pro uplatnění nároku na

³⁶ čl. 24, Úmluvy CMR

³⁷ čl. 29, Úmluvy CMR

náhradu škodu povinen učinit písemné výhrady do 21 dní od dohodnutého termínu dodání.

Na základě výše zmíněného je oprávněný povinen pro uplatnění nároku na náhradu škody učinit vůči dopravci písemné výhrady. Otázkou je, zda by byl platný úkon, kterým by oprávněný učinil výhrady vůči dopravci elektronickou cestou. Dle mého názoru je tento postup v souvislosti s vývojem informačních technologií platný.

Článek 31 nám stanovuje pravomoc soudů pro řešení sporů z Úmluvy CMR. Dle čl. 31 odst. 1 platí, pokud žalobce nevede spor u soudu smluvních států určených dohodou stran, může spor vést u soudu státu, na jehož území má žalovaný trvalé bydliště, sídlo nebo pobočku, prostřednictvím které byla smlouva uzavřena, nebo u soudu státu, na jehož území byla zásilka předána k přepravě nebo určena k vydání. U jiných soudu žalobce vést spor nemůže.³⁸

I přesto že dané ustanovení je kogentního charakteru, smluvním stranám je dána na základě čl. 33 možnost pro dispozici, kdy se mohou dohodnout, že v případě vzniku sporu, bude žaloba podána u rozhodčího soudu, který však musí rozhodnout podle této Úmluvy. Tyto praktiky ovšem nejsou příliš časté, neboť většinou je přepravní smlouva mezi dopravcem a odesílatelem uzavřena na základě vyplnění nákladního listu, do kterého se údaje o pravomoci soudu nepoznamenávají, neboť nemají relevantní význam k přepravě zásilky.

Otázka příslušnosti soudů je Úmluvou CMR řešena jasně. Problémová situace však nastane, pokud smluvní strany budou pocházet z členských států Evropské Unie. Nařízení Brusel I³⁹ totiž spory o příslušnost mezi osoby členských států Evropské Unie řeší rozdílně. Nařízení Brusel I. v čl. 71 odst. 1 říká, že tímto nařízením nejsou dotčeny smlouvy, jejichž stranami jsou členské státy a jež upravují příslušnost, uznání nebo výkon rozhodnutí ve zvláště vymezených věcech, což je nepochybně případ sporů z Úmluvy CMR. V následujícím odstavci však udává nutnost použití čl. 26, který v odst. 1 stanoví, pokud se žalovaný, který má bydliště na území jednoho členského státu a je žalován před soudem jiného členského státu, k tomuto soudu nedostaví, prohlásí soud bez návrhu, že není příslušný, nevyplývá-li jeho příslušnost z tohoto nařízení.

³⁸ čl. 31, odst. 1, Úmluvy CMR

³⁹ Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000

Zjevný rozpor výše zmíněných ustanovení vnesl nejasnost, podle kterého právního předpisu se má stanovit příslušnost soudu.

Podobnou věci se zabýval Evropský soudní dvůr, kdy z jeho rozhodnutí ve věci *Nürnberger Allgemeine Versicherungs AG proti Portbridge Transport International BV* č. C-148/03 bylo dovozeno, že přednost mezinárodních smluv platí i tehdy, pokud se žalovaný ve věci nevyjádřil.⁴⁰

V čl. 31 odst. 2 je zakotven princip *litispendence*, v následujícím odstavci princip *rei iudicatae*. Princip *rei iudicatae* se nevztahuje na mezitímní rozsudky ani na soudní rozhodnutí, jimiž se při úplném nebo částečném zamítnutí žaloby ukládá žalobci kromě náhrady nákladů řízení i náhrada škody a úroků.⁴¹

Článek 32 nám pojednává o promlčecích lhůtách, které jsou jeden rok či tři roky v případech úmyslu či zavinění rovnocenného úmyslu. Posouzení úmyslu či zavinění rovnocenného úmyslu je v pravomoci soudu, u kterého se spor vede.

Promlčecí doba počíná běžet:

- a) při částečné ztrátě zásilky, při jejím poškození nebo při překročení dodací lhůty dnem vydání zásilky;
- b) při úplné ztrátě třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla-li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem;
- c) ve všech ostatních případech uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy.

Den, kterým promlčecí doba počíná běžet, se do promlčecí doby nepočítá.⁴²

Písemná reklamace staví běh promlčecí doby do doby, než ji dopravce písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Pokud byla reklamace uznána jen z části, běží promlčecí doba jen v části sporné.

Po uplynutí promlčecí doby si strany své nároky nemohou uplatňovat ani vzájemnou žalobou ani námitkami.

⁴⁰ PAUKNEROVÁ, Monika. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. Praha: C.H. Beck, 2013, 304 str., Academia iuris. ISBN 978-807-4005-046, str. 38.

⁴¹ čl. 31, odst. 4, Úmluvy CMR

⁴² čl. 32, odst. 1, Úmluvy CMR

2.1.6 Ustanovení o přepravě prováděné postupně několika dopravci

Pokud na základě jediné přepravní smlouvy je prováděná přeprava postupně několik dopravci, každý dopravce se stává odpovědným za provedení celé přepravy a po obdržení nákladního listu se stává smluvní stranou přepravní smlouvy.⁴³ Oprávněný pak náhradu škody podle čl. 36 může požadovat od všech dopravců, které se na přepravě zásilky podílely.

Pokud škoda byla způsobena jednáním jednoho dopravce, je povinen sám nést náhradu škody. Pokud škoda byla způsobena jednáním dvou nebo více dopravců, musí každý dopravce uhradit škodu podle poměru podílu své odpovědnosti, případně podle poměru podílu přepravného, pokud podíl odpovědnosti nelze stanovit. Pokud nelze stanovit, který z dopravců je odpovědný, náhrada se rozdělí podle poměru podílu přepravného mezi všechny dopravce.⁴⁴

Na základě čl. 40 se dopravci však mohou odchýlit od ustanovení čl. 37 a dohodnout mezi sebou odchýlné podmínky.

2.1.7 Neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou

V této kapitole je obsažen pouze jediný článek – čl. 41, který stanovuje, že všechna ujednání, která se odchyľují od ustanovení této Úmluvy, kromě čl. 40, jsou právně neplatná a neúčinná, přičemž jejich neplatnost nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy. Myslí se tím hlavně doložky přenášející důkazní břemeno, postupující nároky z pojištění zásilky atd.

2.1.8 Závěrečná ustanovení

V této kapitole jsou obsažená závěrečná ustanovení, která říkají, že tato Úmluva podléhá ratifikaci, stanovují podmínky pro vypovězení Úmluvy či stanovuje, že v případě sporu se může kterákoli strana obrátit na Mezinárodní soudní dvůr s žádostí o výklad či použití této Úmluvy. Strany si však mohou ujednat, že se nebudou řídit ustanovením, která zakládá právo se obrátit na Mezinárodní soudní dvůr. Jiné výhrady k této Úmluvě přípustné nejsou.

⁴³ čl. 34, Úmluvy CMR

⁴⁴ čl. 37, Úmluvy CMR

Zároveň jsou v této kapitole obsaženy povinnosti generálního tajemníka Organizace spojených národů, kterému jsou zasílaná oznámení o svolání konference za účelem revize této Úmluvy. Generální tajemník pak je povinen pozvat členské státy této Úmluvy k účasti na konferenci.

Po této kapitole následuje příloha, kterou tvoří Protokol o podepsání, ve kterém je stanoveno, že se tato Úmluva nevztahuje na přepravy mezi Spojeným Královstvím Velké Británie a Severního Irska a Irskou republikou.

2.2 Dohoda ADR

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, neboli dohoda ADR, byla vytvořena roku 1957 v Ženevě. Samotná dohoda obsahuje pouze 17 článků, nicméně součástí dohody jsou dvě přílohy (příloha A a příloha B), které jsou značně obsáhlé a neustále se novelizují.

Dohoda upravuje podmínky, za kterých je možno realizovat přepravu nebezpečných věcí. Nebezpečné věci charakterizuje jako předměty, které díky své vlastnosti mohou při přepravě ohrozit bezpečnost osob, zvířat, majetku či životního prostředí. Mezi tyto vlastnosti můžeme zařadit jedovatost, hořlavost, výbušnost, radioaktivitu, infekčnost, žíravost či samozápalnost.⁴⁵

Příloha A obsahuje ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech, údaje o balení, o jejich zkoušení a označování. Rozděluje látky do 9 tříd, které se dělí na volné a výlučné.

Třída 1 a 7, do kterých patří výbušné látky a předměty a radioaktivní látky, se zařazují do výlučné třídy. K přepravě smějí být převzaty pouze ty předměty z těchto tříd, které jsou výslovně uvedené v ustanoveních o těchto třídách. Ostatní předměty, které uvedené nejsou, jsou z přepravy vyloučené.

⁴⁵ NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-863-9553-7, str. 142

Ostatní třídy spadají do volné třídy.⁴⁶ Některé věci z těchto tříd jsou z přepravy vyloučeny, ostatní věci jsou k přepravě povolené, pokud jsou uvedeny v ustanoveních o těchto třídách.

Věci, o nichž dohoda ADR nepojednává, se nepovažují za nebezpečné. Jejich přeprava je tedy povolena bez dodatečných podmínek a nevztahuje se na ní ustanovení této dohody.

V příloze B jsou uvedena ustanovení týkající se silničních dopravních prostředků pro přepravu nebezpečných věcí dle této dohody. Nalezneme zde zejména požadavky na konstrukci a vybavení dopravních prostředků, provozní požadavky o přepravě, požadavky k manipulaci s nákladem a mnoho dalších.

2.2.1 Náležitosti a identifikace dopravních prostředků

Kromě běžných přepravních dokumentů, jako jsou nákladní list či celní doklady, je řidič při přepravě nebezpečných věcí také povinen mít osvědčení o školení řidiče, pokyny pro případ nehody nebo mimořádné události⁴⁷ a osvědčení o schválení vozidla pro přepravu konkrétních nebezpečných věcí. V některých případech je také potřeba mít povolení k realizaci přepravy.⁴⁸

Dopravní prostředek musí být též vpředu a vzadu řádně označen dvěma obdélníkovými oranžovými tabulkami. Na tabulkách jsou zaznamenávána dvě pod sebou oddělená čísla.

První je identifikační číslo nebezpečnosti, které se skládá ze dvou až tří číslic a charakterizuje druh nebezpečí.⁴⁹ Pro zintenzivnění nebezpečí se číslice zdvojí. Postačuje – li pouze jedna číslice pro identifikaci nebezpečí, místo druhé číslice se uvede „0“.

⁴⁶ 2. plyny, 3. hořlavé kapaliny, 4.1 hořlavé tuhé látky, 4.2 samozápalné látky, 4.3 látky, které při styku s vodou vyvíjejí zápalné plyny, 5.1 látky podporující hoření, 5.2 organické peroxidy, 6.1 jedovaté látky, 6.2 infekční látky, 8 žíravé látky, 9. jiné nebezpečné látky a předměty

⁴⁷ Seznam opatření, která řidič je povinen v případě nehody nebo mimořádné události bezprostředně učinit pro poskytnutí první pomoci osobám či odvrácení škody na životním prostředí.

⁴⁸ Např. při přepravě radioaktivních látek.

⁴⁹ 2 unikání plynu tlakem či chemickou reakcí, 3 hořlavost kapalin nebo jejich pár a plynů, 4 hořlavost tuhých látek, 5 podpora hoření, 6 jedovatost, 7 radioaktivita, 8 žíravost, 9 nebezpečí prudké samovolné reakce

Druhým číslem je identifikační číslo látky neboli též UN číslo, které nám určuje, o kterou konkrétní látku se při přepravě jedná.

Podobným způsobem je třeba dopravní prostředek označit tabulkami i na bocích, které symbolizují nebezpečí přepravované látky.

Rovněž se na dopravce kladou požadavky doplňkového vybavení a dodržování některých technologických postupů vozidla určeného pro přepravu nebezpečných věcí.

2.3 Dohoda ATP

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy byla vypracována v roce 1970. Tato dohoda se nezabývá celou oblastí mezinárodní přepravy věcí pod kontrolovanou teplotou, zabývá se pouze oblastí rychle se kazících potravin a prostředky určené k této přepravě.⁵⁰ Místo vykládky věcí se musí nacházet na území členského státu dohody, aby se smluvní se smluvní vztah řídil touto dohodou. Ustanovení této dohody se vztahují mimo jiné i na železniční přepravu.

Dohoda ATP obsahuje několik dodatků a příloh, které jsou její nedílnou součástí. V příloze č. 1 nalezneme ustanovení, týkající se specializovaných dopravních a přepravních prostředků určených k mezinárodní přepravě zkazitelných potravin podle této dohody. Dohoda rozlišuje několik druhů dopravních a přepravních prostředků,⁵¹ které následně mohou být vybaveny izolací.⁵²

Důležitou fyzikální veličinou, o které se se daná dohoda zmiňuje, je součinitel postupu tepla, označovaný „K“. Tento součinitel rozděluje dopravní a přepravní prostředky do jednotlivých kategorií. Vzorec pro výpočet součinitele K je následující:
$$K = W^{53} / S^{54} * a^{55}.$$

⁵⁰ NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-863-9553-7, str. 149

⁵¹ Izotermické (I), chlazené (R), chladičí a mrazící (F), vyhřívací (C),

⁵² Normální (N) nebo zesílenou (R)

⁵³ Tepelný příkon nutný ke stálému teplotnímu režimu uvnitř kontejneru, měří se ve wattech

⁵⁴ Plocha kontejneru, měří se v metrech čtverečních

⁵⁵ Absolutní rozdíl mezi vnější a vnitřní teplotou, měří se v stupních Celsia

Následující kapitoly se zabývají popisem jednotlivých potravin a stanovením podmínek pro jejich přepravu, zabývají se ustanoveními o kontrolách jednotlivých prostředků. Zmíněnou kontrolu provádí oficiální zkušebna, která také vydává mezinárodní certifikáty o bezvadnosti přepravních prostředků na základě dohody ATP.

Na dopravce jsou ve světle této dohody kladeny vysoké nároky, jako např. požadavek cirkulace vzduchu ve skříni, správnou technologii odmrazování atd.

3 Železniční přeprava

Nejdůležitější úmluvou v oblasti železniční přepravy je Úmluva COTIF neboli Úmluva o mezinárodní železniční přepravě, kterou tvoří jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel neboli JPP CIV, která jsou obsažená v přípojkou A, a jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží neboli JPP CIM, která jsou obsažená v přípojkou B. Úmluva byla uzavřena v Bernu roku 1980 a v souvislosti s rostoucím vlivem EU a prohlubováním procesu evropské integrace byla výrazně pozměněná Vilniuským protokolem z roku 1999.⁵⁶

3.1 COTIF

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě zavádí ve svém prvním článku Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), kterou naděluje právní subjektivitou. Hlavním cílem této organizace podle čl. 2 je všestranná podpora, zlepšování a usnadňování mezinárodní železniční přepravy. Vybízí snahu o sjednocení právních norem na mezinárodní úrovni v oblasti železniční přepravy. Nástroje pro unifikaci jsou vyjmenovány v čl. 2 Úmluvy.

Úmluva se sice snaží o komplexní úpravu vztahů vznikajících při provádění mezinárodní železniční přepravy,⁵⁷ zároveň však v čl. 8 odkazuje na vnitrostátní právo v případech, které Úmluvou výslovně řešeny nejsou.

Pro členy Mezinárodního měnového fondu (MMF) je zúčtovací jednotkou jako v případě Úmluvy CMR zvláštní práva čerpání neboli SDR. Pro země, které nejsou členy MMF, je zúčtovací jednotkou předvídána v přípojkách rovná hodnota tří zlatých franků.⁵⁸

V dalších ustanoveních Úmluva rozebírá strukturu a činnost organizace, kdy vrcholným orgánem je Valné shromáždění.

⁵⁶ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 299

⁵⁷ MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace I: Hana Machková, Eva Černošková, Alexej Sato a kolektiv*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4, str. 146

⁵⁸ 10/31 gramů zlata o ryzosti 0,900.

Důležitá ustanovení jsou obsažena v oddíle V., který pojednává o rozhodčím řízení. Dle čl. 28 se strany mohou dohodnout, že v případě vzniku sporu o výklad Úmluvy, předloží daný spor rozhodci. Musí však uzavřít rozhodčí dohodu, která dle čl. 29 Úmluvy musí obsahovat předmět sporu, složení soudu a sídlo soudu. Tuto dohodu pak zašlou generálnímu sekretáři.

Samotná Úmluva nestanovuje podmínky pro užívání mezinárodní železniční přepravy. Tyto podmínky jsou stanoveny v přípojkách k Úmluvě, kterých je celkem osm. Mezi nejdůležitější přípojky k Úmluvě patří přípojek A, kterým jsou Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV), přípojek B, kterým jsou Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM), a přípojek C, kterým je Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID).

Na závěr nutno dodat, že některé členské státy SNS nepřijaly Úmluvu COTIF. Vztahy vyplývající z mezinárodní železniční přepravy se snaží řešit vlastní Úmluvou SMGS.⁵⁹

3.1.1 CIM

Přípojek B k Úmluvě COTIF, kterým jsou Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží neboli CIM, je svou strukturou velice podobný Úmluvě CMR. Stanovuje podmínky mezinárodní železniční přepravy zboží a dělí se do pěti oddílů o celkovém počtu 52 článků. Snaží se o komplexní úpravu v této oblasti.

3.1.1.1 Všeobecné podmínky

Všeobecné podmínky jsou netradičně obsaženy na počátku, které zároveň tvoří první z pěti oddílů CIM.

V čl. 1 je stanoven rozsah platnosti, který nám uvádí, že se ustanovení CIM použijí na každou smlouvu o přepravě zboží po železnici za úplatu, pokud místo nakládky a místo vykládky se nachází na území členských států. Pokud pouze jedna

⁵⁹ MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace* /: Hana Machková, Eva Černošlůvková, Alexej Sato a kolektiv. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4, str. 146

ze stran je členem Úmluvy COTIF, mohou se strany dohodnout, že ustanovení CIM se bude vztahovat na jejich závazkový vztah.

Čl. 5 stanovuje neplatnost ujednání, která se odchyľují od ustanovení CIM, pokud nejsou tato odchyľení výslovně připouštěna.

3.1.1.2 Uzavřeni a prováděni přepravní smlouvy

Základní definice přepravní smlouvy je stanovena v čl. 6 § 1, kdy se přepravní smlouvou dopravce zavazuje za úplaty přepravit zboží do místa určení a tam jej předat příjemci. Přepravním dokladem je nákladní list, do kterého se podle jednotného vzoru zaznamená samotná smlouva.⁶⁰ Jedná se tedy o doklad, dokazující uzavřeni přepravní smlouvy⁶¹, tudíž musí být řádně podepsán oběma stranami.⁶²

Náležitosti nákladního listu jsou stanoveny v čl. 7 a jsou přísnější než v případě nákladního listu v silniční přepravě podle Úmluvy CMR.

Čl. 16 nám udává dodací lhůty, zároveň však říká, že se dodací lhůta stanoví na základě domluvy mezi odesílatelem a přepravcem, pokud se však nehodnou, výpravní lhůta u vozových zásilek nesmí být delší než 12 hodin a přepravní lhůta pro každých započatých 400 km nesmí být delší než 24 hodin. U kusových zásilek nesmí výpravní lhůta překročit 24 hodin a přepravní lhůta pro každých započatých 200 km nesmí být delší než 24 hodin. Dopravce však na základě čl. 16 § 3 může stanovit přírůžku k dodacím lhůtám, tuto skutečnost však musí uvést do Všeobecných přepravních podmínek.

U vozových zásilek je k přepravě používán nejméně jeden samostatný železniční vůz, u kusových zásilek tato podmínka chybí, jsou však omezeny podle objemu a hmotnosti.⁶³

⁶⁰ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 300

⁶¹ Pokud není prokázán opak.

⁶² Nákladní list podepisují odesílatel a dopravce. Po dodání zboží do místa určení je také povinen jej podepsat příjemce.

⁶³ MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace /: Hana Machková, Eva Černošlávková, Alexej Sato a kolektiv*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4, str. 146

Během provádění přepravy se mohou vyskytnout přepravní překážky či překážky při dodání. V případě přepravní překážky musí dopravce posoudit, zda je účelné pokračovat dále v přepravě po změněné cestě či zda je zapotřebí si vyžádat od osoby mající dispoziční právo pokyn. V případě překážky při dodání je dopravce povinen neprodleně o překážce uvědomit odesílatele a vyžádat si jeho pokyn. Odpadne – li překážka před obdržení pokynů, vydá dopravce zboží příjemci.

Při provádění pokynů náleží dopravci náhrada vynaložených nákladů.

3.1.1.3 Odpovědnost

Dle čl. 23 § 1 dopravce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou, poškozením zboží nebo překročením dodací lhůty zboží.⁶⁴ Doba trvání odpovědnosti dopravce se přitom omezuje na časový úsek od přijetí zboží do jeho vydání. Čl. 40 nám stanovuje okruh osob, za které dopravce odpovídá, jsou jimi zaměstnanci dopravce a jiné osoby, které dopravce využije při provádění přepravy, vykonávají – li zaměstnanci a jiné osoby své povinnosti.

V § 2 a 3 stejného článku jsou stanoveny případy, kdy se dopravce může odpovědnosti zprostit. Dle § 2 se dopravce zprošťuje odpovědnosti, pokud ke ztrátě zboží či jeho poškození nebo k překročení dodací lhůty došlo zaviněným oprávněné osoby, jejím příkazem, zvláštními vadami zboží nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Důkazní břemeno nese v daném případě dopravce.

Doprovce se rovněž může zprostit odpovědnosti na základě specifických důvodů, které jsou uvedeny v čl. 23 § 3. Bude se jednat o případy, kdy ztráta nebo poškození vyplývá ze zvláštního nebezpečí spojeného se skutečností, uvedené v tomto ustanovení, což jsou především chybějící nebo vadný obal, nakládání zboží odesílatelem nebo vykládání zboží příjemcem, nesprávné, neúplné nebo nepřesné číslování kusů zásilky atd. V tomto případě dopravce pouze doloží, že škoda vznikla z výše uvedených důvodů. Oprávněná osoba pak musí prokázat, že ke škodě nedošlo nebo k ní nedošlo výlučně na základě ustanovení čl. 23 § 3.

⁶⁴ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 30!

Provádí – li přepravu více dopravců, pak každý dopravce odpovídá za provedení přepravy po celé trati do místa určení.

Vilniuským protokolem byl zaveden institut výkonného neboli provádějícího dopravce, na kterého hlavní dopravce může převést provedení výkonu přepravy. Výkonný dopravce odpovídá pouze za úsek přepravy, který provádí. Mezi hlavním a výkonným dopravcem tedy vzniká solidární odpovědnost.⁶⁵

Zboží se dá považovat za ztracené, pokud do 30 dnů od uplynutí dodací lhůty nebylo vydáno příjemci. Odškodnění se poté vypočte podle ceny na burze, případně podle tržní ceny. Pokud cenu i přesto nelze stanovit, vypočte se podle hodnoty zboží srovnatelného druhu a kvality podle kritérií platných v místě, kde bylo zboží předáno k přepravě. Samotná částka nesmí přesáhnout 17 zúčtovacích jednotek za chybějící kilogram hrubé hmotnosti.⁶⁶ Mimo samotné odškodnění je dopravce povinný také nahradit dovozní, zaplacená cla a ostatní náklady spojené s přepravou ztraceného zboží kromě spotřební daně za zboží, které se přepravuje v přerušném celním řízení.

Doprovce též odpovídá za úbytek hmotnosti přepravovaného nákladu, pokud se celková hmotnost u kapalin či zboží, které je přepravováno v kapalném stavu, sníží o dvě procenta nebo o jedno procento v případě přepravy suchého zboží.

Při poškození zboží se výše odškodného vypočte obdobně jako v případě ztráty, přičemž výše odškodnění nesmí přesáhnout částku, kterou by bylo nutno vyplatit v případě znehodnocení celé zásilky.

Vznikne – li škoda z důvodu překročení dodací lhůty, výše odškodného nepřesáhne čtyřnásobek přepravného.

Obdobně jako v případě mezinárodní silniční přepravy podle Úmluvy CMR si mohou strany sjednat částku při udání zájmu na dodání zboží, čímž se v případě ztráty či poškození zboží nebo překročení lhůty k dodání zvyšuje výše odškodnění nad rámec ustanovení CIM.

⁶⁵ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 300

⁶⁶ MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace I: Hana Machková, Eva Černošlávková, Alexej Sato a kolektiv*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4, str. 147

3.1.1.4 Uplatňování nároků

Jakmile dopravce objeví částečnou ztrátu či poškození zboží, je povinen na základě čl. 42 o tom sepsat komerční zápis, který následně bezplatně předá oprávněnému. Pokud oprávněný komerční zápis odmítne, může požadovat zjištění stavu znalcem či soudem.

Pro uplatňování je nejprve nutné podat dopravci písemnou reklamaci. V čl. 44 je stanoven okruh osob, kteří jsou oprávněni k podání reklamace.

Provádělo – li přepravu více dopravců, nároky mohu uplatnit pouze vůči prvnímu z nich, poslednímu nebo vůči tomu dopravci, který prováděl část přepravy, v jehož úseku došlo ke vzniku škody.⁶⁷

Žalobu lze podat u soudu členských států určených dohodou stran nebo u soudu státu, na jehož území má žalovaný trvalý nebo obvyklý pobyt, sídlo, pobočku nebo obchodní zastoupení, prostřednictvím kterého uzavřel přepravní smlouvu. Také lze podat žalobu u soudu státu, na jehož území leží převzetí zboží či jeho doručení.⁶⁸

Nároky z přepravní smlouvy se na základě čl. 48 § 1 promlčují po jednom roce. Po dvou rocích se promlčují nároky uvedené v čl. 48 § 1 písm. a), b), c), d), z nichž podle mého názoru je nejdůležitější písm. c), které udává, že se po dvou letech promlčí nárok vyplývající ze škody, která byla způsobena jednáním nebo opomenutím se záměrem takovou škodu způsobit nebo lehkomyšlností s vědomím, že taková škoda mohla skutečně nastat.

3.1.1.5 Vzájemné vztahy mezi dopravci

Doprovce, který využil k provedení přepravy služeb výkonného dopravce, je povinen mu vyplatit podíl z přepravného. Výše podílu je stanovená dohodou mezi dopravci.⁶⁹

Pokud v případě vzniku škody ji dopravce vyplatí, má vůči ostatním dopravcům právo na postih podle čl. 50, kdy dopravce, který způsobil škodu, odpovídá za ni výlučně sám. Pokud škodu způsobil více dopravců, odpovídá každý z nich za škodu, kterou způsobil. Pokud nelze přesně určit, kdo škodu způsobil, výše odškodnění se rozdělí mezi všechny dopravce kromě těch, kteří prokážou, že škodu nezpůsobili.

⁶⁷ čl. 45 § 1 CIM

⁶⁸ čl. 46 § 1 CIM

⁶⁹ čl. 49 § 1 CIM

Odškodnění se rozdělí podle podílů na přepravném, které připadají na jednotlivé dopravce.

Doprováci však mohou mezi sebou uzavřít dohodu, která se bude odchylovat od čl. 50.

3.1.2 RID

Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží neboli RID, který tvoří přípojek C k Úmluvě COTIF, je svou strukturou velice podobný dohodě ADR pro přepravu nebezpečného zboží po silnici.

Samotný RID obsahuje pouhých šest článků. Čl. 1 stanovuje rozsah platnosti na mezinárodní přepravu nebezpečného zboží po železnici na území členských států a na ostatní případy, na které se aplikují Jednotné právní předpisy CIM kromě mezinárodních předpisů platných pro přepravu jiným dopravním prostředkem.

Čl. 3 RID obsahuje omezující klauzuli, kdy každý členský stát může upravit nebo zakázat přepravu nebezpečného zboží přes svoje území nad rámec RID.

Nebezpečné zboží smí být přepravováno pouze v nákladních vlacích. Podmínky přepravy, rovněž jako i výjimky jsou stanoveny v příloze k RID.⁷⁰

Nedílnou součástí RID je příloha, na kterou odkazuje čl. 6 RID. Příloha je podstatně obsáhlejší než samotný řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží.

Příloha k RID je rozdělená do dvou částí. V první části jsou obsaženy všeobecné požadavky přepravy nebezpečných věcí, do kterých patří výjimky z přepravy, jednotlivé definice, bezpečnostní požadavky a požadavky přepravy nebezpečných věcí. Druhá část přílohy k RID rozděluje přepravované zboží do 9 tříd⁷¹ a důkladně popisuje vlastnosti zboží jednotlivých tříd.

Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží společně s přílohou se svou strukturou a obsahem velice podobá dohodě ADR pro mezinárodní přepravu nebezpečných věcí po silnici.

⁷⁰ čl. 5 RID

⁷¹ Názvy a vlastnosti jednotlivých tříd odpovídají názvům a vlastnostem tříd v dohodě ADR o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po silnici.

Letecká přeprava

Dvěma nejdůležitějšími úmluvami v oblasti mezinárodní letecké přepravy jsou Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 a Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1999, která vychází z Varšavské úmluvy a plně ji nahrazuje. Varšavská úmluva však i nadále zůstává v platnosti, jelikož ne všechny státy ratifikovaly novou Montrealskou úmluvu.

3.2 Varšavská úmluva

Hlavním účelem přijetí této úmluvy bylo sjednotit na mezinárodní úrovni právní úpravu vzdušných cest.⁷² Tato úmluva definuje mezinárodní dopravu jako dopravu, kdy místo odletu a místo určení se nachází na území dvou smluvních států nebo na území jednoho smluvního státu za předpokladů, že došlo k zastávce či překládání na území jiného státu, i když tento stát není členem úmluvy.⁷³ Varšavská úmluva se vztahuje jak na přepravu osob, tak i na přepravu zboží.

Dokumenty, prokazující uzavření přepravní smlouvy jsou letenka a zavazadlový lístek v případě přepravy cestujících a zavazadel a letecký nákladní list v případě přepravy zboží.

Důležitými ustanoveními této úmluvy jsou ustanovení týkající se odpovědnosti a náhrady škody. Při přepravě cestujících odpovídá dopravce za škodu v případě usmrcení či zranění cestujících, pokud k usmrcení či zranění došlo v důsledku nehody letadla či jiných okolností v souvislosti s nastoupením či vystoupením z letadla. V případě zavazadel či věcí odpovídá dopravce za jejich zničení, ztrátu či poškození. Mimo jiné dopravce též odpovídá za škodu, která vznikla zpožděním při přepravě osob, zavazadel či věcí.

⁷² GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 90-411-1364-9, str. 5

⁷³ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 305

Prokáže – li dopravce, že učinil potřebná opatření, aby zabránil škodě, pak za škodu neodpovídá. Rovněž za škodu nebude odpovídat nebo se rozsah odpovědnosti za škodu sníží, prokáže – li, že škoda vznikla zaviněním poškozené osoby.

Výše náhrady škody je limitována 125.000 FP, což odpovídá částce zhruba 10.000 USD, v případě usmrcení či zranění cestujících. Náhrady škody vyplývající z přepravy věcí je limitována 250 FP na kilogram hrubé váhy, co odpovídá částce zhruba 20 USD.⁷⁴

Jakákoli smluvní ujednání, která by zprošťovala dopravce odpovědnosti za škodu či snižovala hranici této odpovědnosti, jsou právně neúčinná.

Při vzniku škody je uživatel přepravy povinen tuto škodu oznámit dopravci. V případě poškození zavazadla je tak povinen učinit do 7 dnů, do 14 dnů v případě zboží či do 21 dnů v případě vzniku škody z důvodu prodlení dodací lhůty zavazadla či věci. Promlčecí lhůty činí dva roky a počíná běžet následující den po dni, kdy letadlo mělo dorazit do místa určení. Tato lhůta je zároveň i prekluzivní.

Prvním významným protokolem k Varšavské úmluvě je Haagský protokol z roku 1955, který vnesl do ustanovení varšavské úmluvy řadu změn. V první řadě navýšil limit odpovědnosti za škodu při usmrcení či zranění cestujících do 250.000 FP, přibližně 16.300 USD, zjednodušil požadavky týkající se dopravních dokumentů, stanovil některé lhůty a změnil požadavky při dokazování úmyslu při vzniku škody zaviněním poškozené osoby.⁷⁵ Na státy, které dosud nepřijaly Varšavskou úmluvu, ale přijaly Haagský protokol, se nahlíží, jako by byly smluvními státy úmluvy. Spojené státy americké tento protokol ratifikovaly až v roce 2003.

Samostatnou úmluvou, která významným způsobem doplňuje Varšavskou úmluvu, je Guadalajarská úmluva z roku 1961. Použití Varšavské úmluvy rozšiřuje na případy letecké dopravy, při které je přepravní smlouva uzavírána jinou osobou, než je dopravce. Jedná se o případy spedičních společností, kdy odesílatel uzavírá přepravní smlouvu s daným speditérem, přepravu nákladu však provádí letecká

⁷⁴ GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 90-411-1364-9, str. 5

⁷⁵ GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 90-411-1364-9, str. 6

společnost.⁷⁶ Touto úmluvou byla zakotvená solidární odpovědnost smluvního a skutečného dopravce, kdy smluvní dopravce odpovídá po celou dobu přepravy, skutečný dopravce odpovídá pouze za svou část provedené přepravy. Při stanovení výše náhrady škody se použije Varšavská úmluva.

Roku 1971 byl sjednán Guatemalský protokol, který zvyšoval odpovědnostní limity dopravců. Nikdy však nevstoupil v platnost, ratifikovalo ho však pouze 7 států.

Následně byly přijímány Montrealské dodatkové protokoly k Varšavské úmluvě, které se snažily reagovat na neustálé sílící tendence na zvýšení odpovědnostních limitů. První dva protokoly zavedly novou jednotku pro vyjádření odpovědnostních limitů SDR, nicméně většinou států ratifikovány nebyly. Všeobecně přijat byl pouze čtvrtý dodatkový protokol, který zpřísnoval odpovědnost dopravce při přepravě.

Kvůli velkému počtu dodatkových protokolů a doplňujících úmluv se stalo použití Varšavské úmluvy velice komplikovaným a nejednoznačným. Z tohoto důvodu se opět vyskytla potřeba sjednotit pravidla pro mezinárodní leteckou přepravu.

3.3 Montrealská úmluva

Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě byla sjednána roku 1999 a svým obsahem a pojetím vychází z Varšavské úmluvy. Mimo ustanovení Varšavské úmluvy také přijímá téměř celou Guadalajarskou úmluvu, čtená ustanovení čtvrtého Montrealského dodatkového protokolu a Guatemalského protokolu. Jednotně upravuje mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu.

Montrealská úmluva značným způsobem reaguje na technický rozvoj, což se projevuje například v otázce cestovních dokumentů, kdy předpokládá prodej letenek přes internet. Stále nicméně stanovuje požadavky, které musí cestovní dokument splňovat, kdy na něm musí být vyznačeno místo odletu a místo příletu, případně též

⁷⁶ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 306

místo přestupu. V případě přepravy nákladů je dopravce povinen odesílateli vystavit letecký nákladní list, který může být rovněž nahrazen jiným prostředkem.

Stejně jako na základě Varšavské úmluvy odpovídá dopravce za usmrcení či zranění cestujícího, pokud k nehodě došlo na palubě letadla nebo v souvislosti s nástupem do letadla či výstupem z něj. Pokud škoda nepřesáhne částku 100.000 SDR, odpovědnosti se dopravce může zprostit pouze v případě, pokud prokáže, že škoda nastala v souvislosti se zaviněním poškozeného. Pokud škoda přesáhne částku 100.000 SDR, aby dopravce nebyl odpovědný, musí prokázat, že ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo opomenutím nebo protiprávním činem dopravce nebo jeho zaměstnanců či agentů anebo že ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí osoby.⁷⁷ Odpovědnost za vznik škody do částky 100.000 SDR je objektivního charakteru, nad 100.000 SDR subjektivního, kdy se hledí na zavinění.

Doprovce též odpovídá za škodu vzniklou v důsledku zpoždění. Této odpovědnosti se však může zprostit, pokud prokáže, že učinil všechna nezbytná opatření, aby zabránil vzniku škody. Odpovědnostní limit v případě dopravy cestujících je stanoven na 4.150 SDR.

V případě zničení přepravovaného nákladu, jeho poškození či ztráty odpovídá dopravce pouze v případě, že ke škodě došlo v průběhu letecké přepravy. Této odpovědnosti se však může zprostit, pokud prokáže, že škoda vznikla vlastní vadou nákladu, v souvislosti s jinou osobou než je dopravce, jeho zaměstnanci či agenti, či v důsledku vyšší moci. V daném případě je tedy odpovědnost dopravce objektivní. Náhrada škody je limitována částkou 17 SDR za kilogram hrubé hmotnosti nákladu.

Strany si mohou sjednat i vyšší limity náhrady škody. Ustanovení, kterými se sjednávají nižší odpovědnostní limity nebo které přenáší důkazní břemeno z dopravce, jsou neúčinná.

O vzniku škody musí uživatel přepravy řádným způsobem dopravce informovat. Písemnou reklamaci musí učinit do 7 dní od převzetí v případě poškození zavazadla,

⁷⁷ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 308

do 14 dní v případě zjištění škody na nákladu a do 21 dní v případě prodloužení lhůty dodání.

Žalobu na náhradu škody může žalobce podat u soudu státu, ve kterém má dopravce bydliště či sídlo nebo u soudu v místě podnikání dopravce, kde byla smlouva sjednána, nebo v místě určení.⁷⁸ V případě přepravy nákladu si mohou strany uzavřít rozhodčí doložku. Promlčecí lhůta pro podání žaloby na náhradu škody je dva roky. Tato lhůta je zároveň i prekluzivní.

Montrealská úmluva se snaží o komplexní unifikaci v oblasti mezinárodní letecké dopravy, má přednost před ustanoveními Varšavské úmluvy a snaží se o vytvoření jednotného právního režimu v oblasti odpovědnosti mezinárodní letecké dopravy.

⁷⁸ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 309

4 Námořní přeprava

Námořní přeprava zaujímá velice důležité místo v mezinárodním obchodě, neboť na rozdíl od silniční, železniční a letecké přepravy stanovuje značně vyšší objemové a hmotnostní limity přepravovaného nákladu.⁷⁹ Nevýhodou námořní přepravy je ovšem její rychlost. Další velkou nevýhodou je, že námořní přeprava se velkým dílem odvíjí od klimatických podmínek místa nakládky, místa vykládky a námořní trasy, kdy se často stává, že některé oblasti jsou několik měsíců v roce nepřístupné z důvodu zamrazení vodní hladiny či sezonních bouří.

I přes výše uvedené nedostatky však námořní přeprava i nadále zůstává velmi význačnou, neboť se nezdá stávat, že je jediným možným způsobem přepravy nákladu.

Nejdůležitějším úmluvami v oblasti námořní přepravy jsou Haagská pravidla o konosamentech z roku 1924 neboli Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty, která byla značným způsobem revidována Bruselským protokolem z roku 1968, který se také nazývá Haagsko – Visbyská pravidla, a Hamburská pravidla o konosamentech z roku 1978 neboli Úmluva OSN o námořní přepravě zboží.

4.1 Haagská pravidla o konosamentech

Haagská pravidla o konosamentech neboli Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924 byla prvním mezinárodně uznávaným předpisem v oblasti unifikace námořní přepravy. Roku 1968 byla tato Úmluva značným způsobem revidována Bruselským protokolem, který je více známý pod názvem Haagsko – Visbyská pravidla.

Česká republika není smluvním státem těchto pravidel. Haagsko - Visbyská pravidla o konosamentech jsou v dnešní době nahrazeny modernějšími Hamburskými pravidly o konosamentech, které jsou platné i pro Českou republiku.

⁷⁹ MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace* /: Hana Machková, Eva Černošlávková, Alexej Sato a kolektiv. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4, str. 149

I přes novou úpravu jsou Haagsko – Visbyská pravidla dosti využívána a upravují vztahy mezi státy v oblasti námořní přepravy, které nepřijaly Hamburská pravidla.⁸⁰

4.2 Hamburská pravidla o konosamentech

Hamburská pravidla o konosamentech neboli Úmluva OSN o námořní přepravě zboží byla sjednána roku 1978. Česká republika se stala členem těchto pravidel roku 1996. Hamburská pravidla o konosamentech jsou modernější úmluvou a nahrazují předchozí Haagská a Haagsko – Visbyská pravidla, jelikož velké množství států tato pravidla nepřijaly, v praxi jsou stále často využívána předchozí Haagská a Haagsko – Visbyská pravidla o konosamentech.⁸¹

Úmluva obsahuje 34 článků a je rozdělená do sedmi částí následujícím způsobem.

4.2.1 Obecná ustanovení

Čl. 1 obsahuje definice pojmů, se kterými Úmluva pracuje. Rozsah platnosti Úmluvy je stanoven v čl. 2, kdy se smluvně závazkový vztah podle přepravní smlouvy o námořní přepravě bude řídit podle ustanovení této Úmluvy, pokud přístav nakládky nebo vykládky se nachází na území smluvního státu Úmluvy nebo pokud konosament byl vydán ve smluvním státě Úmluvy nebo konosament stanoví, že se této Úmluvy má užívat.

4.2.2 Odpovědnost dopravce

Podle čl. 4 této Úmluvy je dopravce odpovědný za náklad, pokud je v jeho péči při nakládce či výkladce a během přepravy.

⁸⁰ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 312

⁸¹ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 312

Dopravce odpovídá za škodu v souvislosti se ztrátou zboží, jeho poškozením či prodloužením dodací lhůty. Této odpovědnosti se může zprostit, pokud prokáže, že on či jeho zaměstnanci učinily vše pro zamezení vzniku škody.

Zboží se dá považovat za ztracené, pokud nebylo dodáno do 60 dnů od uplynutí dodací lhůty.⁸²

Výše odpovědnosti dopravce je omezená na částku odpovídající 835 zúčtovacím jednotkám za kus či 2,5 zúčtovacím jednotkám za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného či poškozeného zboží, podle toho, co je vyšší.⁸³ V případě opožděného dodání je výše odpovědnosti limitována částkou ve výši 2,5 násobku přepravného.

Pokud v průběhu přepravy dopravce využije služeb dalšího dopravce, zůstává i nadále odpovědný za celou přepravu. Dopravce a další dopravce odpovídají společně a nerozdílně, pokud jsou oba odpovědní a v rozsahu, v jakém jsou odpovědní.

4.2.3 Odpovědnost odesílatele

Dle čl. 12 je odesílatel odpovědný za škodu vzniklou ztrátou či poškozením zboží, pokud ztráta či poškození byly způsobeny jeho zaviněním či nedbalostí.

4.2.4 Přepravní doklady

Přepravním dokumentem v námořní přepravě je konosament, který rovněž slouží jako potvrzení o uzavření přepravní smlouvy.⁸⁴

Náležitosti konosamentu jsou uvedeny v čl. 15, mezi které patří především jméno odesílatele a příjemce, jméno dopravce, popis zboží a jeho stavu, přístav nakládky a vykládky atd. Po naložení zboží na loď může odesílatel požádat o vystavení „palubního“ konosamentu, který tuto skutečnost potvrzuje. Čistý konosament dokazuje, že zboží bylo naložené na palubu nepoškozené.⁸⁵

⁸² čl. 5 odst. 4 Hamburských pravidel o konosamentu

⁸³ čl. 6 odst. 1 Hamburských pravidel o konosamentu

⁸⁴ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 313

⁸⁵ POLÁČEK, Bohumil. *Praktikum mezinárodního práva soukromého a práva mezinárodního obchodu*. Plzeň: Aleš Čeněk, 240 s. ISBN 978-80-7380-400-8, str. 122

Dle čl. 18 průkazem o uzavření přepravní smlouvy může být i jiný dokument, který předloží dopravce. Do doby prokázání opaku se pak na tento dokument bude hledět jako na dokument, potvrzující uzavření přepravní smlouvy.

4.2.5 Nároky a žaloby

V případě ztráty či poškození zboží je příjemce povinen zaslat odesílateli písemné oznámení, ve kterém uvede obecnou povahu ztráty či poškození. V případě zjevné vady je příjemce povinen zaslat odesílateli oznámení do druhé pracovního dne po dni, kdy obdrží zboží, v případě nezjevné vady, je toto povinen učinit do 15 dnů.

Dle čl. 20 je stanovená dvou letá promlčecí lhůta.

Žalobce je oprávněn podat žalobu u soudu státu, na území kterého má žalovaný sídlo nebo obvykle bydliště nebo na území, kde byla uzavřena přepravní smlouva, pokud na tomto území má žalovaný sídlo, pobočku nebo zastoupení, jehož prostřednictvím uzavřel přepravní smlouvu, dále na území státu přístavu nakládky či vykládky nebo na jakémkoli jiném místě, které k tomuto účelu bylo určeno ve smlouvě o námořní přepravě.⁸⁶ Rovněž lze spor řešit v rozhodčím řízení dle čl. 21.

4.2.6 Doplnující ustanovení

V čl. 23 je stanovená podmínka, že jakákoli ujednání, která by se svým obsahem protiřečila ustanovením Úmluvy, jsou právně nezávazná a neplatná. Rovněž jsou neplatné doložky, které zbavují odpovědnosti dopravce. Strany si však mohou sjednat vyšší stupeň odpovědnosti dopravce.

4.2.7 Závěrečná ustanovení

Poslední oddíl již nijak neupravuje vztahy, vznikající ze smlouvy o námořní přepravě. Stanovuje podmínky nabytí platnosti této Úmluvy, provedení revizí či změn či výpověď. Zároveň dodává, že k této Úmluvě nesmějí být učiněny žádné výhrady.⁸⁷

Oproti přechozí úmluvě tato úmluva již zahrnuje přepravu veškerého zboží na palubě. Rozsah platnosti je stanoven nejen na případy přepravy zboží mezi přístavy

⁸⁶ čl. 21 Hamburských pravidel o konosamentu

⁸⁷ čl. 29 Hamburských pravidel o konosamentu

smluvních států, ale i na přepravy podle konosamentu vydaného ve smluvním státě. Rovněž se rozšířil rozsah odpovědnosti dopravce, což se projevilo například stanovením odpovědnosti za opožděné dodání. Byly stanoveny vyšší odpovědnostní limity při odškodnění. Nově se připouští možnost volby soudu. Lze si rovněž sjednat rozhodčí doložku. Předmět úpravy této úmluvy je daleko širší, práva a povinnosti smluvních stran jsou jasně vymezená a daleko vyváženější.

5 Říční přeprava

Říční přeprava, která se také nazývá vnitrozemská vodní přeprava,⁸⁸ bývá regulována na vnitrostátní a nadstátní úrovni.

V případě vnitrostátní regulace náleží úprava vnitrostátních vod do jurisdikce státu, na území kterého se vodní tok nachází. Do vnitrozemských vod můžeme zahrnout jezera, řeky, průplavy a vnitřní mořské vody, což jsou vnitřní moře, zátoky, zálivy a přístavy.⁸⁹ Mezi základní prameny úpravy vnitrozemské vodní přepravy na vnitrostátní úrovni patří zákon č. 138/1973 Sb., o vodách, který se též nazývá vodní zákon, a zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

Nadstátní regulace vnitrozemské vodní přepravy bývá dvojího druhu. Prvním případem je unijní regulace, druhým mezinárodní.

Česká republika jako členský stát EU je povinná se řídit evropským právem, které má aplikační přednost před vnitrostátním právem členských států. Nejvíce EU zasahuje do právní regulace členských států vydáváním směrnic, která jsou jednoznačně určena konkrétnímu státu a který je nucen obsah směrnic implementovat do vnitrostátního právního řádu. Druhým nejčastějším nástrojem regulace EU jsou nařízení, která si nijak netransformují do vnitrostátních právních řádů členských států, a která jsou okamžikem vstupu v platnost bezprostředně platná ve všech členských státech.

Mezinárodní regulace vnitrozemských vod je prováděná regionálně na základě dvou či vícestranných dohod států, které se nachází v rámci určitého říčního systému.⁹⁰ Mezi nejznámější takové prameny patří Jednotné přepravní podmínky na Dunaji nebo Rýnské konosamentní podmínky. Méně obvyklým typem regulace vnitrozemských vod je regulace na základě mnohostranné úmluvy. Mezi nejvýznamnější úmluvy o regulaci říční přepravy patří Budapešťská úmluva o

⁸⁸ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 310

⁸⁹ POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství. ISBN 978-807-4002-588, str. 10

⁹⁰ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 310

smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách CMNI a Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu AGN.

5.1 CMNI

Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách byla přijata roku 2000. Pro Českou republiku tato Úmluva vstoupila v platnost roku 2006.

Tato Úmluva se snaží o unifikaci pravidel pro vnitrozemskou vodní přepravu zboží, vymezuje práva a povinnosti smluvních stran, stanovuje rozsah odpovědnosti dopravce, určuje lhůty pro uplatnění nároků a zavádí mnoho dalších pravidel.⁹¹

Čl. 1 nám předkládá definici přepravní smlouvy, jedná se o smlouvy, podle nichž se dopravce zavazuje za úplatu přepravit zboží po vnitrozemské vodní cestě. Ustanovení této Úmluvy se použijí na všechny přepravní smlouvy, pokud místo převzetí zboží a přístav nakládky nebo místo doručení zboží a přístav vykládky se nachází na území různých států, z nichž alespoň jeden je členem této Úmluvy.

Přepravní listinou podle této Úmluvy, která zároveň slouží i jakou potvrzení o uzavření přepravní smlouvy je náložný list (také konosament), nákladní list nebo jiná listina užívána v obchodním styku.⁹²

Doprovce může část přepravy svěřit jinému dopravci, i nadále však zůstává odpovědný za celou přepravu.

Úmluva také rámcově upravuje přepravu nebezpečného zboží nebo zboží znečišťující životní prostředí, kdy odesílatel je povinen o přepravě takového zboží informovat dopravce a dodat mu potřebná povolení pro přepravu nejpozději v den předání zboží.⁹³

⁹¹ POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství. ISBN 978-807-4002-588, str. 205

⁹² KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 311

⁹³ POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství. ISBN 978-807-4002-588, str. 211

Dopravce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku ztráty či poškození zboží nebo v důsledku překročení dodací lhůty. Dopravce se však může odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl zamezit a následky by nemohl odvrátit. Odpovědnost dopravce za škodu, která vznikne ztrátou či poškozením zboží před nakládkou či po vykládce se řídí právním řádem státu, rozhodného pro smlouvu o přepravě. Dopravce rovněž odpovídá za jednání svých zaměstnanců nebo osob, jejichž služby využil při uskutečnění přepravy.

Úmluva rovněž obsahuje ustanovení, na základě kterých se dopravce může zprostit odpovědnosti za škodu. Jsou to zejména případy, kdy škoda vznikne úmyslným jednáním či opomenutím odesílatele. V daném případě dopravce pouze oznámí vznik škody, oprávněný pak nese důkazní břemeno, kdy může prokázat, že škoda vznikla z jiného důvodu.

Výše náhrady škody je limitována částkou odpovídající 666,7 zúčtovacích jednotek za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku nebo za dvě zúčtovací jednotky za každý kilogram hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží uvedeného v přepravním dokumentu. Vyplatí se pak vyšší částka. Pokud je v přepravním dokumentu uvedena jako nákladová jednotka pouze kontejner, limit dopravcovy odpovědnosti se zvyšuje na 1.500 zúčtovacích jednotek za kontejner a 25.000 zúčtovacích jednotek za zboží v něm uložené.⁹⁴

V případě ztráty či poškození zboží je příjemce povinen písemně o této skutečnosti informovat dopravce. Je-li poškození zjevné, musí být výhrada učiněna nejpozději při dodání, v opačném případě náleží příjemci 7 dní na podání písemné výhrady. V případě vzniku škody v důsledku opožděného dodání, je příjemce povinen písemně o tom informovat dopravce do 21 dnů od dodání zboží.⁹⁵

Úmluva stanovuje jednoletou promlčecí lhůtu na všechny nároky plynoucí z přepravní smlouvy.

⁹⁴ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 311

⁹⁵ POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství. ISBN 978-807-4002-588, str. 218,219

Úmluva rovněž stanovuje podmínku, že jakákoli ujednání, která by se svým obsahem protirečila ustanovením této Úmluvy, jsou právně nezávazná a neplatná. Rovněž jsou neplatná i ujednání, kterými by se snižovala dopravcova odpovědnost nebo přenášela důkazní břemena.⁹⁶

Pokud dojde k případům výslovně Úmluvou neupravených, použije se právo státu, které si strany zvolily. Jestliže si strany nezvolily rozhodné právo, použije se právo státu, s nímž je smlouva o přepravě nejužší spojena. Většinou se bude jednat o právo státu, ve kterém má dopravce místo podnikání, pokud místo nakládky či převzetí zboží nebo místo vykládky či určení se nachází rovněž na území tohoto státu.⁹⁷

5.2 AGN

Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu byla přijata roku 1996 s cílem umožnění rozvoje mezinárodní říční přepravy v Evropě, která je v porovnání s jinými odvětvími přepravy značně ekologičtější, čímž ve velkém množství eliminuje negativní vlivy na životní prostředí.⁹⁸

Součástí dohody jsou tři přílohy. I. a II. příloha pojednávají o budování tzv. „síti vodních cest E“, které zahrnují vnitrozemské vodní cesty a přístavy mezinárodního významu. III. příloha stanovuje technické a provozní parametry vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu.

Všechny vodní cesty mezinárodního významu jsou označeny písmenem „E“, za kterým následuje dvou, čtyř nebo šestimístné číslo. Obdobně jsou značeny i přístavy mezinárodního významu, kdy se dvoumístným číslem označí vodní cesta, dvoumístným číslem označení přístavu a na začátek se umístí písmeno „P“.

⁹⁶ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 312

⁹⁷ POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství. ISBN 978-807-4002-588, str. 220

⁹⁸ POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství. ISBN 978-807-4002-588, str. 194

Tato dohoda zařazuje vodní cesty do několika tříd a podrobněji stanovuje podmínky jejich užívání.

6 Dodací podmínky INCOTERMS 2010

I přesto že se dodací podmínky jsou více spojovány s kupní smlouvou, významně ovlivňují i smlouvu přepravní. Stanovují zejména povinnosti prodávajícího a kupujícího tím, že určují způsob, místo a okamžik předání zboží kupujícímu, dále pak způsob, místo a okamžik přechodu výloh a rizik z prodávajícího na kupujícího a povinnosti stran při zajišťování přepravy.⁹⁹

Mezinárodní výkladová pravidla INCOTERMS jsou připravovaná Mezinárodní obchodní komorou v Paříži. První INCOTERMS byly vydány roku 1936, nejnovější verze je z roku 2010.

Pravidla INCOTERMS se stávají závaznými, pokud kupní smlouva na ně výslovně odkazuje.¹⁰⁰ V případě rozporu ustanovení kupní smlouvy s ustanoveními pravidel INCOTERMS aplikační přednost budou mít ustanovení obsažená ve smlouvě.

Mezi hlavní povinnosti prodávajícího podle INCOTERMS 2010 patří dodat zboží kupujícímu ve smluvený čas a místo, v případě potřeby zboží zabalit do vhodného obalu, informovat kupujícího o předpokládaném termínu dodání a nést všechny výlohy se zbožím do okamžiku předání jej kupujícímu.

Kupující na druhé straně je povinen zboží převzít ve smluvený čas na smluveném místě, zaplatit za něj kupní cenu a nést všechny výlohy se zbožím od okamžiku, kdy mu bylo předáno.

Ustanovení pravidel INCOTERMS neřeší přechod vlastnického práva ke zboží z kupujícího na prodávajícího. Tento vztah je řešen výhradně kupní smlouvou.

Pravidla INCOTERMS 2010 obsahují celkem 11 druhů dodacích podmínek.

6.1 EXW

Ex Works neboli Ze Závodu. Toto pravidlo lze použít pro jakýkoli způsob přepravy včetně kombinované přepravy. Je vhodné ho užít ve vnitrostátním obchodě.

⁹⁹ MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace 1: Hana Machková, Eva Černošávková, Alexej Sato a kolektiv*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4, str. 61

¹⁰⁰ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 7

Naopak jeho užití se příliš nedoporučuje v mezinárodním obchodě z důvodu nízké povinnosti pro prodávajícího.

Prodávající své povinnosti splní, jakmile připraví zboží k dispozici pro kupujícího ve svém objektu případně jiném místě, na kterém se spolu domluví. Musí se ovšem jednat o závod, továrnu, skladiště apod. Povinnosti nakládky zboží připadají na kupujícího rovněž i jako odbavení zboží pro export.

Prodávající nemá vůči kupujícímu povinnost uzavřít přepravní smlouvu a smlouvu o pojištění. Pojištění zboží a jeho následná přeprava je plně záležitostí kupujícího.¹⁰¹

Prodávající nese veškerá rizika spojená se ztrátou či poškozením zboží do okamžiku jeho předání. Od okamžiku předání tato rizika nese kupující.

Prodávající nemá povinnost poskytnout kupujícímu jakýkoli dodací dokument. Naopak kupující je povinen poskytnout prodávajícímu důkaz o převzetí zboží. I přesto že tato pravidla to neuvádí, v praxi prodávající bude povinen poskytnout kupujícímu dokument, který potvrzuje převzetí zboží.

6.2 FCA

Free Carrier neboli Vyplaceně Dopravci. Toto pravidlo je svou povahou velice podobné předchozímu pravidlu EXW. Rovněž může být užito na jakýkoli způsob přepravy včetně kombinované přepravy.

Prodávající je povinen dodat zboží kupujícímu nebo jiné osobě k tomu zmocněné ve svém závodu či v jiném smluveném místě. Největším rozdílem pravidla FCA oproti EXW je povinnost prodávajícího, pokud to připadá v úvahu, odbavit zboží pro vývoz. Prodávající je tedy povinen pro kupujícího obstarat celní odbavení a uhradit náklady s tímto úkonem spojené. V praxi často prodávající pro kupujícího obstarává různá tranzitní povolení.¹⁰² Toto pravidlo se tedy spíše užije v mezinárodním obchodě.

¹⁰¹ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 17

¹⁰² ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 21

Prodávající nemá vůči kupujícímu povinnost uzavření přepravní a pojistné smlouvy, kupující ho však o to může požádat. Pokud si prodávající nepřeje uzavřít přepravní smlouvu, musí udělit kupujícímu včas protichůdné instrukce. V opačném případě uzavře přepravní smlouvu na riziko a náklady kupujícího.

Prodávající nese veškerá rizika spojená se ztrátou či poškozením zboží do okamžiku jeho předání dopravci či jinému zástupci kupujícího. Kupující nese tato rizika od okamžiku předání zboží, pokud prodávajícímu včas neoznámil jméno dopravce nebo pokud dopravce nepřevzme zboží.

Prodávající je povinen předat kupujícímu dokument, který potvrzuje dodání zboží. Kupující je pak povinen tento dokument přijmout.

Pokud kupující uzavírá přepravní smlouvu, je povinen oznámit prodávajícímu jméno dopravce, dobu převzetí zboží a způsob dopravy.

6.3 CPT

Carriage Paid To neboli Přeprava Placena Do. Toto pravidlo se užije pro jakýkoli způsob přepravy včetně přeprav kombinovaných.

Prodávající se podle tohoto pravidla zavazuje předat zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované prodávajícím. Prodávající je rovněž povinen sjednat přepravu a hradit náklady s ní spojené.

V případě užití pravidel CPT, CIP, CFR a CIF splní prodávající svoje povinnosti předáním zboží dopravci, nikoli doručením zboží do místa určení.¹⁰³

Prodávající je povinen uzavřít přepravní smlouvu, není však povinen uzavřít pojistnou smlouvu. Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu nemá ani kupující, ve vlastním zájmu by ji však uzavřít měl.

Přechod rizik z prodávajícího na kupujícího se váže na splnění dodacích podmínek, nikoli na přechod vlastnictví.

Prodávající je povinen poskytnout kupujícímu přepravní dokument,¹⁰⁴ který zároveň slouží jako dodací dokument a listina, stvrzující uzavření přepravní smlouvy.

¹⁰³ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 26

6.4 CIP

Carriage and Insurance Paid to neboli Přeprava a Pojištění Placeny Do. Toto pravidlo se rovněž užije na všechny druhy přepravy včetně kombinovaných.

Toto pravidlo se svým obsahem velice podobá pravidlu CPT s jedním zásadním rozdílem. Na prodávajícím leží povinnost kromě uzavření přepravní smlouvy také sjednat smlouvu pojistnou, která musí krýt minimálně cenu sjednanou v kupní smlouvě zvýšenou o 10%. Pojistná částka se tedy bude rovnat 110% kupní ceny sjednané v kupní smlouvě. Pojistná smlouva musí být zároveň sjednána ve stejné měně jako kupní smlouva.

Prodávající je rovněž jako v případě CFT povinen odbavit zboží pro export a uhradit náklady s tímto odbavením spojené.

6.5 DAT

Dealiered at Terminal neboli S Dodáním do Překladiště. Následující pravidlo se opět uplatní bez zřetele na druh zvolené přepravy. Užije se i v případě využití více dopravních prostředků.

Prodávající je povinen vyložit zboží z předchozího dopravního prostředku a dát ho k dispozici kupujícímu ve jmenovaném překladišti¹⁰⁵ nebo v jiném místě určení. Prodávající nese rizika s dodáním zboží a jeho vyložením v určeném překladišti. Prodávající je rovněž povinen na svůj účet odbavit zboží pro export.

Prodávající je tedy podle tohoto pravidla povinen sjednat přepravní smlouvu, není však povinen sjednat smlouvu pojistnou. Pojistnou smlouvu není povinen sjednat ani kupující, bude tedy vždy záležet na povaze přepravovaného zboží a na domluvě smluvních stran, zda uzavřou pojistnou smlouvu či nikoli.

Prodávající je povinen kupujícímu poskytnout dokument, který kupujícího oprávní k převzetí zboží. Kupující je povinen tento dokument přijmout. Odmítnout ho

¹⁰⁴ Podle druhu přepravy se bude odvíjet název dokumentu – nákladní list CMR v případě silniční přepravy, letecký nákladní list AWB v případě letecké přepravy, konosament či obdobný dokument v případně námořní či říční dopravy a nákladní list CIM nebo SMGS v případě železniční přepravy.

¹⁰⁵ Krytá či nekrytá místa, zejména přístavy, skladiště, kontejnerové depo, železniční, silniční či letecké překladiště.

může, pokud zboží vykazuje poškození nebo neúplnost.¹⁰⁶ Povahu a náležitosti dodacího dokumentu toto pravidlo blíže nespecifikuje.

6.6 DAP

Delivered at Place neboli S Dodáním v Místě Určení. Opět se toto pravidlo užije u všech druhů přepravy včetně kombinovaných.

Prodávající je povinen poskytnout kupujícímu k vykládce zboží v dopravním prostředku v místě určení. Proávající tudíž není povinen provádět vykládku zboží, jak tomu je v případě pravidla DAT. Proávající je ovšem stále povinen odbavit zboží k exportu a za toto odbavení zaplatit.

Prodávající je povinen sjednat přepravní smlouvu. Povinnost sjednat pojistnou smlouvu chybí na straně prodávajícího i na straně kupujícího. Sjednání pojistné smlouvy se tedy opět bude vázat na povahu přepravovaného zboží a na domluvu smluvních stran.

Prodávající je opět povinen poskytnout kupujícímu dokument, který mu umožní převzít zboží. Kupující je povinen tento dokument přijmout, čímž prokáže převzetí zboží. Toto pravidlo opět neudává závaznou povahu a formu dodacího dokumentu, v praxi se ovšem nejčastěji jedná o obvyklý dopravní doklad v závislosti od druhu dopravního prostředku. Tento dokument také může být v elektronické formě, pokud se strany na jeho obsahu a formě shodnou.¹⁰⁷

6.7 DDP

Delivered Duty Paid neboli S Dodáním Clo Placeno. Toto pravidlo se užije u všech druhů přepravy včetně přeprav kombinovaných.

Podle tohoto pravidla je prodávající povinen poskytnout kupujícímu zboží k vykládce v místě určení. Proávající tedy není povinen provádět vykládku v místě určení, je však povinen odbavit zboží nejen pro export, ale i pro import. Nese tedy

¹⁰⁶ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 38

¹⁰⁷ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 42

všechny náklady, které mu vzniknou při celním odbavení pro vývoz i celním odbavení pro dovoz. Prodávající je rovněž povinen si obstarat všechny tranzitní a dovozní licence a jiná úřední povolení.

Toto pravidlo je pro prodávajícího nejnáročnější a představuje pro něj nejvyšší stupeň povinnosti.¹⁰⁸

Prodávající je tedy bezpochyby povinen uzavřít přepravní smlouvu, nicméně není povinen uzavřít smlouvu pojistnou. V zájmu prodávajícího však bude si náležitým způsobem zboží pojistit, neboť za něj odpovídá po celou dobu přepravy až do okamžiku jeho celního odbavení v místě určení a předání k dispozici kupujícímu. Podle tohoto pravidla je odpovědnost dopravce stanovená na nejdelší možný úsek.

Prodávající je rovněž povinen poskytnout kupujícímu dodací dokument, který kupující musí přijmout, pokud zboží nevykazuje vady. Tento dokument je důležitý spíše pro prodávajícího, kterému kupující stvrdí převzetí zboží, čímž se povinnosti prodávajícího považují za splněná a všechna rizika přechází na kupujícího. Pro kupujícího tento dokument velký význam mít nebude, neboť zboží před samotným předáním již musí být odbaveno v místě určení a musí mít všechna náležitá povolení a licence.

6.8 FAS

Free Alongside Ship neboli Vyplaceně k Boku Lodi. Následující pravidlo se užije jen u námořní nebo vnitrozemské vodní přepravy.

Prodávající splní povinnosti, jakmile dodá zboží k boku lodi jmenované kupujícím v ujednaném přístavu nalodění.¹⁰⁹ Pokud ujednaná loď není schopná k přístavu připlout nebo u nábřeží zakotvit, je povinen prodávající dodat zboží k její boku za pomoci odlehčovacích člunů.

Prodávající je povinen celně odbavit zboží pro export a nést náklady za toto odbavení.

¹⁰⁸ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 47

¹⁰⁹ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 50

Prodávající vůči kupujícímu není povinen sjednat přepravní a pojistnou smlouvu. Přepravní smlouvu je povinen sjednat na vlastní náklady kupující. Sjednání pojistné smlouvy je na uvážení kupujícího, neboť toto pravidlo ho sjednat pojistnou smlouvu nezavazuje.

Povinností prodávajícího je poskytnout kupujícímu dodací dokument prokazující předání zboží. Většinou se bude jednat o přepravní dokument, tedy o námořní či říční konosament nebo nákladní list. Pokud však prodávající poskytne kupujícímu jiný dokument, je prodávající povinen kupujícímu poskytnout pomoc s obstaráním přepravního dokumentu. Kupující je povinen tento dokument přijmout. Může ho však odmítnout, pokud zboží vykazuje poškození či jiný nedostatky.¹¹⁰

6.9 FOB

Free on Board neboli Vyplaceně Lod'. Toto pravidlo se opět užije pouze v námořní či vnitrozemské vodní přepravě.

Prodávající je podle tohoto pravidla povinen dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím v určeném přístavu nalodění.¹¹¹ Pravidlo FOB se od pravidla FAS liší v místě dodání zboží, kdy podle pravidla FAS je prodávající povinen zboží dodat pouze k boku lodi, podle pravidla FOB je povinen ho dodat na palubu, s čímž souvisí i následná vykládka zboží.

Prodávající je povinen celně odbavit zboží pro vývoz a uhradit všechny náklady s tím spojené.

Prodávající není povinen vůči kupujícímu sjednat přepravní a pojistnou smlouvu. Přepravní smlouvu sjednává kupující na svoje náklady. Povinnost sjednat pojistnou smlouvu nenáleží ani jedné straně.

Prodávající je povinen poskytnout kupujícímu dodací dokument, kterým kupující stvrdí převzetí zboží. Většinou se bude jednat o obvyklý dopravní dokument, v opačném případě je prodávající povinen poskytnout pomoc kupujícímu

¹¹⁰ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 52

¹¹¹ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 55

s obstaráním tohoto dokumentu. Kupující je povinen tento dokument přijmout, přijetí však může odmítnout z důvodu poškození zboží či jiného nedostatku.

6.10 CFR

Cost and Freight neboli Náklady a Přepravné. Opět se toto pravidlo užije pouze v námořní či vnitrozemské vodní přepravě.

Prodávající splní povinnost dodání naložením zboží na palubu lodi, poté riziko za ztrátu či poškození zboží přechází na kupujícího. Proávající je ovšem povinen sjednat na svoje náklady přepravní smlouvu do jmenovaného přístavu určení.

U pravidel CPT, CIP, CFR a CIF povinnosti dodání prodávajícího jsou splněny, jakmile je zboží předáno dopravci, nikoliv když zboží dorazí do místa určení.¹¹²

Prodávající je povinen na svůj účet celně odbavit zboží pro vývoz a obstarat případné vývozní licence a jiná úřední povolení.

Prodávající je rovněž povinen na svoje náklady uzavřít přepravní smlouvu. Je však osvobozen od uzavření pojistné smlouvy. Pojistnou smlouvu není povinen uzavřít ani kupující, bude tedy vždy záležet na povaze jednotlivého zboží a domluvě stran.

Prodávající je povinen vydat kupujícímu obvyklý dopravní dokument, který zároveň slouží jako potvrzení o přijetí zboží. Vykazuje – li zboží poškození či jiné defekty, kupující je oprávněn odmítnout přijetí dodacího dokumentu.

6.11 CIF

Cost, Insurance and Freight neboli Náklady, Pojištění a Přepravné. Toto pravidlo se užije pouze pro námořní či vnitrozemskou vodní přepravu.

Prodávající splní povinnosti dodání, jakmile dodá zboží na palubu lodi, čímž riziko za ztrátu a poškození zboží od tohoto okamžiku přechází na kupujícího. Proávající je ovšem povinen na svoje náklady sjednat přepravní smlouvu do přístavu určení.

¹¹² ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 59

Toto pravidlo je velice podobné předchozímu pravidlu CFR s jednou výraznou odlišností. Kromě uzavření přepravní smlouvy je prodávající rovněž povinen na vlastní náklady uzavřít smlouvu pojišťovací na bázi minimálního krytí. Pojistná částka musí přesahovat cenu sjednanou v kupní smlouvě o nejméně 10%. Zboží musí být tedy pojištěno na minimální částku odpovídající 110% ceny sjednané v kupní smlouvě.¹¹³

Ostatní podmínky pravidla CIF jsou obdobné s podmínkami pravidla CFR.

6.12 Exonerační doložky

Často se stává, že v průběhu plnění kupní smlouvy a následné přepravy zboží podle pravidel INCOTERMS dojde k neočekávané události, čímž se následná přeprava ztíží nebo zcela znemožní. Exonerační doložky, které vytváří Mezinárodní obchodní komora v Paříži, popisují tyto události a stanovují podmínky vylučující odpovědnost stran. Pro užití těchto podmínek je nutno, aby se na ně smlouva výslovně odvolávala.

Doložka upravující vyšší moc

Tato doložka byla vydána roku 1985 a rozvíjí a konkretizuje výklad vyšší moci. Tato doložka byla nahrazená novou modernější doložkou z roku 2003, která rozšířila výčet okolností vyšší moci.¹¹⁴ Mezi okolnostmi vyšší moci podle této doložky patří válka či jiný ozbrojený konflikt, občanská válka, povstání a revoluce, teroristické akce, sabotáže či pirátství, úřední zásahy zákonné a nezákonné, mor, epidemie, přírodní pohromy, výbuch či oheň a všeobecné pracovní výtržnosti jako bojkot, stávkový či výluky.¹¹⁵

¹¹³ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 65

¹¹⁴ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 8

¹¹⁵ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 96

Doložka řešící mimořádné události

Tato doložka byla přijata roku 2003 a více se týká smlouvy kupní než přepravní. Zavazuje smluvní strany, aby v případě vzniku nadměrně obtížných podmínek pro splnění přistoupily k projednání alternativních podmínek smlouvy. Pokud by i přesto k dohodě nedošlo, smlouva se ukončí.¹¹⁶

¹¹⁶ ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107, str. 8

Závěr

O mezinárodní přepravu se jedná, pokud místo odeslání a místo určení se nachází na území dvou různých států, případně část přepravy je vykonávána přes území druhého státu. Vedle mezinárodní kupní smlouvy je smlouva o mezinárodní přepravě zboží druhou nejdůležitější smlouvou v oblasti mezinárodního práva soukromého.

Mezinárodní přeprava zboží se většinou řídí všeobecně uznávanou mnohostrannou mezinárodní úmluvou, jako je například Úmluva CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě či Úmluva COTIF o mezinárodní železniční přepravě. Pokud taková úmluva chybí, nebo není všeobecně uznávaná, státy si mohou sjednat mezi sebou různé dvou či vícestranné smlouvy či dohody převážně regionálního typu, jako jsou například Jednotné přepravní podmínky na Dunaji nebo Rýnské konosamentní podmínky.¹¹⁷ Dané úmluvy, smlouvy či dohody jsou převážně kogentního typu a dovolují odklon od svých ustanovení jen v případech, kdy to výslovně uvádějí. Využívají však také podpůrně národní právo členských států v případech, kdy nějakou konkrétní záležitost neupravují. Jsou to velice důležité prameny pro mezinárodní přepravu zboží, které stanovují práva a povinnosti smluvních stran, jejich odpovědnost, nároky na náhradu škody a její výši, formu a náležitosti přepravních dokumentů. Snaží se tedy o komplexní unifikaci přepravních podmínek na mezinárodní úrovni.

Nejdůležitější úmluvou v mezinárodní silniční přepravě je Úmluva CMR neboli Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Tato Úmluva je všeobecně uznávaná a v současné době ji ratifikovalo 56 států. Ustanovení této Úmluvy se použijí na každou smlouvu o mezinárodní přepravě zboží, pokud místo odeslání zboží a místo doručení se nachází na území státu, z nichž alespoň jeden je členem této Úmluvy. Přepravním dokumentem a dokladem o uzavření přepravní smlouvy je nákladní list. Dopravce podle této Úmluvy odpovídá za ztrátu zásilky, její poškození či za překročení dodací lhůty. Rovněž dopravce odpovídá za jednání svých zaměstnanců a jiných osob, kterým svěřil výkon přepravy.

¹¹⁷ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 310

Odpovědnosti se však může zprostit, pokud by škoda byla způsobená úmyslným jednáním oprávněného nebo pokud by škoda byla způsobená okolnostmi, které dopravce nemohl předpovídat a následky nemohl odvrátit. Výše náhrady škody je limitována částkou odpovídající 8,33 zúčtovacím jednotkám za kilogram hrubé hmotnosti. Smluvní strany si však mohou sjednat náhradu škody vyšší. Nároky se promlčují v jednoleté lhůtě, v případě úmyslu je stanovena lhůta o délce tří let. Všechna ujednání, která se odchylují od Úmluvy, jsou nezávazná a neplatná.

Dále je v této práci stručně rozebrána dohoda ADR neboli Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, která vymezuje nebezpečné věci a stanovuje podmínky jejich přepravy.

Dohoda ATP neboli Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy stanovuje podmínky přepravy rychle zkazitelných potravin.

Výhodou silniční přepravy je její rychlost, dostupnost a relativně nízké náklady na přepravu. Velkou nevýhodou ovšem je objemové omezení zboží.

Mezinárodní železniční přeprava je unifikována Úmluvou COTIF neboli Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě. Úmluva se sice snaží o komplexní úpravu vztahů vznikajících při provádění mezinárodní železniční přepravy,¹¹⁸ zároveň však v čl. 8 odkazuje na vnitrostátní právo v případech, které Úmluvou výslovně řešeny nejsou. Úmluva je tvořena několika přípojkami, z nichž pro nás nejvýznamnější je přípojek B, kterým jsou Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM), a přípojek C, kterým je Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID). Nejedná se o univerzální všeobecně platnou úmluvu, neboť některé státy SNS ji nepřijaly a řídí se vlastní Úmluvou SMGS.

Mezinárodní železniční přepravou zboží se zabývá přípojek B k Úmluvě COTIF, kterým jsou Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží neboli CIM. Svou strukturou a obsahem je CIM velice podobná Úmluvě CMR. Rozdílná je výše náhrady škody, která je vyšší než u Úmluvy CMR a

¹¹⁸ MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace I: Hana Machková, Eva Černošáková, Alexej Sato a kolektiv*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4, str. 146

je limitována částkou odpovídající 17 zúčtovacím jednotkám za kilogram hrubé hmotnosti nákladu.

CIM byla významným způsobem revidována Vilniuským protokolem z roku 1999, který zavedl institut provádějícího dopravce a stanovil mezi dopravci solidární odpovědnost.¹¹⁹

Přípojek C k Úmluvě COTIF, kterým je Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID), se svou strukturou a obsahem velice podobá Dohodě ADR, kdy nebezpečné předměty a látky rozděluje do stejných a kategorií a stanovuje podmínky jejich přepravy po železnici.

Výhodou železniční přepravy jsou její relativně nízké náklady a široce rozvinutá síť železnic, kdy je výhodné přepravovat po železnici zboží do oblastí, ve kterých je omezen silniční provoz nebo zcela chybí. Nevýhodou však je příliš dlouhá přepravní lhůta.

Letecká přeprava se řídí Varšavskou úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 a Montrealskou úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1999, která původní Varšavskou nahrazuje. Varšavská úmluva však i nadále zůstává v platnosti pro státy, které nepřijaly novou Montrealskou úmluvu. Obě úmluvy stanovují podmínky pro přepravu osob a pro přepravu nákladu.

Přepravním dokumentem v letecké nákladní dopravě je letecký nákladní list. Dopravce odpovídá za zničení, ztrátu či poškození zásilky, pokud ke škodě došlo během provádění přepravy. Dopravce se opět může odpovědnosti za škodu zprostit, pokud ke škodě došlo úmyslným jednáním oprávněného či za okolností, které dopravce nemohl předpovědět a jejichž důsledky nemohl odvrátit. Výše náhrady škody je stanovena pevnou částkou, strany si však mohou sjednat částku, která v případě škody bude převyšovat částku stanovenou v Úmluvě.

Montrealská úmluva reaguje na technický pokrok společnosti a zavádí oproti Varšavské úmluvě nové instituty, jako je například elektronická letenka v případě nákupu přes internet.

¹¹⁹ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 300

Velkou výhodou letecké přepravy je její rychlost. Jedná se vůbec o nejrychlejší způsob přepravy nákladu. Velkou nevýhodou jsou náklady na přepravu a objemové omezení zboží, kdy se často může stát, že náklad se do letadla nevejde z důvodu velkých rozměrů nebo hmotnosti.

Námořní doprava je upravena Haagskými pravidly o konosamentech neboli Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924, která byla revidována a dnes ji známe spíše pod názvem Haagsko – Visbyská pravidla. Tato pravidla jsou široce využívána.¹²⁰ Česká republika však není členským státem těchto pravidel.

Novější a modernější úmluva upravující námořní dopravu je Úmluva OSN o námořní přepravě zboží neboli Hamburská pravidla o konosamentech. Tato pravidla však nejsou tak široce využívána jako Haagsko – Visbyská, neboť značné množství hospodářsky vyspělých států tuto Úmluvu neratifikovalo.

Přepravním dokumentem je podle těchto úmluv konosament, který zároveň slouží i jako potvrzení o uzavření přepravní smlouvy. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou ztrátou či poškozením zásilky nebo překročením dodací lhůty. Výše náhrady škody je stanovena pevnou částkou, která se opět dá na základě dohody stran navýšit.

Nejvýznamnější úmluvou upravující vnitrozemskou vodní přepravu neboli mezinárodní říční přepravu je Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách neboli CMNI, která je platná od roku 2006. Česká republika je členským státem této Úmluvy.

Tato Úmluva je použitelná na všechny říční přepravy, pokud místo nakládky a místo vykládky leží na území různých států, z nichž alespoň jeden je členským státem Úmluvy. Přepravním dokumentem je náložný list, nákladový list nebo jiný obdobný dokument. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou ztrátou či poškozením zásilky nebo překročením dodací lhůty. Výše náhrady škody je stanovena pevnou částkou, kterou je ovšem možné navýšit.

¹²⁰ KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083, str. 312

Námořní a říční dopravou se přepravuje objemný či těžký náklad, který nelze přepravit po silnici, železnici či vzduchem. Nevýhodou však je dlouhá dodací lhůta a nepřístupnost vodních cest v určitém ročním období.

V poslední kapitole jsou rozebrány dodací podmínky INCOTERMS 2010, které vydala Mezinárodní obchodní komora v Paříži. Dodací podmínky především souvisí s mezinárodní kupní smlouvou, nicméně se dotýkají i smlouvy přepravní, kdy stanovují podmínky přepravy zboží, jeho nakládku a vykládku, pojištění zboží a jiné povinnosti prodávajícího a kupujícího v souvislosti s přepravní smlouvou. Na tyto podmínky je však nutno se ve smlouvě odvolat, jinak nejsou platné.

Resumé

This work describes the conditions of the international transportation of goods by truck, by train, by plane and by ship. It also analyses the main conventions, such as CMR, COTIF, Montreal Convention, CMNI and Hamburg rules. Describes rights and obligations of the parties, responsibility of the carrier and compensation for damage. The last chapter of this work deals with the terms of delivery INCOTERMS 2010, which are usually part of the international purchase agreement. They are also very important for transportation, because they contain provisions of the transportation and insurance of the goods.

Prameny

Právní předpisy

- č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
- č. 91/2012 Sb., Zákon o mezinárodním právu soukromém
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
- Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (publikována pod č. 11/1975) – CMR
- č. 108/2006 Sb.m.s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)
- č. 66/2011 Sb.m.s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě (CMR)
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (publikována pod č. 64/1987 Sb.) – ADR
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (publikována pod č. 61/1983 Sb.) – ATP
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (publikována pod č. 8/1985 Sb.) – COTIF
- Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (publikována pod č. 163/1999 Sb.) – AGN
- Varšavská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (publikována pod č. 243/1933 Sb.)
- Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (publikována pod č. 123/2003 Sb. m. s.)
- Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (publikována pod č. 32/2006 Sb. m. s.) – CMNI
- INCOTERMS 2010

Soudní rozhodnutí

- Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 26.03.2009, spis. Zn. 23 Cdo 4039/2008
- Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 28.06.2011, spis. Zn. 23 Cdo 1383/2009
- Rozhodnutí Evropského soudního dvora ve věci Nürnbergger Allgemeine Versicherungs AG proti Portbridge Transport International BV č. C-148/03

Odborné publikace

- KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé: komentář*. 7. opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2013, 462 s. Rekodifikace. ISBN 978-807-3801-717.
- ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 3. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk), 473 s., ISBN 978-807-3801-816
- DOBIÁŠ, Petr a kol., *Zákon o mezinárodním právu soukromém: komentář: podle právního stavu k 1. lednu 2014*. Vyd. 1. Leges, 2013, 528 s. Komentátor. ISBN 978-808-7576-946
- PAUKNEROVÁ, Monika. *Zákon o mezinárodním právu soukromém: komentář*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer, 2013. Rekodifikace. ISBN 978-807-4783-685.
- BŘÍZA, Petr. *Volba práva a volba soudu v mezinárodním obchodě*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xxi, 300 s. ISBN 978-80-7179-606-0.
- KUČERA Zdeněk, Vlastislav ZUNT, Květoslav RŮŽIČKA a Monika PAUKNEROVÁ, *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. 1. vyd. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003, 302 s. Komentátor. ISBN 80-864-7332-5
- KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 407 s. ISBN 978-807-3801-083
- KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, 238 str., ISBN 978-808-7212-172

- PAUKNEROVÁ, Monika. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. Praha: C.H. Beck, 2013, 304 str., Academia iuris. ISBN 978-807-4005-046, str. 38.
- NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-863-9553-7, str. 142
- MACHKOVÁ, Hana. *Mezinárodní obchodní operace /: Hana Machková, Eva Černošlůvková, Alexej Sato a kolektiv*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4
- GOLDBIRSCHE, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Boston: Kluwer Law International, c2000. ISBN 90-411-1364-9
- POLÁČEK, Bohumil. *Praktikum mezinárodního práva soukromého a práva mezinárodního obchodu*. Plzeň: Aleš Čeněk, 240 s. ISBN 978-80-7380-400-8
- POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2012, xix, 563 s. Beckova edice právo a hospodářství. ISBN 978-807-4002-588
- ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-809-0465-107