



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

SPECIFIKA A NEDOSTATKY VE SMLUVNÍCH ZÁVAZKOVÝCH VZTAZÍCH V MEZINÁRODNÍ DOPRAVĚ, STANOVENÍ A ZAJIŠTĚNÍ PODMÍNEK TECHNOLOGIE PŘEPRAVY ZBOŽÍ

TITLE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

BC. JOSEF HOLUBÁŘ

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

ING. JAROSLAV KUDLÁČEK

BRNO 2013

ABSTRAKT V ČESKÉM JAZYCE

Tato práce se zabývá specifiky ve vztazích mezi subjekty při sjednávání a realizaci mezinárodní přepravy zboží. Jelikož v současné době je nejčastějším způsobem přepravy zboží ve Střední Evropě nákladní silniční přeprava zboží, je text věnován především této problematice. Elementárním předpisem pro závazkové vztahy v tomto ohledu je Úmluva CMR, které je věnována značná část práce. V dalších částech práce je také představena, Úmluva TIR, Dohoda ADR o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí a Dohoda ATP, která vymezuje požadavky pro přepravu zkazitelných potravin. V závěru jsou objasněny doložky INCOTERMS, které s mezinárodním obchodem a mezinárodní přepravou zboží úzce souvisí.

ABSTRACT IN ENGLISH LANGUAGE

This work deals with the specifics of relations between entities in the negotiation and implementation of international transport of goods. Since he is currently the most common way of transport of goods in Central Europe freight road transport of goods, the text is mainly dedicated to this issue. The underlying code for the obligations in this respect, the Convention CMR, which is devoted to a large part of the work. In other parts of the work is also introduced to the TIR Convention, the ADR Agreement concerning the international carriage of dangerous goods and the ATP Agreement, which defines the requirements for the transport of perishable foodstuffs. In the end, understand that INCOTERMS clauses with international trade and international transport of goods is closely related.

SEZNAM KLÍČOVÝCH SLOV

Úmluva CMR, Dohoda TIR, Evropská dohoda ADR, Dohoda ATP, INCOTERMS

SUMMARY OF KEY WORDS

The CMR Convention, TIR Convention, European Agreement ADR, ATP Agreement, INCOTERMS

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

HOLUBÁŘ, Josef. Specifika a nedostatky ve smluvních závazkových vztazích v mezinárodní dopravě, stanovení a zajištění podmínek technologie přepravy zboží. Brno: Vysoké učení technické, 2013, 82 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Jaroslav Kudláček

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci *Specifika a nedostatky ve smluvních závazkových vztazích v mezinárodní dopravě, stanovení a zajištění podmínek technologie přepravy zboží* vypracoval samostatně a uvedl jsem veškeré použité zdroje.

V Brně 21. května 2013

.....

Podpis diplomanta

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych rád poděkoval panu Ing. Jaroslavu Kudláčkovi za přívětivý přístup, odbornou pomoc a cenné rady, které mi během tvorby této práce poskytoval.

OBSAH

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE.....	3
PODĚKOVÁNÍ.....	5
OBSAH.....	6
1. ÚVOD.....	8
2. HISTORICKÝ VÝVOJ MEZINÁRODNÍHO OBCHODU.....	10
2.1 GLOBÁLNÍ HISTORICKÝ EXKURZ NA PŘEDPISY MEZINÁRODNÍHO OBCHODU.....	10
2.2 ORGANIZACE NA POLI UNIFIKACE SVĚTOVÉHO OBCHODU.....	11
2.3 MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY V DOPRAVĚ.....	13
2.3.1 Mezinárodní dohody týkající se železniční přepravy	13
2.3.2 Mezinárodní dohody v silniční dopravě	14
2.3.3 Mezinárodní dohody v letecké dopravě.....	14
2.3.4 Mezinárodní dohody v námořní dopravě.....	15
3. PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH PŘEDPISŮ V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ.....	16
4. ÚMLUVA CMR.....	18
4.1 ZÁKLADNÍ PŘIBLÍŽENÍ ÚMLUVY CMR.....	18
4.2 DOSAH ÚMLUVY CMR	19
4.3 NEGATIVNÍ VYMEZENÍ ÚMLUVY CMR	21
4.4 PŘEPRAVNÍ SMLOUVA V REŽIMU CMR.....	23
4.5 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V REŽIMU CMR.....	28
4.6 LIBERACE DOPRAVCE V PŘÍPADĚ ŠKODY	30
4.7 ZJEDNODUŠENÉ MOŽNOSTI LIBERACE DOPRAVCE	31
4.7.1 Použití otevřeného (nezaplachtovaného) vozidla	33
4.7.2 Vadnost obalů	33
4.7.3 Manipulace se zbožím jiným subjektem.....	34
Upevnění nákladu při přepravě.....	37
Schéma základních sil působících na zboží během přepravy.....	38
Možné druhy nástaveb vozidel.....	41
Vyjádření působení sil při použití různých dopravních prostředků.....	42
4.7.4 Škoda v důsledku přirozené povahy určitého zboží.....	43
4.7.5 Přeprava živých zvířat	44
4.8 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE ZA PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY	44
4.9 REKLAMACE PŘEPRAVY A PROMLČECÍ LHŮTY	45
4.10 NÁHRADA ŠKODY DLE CMR	46
4.11 DALŠÍ OTÁZKY V GESCÍ CMR	49
5. ÚMLUVA TIR.....	51
5.1 SHRUTÍ ZÁKLADNÍCH INFORMACÍ O DOHODĚ TIR.....	51
5.2 REALIZACE PŘEPRAVY V REŽIMU TIR.....	52

6. DOHODA ADR.....	53
6.1 OBECNÉ INFORMACE O DOHODĚ ADR	53
6.2 VYMEZENÍ NEBEZPEČNÝCH LÁTEK.....	54
7. DOHODA ATP	58
7.1 OBECNÉ INFORMACE O DOHODĚ ATP	58
7.2 OBSAH DOHODY ATP	58
7.3 VOLBA DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ DLE ATP	59
7.4 DALŠÍ ASPEKTY DLE DOHODY ATP	60
7.5 VOLBA VHODNÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU	60
8. INCOTERMS A DALŠÍ PRAVIDLA.....	62
8.1 OBECNÉ PŘEDSTAVENÍ INCOTERMS.....	62
8.2 SPECIFIKA JEDNOTLIVÝCH PARIT INCOTERMS	64
8.2.1 Doložky použitelné při veškerých druzích dopravy.....	64
8.2.2 Parity použitelné při lodní dopravě zboží.....	66
VNITŘNÍ ČLENĚNÍ JEDNOTLIVÝCH DOLOŽEK INCOTERMS.....	67
8.3 DALŠÍ PRAVIDLA LEX MERCATORIA	68
8.4 VZTAH PRAVIDEL LEX MERCATORIA A CISG, VČETNĚ DALŠÍCH PŘÍMÝCH NOREM.....	69
9. ZÁVĚR.....	72
ZDROJE:	74
PŘÍLOHY	81
PŘÍLOHA Č. 1 – UKÁZKA NÁKLADNÍHO LISTU CMR.....	81
PŘÍLOHA Č. 2 – GRAFICKÉ ČLENĚNÍ DOLOŽEK INCOTERMS	82

1. ÚVOD

Téma *Specifika a nedostatky ve smluvních závazkových vztazích v mezinárodní dopravě, stanovení a zajištění podmínek technologie přepravy zboží* nebylo zvoleno zcela náhodně. Daná oblast totiž byla významným předmětem autorova zájmu nejen během studia, ale o danou problematiku částečně již podstatně dříve, a to i v praktickém pojetí.

Práce je koncepčně rozdělena do několika částí, které tvoří další kapitoly s přesnějším rozбором tématu. V úvodní části nalezneme stručný historický přehled týkající se vývoje dané problematiky a teoretickou část, jejímž úkolem bude nejen vytvořit stručný přehled nejčastějších možností smluvních závazkových vztahů s ohledem na mezinárodní dopravu zboží, ale současně uvést čtenáře do centra dění dané problematiky. Po analýze *Vyhlášky č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)* bude hrát značnou roli v celé práci objasnění možnosti užití doložek *Incoterms* v praxi, jelikož se jedná o nejpoužívanější model stanovení času a místa dodání v mezinárodním obchodním styku. V dané kapitole bude také užito ustanovení *Úmluvy OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží*, která je v teorii označována za mezinárodní obchodní zákoník. Současně se s aspektem na zajištění vhodné technologie dopravy zboží budeme mít možnost se stručně seznámit i podmínkami dopravy v režimu *Dohody ATP* nebo *Dohoda ADR*. V práci budou zmíněny samozřejmě i další důležité hojně užívané normy a předpisy, které s danou problematikou souvisejí, zejména s ohledem na situaci, že daná práce bude vycházet z pohledu tuzemského dopravce či přepravce a tedy musí logicky vycházet i z koncepce tuzemských právních norem. Těmi jsou např. *zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník*, *zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích* nebo *zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě*, veškeré ve znění pozdějších předpisů.

Koncepce závazkových vztahů, a to nejen jako v tomto případě s ohledem na dopravní podmínky, prochází neustálými inovacemi. Ty jsou způsobeny zejména rozmachem zahraničního obchodu z důvodu globalizace světové ekonomiky a trhu. Zde více než kde jinde platí, že vývoj je strmý a zkoumání daného tématu bude vždy zajímavé a přínosné. Tato práce by měla být přínosem nejen na pedagogické půdě, ale zároveň v možnosti jejího praktického užití v běžných každodenních situacích.

Při tvorbě této práce bude užito zejména metody analytické, heurické, teleologické a deduktivní. Vzhledem k poměrně širokému rámci daného se autor pokusí vytvořit přehled nejpoužívanějších smluv či doložek, se kterými se můžeme v závazkových vztazích, potažmo v mezinárodní dopravě na ně navazujících, setkat. Cílem celé práce ale současně bude také upozornit na úskalí, které s sebou mohou jednotlivé druhy těchto vtahů, popřípadě užití doložek, pro tu či onu smluvní stranu přinášet. Autorovou vizí je zároveň objasnění dané problematiky pomocí praktických ukázek řešení vzniklých sporů pomocí judikatury, ale zároveň také vytvořením praktických ukázek možných koncepcí případů, jež mohou v praxi nastat. Z hlediska znalecké činnosti je vhodná volba toho či onoho smluvního vztahu či doložky důležitá. Především s ohledem na správné posouzení ceny či hodnoty případné majetkové újmy na zboží, a to zejména v návaznosti na porušení povinností některého z kontrahentů¹. Mezi elementární zásady při oceňování patří pravidlo, které určuje povinnost stanovit cenu resp. hodnotu úplnou, a to zejména např. včetně příslušných daní nebo cel, popřípadě mohou být součástí ceny i náklady spojené se zpracováním zboží, ale i s pořízením či převzetím dodávky.² V závěru práce se čtenář bude moci seznámit se syntézou zjištěných poznatků.

Přáním autora je, aby celá práce byla pro čtenáře srozumitelná, jasná, čtivá a v neposlední řadě hlavně přínosná, a to i osobám, které nejsou v dané oblasti patřičně erudované či zainteresované na profesionální úrovni. I když se zde zdaleka nemůže nacházet veškerá právní úprava, která s danou problematikou souvisí, s nejdůležitějšími prvky úpravy reflektujícími praktický účel práce v textu nalezneme. Tato práce by měla být přínosná každému, kdo se zahraničním obchodem zabývá třeba i pouze okrajově nebo si jen chce rozšířit své obzory vědění.

¹ Smluvních subjektů.

² KLEDUS, Robert. *Oceňování movitého majetku*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. s. 10.

2. HISTORICKÝ VÝVOJ MEZINÁRODNÍHO OBCHODU

V této kapitole se budeme mít možnost stručně seznámit s vývojem předpisů a norem v chronologickém pořadí, které na závazkové vztahy v mezinárodní dopravě zboží měly či mají význam. Jelikož celá koncepce výše zmiňovaných vztahů vychází s rozvojem mezinárodního obchodu jako celku, nalezneme zde i zmínku o právním vývoji daného sektoru v globálním měřítku. Dokladem uvedené provázanosti je skutečnost, že pro bezproblémovou realizaci mezinárodního obchodu je třeba rozvinutý dopravní systém.³

2.1 GLOBÁLNÍ HISTORICKÝ EXKURZ NA PŘEDPISY MEZINÁRODNÍHO OBCHODU

Světový obchod procházel svým vývojem po dlouhá staletí, avšak pro naše potřeby můžeme začít daný výčet až ve 20. století, jelikož až v této době se začaly formovat zákony či předpisy mající na mezinárodní dopravu patřičný dopad.

Budeme-li zkoumat dopad jednotlivých předpisů na mezinárodní obchod jako celek, musíme na pomyslné přímce, jež stručně chronologicky uspořádává jeho nejvýznamnější posuny, zmínit *GATT*⁴ – *Mezinárodní dohodu o clech a obchodu* podepsanou v roce 1947. Dohoda *GATT* značně posunula úlohu mezinárodních obchodních smluv. Rozhodující již nebyly smlouvy bilaterální, ale multilaterální.⁵ Dalším významným počinem bylo přijetí *Jednotného zákona o mezinárodní koupi zboží (ULIS)* a *Jednotného zákona o uzavírání smluv (ULFC)*, jenž byly signované v Haagu v roce 1964⁶. Podstatným mezníkem se však stala až *Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží*, která byla podepsána v dubnu 1980. Značně významným počinem byla rovněž *Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy*, která představovala unifikaci kolizního práva na starém kontinentu.⁷ Tento krátký výčet zakončíme výčtem důležitých norem pocházejících z dílny Evropské

³ ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*, 2. vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 516.

⁴ *GATT Digital Library: 1947-1994* [online]. Stanford University LIBRARIES & Academic Information Resources, [cit. 20. září 2011]. Dostupné na: <<http://gatt.stanford.edu/page/home>>.

⁵ ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*, 2. vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 62 - 65.

⁶ V literatuře se můžeme setkat s označením *Jednotné haagské zákony*.

⁷ KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*, 7. vydání. Brno: Doplněk, 2009. s. 56 - 58.

komise. Jsou jimi *Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 593/2008 (Řím I)*⁸, které vstoupilo v platnost 17. prosince 2009 a *Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 864/2007 (Řím II)*⁹, které vstoupilo v platnost 11. ledna 2009.¹⁰ Nezanedbatelnou procesní normou mezinárodního práva soukromého je *Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 (Brusel I)*¹¹. Daný přehled je důležitý zejména s ohledem na jejich provázanost s normami, které budeme dále zkoumat. Pro rozvoj obchodu a s ním i dopravy nebyla na starém kontinentu, respektive v Evropské unii, důležitá činnost pouze zákonodárných institucí¹² s primárním právem¹³ či dále s nařízeními či směrnicemi. Značným podílem na celém vývoji přispěl svou činností Soudní dvůr Evropské unie, jehož výklad komunitárního práva¹⁴ v příslušných judikátech¹⁵ se stal dalším z pramenů práva EU.

2.2 ORGANIZACE NA POLI UNIFIKACE SVĚTOVÉHO OBCHODU

Aby tento oddíl byl ucelený je třeba také zmínit dvě celosvětově významné organizace¹⁶, které se patřičně o rozvoj uvedeného segmentu zapříčinily.

⁸ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.*

⁹ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro nesmluvní závazkové vztahy.*

¹⁰ ROZEHNALOVÁ, Naděžda, VALDHANS, Jiří. *Vybrané kapitoly mezinárodního práva soukromého*. Masarykova univerzita: 2010, s. 73.

¹¹ *SOUDNÍ PŘÍSLUŠNOST, UZNÁNÍ SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ VE VĚCECH OBČANSKÝCH A OBCHODNÍCH (BRUSEL I.)* [online]. EUROPA, přehledy právních předpisů, 3. května 2011 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/judicial_cooperation_in_civil_matters/l33054_cs.htm>.

¹² Jedná se o Evropskou komisi, Radu EU (možno se setkat také s označením Rada ministrů) a Evropský parlament.

¹³ Jedná se v hierarchii práva EU o „nejvyšší patro“ a veškeré ostatní právní předpisy s tímto musí být v souladu. Jde o Lisabonskou smlouvu, která v sobě obsahuje Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o fungování Evropské unie. Dále jsou součástí primárního práva také akty revidující či modifikující původní smlouvy a různé protokoly ke Smlouvám

¹⁴ „komunitární právo“ se týkalo po přijetí Maastrichtské smlouvy práva EU v 1. pilíři. V daném kontextu, stejně jako v mnoha jiných odborných zdrojích je tímto myšleno právo EU. Po přijetí Lisabonské smlouvy byla pilířová koncepce EU zrušena, proto někteří teoretikové označují již daný termín za archaismus.

¹⁵ Vymezil např. zrušení tarifních překážek obchodu a opatření s rovnocenným účinkem – 24/68 „*Commission v. Italy*“, zákaz daňové diskriminace (přímé i nepřímé) – 196/85 „*Hansen*“, C-402/09 „*Ioan Tatu*“, zákaz tvorby jakýchkoliv diskriminačních překážek stojící volnému pohybu zboží, např. – 4/75 „*Rewe – Zentralfinanz*“ a zákaz jakéhokoliv opatření s rovnocenným účinkem jako množstevní omezení – 8/74 „*Dassonville*“.

¹⁶ Podrobněji např. TRÁVNÍČKOVÁ, Zuzana. *Materiály ke studiu mezinárodního práva*. Praha: Oeconomica, 2006, s. 206.

United Nations Commission on International Trade Law neboli Komise OSN pro mezinárodní právo obchodní – *UNCITRAL*¹⁷, která byla založená Rezolucí Valného shromáždění OSN již v roce 1966. Cílem této organizace bylo harmonizovat a unifikovat mezinárodní obchodní právo, a to zejména hmotně-právní normy a napomáhat tak v odbourávání právních překážek stojících v rozmachu mezinárodního obchodu¹⁸. Činností *UNCITRAL* byly položeny pevné základy k vytvoření nejvýznamnějších mezinárodních právních norem, včetně vypracování textu nejvýznamnější unifikace kupní smlouvy - Vídeňské úmluvy.¹⁹ Nyní se *UNCITRAL* zaměřuje především na oblast mezinárodní koupě/prodeje zboží, mezinárodní platební styk, ale také na elektronické obchodování a problematiku spojenou s námořní přepravou.²⁰

Druhou významnou organizací je *UNIDROIT*²¹ (*Institut international pour l'unification du droit privé*, tzv. Římský institut), který má sídlo v Římě a byl založen roku 1926 jako pomocný orgán Ligy národů. Tento orgán byl založen s cílem sledovat potřeby a metody pro harmonizaci a modernizaci soukromého, zejména pak obchodního práva států, ale i skupin států. „Nezávislé postavení *UNIDROIT* mezi mezivládními organizacemi mu umožňuje vytvořit fórum, na kterém jsou otázky řešeny více z věcného či technického hlediska než z hlediska politického.“²² V roce 1994 byl vytvořen ucelený soubor zásad obsahující pravidla pro úpravu smluv v oblasti mezinárodního obchodu s názvem *Zásady mezinárodních obchodních smluv UNIDROIT (UPICC)*²³. V současnosti jsou nejaktuálnější novelizované *UNIDROIT PRINCIPLES 2010*²⁴.

¹⁷ *THE UNCITRAL GUIDE, BASIC FACTS ABOUT THE UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW*. Červenec 2007 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/general/06-50941_Ebook.pdf>.

¹⁸ KUČERA, Zdeněk, a kol. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003. s. 41.

¹⁹ KUČERA, Zdeněk, a kol. *Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství Západočeské univerzity Plzeň, 1997. s. 33 – 35.

²⁰ *MEZINÁRODNÍ OBCHODNÍ PRÁVO* [online]. Informační centrum OSN v Praze, 2005 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <<http://www.osn.cz/mezinarodni-pravo/?kap=64>>.

²¹ *UNIDROIT: AN OVERVIEW* [online]. Unidroit, 2009 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <<http://www.unidroit.org/dynasite.cfm?dsid=103284>>.

²² SEKOT, Tomáš. *UNIDROIT (ORGANIZACE OSN, PRAVIDLA SVĚTOVÉHO OBCHODU)* [online]. MPO.cz, 13. ledna. 2006 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <<http://www.mpo.cz/dokument5684.html>>.

²³ KUČERA, Zdeněk, a kol. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003. s. 43.

²⁴ *UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2010*. Dostupné na <<http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>>.

2.3 MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY V DOPRAVĚ

2.3.1 Mezinárodní dohody týkající se železniční přepravy

Nyní se již můžeme plně věnovat normám, které napomáhají k unifikaci pravidel mezinárodní dopravy. Budeme-li pokračovat s výkladem podle jednotlivých druhů dopravy, naše bádání můžeme započít například u železniční dopravy, která nabyla významu s dokončením tunelu pod Lamanšským průlivem (*Channel Tunnel*).²⁵ V tomto směru je třeba elementárně zmínit *Úmluvu o mezinárodní železniční přepravě (Convention relative au Trafic International Ferroviaire - COTIF)*, ve které jsou zakomponována jednotná pravidla CIM²⁶. Tato Úmluva byla podepsána 9. května 1980 ve švýcarském Bernu a upravuje především přepravní smlouvu na železnici a náležitosti s touto problematikou spjaté, a to např. přepravní tarify, jízdenky, zavazadla, odpovědnosti a uplatňování nároků odpovědnosti.²⁷ Do českého právního řádu byla tato Úmluva přejata v podobě Předpisu č. 8/1985 Sb., Vyhláška ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).²⁸ Nutno dodat, že daná Úmluva byla revidována a *Nová úmluva o mezinárodní železniční přepravě* vstoupila v platnost 1. července 2006.²⁹

V železniční přepravě zboží je rovněž důležitým předpisem Dohoda SMGS [*The Agreement on International Goods Transport by Rail*], a to především ve státech Východní Evropy, resp. bývalého bloku SSSR, kde je železniční přeprava realizována po úzkokolejných tratích. Velmi podstatné je ovšem v tomto ohledu rozlišovat země, ve kterých platí současně obě dohody³⁰, tedy COTIF a ve kterých platí pouze Dohoda SMGS³¹.

²⁵ CHUACH, Tik, Chin, Jason. *Law of International Trade*, Second Edition. London: Sweet & Maxwell, 2001. s. 37.

²⁶ Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnici - *International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM)*, 1961, která byla nejdříve zakomponována do právního řádu Velké Británie (1972).

²⁷ *Úmluva o mezinárodní železniční dopravě* [online]. epravo.cz. 26. března 2001 [cit. 3. března 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/clanky/umluva-o-mezinarodni-zeleznicni-doprave-3569.html>>.

²⁸ Vyhláška ministra zahraničních věcí ze dne 2. srpna 1984 o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Dostupné na <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-8>>.

²⁹ STEJSKAL, Petr. Nová úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) vstupuje v platnost 1. 7. 2006. *Ekonomicko-technická revue*, 3/2006. s. 8 – 10.

³⁰ SMGS a COTIF platí např. ve státech: Maďarsko, Ukrajina, Polsko, Lotyšsko, Litva, Estonsko, Irán, viz. EVTIMOV, Erik. *Rail Transport Interoperability CIM/SMGS*. 23. března 2009. s. 2. Dostupné na <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-presentations/documents/pres09-11.pdf>>.

³¹ Pouze SMGS platí např. Rusku, Bělorusku, Kazachstánu aj. viz. EVTIMOV, Erik. *Rail Transport Interoperability CIM/SMGS*. 23. března 2009. s. 2. Dostupné na <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-presentations/documents/pres09-11.pdf>>.

2.3.2 Mezinárodní dohody v silniční dopravě

V silniční dopravě se stala významnou *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)*, která byla podepsána 19. května 1956 v Ženevě. Jelikož této Úmluvě bude věnována větší pozornost v jedné z následujících kapitol. Důvodem tohoto je fakt, že převážná většina exportu či importu zboží do České republiky je realizována právě pomocí silniční nákladní přepravy zboží. Blíže se s nejdůležitějšími předpisy důležitými pro silniční přepravu budeme moci seznámit v samostatné následující kapitole a v dalším textu budou jednotlivá nejdůležitější pravidla samostatně přiblížena.

2.3.3 Mezinárodní dohody v letecké dopravě

K stanovení podmínek přepravy zboží a osob v letecké přepravě byla sepsána široká škála předpisů a norem³². Lze říci, že prvotní důležitou je již 12. října 1929 ve Varšavě podepsaná *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě*, která je označována také jako *Varšavská úmluva* známá jako zákon č. 243/1933 Sb. a poté jako č. 15/1935 Sb. a dále ve znění Protokolu připojeného v roce 1955 Vyhláškou Ministra zahraničních věcí č. 15/1966 Sb.³³ Danou Úmluvou byly především vymezeny požadavky na dopravní listiny, a to letenku, letecký nákladní list či průvodku na zavazadla, ale také odpovědnost příjemců či odesílatelů za škodu na zboží nebo provozovatelů letecké dopravy za cestujícími. Poměrně důležitou dohodou, která opět rozšiřovala Varšavskou úmluvu byla *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem*. Ta byla podepsána v roce 1961 a přijata v podobě Vyhlášky Ministra zahraničních věcí č. 27/1968. V současné době je alfou a omegou právní úpravy v tomto sektoru *Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě*, která je označována jako *Montrealská úmluva*. Ta byla podepsána v Montrealu 28. května 1999 a do českého právního řádu přejata v podobě Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s. V Montrealské úmluvě nalezneme především vymezení odpovědnosti dopravce za zpoždění letu, zranění či

³² Více např. CHUACH, Tik, Chin, Jason. *Law of International Trade*, Second Edition. London: Sweet & Maxwell, 2001. s. 22 - 32.

³³ KUČERA, Zdeněk, a kol. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003. s. 43.

smrt cestujících či odpovědnost za jakékoliv poškození nebo dokonce ztrátu zavazadel. Právě zmíněná globální úprava je velmi úzce se prolíná s úpravou evropskou. Stěžejním je zejména *Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004*. Tímto Nařízením jsou stanovená společná pravidla pro náhrady a pomoc cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení či významného zpoždění letů.³⁴

2.3.4 Mezinárodní dohody v námořní dopravě

V konečném výčtu nám tedy schází již jen úprava lodní, respektive námořní přepravy. V tomto sektoru započaly snahy o unifikaci norem již roku 1924 přijetím *Mezinárodní úmluvy pro sjednocení některých pravidel pro konosamenty*. Významnějším počinem ovšem byla až *Úmluva OSN o námořní přepravě zboží*, která byla přijata 31. března 1978 v Hamburku.³⁵ Tato Úmluva označovaná také jako *Hamburská pravidla* a pro Českou republiku se stala závaznou 1. července 1996 pod č. 193/1996 Sb. v podobě Sdělení Ministerstva zahraničních věcí. Zatím posledním počinem snažícím na unifikaci pravidel přepravy zboží po moři bylo přijetí *Úmluvy OSN o přepravě zboží zcela nebo z části po moři*. Tato pravidla byla přijata v září 2009 v Rotterdamu a proto také bývají označována jako *Rotterdamská pravidla*.³⁶

³⁴ VLČKOVÁ, Lenka, Šerá, Michaela. *Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte se přihlásit o svá práva v případě zrušení letu, významného zpoždění letu či ztráty vašeho zavazadla* [online]. epravo.cz. 17. srpna 2011 [cit. 5. března 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-zraty-vaseho-zavazadla-76439.html>>.

³⁵ WEINHOLD, Daniel. *Promlčení a prekluze v obchodních závazkových vztazích*, 3. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009. s. 149 – 150.

³⁶ LOJDA, Jiří. *Rotterdamská pravidla, aneb do třetice všeho...(???)* [online]. Dopravní web, 2. března 2010 [cit. 7. března 2013]. Dostupné na <<http://dopravni.net/lode/5925/rotterdamska-pravidla-aneb-do-tretice-vseho/>>.

3. PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH PŘEDPISŮ V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

V oblasti silniční dopravy jsou podmínky pro její provozování upravovány pestrou škálou příslušných právních předpisů. Co se týká obchodních závazkových vztahů je z našeho pohledu bezesporu nejdůležitější *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)*³⁷, která byla přejata Vyhláškou ministra zahraničních věcí dne 27. listopadu 1974 pod č. 11/1975 Sb. Dalším především v nedávné minulosti velmi důležitým dokumentem byla a je Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR, v podobě Vyhlášky ministra zahraničních věcí 144/1982 Sb.m.s. a později Sdělení Ministerstva zahraničních věcí 61/2008 Sb.m.s., která ovšem v dnešní době hraje významnější roli pouze pro dopravce realizujícími přepravu zboží do (ze, přes) států mimo Evropskou unii.

V mezinárodní silniční dopravě jsou však neméně důležité i další smlouvy, a to např. *Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR – Accord européen sur les transport routiers)*³⁸ již z roku 1970. Tato dohoda byla to tuzemského právního řádu zařazena Vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., ale od jejího vzniku, stejně tak jako v dalších dohodách, byla v jejím znění provedena značná řada změn a poslední dodatek byl přijat jako Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 82/2010 Sb. Jak je patrné ze samotného názvu tohoto předpisu cílovou skupinou jsou především dopravci a řidiči, jelikož tato norma technicky upravuje jízdní režimy a doby řízení.

Další normou, která má poměrně značný praktický význam, je *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)*, v tuzemském právním řádu jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., dále např. *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route)*, která byla sjednána již v roce 1973, ale zajímavostí je, že vstoupila v účinnost až po více než dvaceti letech. Tato úmluva je implementována v podobě Sdělení Ministerstva zahraničních věcí pod č. 91/2006. Za zmínku stojí dále *Dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autobusem a*

³⁷ V dalším textu bude použito zkráceného názvu Úmluva CMR.

³⁸ Méně často se můžeme setkat i se zkratkou ERTA, která vychází z anglické verze názvu: *European Road Transport Agreement*.

autokarem (INTERBUS), která je zveřejněna ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 9/2003.

Současně nelze opomenout ani řada předpisů, které pocházejí z dílny Evropské unie. Jmenovitě jde zejména o *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy*. Dále jde o *Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě*, *Nařízení Rady (EHS) č. 881/1992 ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 484/2002, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států* a dále např. *Nařízení Rady (EHS) č. 684/1992 o společných pravidlech pro mezinárodní autobusovou přepravu cestujících autokary a autobusy*, ve znění nařízení Rady č. 11/1998.³⁹

V tomto širokém výčtu je třeba neopomenout také *Dohodu o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP)*, která byla přijata v podobě Vyhlášky ministra zahraničních věcí pod č. 61/1983 Sb. Nutno vysvětlit, proč je tento předpis v daném výčtu zařazen až na konec, i když je v praxi používanější než mnohé předchozí. Vysvětlení je opravdu ve skrze jednoduché. Tím je, že tato Dohoda platí i pro jiné druhy dopravy. Aktuální znění této dohody je ve Sbírce mezinárodních smluv č. 8/2011⁴⁰.

Závěrem je třeba si uvědomit, že řada zde uvedených mezinárodních úmluv, dohod jsou zde uvedeny pod základním označením. V praxi je třeba neopominout strmý vývoj, zejména na poli práva EU. Proto z těchto důvodů, je-li třeba některou z těchto norem prakticky použít, dbát zvýšený zřetel na skutečnost, zda máme k dispozici skutečně aktuální úpravu včetně veškerých dodatků, doplňků a modifikací.

³⁹ KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. s. 25 – 27.

⁴⁰ Jedná se o zcela novou verzi Dohody ATP.

4. ÚMLUVA CMR

4.1 ZÁKLADNÍ PŘIBLÍŽENÍ ÚMLUVY CMR

V Ženevě byla dne 19. května 1956 sjednána devíti státy⁴¹ *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods on Road, Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route)*. Tehdejší prezident republiky Úmluvu ratifikoval s výhradou k jejímu článku 47⁴² a poté byla listina o přístupu byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů, depozitáře Úmluvy, dne 4. září 1974. Na základě svého článku 43⁴³ vstoupila Úmluva v platnost 2. července 1961. V tehdejší ČSSR byla převzata v podobě Vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 11/1975 dne 27. listopadu 1974 a v platnost vstoupila až 3. prosince 1974. O kvalitě a nadčasovosti Úmluvy hovoří i fakt, že ačkoliv byla přijata před více než padesáti lety, její formulace a koncepce nedoznala prakticky žádných změn. Danou tezi potvrzuje i fakt, že Úmluvy přijaly veškeré evropské státy, ale i některé další země⁴⁴ z jiných kontinentů.⁴⁵ V současné době k Úmluvě CMR přistoupilo 55 států.⁴⁶

Stejně tak, jak byly upravovány a modifikovány jiné právní normy, poměrně časně doznala změn i Úmluva CMR. Její znění modifikováno Protokolem k Úmluvě CMR ze dne 5. července 1978 (dále jen Protokolem či Protokolem CMR), který přijaly některé státy již v roce 1980. Uvedeným Protokolem došlo k novelizaci čl. 23 Úmluvy CMR, který stanovuje horní hranici limitu odpovědnosti dopravce uskutečňujícího

⁴¹ Rakousko, Belgie, Francie, Německo, Lucembursko, Nizozemí, Polsko, Švédsko a Švýcarsko.

⁴² Každý spor mezi dvěma a více smluvními stranami o výklad nebo použití této Úmluvy, který se stranám nepodařilo urovnat jednáním nebo jiným způsobem, může být na návrh kterékoliv zúčastněné smluvní strany předložen k rozhodnutí Mezinárodnímu soudnímu dvoru.

⁴³ (1) Tato Úmluva nabývá účinnosti devadesátého dne potom, kdy pět států uvedených v článku 42 odst. 1 uloží ratifikační listiny nebo listiny o přístupu k Úmluvě.

(2) Pro každý stát, který ratifikuje Úmluvu nebo k ní přistoupí po uložení ratifikačních listin nebo listin o přístupu pěti států, nabývá tato Úmluva účinnosti devadesátého dne po uložení jeho ratifikační listiny nebo listiny o přístupu.

⁴⁴ Například nástupnické státy Sovětského svazu, Turecko, Irán, Sýrie, Jordánsko, Libanon, Maroko nebo Mongolsko.

⁴⁵ Úmluva CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě [online]. DSV.cz, [cit. 8. března 2013]. Dostupné na <<http://www.dsv.cz/doprava-a-preprava/silnicni-doprava/umluva-cmr/>>.

⁴⁶ Srov. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) [online]. UN Treaty Collection, 10. března 2013 [cit. 10. března 2013]. Dostupné na <http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en>.

mezinárodní silniční přepravu zboží podle této Úmluvy. Čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR v původním znění určoval, že „náhrada škody nesmí přesahovat 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy. Frankem se rozumí zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900“. Novelou, která byla provedena pomocí Protokolu CMR, došlo v uvedeném čl. 23 odst. 3 ke změně tím, jelikož byla provedena změna početní jednotky v případě výpočtů náhrady škody. Novelizovaný čl. 23 odst. 3 stanovuje, že „náhrada škody nesmí překročit 8,33 početní jednotky za kilogram chybějící hrubé váhy“.⁴⁷ Česká republika k tomuto Protokolu přistoupila poměrně pozdě, a to až podpisem prezidenta republiky 17. května 2006 (v platnost vstoupil 27. září 2006).⁴⁸ Důvod pro přistoupení byl zcela prozaický, jelikož zatímco v roce 1978 se horní mez 25 zlatých franků se rovnala 8,33 jednotek SDR⁴⁹ (*Special Drawing Right*), později na přelomu tisíciletí již byla hodnota zlatého franku velmi těžce určitelná. Např. v době sjednávání přístupu k protokolu byla horní mez vyjádřená ve zlatých francích přibližně 4,5x vyšší než maximální výše odpovědnosti vyjádřená v jednotkách SDR.⁵⁰

4.2 DOSAH ÚMLUVY CMR

Úmluvou CMR jsou upraveny vztahy v mezinárodní nákladní silniční dopravě, jestliže se místo převzetí a dodání zboží nachází ve dvou různých státech, z nichž musí být alespoň jeden smluvní zemí Úmluvy CMR. Shrňme-li si aplikační předpoklady, do dosahu režimu Úmluvy CMR spadají a zároveň její aplikaci musíme provést pokud jde o:

⁴⁷ Protokol k Úmluvě CMR [online]. interexpres.cz, [10. března 2013]. Dostupné na <<http://www.interexpres.cz/?page=73&language=1>>.

⁴⁸ Sdělení ministra zahraničních věcí o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) [online]. epravo.cz, 6. listopadu 2006 [cit. 10. března 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-o-pristupu-ceske-republiky-k-protokolu-k-umluve-o-prepravni-smlouve-v-mezinarodni-silnicni-nakladni-doprave-cmr-15723.html>>.

⁴⁹ Zúčtovací jednotka zvláštních práv čerpání dle Mezinárodního měnového fondu (MMF nebo IMF – International Monetary Fund). Jednotka SDR byla zřízena MMF již v roce 1969 jako oficiální rezervní aktivum, a to zejména z důvodu nedostatku zlata v jiných rezervních měnách. Jednotky SDR fyzicky neexistují, jelikož se jí užívá pouze při zúčtování. Kurz SDR vůči jednotlivým měnám je stanoven v návaznosti na ekonomické síle států. Privátní banky a další soukromé instituce tuto jednotku často užívají k účelům indexace.

⁵⁰ Protokol k Úmluvě CMR [online]. interexpres.cz, [10. března 2013]. Dostupné na <<http://www.interexpres.cz/?page=73&language=1>>.

- veškeré přepravy zásilek na základě přepravní smlouvy, avšak pouze v případě,
- jestliže se nejedná o taxativně určené výjimky z dosahu této Úmluvy, a zároveň pouze v případě,
- pokud je přeprava prováděna za úplatu silničním motorovým vozidlem, a současně
- místo převzetí zásilky a místo jejího dodání jsou v odlišných státech, ze kterých musí být minimálně jeden smluvním státem zmiňované Úmluvy.

Dané ustanovení zároveň platí bez ohledu na místo trvalého bydliště nebo státní příslušnost účastníků přepravní smlouvy.⁵¹ Existují zde však jistá omezení, především s aspektem na typ respektive druh nákladu.⁵² Je tedy třeba mít na paměti, že Úmluva CMR zdaleka neobsahuje zcela vyčerpávající a tedy i komplexní úpravu vztahů vyplývajících z přepravní smlouvy. Pokud ovšem na smluvní subjekty režim Úmluvy CMR dopadá, jsou bezpodmínečně povinni respektovat veškerá ujednání a pravidla, která ukládá.⁵³ Jedná se tedy o normu přímou⁵⁴. Pokud tedy dopravce uzavřel smlouvu o přepravě s příkazcem (odesilatelem), musí se taková smlouva primárně řídit Úmluvou CMR, což potvrdil zároveň i Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku č. j. 33 Cdo 1262/2000⁵⁵, který zároveň potvrdil ustanovení čl. 1, že pro užití není podstatná státní příslušnost subjektů či jejich bydliště a může se tedy jednat i o dva tuzemské kontrahenty⁵⁶. Pouze ty elementy závazkových vztahů na které Úmluva CMR svým režimem nedosahuje je možno subsidiárně ošetřit vlastním ujednáním kontrahentů přepravní smlouvy nebo také za použití patřičného

⁵¹ Úmluva CMR, čl. 1.

⁵² ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*, 2. vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 522.

⁵³ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 20.

⁵⁴ Srov. např. KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*, 7. vydání. Brno: Doplněk, 2009. s. 27. „Přímými normami rozumíme právní normy, které upravují výlučně soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem takovým způsobem, že samy obsahují hmotně-právní úpravu práv a povinností účastníků a k jejich použití dochází bezprostředně, bez předchozí aplikace kolizních norem.“

⁵⁵ „...Pokud tedy na základě projevu vůle stran došlo k uzavření smlouvy o přepravě věci podle § 610 a násl. obchodního zákoníku, je nutno na vztah žalobce a žalovaného aplikovat Úmluvu CMR, protože jsou dány podmínky pro její aplikaci - mezi žalobcem a žalovaným byla uzavřena přepravní smlouva v mezinárodní silniční nákladní přepravě, místo převzetí zásilky a místo jejího předpokládaného dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy. Protože Úmluva výslovně určuje, že není rozhodné, jaké je trvalé bydliště, popř. státní příslušnost stran smlouvy, je Úmluvu nutno aplikovat i v těch případech, že jde o vztah dvou tuzemských subjektů....“

⁵⁶ Smluvní subjekty.

ustanovení určitého zákona vnitrostátního práva.⁵⁷ Takové ujednání ovšem nesmí být v žádném případě v rozporu s jednotlivými články Úmluvy CMR či národního práva.

Nyní se seznámíme, které na které náležitosti Úmluva CMR dosahuje a které jí musejí být ošetřeny:

- Obsahové náležitosti přepravní smlouvy a základního dokladu, kterým je CMR-nákladní list;
- Oprávnění disponovat se zásilkou pro odesílatele i příjemce zásilky;
- Rozsah odpovědnosti odesílatele vůči dopravci a dalším osobám;
- Rozsah odpovědnosti dopravce;
- Kontrola zásilky dopravcem při převzetí;
- Důvody, za nichž může být dopravce zbaven odpovědnost;
- Rozsah stanovení náhrad v případě odpovědnosti dopravce;
- Reklamační postupy;
- Určení soudní příslušnosti v případě sporů;
- Promlčení nároků plynoucích z přepravní smlouvy
- Náležitosti v případě přepravy zboží realizované několika dopravci;
- Blokační ustanovení mající za následek neplatnost smlouvy o přepravě zboží.

4.3 NEGATIVNÍ VYMEZENÍ ÚMLUVY CMR

V předchozí kapitole jsme měli možnost se seznámit s možnostmi a povinnostmi, které Úmluva CMR svými ustanoveními ošetřuje. Z logického důvodu si nyní představíme situace, při kterých tato Úmluva aplikovat nelze. Již v článku 1 odst. 4 nalezneme vymezení případů, na které se Úmluva nevztahuje. Jde o:

⁵⁷ Např. Zákon 513/1991 Sb. obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

- Přepravu prováděnou v rámci mezinárodních poštovních úmluv, jelikož přeprava balíků a dopisů se řídí samostatnými dohodami⁵⁸.
- Přepravu zemřelých, stejně tak ačkoliv se nejedná o speciální a k tomu určená vozidla. Úmluvu CMR rovněž není možné aplikovat pokud jde o přepravu uhynulých zvířat.⁵⁹
- Přepravu stěhovaných svršků. Pot tímto termínem si můžeme představit například vybavení domácností, ale také kanceláří.

Pro úplnost je třeba dodat, že aplikaci Úmluvy CMR nelze provést také za dosažení určitých podmínek v multimodální přepravě, a to pokud je tato přeprava prováděna s překládkou zboží z jednoho dopravního prostředku na jiný.⁶⁰ Úmluvu CMR nelze současně použít na smlouvy zasilatelské, tedy kdy je jeden ze subjektů komisionář spedice - *Commissionaire expéditeur C.E*, resp. speditér v tomto případě neodpovídá za škody vzniklé během přepravy. I zde existuje výjimka, a tou jsou případy tzv. samovstupu zasilatele do přepravní smlouvy.⁶¹ Může tedy jít o případy, pokud se zasilatel nejenom zaváže k obstarání přepravy, ale že ji zároveň provede, je v pozici dopravce – *Commissionaire transporteur C.T*. Ze zasilatele se tak prakticky stává i dopravce zboží, i když samotnou realizaci dopravy může delegovat na další dopravce.⁶² V praxi si můžeme představit např. spediční společnost, která ale zároveň vlastní i své dopravní prostředky, pomocí kterých danou přepravu vykoná. Daná možnost není nelegální a její úpravu nalezneme například i

⁵⁸ Jde o Světovou poštovní úmluvu, Závěrečný protokol Světové poštovní úmluvy a Generální řád světové poštovní unie.

⁵⁹ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 21.

⁶⁰ Srov. Čl. 2: (1) *Je-li ložené vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, vztahuje se tato Úmluva na celou přepravu, pokud nebyla zásilka, s výjimkou případů uvedených v článku 14, přeložena. Prokáže-li se však, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vzniklé během přepravy jiným druhem dopravy než silniční nebyly způsobeny jednáním nebo opomenutím silničního dopravce, ale událostí, ke které mohlo dojít jen během a z důvodu přepravy tímto jiným druhem dopravy, neřídí se odpovědnost silničního dopravce touto Úmluvou; v takovém případě odpovídá silniční dopravce v rozsahu, v jakém by odpovídal dopravce jiného druhu dopravy než silniční, kdyby došlo mezi ním a odesílatelem k uzavření přepravní smlouvy podle předpisů platných pro příslušný druh dopravy. Nejsou-li však takové předpisy, řídí se odpovědnost dopravce touto Úmluvou.*

(2) *Je-li silniční dopravce zároveň i dopravcem jiného druhu dopravy, odpovídá rovněž podle odstavce 1, ale tak, jako kdyby jeho činnost jako silničního dopravce a jeho činnost jako dopravce jiného druhu dopravy než silniční byly vykonávány dvěma různými osobami.*

⁶¹ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 21.

⁶² ROUBAL, Václav. *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: výklad a text úmluvy CMR*. Praha: Nadas, 1988. s. 24.

v obchodním zákoníku.⁶³ Důležitost výše uvedené problematiky dokládá široká řada soudních rozhodnutí. V praxi se často stává, že speditér – dopravce (C.T.) chce svoji odpovědnost za škodu přenést na jiného dopravce, který dopravu skutečně realizuje, což potvrzuje i spor *Hi-Tec v. EXEL*, kde ovšem soud určil, že spediční společnost EXEL v tomto případě jednala v pozici dopravce dle CMR.⁶⁴ Obdobný zajímavý případ byl řešen soudem v Belgii⁶⁵. I v tomto případě soud rozhodl, že daná spediční společnost jednala jako dopravce – *commissionnaire transporteur* (C.T.) dle CMR a ne pouze jako přepravce – *commissionnaire expéditeur* (C.E.), bez ohledu na to, kdo skutečně dopravu provedl, proto se nemůže zbavit své odpovědnosti.

4.4 PŘEPRAVNÍ SMLOUVA V REŽIMU CMR

Důležitou skutečností, kterou je nutné si primárně objasnit, je fakt, že Úmluva CMR zdaleka neobsahuje veškerou úpravu přepravních vztahů a je tedy mezerovitá. Aby byly ošetřeny skutečně veškeré otázky přepravní smlouvy, je nutno vzít v potaz patřičná ustanovení národního práva, které je k výkladu Úmluvy CMR subsidiárním. Volba práva, kterým se přepravní smlouva, a to ať pouze její část nebo celá, bude podpůrně řídit, je ponechána na úvaze smluvních subjektů. Volbu tohoto práva je třeba zvolit velmi uvážlivě a je nad míru vhodné takové ustanovení uvést ve smlouvě samé, poněvadž při neuváženém postupu může být jednání v režimu špatně zvoleného právního řádu pro tu či onu smluvní stranu velmi problematické s možností značně negativních potencionálních důsledků. Pokud si subjekty právo rozhodné přímo nezvolí, poté platí domněnka, že u smluv o mezinárodní přepravě zboží se zvolí podpůrně právo té země, kde měl v době uzavírání smlouvy dopravce hlavní sídlo a zároveň se ve stejné zemi místo vykládky či nakládky nebo hlavní sídlo

⁶³ § 604 zákona 513/1991 Sb., obchodního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů.

⁶⁴ JONES, Peter. *CMR Carrier or Commissionnaire de Transport* [online]. Forwarderlaw.com, 19. ledna 2006 [cit. 12. května 2013]. Dostupné na <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=360>.

⁶⁵ Rozsudek Tribunal de Commerce de Bruxelles - *SA Chemin de fer Industriel groups v. M. Geszait*, ze dne 12. února 1977. Dostupné na <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=592&step=FullText>>.

Pan Geszait si objednal přepravu zboží od Společnosti SA Chemin de Fer z Mannheimu do Bruselu. Společnost SA Chemin de Fer přepravu delegovala na společnost Rhenania. Během dopravy se ovšem ztratily dvě krabice se zbožím, proto pan Geszait odmítl zaplatit část faktury za přepravu, kterou obdržel od společnosti SA Chemin de Fer. Ta na něj podala žalobu na zaplacení s tím, že v daném smluvním vztahu nejednala v roli dopravce, ale pouze jako přepravce. Soud tento názor nesdílel a rozhodl, že společnost SA Chemin de Fer byla v daném vztahu v pozici dopravce, proto se nemůže odvolávat na své všeobecné smluvní podmínky, které jsou v rozporu s Úmluvou CMR.

(provozovna) odesílatele. Souvisí-li ovšem daná smlouva úžeji s jinou zemí, což musí být z celkových okolností patrné, předchozí teze se nepoužije. Nyní si můžeme uvést krátký praktický příklad. Pokud je dopravcem právnická či fyzická osoba mající hlavní sídlo či provozovnu na území České republiky a pokud byla vykládka či nakládka zboží v České republice nebo pokud se zde nachází hlavní sídlo či provozovna odesílatele, právem, kterým se bude daná smlouva subsidiárně řídit, bude právo České republiky.⁶⁶ V daném případě bychom tedy použili primárně obchodního zákoníku⁶⁷, ve kterém nalezneme ustanovení týkající se smlouvy o přepravě věci v §610 - §629. V určitých případech je ovšem nutné vzít v potaz i některá ustanovení občanského zákoníku⁶⁸, kde jsou smlouvy o přepravě ošetřeny §760 - §777, respektive jde-li o přepravu nákladu v §765 - §771. Znova je ale třeba si důrazně zapamatovat, že tuzemských právních předpisů je možné použít pouze podpůrně, a to za předpokladu, jestliže Úmluva CMR určité otázky neošetřuje a nelze tedy její ustanovení měnit či vyloučit zcela. V praxi v mezinárodní silniční dopravě je tedy elementárně nezbytné nejprve užít Úmluvu CMR, a až poté, pakliže to její úprava nevylučuje, lze použít např. obchodního zákoníku.⁶⁹

Jak je tedy patrné, otázka přepravní smlouvy v režimu mezinárodní nákladní dopravy není zcela jednoduchou záležitostí. Pokud je zároveň subsidiárním právem pro úpravu právo české, stává se celá problematika ještě obtížnější. Daná myšlenka je doložena faktem, že v tuzemském právním řádu je třeba v určitých případech použití hned dvou právních předpisů. Dále je nutno poukázat na nejednotnost rozhodovací praxe českých soudů v případě sporů.⁷⁰

V režimu Úmluvy CMR je smlouva uzavírána na základě vyhotovení nákladního listu, který se vystavuje nejméně ve třech⁷¹ vyhotoveních.⁷² V čl. 4 Úmluvy CMR ovšem ve druhé větě nacházíme ustanovení, které svým způsobem deroguje⁷³ následující ustanovení čl. 5 a 6. Zde je uvedeno, že pokud nákladní list chybí, má nedostatky nebo pakliže byl ztracen, není platnost přepravní smlouvy

⁶⁶ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 25.

⁶⁷ Zákon 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

⁶⁸ Zákon 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

⁶⁹ Srov. Úmluva CMR, čl. 41 a §756 zákona 513/1991 Sb., obchodního zákoníku, v aktuálním znění.

⁷⁰ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 26.

⁷¹ Nákladní listy jsou většinou vícelisté.

⁷² ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*, 2. vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 523.

⁷³ Omezuje (ruší).

v režimu Úmluvy CMR narušena a veškerá ustanovení se na dotčenou smlouvu nadále vztahují. V praxi se proto často přepravní smlouvy uzavírají pomocí potvrzení objednávky.⁷⁴ Nákladní list není cenným papírem jako je tomu například v případě konosamentu⁷⁵.

Výše uvedený fakt dokládá např. i rozsudek Nejvyššího soudu ČR⁷⁶. Strana která podala dovolání s návrhem na zrušení rozhodnutí odvolacího soudu namítala (strana objedávající přepravu), že přepravní smlouva nebyla řádně uzavřena, jelikož v objednávce přepravy nebyla řádně identifikována a označena zásilka. Soud prvního stupně rozhodl ve prospěch žalobkyně, u odvolacího soudu byla úspěšná žalovaná strana (dopravce). Jelikož přeprava byla řádně provedena, dovolací soud se v daném případě ztotožnil se závěrem soudu odvolacího, s odůvodněním „.....mezi právní předchůdkyní žalobkyně a žalovanou uzavřena smlouva o přepravě věci v režimu Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále též jen "Úmluva C. "). Úmluva CMR byla uveřejněna ve Sbírce zákonů vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., takže má ve smyslu ustanovení § 756 obch. zák. přednost před ustanoveními obchodního zákoníku upravujícími přepravní smlouvu. Podle článku 1. odst. 1 Úmluvy C. se tato Úmluva 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..... žalobkyně převzala zásilku k přepravě dle mezinárodního nákladního listu a tím došlo ke vzniku přepravní smlouvy mezi právní předchůdkyní žalobkyně a žalovanou v režimu Úmluvy C.....“

V Úmluvě jsou vymezeny náležitosti nákladního listu v článku 6. Tento dokument musí obsahovat následující údaje:

- **Místo a datum vystavení** nákladního listu.
- **Hlavní údaje o odesílateli**, kterými jsou jméno a příjmení fyzické osoby či název právnické osoby s označením právní formy, přesné vymezení sídla

⁷⁴ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009. s. 26 – 29.

⁷⁵ Konosament je obdobou nákladního listu v lodní dopravě. Náložní list (*Bill of Lading – B/L*) je cenným papírem, který pro jeho majitele představuje právo disponovat s nákladem (se zbožím).

⁷⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, ze dne 10. července 2008, sp. zn. 32 Odo 1676/2006.

odesílatele a další údaje jako IČO a DIČ, případně telefonní či emailové kontakty.

- **Hlavní údaje o dopravci**, které by měly obsahovat obdobné identifikační znaky jako v případě odesílatele.
- **Datum a místo převzetí zásilky.**
- **Místo určení zboží.**
- **Přesné údaje o příjemci zásilky**, kterého je opět vhodné identifikovat obdobně jako odesílatele či dopravce.
- **Označení druhu a povahy přepravovaného zboží**, a to zejména z důvodu zvolení vhodného vozidla. Jde-li o věci nebezpečné povahy, je nutné použít značení pro tento druh zásilek obecně uznávané.
- **Počet kusů zboží a zvláštní identifikační značení**, které je zjistitelné u některých věcí například ze štítků.
- **Hrubou hmotnost zásilky či jinak vyjádřitelné množství zboží.**
- **Náklady spojené s přepravou zásilky**, a to od okamžiku uzavření smlouvy až po termín předání zboží. Tyto náklady mohou obsahovat například různé vedlejší poplatky, cla, dovozní, ale i jiné různé výdaje. Uvedené náklady nemusejí být vyčísleny exaktně, avšak měly by být vyčíslitelné způsobem, aniž by jejich počítání u smluvních stran mohlo vyvolat jakoukoliv pochybnost o jejich výši. Pokud by se dané náklady nedaly pomocí určitého algoritmu vyčíslit, bere se v případě sporu v úvahu průměrná výše přepravného u daného dopravce. Tento údaj je ale obtížně vyčíslitelný. Současně je dobré vědět, že smluvní subjekty výši přepravného přímo v nákladním listě záměrně neuvádí, jelikož tento údaj považují za důvěrný (uvedený údaj je ovšem důležitý pro písemnou přepravní smlouvu).⁷⁷
- Je-li to třeba, **pokyny pro celní či jiná úřední jednání.**

⁷⁷ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 80.

- ustanovení o tom, že přeprava zboží podléhá i v případě užití opačných doložek režimu Úmluvy CMR.

Výše charakterizované údaje jsou dle čl. 6 povinnými. Dále nalezneme další spektrum údajů, které jsou povinné v určitých případech (čl. 6 odst. 2). Těmi jsou údaje o:

- Zákazu překládky zboží.
- Nákladech, které jdou na vrub odesílateli.
- Výši dobírky, pokud je vybírána při dodání zásilky.
- Vyjádření zvláštního zájmu na dodávce pomocí patřičné částky oproti ceně zásilky.
- Pokyny, jenž dal odesílatel dopravci s aspektem na pojištění zásilky.
- Vyjádření lhůty ve které daná přeprava má být provedena.
- Doklady, respektive jejich seznam, které byly předány dopravci.

Daný výčet údajů, které lze nalézt v přepravní smlouvě či respektive v nákladním listu zároveň ani tentokrát nemusí být kompletní. V čl. 6 odst. 3 se totiž nachází ustanovení, které dává subjektům tohoto vztahu opět smluvní volnost. Ve smlouvě samé se můžeme setkat s úpravou např.:

- smluvních sankcí,
- odpovídající pojištění odpovědnosti dopravce,
- výběru pracovníků dopravce zajišťujících uvedenou dopravu,
- náležitostí ohledně technické způsobilosti vozidla,
- ohledně zákazu konkurenčního jednání dopravce nebo možnosti zapojení subdopravce,
- oznamovací povinnosti dopravce při zjevné vadě zboží nebo jeho obalu.⁷⁸

⁷⁸ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 36.

Velmi často je možné se v přepravní smlouvách rovněž setkat s odkazem na obchodní zvyklosti, které jsou označovány jako *lex mercatoria*. Přímé užití takovýchto zvyklostí ve smlouvě má poté přednost jak před nedonucujícími ustanoveními Úmluvy CMR, tak současně před národním právem. V mezinárodní dopravě zboží, a to nejen silniční, jsou nejznámějšími a nejužívanějšími zvyklostmi doložky *INCOTERMS*. Nejen dodací podmínky *INCOTERMS*, ale i další nejvýznamnější obchodní zvyklosti si ovšem představíme až v následujících částech práce.

4.5 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V REŽIMU CMR

Odpovědnost dopravce je založen na základních právních principech, jejichž výkladu je v praxi elementárně nezbytné porozumět. Základním principem odpovědnosti dopravce v režimu CMR je, že jde v tomto případě o odpovědnost objektivní⁷⁹. To znamená, že dopravce je odpovědný za výsledek, kterým je v tomto případě doručení zboží dle ustanovení smlouvy. Nesplnil-li dopravce své povinnosti, je za daný následek odpovědný i v případě, pokud ho svým jednáním přímo nezavinil. Tento výklad se samozřejmě logicky vztahuje i na osoby, jenž spadají pod vliv odpovědnosti dopravce, kterými mohou být například zaměstnanci dopravce. Při objektivní odpovědnosti je strana (v tomto případě tedy dopravce) mající tuto odpovědnost odpovědná, a to bez ohledu na skutečnost, zda daný škodný následek zavinila či nikoliv.

Vymezení odpovědnosti dopravce nalezneme v Úmluvě CMR primárně v článku 17. Dle jeho výkladu odpovídá dopravce za poškození či ztrátu zásilky, a to ať již v případě zásilky celé nebo i její části. Zde je třeba si uvědomit, v jakých případech se jedná o ztrátu a kdy naopak o poškození zásilky. Ztrátou zásilky je obecně definována situace, při níž dopravce není schopen zboží příjemci v době dle smlouvy nebo v době dohledné vydat. Tuto dobu blíže specifikuje ustanovení čl. 20 Úmluvy CMR, po jejímž uplynutí je dopravce povinen nahradit vzniklou škodu bez ohledu na to, zda se poté zboží našlo či nikoliv. V praxi se může typicky jednat o případy vydání neoprávněnému příjemci, krádež nebo zpronevěra zásilky nebo zabavení zásilky.

⁷⁹ Více např. *Odpovědnost* [online]. Iuridictum, 2. února 2011 [cit. 25. března 2013]. Dostupné na <<http://iuridictum.pecina.cz/w/Odpov%C4%9Bdnost>>.

Za ztrátu zásilky je ovšem považováno i poškození zboží v takovém rozsahu, kdy na zboží vznikla totální škoda a je tedy již dále nevyužitelné ke svému účelu nebo pokud by náklady na jeho uvedení do původního stavu převýšily původní hodnotu daného zboží.⁸⁰ Tato teze je zakotvena taktéž v obecných principech znalecké činnosti při určování výše majetkové újmy.⁸¹

Naproti tomu za poškození zásilky se považuje stav, kdy zboží změnilo svůj charakter, což vedlo ke snížení jeho hodnoty. Zhoršení substance zboží může být vnější a vnitřní. O vnější poškození se jedná především v případech, pokud je na zboží patrné. Typicky může jít např. ušpinění, promočení, ulomení, poškrábání, promáčknutí nebo např. u sypkých hmot smícháním uvedeného druhu zásilky s předchozími zbytky substrátu, a to zejména kvůli nedostatečné údržbě (v tomto případě vyčištění) vozidla, resp. jeho nákladového prostoru (korby). Oproti tomu vnitřní poškození zboží navenek zpravidla patrné není. Takové zboží tedy vizuálně vykazuje stejné vlastnosti jako zboží, které je v pořádku. Jelikož se s danou problematikou můžeme setkat především při přepravě potravin, objasníme si ji na příkladu. Například neodpovídá-li tepelný režim technologickým normám stanoveným pro přepravu masných výrobků, v daném případě nebude nákladový prostor vozidla zchlazen na dostatečnou teplotu, během dopravy může dojít ke kvalitativním změnám tohoto zboží na první pohled nepostřehnutelným.⁸² Z důvodu špatné (vyšší) teploty může dojít k bakteriologickým pochodům, což se může po rozbalení masa projevit například jeho zápachem.

Dopravce je odpovědný od okamžiku přijetí zásilky až po moment jejího dodání. Dopravce se nemůže dovolávat zproštění se své odpovědnosti z důvodu vad na vozidle, které použil pro přepravu, a to ani v případě, pokud tyto vady byly zapříčiněny zaviněným jednáním či nedopatřením třetího subjektu, od kterého si inkriminované vozidlo najal. Dopravce může být na negativním stavu rovněž pouze spoluodpovědný (čl. 17 odst. 5), a to do té míry a za těch okolností, za které odpovídá sám a které ke vzniku škody přispěly. Článek 19 poté blíže specifikuje

⁸⁰ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 108-109.

⁸¹ Např. u vozidel. Srov. BRADÁČ, Albert, KREJČÍŘ, Pavel. *Znalecký standard č. 1/2005*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2004. s. 33 a následující.

⁸² KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 109-110.

odpovědnost dopravce při překročení dodací lhůty, a to ať byla stanovena přesně⁸³ nebo i v případě, pokud nebyla sjednána. Pokud dodací lhůta⁸⁴, respektive doba přepravy přímo určená nebyla, lze ji odvodit podle lhůty, kterou by bylo možné očekávat ke splnění povinností pečlivým dopravcem s přihlédnutím ke všem dalším skutečnostem tuto dobu ovlivňujícím.

4.6 LIBERACE⁸⁵ DOPRAVCE V PŘÍPADĚ ŠKODY

V předchozím textu jsme se mohli seznámit s podmínkami, kdy je dopravce jednající v režimu Úmluvy CMR odpovědný za škodu. Proto je nyní nutné si ujasnit v jakých případech za škodu neodpovídá. Oproti výkladu Obchodního zákoníku je v tomto směru výklad Úmluvy vůči dopravci štedřejší.⁸⁶ Dle čl. 17 odst. 2 je dopravce zbaven odpovědnosti, pokud škoda vznikla v důsledku jednání oprávněného či z důvodu jednání na jeho příkaz, dále pak v vlastní vadou zásilky, anebo jinými okolnostmi které se dopravce nemohl odvrátit a odstranění jejich následků nejsou v jeho moci. Stejně tak jako v případech jiných druhů objektivní odpovědnosti, i v uvedených případech, se může dopravce v případě poškození či ztráty zboží nebo také překročí-li stanovenou dodací lhůtu své odpovědnosti zprostit, avšak je povinen nést důkazní břemeno v podobě liberačních důvodů (čl. 18 odst. 1, 2). Typicky může jít o případy, pokud odesílatel nepřipravil zásilku k nakládce na ujednaném místě včas, což vedlo ke zpoždění jejího doručení; nebo svým jednáním přispěl k vydání zboží jinému příjemci, jelikož neposkytl dopravci dostatečně podrobné informace; nedal dopravci dostatečné pokyny ke zdárnému realizování dopravy zboží nebo mu neposkytl potřebné průvodní doklady; neavizoval zvláštní vlastnosti zásilky s reflexí na její zvýšenou citlivost, ačkoliv o tomto faktu věděl nebo také pokud příjemce zásilky neumožnil předčasné přistavení vozidla k vykládce a neumožnil mu odstavení

⁸³ Přesně určená dodací lhůta bývá označována jako lhůta fixní, kterou je třeba striktně dodržovat, poněvadž její nedodržení může mít závažné důsledky jak pro dopravce (respektive prodávajícího). Dále může jít např. o lhůtu přesně určitelnou se znění smlouvy samé, avšak při jejím nedodržení nejsou důsledky natolik fatální.

⁸⁴ Více např. ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*, 2. vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 310 - 312.

⁸⁵ Zproštění se objektivní odpovědnosti.

⁸⁶ Srov. § 622 odst. 2 zák. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

vozidla na svém pozemku, i když byl s touto žádostí v dostatečném předstihu srozuměn.⁸⁷

Pro ještě lepší orientaci a pochopení této problematiky si nyní můžeme krátce představit skutkový děj reálného sporu *Michael Galley Footwear Ltd vs. Dominic Laboni*, a to včetně rozhodnutí soudu, který se odehrál ve Velké Británii v roce 1982.⁸⁸ Výrobce obuvi zažaloval svého dopravce, kvůli ztrátě zásilky. K té došlo tak, že řidič se svým asistentem museli provést povinnou pauzu, proto ze zastavili na jídlo. Parkoviště, kde vozidlo odstavili, nebylo hlídáno. Jakmile se poté k vozidlu vrátili, zjistili, že je zboží odcizené, a to i přesto, že jej řádně zabezpečili alarmem. Dopravce se u soudu hájil fakty, že pokud by posádka neprovedla zmiňovanou přestávku, porušila by tím předpisy ohledně jízdního režimu. Dále namítal, že posádka vůz řádně zabezpečila. Soud byl ovšem jiného názoru a rozhodl v neprospěch dopravce s tím, že dopravce mohl ztrátě zboží zabránit tím, že by se řidič a spolujezdec během pauzy střídali ve hlídání vozidla.

Dalším příkladem, který nám lépe osvětlí tuto problematiku může být spor řešený u soudu⁸⁹ v Německu. Soud v daném případě⁹⁰ rozhodl, že když došlo k nezaviněné nehodě dopravce, ale zároveň o této skutečnosti nepředložil dostatečné důkazy, musí uhradit alespoň standardně vypočítávanou škodu ve výši 8,33SDR za kg.

4.7 ZJEDNODUŠENÉ MOŽNOSTI LIBERACE DOPRAVCE

Krom obecných liberačních důvodů, které dopravce může v případě vzniklé škody dokázat, jsou v Úmluvě taxativně vymezeny důvody, u kterých dopravci postačí, že v případě škody existovaly a že následek (škoda) s vydefinovanými

⁸⁷ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 111.

⁸⁸ CARR, Indira. STONE, Peter. *International Trade Law*, 4th Edition. Oxon: Routledge-Cavendish, 2009. s.387.

⁸⁹ Rozsudek Oberlandgerisch Düsseldorf ze dne 14. března 2007, sp. zn. I-18 U 138/06. Dostupné na <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1516&step=FullText>.

⁹⁰ V tomto sporu šlo o přepravu zboží z Německa do Iránu. Nákladní automobil se ovšem na tureckém území srazil s dodávkou, která předjížděla proti pravidlům. V důsledku toho došlo k pádu automobilu z mostu a k úplnému zničení škody. Soud prvního stupně původně rozhodl ve prospěch obžalovaného (dopravce). Soud vyšší instance ovšem uvedl, že předložení pouze policejních protokolů není dostatečným důkazem k liberaci. Rozsudek pozměnil v neprospěch dopravce s tím, že je povinen uhradit náhradu škody zboží ve výši 8,33 SDR za kg. Do škody ovšem nezahrnul náklady na znalecký posudek a další výdaje a náklady na soudní líčení rozdělil mezi obě strany tohoto sporu.

důvody souvisí (čl. 17 odst. 4). O daleko mírnějším režimu svědčí i fakt, že v daném případě nese hlavní důkazní břemeno o tom, že s níže uvedených důvodů škoda nevznikla, oprávněný (čl. 18 odst. 2). Nепrokáže-li oprávněný opak, dopravce je zproštěn odpovědnosti, pokud atributy uvedené škody souvisí s:⁹¹

- použitím vozidla bez plachet, pokud to bylo přímo sjednáno a zaznamenáno v nákladním listě;
- vadným či chybějícím obal u zásilky, pokud je pro dané zboží nezbytný;
- manipulací nebo dalšími úkony se zásilkou (naložení, vyložení, uložení), a to pokud tuto činnost provedl odesílatel či příjemce;
- přirozenou povahou určitého zboží, pro kterou dané zboží podléhá přirozenému poškození či ztrátě (lom, rez, vnitřní kažení, vysychání, unikání, přirozený úbytek zboží nebo působení škůdců – hmyzu, hlodavců);
- špatným označením zbožím značkami nebo čísly u jednotlivých kusů;
- přepravou živých zvířat.

Výše uvedené důvody vzniku škody mohou být v případě jejího vzniku s aspektem na jeho vyvinění elementárně důležité, jelikož jde o „upřednostněné příklady vyloučení odpovědnosti“⁹². I zde ovšem platí pravidlo, že pokud by uvedená škoda vznikla například z důvodu hrubé dopravní nedbalosti, závad na vozidle či jiných důvodů jdoucích k tíži dopravce, a oprávněný by tyto skutečnosti prokázal, poté by se misky vah obrátily a dopravce by musel dokazovat ke svému vyvinění opak.⁹³ Z těchto důvodů si je nyní ještě více přiblížíme. K tomuto užijeme subsidiárně výkladu pravidel a právních norem v zahraničním obchodě platných, ale i praktické ukázky příkladů a případů řešených sporů, které nám poskytnou vyšší míru usnadnění pro jednodušší pochopení uvedených termínů.

⁹¹ CHUACH, Tik, Chin, Jason. *Law of International Trade*, Second Edition. London: Sweet & Maxwell, 2001. s. 33.

⁹² SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009. s. 296.

⁹³ SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009. s. 297.

4.7.1 Použití otevřeného (nezaplachtovaného) vozidla

Doprovce nese lehčí důkazní břemeno v případě, že bylo smlouvou dohodnuto užití otevřeného vozidla, čili vozidla, které nezakrývá ze všech stran přepravovaný náklad plachtami či jinak, dle konstrukce vozidla nebo jízdní soupravy, anebo pokud dopravuje zboží v otevřeném (ze všech stran neuzavřeném) kontejneru. Jinak je dopravce odpovědný za poškození zásilky např. promočením, pokud k tomuto došlo např. v důsledku špatně impregnované či poškozené plachty.⁹⁴ Za otevřené se považuje vozidlo i v případě, pokud pouze určitá část nákladu přesahuje z vozidla ven, ale naopak je tomu v případě, pokud by vozidlo mělo plachtu, která by ovšem byla porušená.⁹⁵ Je patrné, že toto ustanovení má za cíl eliminovat možnosti odesílatele dožadování se náhrady za vzniklou ztrátu, pokud si užití daného vozidla sám vymínil. Uvedenou možností zjednodušeného důkazu dopravce může použít pouze v případě, pokud použití takového vozidla či zajištění dopravy tímto způsobem bylo přímo uvedeno v nákladním listu. Pokud ovšem příslušné ustanovení v nákladním listu chybí, dopravce se na toto ustanovení nemůže odvolávat, a to ani v případě, pokud již dříve byly prováděny přepravy takovýmto způsobem pomocí otevřených vozidel. Dále je uvedená možnost modifikována ustanovením čl. 18 odst. 3, který říká, že daná výjimka neplatí, pokud by se jednalo o ztrátu neobvykle velkého rozsahu nebo jednoho zásilky, která je tvořena pouze jedním kusem. V případě, že by způsobenou škodu bylo možné uplatnit ustanovení čl. 18 odst. 3, dopravce ke své liberaci nemá jinou možnost než užít standardně veškerých důkazů. Toto zúžení patrně vzniklo především kvůli dopravě takových zásilek⁹⁶, které by nebylo možno realizovat jinak než pomocí otevřeného vozidla.

4.7.2 Vadnost obalů

Další zjednodušenou možností vyvinut se z náhrady škody na zboží je v dané situaci prokázání, že vzniklá škoda byla způsobena vadným nebo zcela chybějícím obalem, i když povaha zboží zjevně vhodné balení vyžadovala. I když v Úmluvě

⁹⁴ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 122.

⁹⁵ SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009. s. 297.

⁹⁶ Např. jde o dopravu nadměrných nákladů, stavebních materiálů, kanalizačních prvků – potrubí, ale také například dopravních prostředků a dalších předmětů, u kterých je patrné, že vzhledem ke svému charakteru jsou k venkovnímu použití určené, popřípadě pokud je patrné, že jsou schopny odolávat nepříznivým klimatickým podmínkám.

CMR přímo nenalezneme, který ze subjektů je za použití vhodného obalu odpovědný, lze dovodit, že povinným v této záležitosti je odesílatel. Použijeme-li subsidiárně dalších právních předpisů, brzy zjistíme, že uvedená dedukce je správná. Například v *Úmluvě OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží*⁹⁷, která je považována za jakýsi mezinárodní obchodní zákoník, nalezneme úpravu potřeby opatřit zboží vhodným obalem pro přepravu⁹⁸ v sekci povinností prodávajícího. I když ne vždy musí být osoba prodávajícího shodná s osobnou odesílatele, považuje se tato skutečnost v měřítku mezinárodního obchodu za standardní. Zboží, pokud daný obchod režimu Vídeňské úmluvy podléhá, musí prodávající opatřit zboží, který musí být adekvátní nejen k charakteru tohoto zboží, ale také je nutno zohlednit typ a trvání dopravy, charakteru klimatických podmínek a dalším okolnostem.⁹⁹ I v případě užití tohoto článku platí určitá omezení. Ta spočívají především v povinnosti dopravce, popřípadě jeho zaměstnanců (osádky vozidla) informovat o zjevných vadách obalu ihned poté, co tuto skutečnost během jízdy zjistí a pokud nastala již před jízdou, neměla by osádka vozidla přepravu vůbec zahájit. Osádka vozidla rovněž musí učinit veškerá vhodná opatření ke snížení případné škody.¹⁰⁰ Pokud by shora popsáním způsobem v případě uvedené situace posádka takto nepostupovala, jednala by poté v rozporu s obecnými zásadami, kterou je odporná péče podnikatele, respektive dopravce.¹⁰¹

4.7.3 Manipulace se zbožím jiným subjektem

Pod pojmem manipulace se zbožím jiným subjektem můžeme rozumět naložení, uložení či vyložení zboží odesílatelem nebo příjemce a taktéž i jinými subjekty jednajícími pod vlivem příjemce či odesílatele (čl. 17 odst. 4 písm. c). Pokud je smluvně určeno, že jednu či více z výše jmenovaných činností zajišťuje jiný subjekt než dopravce, musí tak učinit obezřetně ve vztahu jak ve vztahu k samotnému charakteru zboží, ale i k typu dopravního prostředku. V případě nakládky musí dané zboží naložit a zajistit patřičným způsobem, aby byly maximálně eliminovány

⁹⁷ *Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží* [The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods – CISG]. Tato Úmluva bývá také v praxi i teorii běžně označována jako Vídeňská úmluva. Byla podepsána ve Vídni 1980. Do Českého právního řádu transponována v podobě Sdělení federálního ministerstva zahraničních věcí č. 160/1991 Sb.

⁹⁸ Čl. 35 odst. 2 písm. d) Vídeňské úmluvy.

⁹⁹ SCHLECHTRIEM, Peter, SCHWENZER, Ingeborg. *Commentary on The UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*, Second Edition. Oxford: Oxford University Press, 2005. s. 426 – 427.

¹⁰⁰ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 123 - 125.

¹⁰¹ Jako pomůcka nám může posloužit výklad §617 zák. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

negativní vlivy, které by na ně mohly působit, a to především setrvačné a odstředivé síly a současně aby nedošlo k případnému ohrožení silničního provozu. Dle charakteru zboží musí být zásilka naložena tak, aby nedocházelo především k jejímu volnému posunu, uvolnění, popřípadě u sypkých látek k vysypání, jelikož se postupně vygeneroval názor, že ke zproštění odpovědnosti dopravce dochází i v případech, pokud se důsledky špatné manipulace se zbožím (nakládka, uložení, zajištění) projeví až posléze, tedy po dokončení či již během dopravy.¹⁰²

Praktickou ukázkou sporu řešeného v praxi je rozsudek Německého nejvyššího soudu¹⁰³. Česká společnost v roli dopravce prováděla přepravu z Německa do ČR (Litvínova). Během cesty ovšem náklad spadl již v Německu díky nevhodnému zajištění z otevřeného přívěsu. V daném případě bylo zjištěno spoluzavinění odesílatele s tím, že měl dopravci poskytnout dostatečné informace a prostředky k zajištění daného nákladu.

Budeme-li pokračovat s vyložением tohoto ustanovení, dopravce se logicky může vyvinut i v případě, pokud si obstarává nakládání či vykládání zboží odesílatel popřípadě příjemce vlastními silami. Dané ustanovení ovšem platí i pro zaměstnance dopravce, kteří uvedenou činnost konali za dozoru a dle pokynů odesílatele, jelikož v daném případě platí fikce, že v tomto případě by pracovníci dopravce byli jiné osoby konající nakládku, uložení nebo vykládku přímo pro odesílatele, protože by byl „principálem“ dané nakládky.¹⁰⁴

Zde také můžeme podpůrně nahlédnout do zákona o silničním provozu¹⁰⁵, kde jsou vymezeny specifika ohledně přepravy nákladu na tuzemských komunikacích v § 52:

„(1) Předměty umístěné ve vozidle musí být umístěny tak, aby neomezovaly a neohrožovaly řidiče nebo osoby přepravované ve vozidle a nebránily výhledu z místa řidiče.

¹⁰² SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009. s. 302.

¹⁰³ Rozsudek Bundesgerichtshof ze dne 25. ledna 2007, sp. zn. I ZR 43/04. Dostupné na <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1382&step=FullText>>.

¹⁰⁴ KROFTA, Jiří. *Převážní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 125 - 126.

¹⁰⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

(2) Při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsobil nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti; to platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou například plachta, řetězy nebo lana. Předměty, které lze snadno přehlédnout, jako jsou například jednotlivé tyče nebo roury, nesmějí po straně vyčnívat.

(3) Přečnívá-li náklad vozidlo vpředu nebo vzadu více než o 1 m nebo přečnívá-li náklad z boku u motorového vozidla nebo jízdní soupravy vnější okraj obrysových světel více než o 400 mm a u nemotorového vozidla jeho okraj více než o 400 mm, musí být přečnívající konec nákladu označen červeným praporkem o rozměrech nejméně 300 x 300 mm, za snížené viditelnosti vpředu neoslňujícím bílým světlem a bílou odrazkou a vzadu červeným světlem a červenou odrazkou. Odrazky nesmějí být trojúhelníkového tvaru a smějí být umístěny nejvýše 1,5 m nad rovinou vozovky.

(4) Při přepravě zemědělských produktů za nesnížené viditelnosti neplatí odstavec 2 o označení nákladu přečnívajícího vozidlo do strany; za snížené viditelnosti se užije světel, odrazek nebo odrazových desek.

(5) Při přepravě živých zvířat nesmí být ohrožena bezpečnost řidiče, přepravovaných osob ani zvířat a ani bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

(6) Při přepravě sypkých substrátů musí být náklad zajištěn tak, aby nedocházelo k jeho samovolnému odlétávání.

(7) Nakládání a skládání nákladu na pozemní komunikaci je dovoleno jen tehdy, nelze-li to provést mimo pozemní komunikaci. Náklad musí být složen a naložen co nejrychleji a tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

(8) *Další podmínky přepravy nákladu včetně podmínek přepravy nebezpečných věcí¹⁰⁶ stanoví zvláštní právní předpis^{107, 108}.*

Je patrné, že uvedený výklad se vztahuje pouze na provoz na tuzemských pozemních komunikacích, avšak řada těchto technických předpisů bude obdobných i v okolních státech, jelikož jsou taktéž stejně jako Česká republika členy EU. Instituce Evropské unie přijímají řadu technických předpisů většinou v podobě směrnic, které jsou členské státy povinné během určité doby implementovat do svých právních řádů.

Upevnění nákladu při přepravě

I když v Úmluvě samé se nic nedozvíme o postupech naložení, uložení či upevnění nákladu, je více než záhodno si danou problematiku v tento moment alespoň částečně nastínit. Jelikož v textu výše jsme měli možnost se dozvědět, že v případě špatného naložení či uložení nákladu odesílatelem a následném vzniku škody, je dopravce zbaven své odpovědnosti za uvedenou škodu. Vhodné uložení a fixace nákladu je důležitá nejen z důvodu bezpečnosti provozu, ale také jeho ekonomičnosti. A ať již jde o dopravce či odesílatele, smyslem jejich businessu je generování zisku, což není možné bez toho, aby se oba snažili max. předcházet škodám.

Uložení a upevnění nákladu řeší novelizované znění ČSN EN 12 195, na kterou je odkazováno v novele 283/2009 Sb. vyhlášky 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti vozidel. Uvedená ČSN 12 195 se stala základem pro stanovení počtu a únosnosti upevňovacích prostředků, z čehož je čerpáno v řadě praktických příruček a publikací¹⁰⁹. Tato norma je ovšem platná v České republice a

¹⁰⁶ V České republice je povolena silniční přeprava pouze těch nebezpečných věcí, kterou vymezuje Dohoda ADR.

¹⁰⁷ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁰⁸ Více např. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. Praha: Leges, 2008. s. 240 – 243.

¹⁰⁹ Např. GERSTNER, Zdeněk, LISON, Vladimír, a kol. *Řidičova knihovna – uložení a upevnění nákladu*, 3. vyd. Praha: ČESMAD Bohemia, 2011. s. 1.

některých dalších zemích¹¹⁰, avšak v jednotlivých státech, a to nejen Evropské unie, se jednotlivé předpisy pro upevňování nákladu mohou lišit. Dopravce, resp. řidič vozidla, je tedy povinen dané předpisy znát a řídit se jimi, jakmile se v takovém státě ocitne, jinak mu hrozí sankce.

Schéma základních sil působících na zboží během přepravy

Nyní si objasníme proč je důkladné upevnění nákladu na vozidle nezbytností a jakým silám upevňovací prvky musí odolávat. Působení sil na náklad vyjadřují obecně známé vzorce.

m.....hmotnost nákladu

$$F_s = m \times a$$

a.....max. dosažitelné zrychlení (zpomalení) [m/s²]

Pro zajištění nákladu se setrvačná síla označuje pod pojmem hmotová síla a vyjadřuje vztah hmotnosti s koeficientem zrychlení.¹¹¹

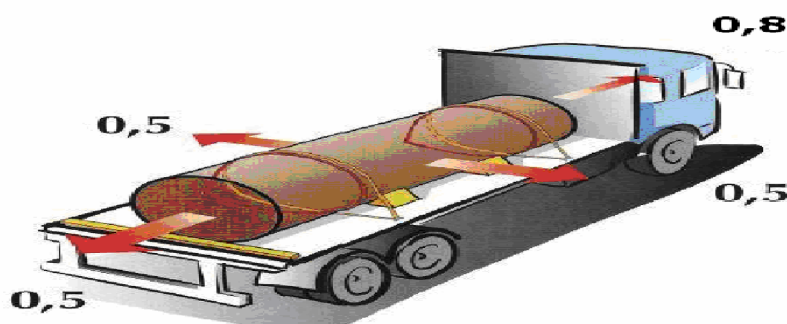
$$F_t = m \times g \times \mu$$

F_t = třecí síla

F_s = setrvačná síla

μ.....součinitel smyk. tření **g**.....gravitační zrychlení

Působení síly na náklad¹¹²



¹¹⁰ Podle Vnitřních předpisů CEN/CENELEC: Belgie, České republiky, Dánska, Finska, Francie, Irsko, Islandu, Itálie, Lucemburska, Německo, Nizozemsko, Norsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Spojeného království, Španělsko, Švédsko a Švýcarsko.

¹¹¹ Základní informace o upínání nákladu [online]. proridice.eu, 28. prosince 2008 [cit. 20. dubna 2013]. Dostupné na <http://soubory.proridice.eu/naklady/upevneni_nakladuCZ.pdf>.

¹¹² Jednoduchý návod – upevňování nákladu při silniční přepravě. Praha: ČESMAD Bohemia, 2003. s. 11. Nejvyšší síla působí dopředu, a to např. při brzdění. Daná síla může dosahovat až 80% hmotnosti nákladu.

Stanovení bezpečného počtu upínacích kurtů při třecím přivazování¹¹³

Upínací úhel ¹¹⁴ α	Náklad m [t]	Součinitel tření μ				Počet kurtů ¹¹⁵			
75° - 90° 	1	0,2	0,3	0,4	0,6	4	3	2	1
	2					8	5	3	1
	3					12	7	4	2
	4					16	9	6	2
	6					23	13	8	3
	8					31	17	11	4
	10					39	22	13	5
	12					46	26	16	6
50° - 75° 	1					5	3	2	1
	2					10	6	4	2
	3					15	9	5	2
	4					20	11	7	3
	6					29	17	10	4
	8					39	22	13	5
	10					49	27	17	6
	12					58	33	20	7

¹¹³ Tabulka vytvořena na základě dat z *Pomocný úhloměr - třecí přivazování*. Praha: ČESMAD Bohemia, 2011.

¹¹⁴ Při třecím přivazování je oblast nepovoleného upínacího úhlu $\alpha \leq 30^\circ$.

¹¹⁵ Jde o upevňovací kurty s tažnou silou v popruhu (předpětí) vyvozenou ráčnou STF: 500daN (*Standard Tesion Force*). Daný údaj nalezneme na štítku uvedeného upínacího popruhu.

Kombinace součinitelů tření μ styčné plochy s různými materiály¹¹⁶

Materiál	Materiál	Součinitel tření μ
Překližka/tvrzená tkanina	Řezivo	0,45
	Plastové palety	0,2
	Ocelové přepravní klece	0,45
	Hoblované dřevo	0,3
Nerez plech	Ocelové přepravní klece	0,2
	Plastové palety	0,15
	Hoblované dřevo	0,2
Drážkovaný hliník	Řezané dřevo	0,4
	Hoblované dřevo	0,25
	Ocelové přepravní klece	0,3
Řezivo - lišty	Beton drsný	0,7
	Beton hladký	0,55
Gumové protiskluzové materiály		0,6

Pro lepší pochopení si můžeme uvést praktický příklad. V nákladovém prostoru, který je z nerezového plechu povežeme hoblované dřevo o hmotnosti $m = 5t$. Dle tabulky víme, že součinitel smykového tření mezi těmito materiály je $\mu = 0,2$.

Setrvačná síla, kterou při průměrném zpomalení $a = 5 \text{ m/s}^2$ působí na náklad:

$$F_s = m \times a \qquad F_s = 5000 \times 5 \qquad F_s = 25000N$$

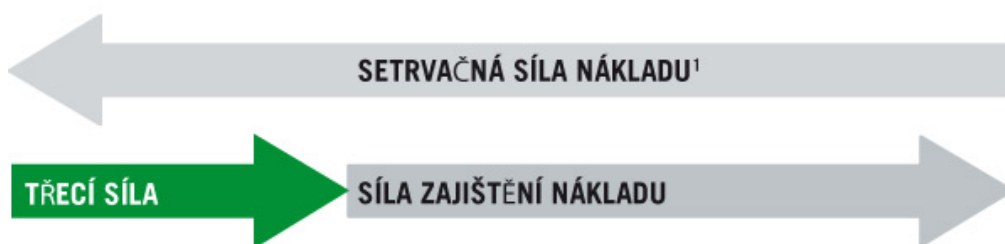
Nyní si vypočteme třecí sílu:

$$F_t = m \times g \times \mu \qquad F_t = 5000 \times 9,81 \times 0,2 \qquad F_t = 9810N$$

Síla, kterou je potřeba eliminovat pomocí pomocných zajišťovacích prostředků je rovna rozdílu F_s a F_t , v daném případě tedy 15190N.

¹¹⁶ GERSTNER, Zdeněk, LISON, Vladimír, a kol. *Řidičova knihovna – uložení a upevnění nákladu*, 3. vyd. Praha: ČESMAD Bohemia, 2011. s. 10.

Možné druhy nástaveb vozidel



Jak je patrné ze schématu výše¹¹⁷, proti síle setrvačné působí, je-li zboží zajištěno proti převrácení, síla třecí. Třecí síla, která je vyvolána kontaktem zboží s podlahou nákladového prostoru se samozřejmě liší, avšak setrvačná síla je vždy vyšší. Přebývající setrvačná síla musí být neutralizovaná použitím pomocných prostředků. V Německu je pro specifikaci fixace užito směrnice VDI 2700.



Další z uvedených možností nástaveb je taková, pomocí jejíž konstrukce je eliminována část setrvačné síly, avšak sama o sobě není schopna pohltit kompletní setrvačnou sílu. Z toho důvodu jsou taktéž potřeba k zajištění nákladu přídatné jistící prvky (klíny nebo upínací popruhy k zajištění nákladu). Požadavky na tuto nastavbu reguluje norma EN 12642 L.

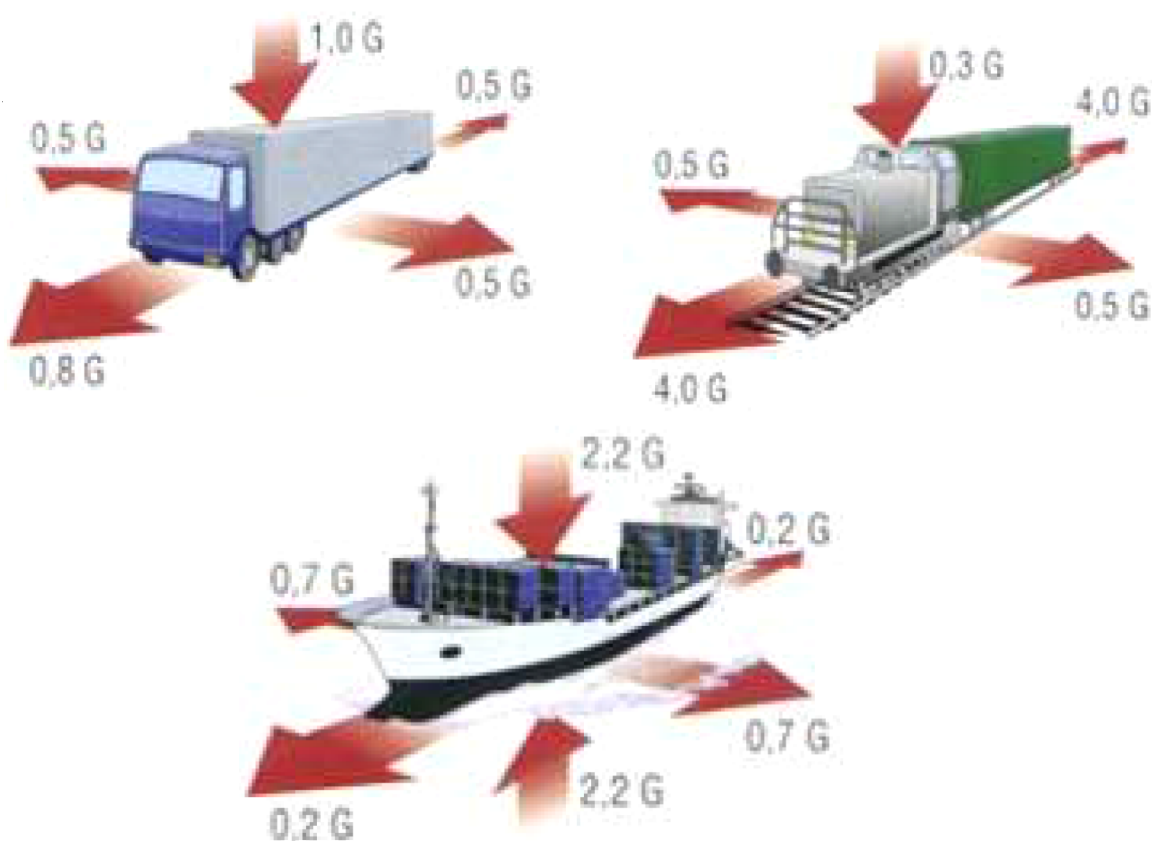


¹¹⁷ Základní znalosti [online]. Koegel-trailer.com, [cit. 20. dubna 2013]. Dostupné na <http://www.koegel-trailer.com/cz/servis/zajisteni-nakladu/zakladni-znalosti.html>.

Zajištění nákladu bez přídavných jisticích prvků na ložné ploše je schopna nástavba, která splňuje požadavky normy EN 12642 XL. Daná konstrukce nástavby umožňuje díky své konstrukci eliminovat veškerou setrvačnou energii, pakliže je náklad uložen s tvarovým stykem nástavby. Daný tvarový styk zajišťují např. boční lišty pro zajištění nákladu, boční lišty paletového dorazu, vario závory či teleskopické závory.¹¹⁸

Vyjádření působení sil při použití různých dopravních prostředků

Komparace působení sil na náklad při užití různých dopravních prostředků¹¹⁹



¹¹⁸ Základní znalosti [online]. Koegel-trailer.com, [cit. 20. dubna 2013]. Dostupné na <<http://www.koegel-trailer.com/cz/servis/zajisteni-nakladu/zakladni-znalosti.html>>.

¹¹⁹ Základní informace o upínání nákladu [online]. proridice.eu, 28. prosince 2008 [cit. 20. dubna 2013]. Dostupné na <http://soubory.proridice.eu/naklady/upevneni_nakladuCZ.pdf>. Uvedené údaje se mohou lišit dle použitého zdroje neboť např. v publikaci GERSTNER, Zdeněk, LISON, Vladimír, a kol. Řidičova knihovna – uložení a upevnění nákladu, 3. vyd. Praha: ČESMAD Bohemia, 2011. s. 3 jsou uvedeny koeficienty zrychlení při železniční přepravě vpřed max. 1,0G. U námořní přepravy se koeficienty zrychlení liší podle moří a oceánů. Např. v Jednoduchý návod – upevňování nákladu při silniční přepravě. Praha: ČESMAD Bohemia, 2003. s. 10 se rozlišuje působení do stran, a to pro Baltské moře je 0,5G, pro Severní a Středozevní moře 0,7G a pro Atlantický oceán 0,8G.

4.7.4 Škoda v důsledku přirozené povahy určitého zboží

Další důvod, který může dopravce přednostně užít ke zproštění se odpovědnosti v případě škody na zásilce je, prokáže-li souvislost vzniku uvedené škody s přirozenou povahou zboží. Každé zboží, ať se jedná například i o kámen, sklo či surové železo má svoji přirozenou povahu, která se může projevit např. v podobě přirozeného úbytku, přirozeného poškození, únikem, běžným úbytkem, ale taktéž přirozeným kažením nebo znehodnocováním z důvodu působení hmyzu, hlodavců či jiných parazitů. Uvedeme-li si příklad, snížení hmotnosti během přepravy se projeví jinak u čerstvě sklizeného obilí, které sníží svou hmotnost z důvodu vysychání znatelně a jinak například u součástek z oceli, u kterých se původní hmotnost prakticky nezmění vůbec.¹²⁰ V daném případě je primární odpovědností odesílatele, aby si zvolil vhodný způsob a technologii přepravy, vhodné obaly a také například zásilku patřičně uložil nebo poskytnul dostatečné informace o tom jak má být zásilka během přepravy uložena. Dopravce uvedeného důvodu může použít v případě, postupoval-li při realizaci samotné přepravy zboží s profesionální péčí a samotná přeprava proběhla standardním způsobem bez vlivu mimořádných okolností, tedy za běžných povětrnostních a klimatických podmínek, v čase pro přepravu daného zboží obvyklém a bylo-li to běžné, tak v zaplachtovaném vozidle.¹²¹

Praktickou ukázkou sporu týkající se uvedené problematiky je rozsudek soudu ve Frankfurtu nad Mohanem¹²² z roku 2003. Daný spor se týkal přepravy piva v režimu Úmluvy CMR, která byla realizována v lednu 2002. V té době panovaly silné mrazy (až – 16 °C), proto pivo během přepravy zmrzlo a některé lahve se působením mrazu roztrhaly. Kupující podal v tomto případě žalobu na dopravce, že použil nevhodný dopravní prostředek, jelikož použil pouze vozidlo s plachtou. Soud ovšem rozhodl ve prospěch dopravce a uvedl, že pivo má vlastnosti jako jakákoliv jiná běžná kapalina, proto se může stát, že během přepravy zmrzne a následně dojde k jeho poškození. Uvedl, že oprávněný si v tomto případě nevymínil přepravu pomocí

¹²⁰ SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009. s. 307.

¹²¹ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009. s. 127 – 128.

¹²² Rozsudek OLG Frankfurt am Main 21. Zivilsenat 21 U 17/03, 3. prosince 2003. Dostupné na <http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/jportal/portal/t/s15/page/bslaredaprod.psml?&doc.id=KORE416892004%3Ajuris-r01&showdoccase=1&doc.part=L>.

vozidla, které má speciální isothermickou nástavbu, proto nebyl v daném případě oprávněn domáhat se náhrady škody.

O jiný případ by se ovšem jednalo, pokud by došlo ke škodě na přepravovaném zboží z důvodu nepřiměřeně dlouhé doby, kterou zapříčinil dopravce či jeho pracovníci svým jednáním. To samé platí i v případě, pokud by ke škodě na zásilce došlo v důsledku zpoždění dodávky zapříčiněné technickou vadou vozidla.¹²³

Je důležité také zohlednit, že v případě realizace přepravy určitých typů zboží je nutno postupovat s dalšími předpisy, které stanovují především další speciální technické požadavky jak na dopravní prostředek, tak na způsob přepravy samotný. Tímto předpisem je například Dohoda ATP, se kterou se seznámíme v jedné z následujících kapitol.

4.7.5 Přeprava živých zvířat

Vzniklá škoda při přepravě živých zvířat je posledním z přednostních důvodů umožňujících dopravci liberovat se ze své odpovědnosti. Škoda může spočívat především ve skutečnosti, že přepravovaná zvířata mohou během přepravy utrpět zranění, mohou se u nich projevit určitá onemocnění či může dokonce dojít k jejich úhynu. Pakliže se chce vyvinutí pomoci tohoto ustanovení, musí si být jist, že během přepravy samotné postupoval s náležitou péčí a postupoval dle pokynů oprávněného a zároveň dodržoval veškerá zákonná ustanovení¹²⁴ pro daný druh transportu závazná.

4.8 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE ZA PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY

V ustanovení čl. 19 se uvádí, že k překročení dodací lhůty dochází, jestliže nebyla zásilka vydána ve sjednané lhůtě. Nebyla-li dodací lhůta sjednána a pokud skutečná doba přepravy s přihlédnutím k dalším okolnostem a k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky a k času při dílčích nakládkách překračuje dobu, kterou by bylo možno od pečlivého dopravce očekávat. Nebyl-li sjednán časový okamžik

¹²³ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 128.

¹²⁴ Např. Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činnostech a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a Nařízení (ES) č. 1255/97. Dostupné na <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0001:CS:NOT>>.

počátku dodací lhůty, dodací lhůta začíná běžet až skutečným převzetím zásilky k přepravě a čas uzavření přepravní smlouvy není v daném případě relevantním kritériem. Další významnou povinností v tomto ohledu je, že dopravce je povinen vydat zásilku příjemci v jeho provozní době, pokud neexistuje jiné ujednání.¹²⁵ Chce-li se dopravce případně ze své odpovědnosti vyvinut, smí použít stejná pravidla jako kdyby byl odpovědný za poškození či ztrátu zásilky, avšak již nemůže použít privilegované liberační důvody čl. 17 odst. 4. Dopravce se tak může liberovat ze své odpovědnosti pouze předloží-li dostatečný důkaz ve formě některého obecného vyvíňujícího důvodu dle čl. 17 odst. 2 (zaviněním či příkazy oprávněného, zvláštní vady zásilky, okolnosti, které dopravce nemohl odvrátit).

4.9 REKLAMACE PŘEPRAVY A PROMLČECÍ LHŮTY

Stanovení doby v níž může oprávněný podat reklamaci nalezneme v člancích 31 až 33. V článku 30 odst. 1 jsou uvedeny reklamační doby v případě, že se jedná o ztrátu nebo poškození zásilky. Pokud příjemce převzal zboží aniž by společně s dopravcem zjišťoval jeho stav v okamžiku převzetí, je povinen přepravci sdělit povahu těchto vad v okamžiku převzetí, jedná-li se o vady zboží či ztrátu zjevnou. V případě, že se jedná o ztrátu nepatrnou, je povinen učinit oznámení do 7 dnů od data převzetí, přičemž se den převzetí se nezapočítává stejně tak jako neděle či svátky. Uvedené výhrady ovšem musejí být učiněny písemně.

V čl. 31 odst. 3 se nachází možnost reklamace v případě nedodržení dodací lhůty. Zatímco v případě ostatních lhůt v CMR obsažených se jedná o lhůty promlčecí, lhůta pro případ reklamace za nedodržení dodací lhůty je lhůtou prekluzivní, což je nutné striktně odlišovat.¹²⁶ V uvedeném případě musí být zaslána písemná výtky do 21 dnů po smluvené lhůtě dodání.

V článku 32 je stanovena délka promlčecí doby, která je v režimu Úmluvy CMR jednoletá. Výjimkou v tomto ohledu je tříletá promlčecí lhůta, která se užije v případě, pokud se jedná o úmyslné zavinění, či zavinění úmyslu rovnocenné –

¹²⁵ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 134.

¹²⁶ Zatímco při uplynutí promlčecí lhůty zaniká pouze nárok (vymahatelnost) práva, avšak právo samotné stále platí při uplynutí lhůty prekluzivní zaniká právo, tudíž logicky i nárok. Více např. ZRALÝ, Zdeněk. *Prekluze a promlčení* [online]. DeBureau.cz, 10. září 2009 [cit. 26. dubna 2013]. Dostupné na <<http://www.debureau.cz/news/prekluze-a-promlzeni/>>.

např. o vědomou lehkomyšlnost či hrubou nedbalost. V tomto případě se uvedená odpovědnost dopravce označuje jako kvalifikovaná odpovědnost.¹²⁷ Zde platí, že běží promlčecí lhůta tříletá. Uvedenou tezí se zabýval i soud např. v rozsudku¹²⁸ řešeném u soudu v Belgii¹²⁹.

Promlčecí lhůty začínají běžet dnem vydáním zásilky v případě její částečné ztráty, třicátým dnem po stanovené dodací lhůtě, popř. šedesátým dnem po jejím převzetím dopravcem v případě úplné ztráty zásilky a ve všech dalších případech ve lhůtě 3 měsíců po uzavření přepravní smlouvy. Běh promlčecí lhůty je zastaven písemnou reklamací, a to až do okamžiku, než dopravce písemně reklamaci odmítne. Vyhoví-li dopravce reklamaci jen z části, promlčecí doba běží dále pro tu část zásilky, která zůstala doposud sporná.

Krom výše uvedeného se běh promlčecích lhůt řídí právem soudu, který v daném sporu rozhoduje. V přepravní smlouvě se může vyskytnout rovněž rozhodčí doložka, ale pouze pod podmínkou, že uvedený rozhodčí soud bude rozhodovat dle Úmluvy CMR (čl. 33).

4.10 NÁHRADA ŠKODY DLE CMR

V případě, že dojde ke vzniku škody nedodržením dodací lhůty a oprávněný prokáže, že škoda vznikla právě z důvodu nedodržení této povinnosti dopravce, je náhrada škody omezena maximálně na výši smluveného přepravného (čl. 23 odst. 5) Zajímavý spor¹³⁰ řešil v tomto směru soud v Maďarsku¹³¹, kde soud uvedl, že pokud

¹²⁷ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009. s. 136.

¹²⁸ Jednalo se o přepravu několika kontejnerů z přístavu z Antverp do Německa. Dopravci byl ovšem ukraden přívěs se zásilkou. Soud se zabýval otázkou, zda jde použít v daném případě tříletá promlčecí doba. Z důvodu nedostatku důkazů ovšem uvedl, že v daném případě platí pouze roční promlčecí doba, jelikož jednání dle belgického soudu nešlo vyložit jako úmyslné.

¹²⁹ Rozsudek Tribunal de Commerce d'Anvers - *Betramij bvba v. Marcel Joosen bvba*, ze dne 16. května 2003, sp. zn. A.R. 02/3494. Dostupné na

<<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=736&step=FullText>>.

¹³⁰ Rozsudek Legfelsobb Bíróság, Gazdasági Kollégium, sp. zn. GK BH 97/1/40. Dostupné na

<<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=914&step=FullText>>.

¹³¹ Prodejce ovoce si objednal přepravu pomerančů, které měli být dodány na hraniční přechod mezi Maďarskem a Rumunskem – Gyula. Dopravce ovšem nedodržel dobu dodání 20.12.1991. Následkem toho pomeranče v noci zmrzli a kupující za ně nabídl pouze 50% původní ceny. Prodávající podal žalobu na náhradu škody, jelikož skutečná škoda byla v tomto případě daleko vyšší než sjednaná výše přepravného. Dopravce se hájil omezením odpovědnosti za škodu na základě čl. 23 odst. 5 a posléze také tím, že pomeranče byly přemrzlé již když je přebíral. Soud dospěl k závěru, že dopravce nejednal odpovědně. V daný termín nedodal zboží,

dopravce nejednal s profesionální odpovědností, může se dané jednání považovat za rovnocenné úmyslu ve smyslu čl. 29, a proto není možné omezit odpovědnost pouze do výše smluvené přepravného na základě čl. 23 odst. 5. Uvedená soudní praxe je velice častá, a to zejména z důvodů, že pokud by došlo kvůli zdržení – resp. nedodání komponentů pro automobilový průmysl např. k zastavení výroby, jsou uvedené škody velmi vysoké, proto by si měl být dopravce jistý splněním svého závazku.¹³² Dalšími příklady, kde soudy rozhodly o kvalifikované odpovědnosti dopravce bylo např. odstavení vozidla s hodnotnými nebo citlivými zásilkami na nestřeženém parkovišti či pozemku, ponechání neuzamčeného kontejneru přes noc na parkovišti, nebo nedodržení fixní dodací lhůty z důvodu pouze jednočlenné posádky vozidla. Soudy kladou velký důraz na dané ustanovení především v případě škod způsobených Itálií.¹³³

Jestliže dopravce nahrazuje škodu za částečnou či úplnou ztrátu či zničení zásilky, její hodnota se vypočítává dle hodnoty zásilky, a to v místě jejího převzetí k přepravě (čl. 23 odst. 1).¹³⁴ Obecně se hodnota zásilky určuje dle burzovní ceny, pokud burzovní cena není tak podle tržní ceny a není-li známá ani běžná tržní cena tak podle obdobného zboží, které má stejnou jakost a povahu (čl. 23 odst. 2). Stejně tak se krom uvedeného hradí i dovozní, clo a jiné výlohy související s přepravou, a to je-li škoda na zásilce totální (i v případě ztráty celého množství zboží), poté v celé výši, jinak v poměrné části. V tomto ohledu nám může posloužit rozsudek soudu¹³⁵ z Velké Británie, který řešil přepravu zboží – v tomto případě lahví whisky s plombami, které měly být určeny k exportu, avšak plomby opravňující zaplacení spotřební daně byly odcizeny. Soud rozhodl, že úhrada spotřební daně může být považována za jiné výlohy dle čl. 23 odst. 4.

jelikož úmyslně sjel z naplánované trasy, aby se vyhnul kolonám. Zároveň nedokázal vysvětlit, proč zboží dodal až 27.12.1991. Soud si navíc vyžádal od meteorologického úřadu zprávu a v té stálo, že mráz byl pouze v noci 26.12.1991. Na to usoudil, že pokud by se dopravce snažil přepravu řádně dokončit, nemohlo by dojít ke vzniku škody. Dle názoru soudu mohl dopravce usoudit, že v daném období, může dojít ke škodě na zboží, jelikož nebylo před mrazem nikterak zvláště chráněno. Navíc se dopravci nepodařilo prokázat, že by převzal zboží (pomeranče), které by již bylo poškozené mrazem. Z uvedených důvodů dal za pravdu žalobci – prodejci zeleniny (odesílateli) a dopravci uložil povinnost uhradit vzniklou škodu a úroky z prodlení.

¹³² KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. s. 136.

¹³³ Tamtéž. s. 168 – 173.

¹³⁴ Pro výpočet poškození části nebo celé zásilky se užijí stejná pravidla jako v případě ztráty zásilky (čl. 25).

¹³⁵ Rozsudek Court of Appeal - *Sandeman Coprimar S.A. v. Transitos y Transportes Integrales S.L.* ze dne 11. února 2003. Dostupné na <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=192&step=FullText>.

Zjištěná či vypočtená náhrada škody ovšem nesmí překročit 8,33 SDR za 1 kilogram hmotnosti nákladu (čl. 23 odst. 3).¹³⁶

Za určitých okolností může ovšem oprávněný požadovat i vyšší náhradu v případě škody (čl. 25 odst. 6). Toto ustanovení lze užít, pokud byla udána cena zásilky nebo zvláštní zájem¹³⁷ na dodání zásilky. Použití uvedeného článku je pro dopravce ekonomicky velice příznivé, neboť mu umožňuje zvýšení jeho zisku. Na druhou stranu ovšem nese patřičné riziko za sankce při jakémkoliv porušení přepravní smlouvy. V praxi tedy může jít o ztrátu či poškození zásilky, ale rovněž o nedodržení dodací doby. Dané ujednání je však možné pouze v případě, je-li určena daná částka, a to ať již výslovně nebo konkludentně. Ujednání o tom, že je dopravce povinen uhradit veškeré vzniklé škody či sjednání smluvní pokuty je nedostatečné a neplatné. V případě vzniku takové škody je dopravce povinen uhradit pouze skutečnou škodu¹³⁸ do výše sjednané částky uvedenou zvláštním zájmem.¹³⁹ Jedním ze sporů, kde byla vyřčena i otázka ohledně čl. 26 řešil soud ve Francii¹⁴⁰. Dopravce odmítal odpovědnost za škodu na zboží, které mu bylo ukradeno. Soud mu v tomto případě ovšem určil povinnost nahradit škodu, a to ve sjednané výši, jelikož byl doložen zvláštní zájem na dodání.

Oprávněný taktéž může požadovat úhradu úroků z prodlení z náhrady škody. Úroky z prodlení jsou stanoveny ve výši 5% p.a.. Úroky z prodlení se stanovují ode dne zaslání písemné reklamace nebo pokud nebyla reklamace podána ode dne podání žaloby k soudu (čl. 27 odst. 1). Úroky z prodlení se běžně vypočítávají v měně státu, ve které je požadována náhrada vzniklé škody. Pokud jde o měnu cizího státu, provádí se přepočítání dle aktuálního denního kurzu státu, který je platný ke dni v místě vyplacení úroku (čl. 27 odst. 2).

¹³⁶ Srov. čl. 25 odst. 2 CMR. Pro poškození části nebo celé zásilky se náhrada může rovnat maximálně výši jako v případě její ztráty.

¹³⁷ Čl. 26 CMR: 1. Odesílatel může, zaplatí-li dohodnutý příplatek k přepravnému, udat v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty nebo poškození anebo překročení dodací lhůty. 2. Byl-li udán zvláštní zájem na dodání, může se nezávisle na náhradách škod stanovených v člancích 23, 24 a 25 požadovat náhrada dalších prokázaných škod až do částky udaného zájmu na dodání.

¹³⁸ Včetně ušlého zisku.

¹³⁹ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009. s. 162 - 165.

¹⁴⁰ Rozsudek Cour de Cassation - *Société Transmec Europe c. société Vent couvert* [98-20415] ze dne 10. července 2001. Dostupné na <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1597&step=FullText>>.

4.11 DALŠÍ OTÁZKY V GESCI CMR

V režimu Dohody CMR lze dále ještě uvést následující důležitá ustanovení. Provádí-li přepravu několik dopravců, použije se čl. 34 a následující. Přeprava může být realizována na základě jedné přepravní smlouvy tím, že během přepravy dochází k přebírání zásilky a nákladního listu dalšími dopravci. Tím, že si následující dopravci zásilku a nákladní list převezmou, stávají se spoluodpovědnými za provedení zásilky, popř. za případné škody. Dopravce, který dále přepravu realizuje, předá dopravci od kterého zboží přebírá, potvrzení o převzetí a zároveň je povinen na druhé straně nákladního listu uvést své jméno a adresu (čl. 35).

Za případnou ztrátu, poškození či zdržení zásilky může oprávněný, realizuje-li se přeprava na základě jedné přepravní smlouvy, uplatnit žalobu u soudu pouze proti prvnímu dopravci, poslednímu dopravci či tomu dopravci, který právě prováděl tu část přepravy, během níž došlo k předmětné události. Daná žaloba může být uplatněna i proti několika vyjmenovaným dopravcům (čl. 36). Podle následujícího článku 37 ovšem může ten dopravce, jenž zaplatil náhradu škody, úroky či další výlohy může vést kroky proti dopravci díky jehož jednání uvedená škoda vznikla. Pokud uvedená škoda vznikla jednáním dvou či více dopravců, každý z těchto je povinen uhradit částku odpovídající podílu jeho odpovědnosti, popřípadě se takto stanoví poměrně podle podílu celkového přepravného, který mu přísluší. Jestliže nelze určit, který z dopravců je za škodu odpovědný, její náhrada se rozděluje mezi všechny dopravce, a to opět buď dle podílů jejich odpovědnosti nebo podle podílů výše sjednaného přepravného. Tétož systému se užije, i pokud je některý ze zainteresovaných dopravců neschopný placení s tím, že se jeho podíl rozdělí poměrně mezi další dopravce (čl. 38). Současně platí, že dopravce, který měl možnost se účastnit soudního řízení, nemůže dále popírat oprávněnost platby postihu.

Velmi zajímavým ustanovením je čl. 40, který je jedním z mála dispozitivních ustanovení této Úmluvy. Dopravci si mohou sami dohodnout podmínky odlišné od ustanovení předchozích vět, resp. článků 37 a 38. V použití kogentních norem se liší Úmluva CMR např. od Dohody o smlouvách o mezinárodní koupi

zboží.¹⁴¹ To dokládá i výklad čl. 41, kde se uvádí, že pokud si subjekty mezi sebou ujednají jiná ujednání (krom zmiňovaného předchozího čl. 40, resp. 37 a 38) než dle této Úmluvy, například různé doložky o důkazním břemenu či pojištění mezi dopravci, jsou taková ustanovení neúčinná. Typickým případem jsou také ujednání o zmenšení odpovědnosti za škody, a to ať již za ztrátu či poškození, tak i z prodlení, tedy nedodržení dodacího termínu, proto je jakýkoliv pokus o vyloučení či nesprávnou aplikaci neúčinný.¹⁴² Avšak neplatnost těchto ujednání nemá žádný vliv na platnost ostatních ustanovení smlouvy, které jsou v souladu s Úmluvou.

¹⁴¹ ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*, 2. vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 523.

¹⁴² BUGDEN, Paul. *Consequential Damaged* [online]. Forwarderlaw.com, 24. září 2007 [cit. 27. dubna 2013]. Dostupné na <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=468>.

5. ÚMLUVA TIR

5.1 SHRUTÍ ZÁKLADNÍCH INFORMACÍ O DOHODĚ TIR

V minulosti velmi důležitým a užívaným předpisem byla Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR¹⁴³ (dále jen „Úmluva TIR“) z roku 1975¹⁴⁴. Tato Úmluva byla vypracovaná Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů (EHK OSN) a podepsána v Ženevě. V českém právním řádu byla zakotvena jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 144/1982 Sb. m. s., ale již byla nahrazena Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 61/2008 Sb. m. s., ve znění pozdějších dodatků.¹⁴⁵ Cílem této Úmluvy bylo zjednodušení přepravy, a to zejména s ohledem rychlejšího odbavení na hranicích. Karnet TIR je jednak celní průvodkou a jednak dokumentem zajišťujícím ručení za uhrazení cla či jiných poplatků.¹⁴⁶

Do současnosti přistoupilo k Úmluvě TIR 68 členských států, včetně zemí EU. Operace TIR¹⁴⁷ jsou možné jen v zemích, kde mají schválené záruční sdružení (57 zemí ke dni 1. ledna 2009).¹⁴⁸ V současnosti ovšem z pohledu značné části tuzemských dopravců ztratila tato Úmluva svoji důležitost, jelikož vzhledem k jednotnému vnitřnímu trhu EU, se tento předpis až na výjimky¹⁴⁹ při realizaci přepravy uvnitř Unie v praxi nepoužívá. Na druhou stranu je ovšem Úmluva TIR stále důležitým předpisem pro dopravce transportující zboží mimo Evropskou unii, a to např. do zemí bývalého Sovětského svazu, do některých zemí na Balkánském poloostrově či na území Blízkého východu a Středního východu.¹⁵⁰

¹⁴³ *Transports Internationaux Routiers* [mezinárodní silniční doprava].

¹⁴⁴ Jednalo se již o zrevidovanou verzi předchozí Úmluvy TIR z roku 1959, která navazovala na Dohodu TIR z roku 1949.

¹⁴⁵ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazuje vyhláška ministra zahraničních věcí č. 144/1982 Sb., o celní úmluvě o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR) [online]. epravo.cz, 10. září 2008 [cit. 10. května 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-kterym-se-nahrazuje-vyhlaska-ministra-zahranicnich-veci-c-1441982-sb-o-celni-umluve-o-mezinarodni-preprave-zbozi-na-podklade-karnetu-tir-umluva-tir-16768.html>>.

¹⁴⁶ PUMPR, Josef. *Tranzitní systém TIR* [online]. DLprofi.cz, 12. dubna 2012 [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.dlprofi.cz/33/tranzitni-system-tir-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EiJSP0ghVDT2F0Pv29C2my0/?query=>>>.

¹⁴⁷ Okolo 3mil. operací ročně. Dostupné na *TIR home* [online]. UNECE.org, [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.unece.org/ar/tir/welcome.html>>.

¹⁴⁸ *Karnet TIR* [online]. celnisprava.cz, [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/karnet-tir.aspx>>.

¹⁴⁹ Jde o přepravu z jednoho členského státu EU do jiného členského státu, avšak přeprava je realizována přes území třetího (nečlenského) státu.

¹⁵⁰ *TIR home* [online]. UNECE.org, [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.unece.org/ar/tir/welcome.html>>.

5.2 REALIZACE PŘEPRAVY V REŽIMU TIR

Systém TIR je založen na pěti hlavních bodech¹⁵¹:

- přeprava musí být realizována pomocí bezpečných vozidel či kontejnerů – vozidla musí být schválená a kontejnery pod celní závěrou;
- mezinárodní garance během celé realizace přepravy v režimu TIR, což znamená, že je platba cel a poplatků splatných za zboží odložena a zajištěna řetězcem mezinárodně platných záruk, za které ručí vnitrostátní záruční sdružení každé země, a to do výše celního dluhu a ostatních poplatků. Každá smluvní strana stanoví svůj limit záruky. Doporučená maximální částka činí 50 000 USD, resp. pro Společenství: 60 000 EUR (popř. ve stejné výši v národní měně);
- karnet TIR dokládá existenci jistoty a je celním prohlášením pro přepravu. Karnety TIR jsou distribuovány vnitrostátním záručním sdružením¹⁵² Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU). Celní prohlášení karnet TIR je platné pouze pro jednu přepravu TIR a umožňuje provedení celní kontroly ve státech odeslání, tranzitu a určení, které jsou smluvními stranami Úmluvy TIR;
- celní kontroly v zemi odeslání jsou uznávány zeměmi tranzitu a určení a zboží přepravované v režimu TIR proto zpravidla není u celních úřadů v zemích tranzitu kontrolováno;
- vnitrostátní sdružení, která chtějí vydávat karnety TIR, a osoby, které chtějí využívat tranzitní celní prohlášení formou karnetu TIR, musejí splnit minimální podmínky a požadavky a rovněž musí být schváleny příslušnými (obvykle celními) orgány v zemi usazení.

¹⁵¹ *Karnet TIR* [online]. celnisprava.cz, [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/karnet-tir.aspx>>.

¹⁵² V České republice se jedná o Česmad Bohemia.

6. DOHODA ADR

6.1 OBECNÉ INFORMACE O DOHODĚ ADR

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) byla sjednána v Ženevě dne 30. září 1957 a v platnost vstoupila 29. ledna 1968. Dále byla pozměněna Protokolem pozměňujícím článek 14 (3), který vstoupil v platnost dne 19. dubna 1985. V Českém právním řádu je Dohoda ADR uveřejněna ve Sbírce mezinárodních smluv, jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí 8/2013 Sb.¹⁵³ Dohoda ADR je členěna do devíti částí a dvou příloh.

Stejně jako další obdobné dohody je Dohoda ADR a neexistuje žádný nadnárodní orgán, který by mohl vynucovat její dodržování. Silniční kontroly jsou v praxi prováděny pomocí pověřených správních orgánů smluvních stran¹⁵⁴ (tedy států) a ukládají sankce dle příslušných vnitrostátních předpisů.¹⁵⁵

Za nebezpečné věci jsou považovány ty, jejichž přeprava je dle přílohy A Dohody zakázána a nesmí být přijímány k mezinárodní přepravě. Mezinárodní přeprava jiných nebezpečných látek a věcí je dovolena (čl. 2), ale pouze pokud jsou splněny níže uvedené podmínky¹⁵⁶:

- stanovené v příloze A pro dotyčné látky a věci, zejména s aspektem na jejich balení a označování;
- stanovené v příloze B, jde-li zejména o konstrukci, výbavu a provoz vozidel přepravujících dotyčné věci a látky.

¹⁵³ *Přeprava nebezpečných věcí (ADR)* [online]. Ministerstvo dopravy, [cit. 3. května 2013]. Dostupné na <www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm>.

¹⁵⁴ Albánie, Ázerbajdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česko, Černá Hora, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kazachstán, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie, Maroko, Moldavsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irsku, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tádžikistán, Tunis, Turecko a Ukrajina.

¹⁵⁵ Státy EU musí provést transpozici dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68 z 20. října 2008.

¹⁵⁶ Smluvní země se mohou odchýlit od ustanovení a např. zcela zakázat vstup určitých nebezpečných látek a věcí na své území.

6.2 VYMEZENÍ NEBEZPEČNÝCH LÁTEK

V přepravním listě je třeba uvést UN číslo přepravovaných látek, popř. pokud je to povinné i obalovou skupinu¹⁵⁷ pro danou látku. Tabulka s UN čísly je považována za ústřední část pro realizaci přepravy, která spadá do režimu ADR. Na základě UN čísla jsou stanoveny další požadavky a doporučení, které v rámci přepravy musí být dodrženy. Krom toho je nezbytné dodržovat i další podmínky stanovené dle Dohody ADR. Tabulkou s UN číslem musí být označeno i vozidlo, které danou nebezpečnou látku přepravuje.

Nebezpečné látky¹⁵⁸ jsou rozděleny do 9 tříd¹⁵⁹.

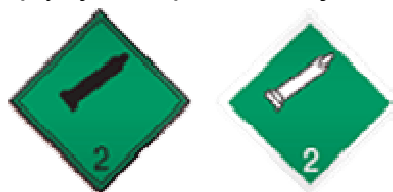
Ve *třídě 1* jsou definovány výbušné látky, a to tuhé nebo kapalné (i směsi látek), které mohou díky chemické reakci vyvinout plyny takové teploty, tlaku a rychlosti, že mohou způsobit škody v okolí.



Třída 2 zahrnuje jak čisté plyny, směsi plynů, tak směsi plynů s jinými látkami



Ve *třídě 2.2* jsou vydefinovány plyny, ale i další látky (viz. třída 2) s tím rozdílem, že se jedná o plyny nezápalné a nejedovaté.



¹⁵⁷ Obalové skupiny jsou 3. Obalová sk. I – látky velmi nebezpečné, obalová sk. II – látky středně nebezpečné, obalová sk. III – látky málo nebezpečné.

¹⁵⁸ ADR – zařazení zboží [online]. Dynamicpro.cz, [cit. 4. května 2013]. Dostupné na <<http://www.dynamicpro.cz/adr-v-doprave/>>.

¹⁵⁹ Některé třídy jsou dále členěny.

Třída 2.3 zahrnuje plyny a další látky (viz. třída 2), které jsou jedované.



Ve třídě 3 jsou obsaženy hořlavé kapalně látky



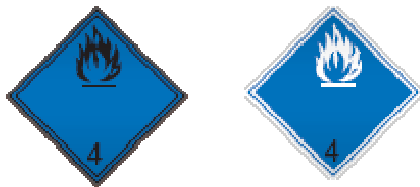
Ve třídě 4.1 jsou uvedeny hořlavé tuhé látky. Jedná se o látky, které jsou buď lehce tuhé a lehce hořlavé nebo látky, které u kterých může dojít k zapálení třením.



Třída 4.2 zahrnuje samozápalné látky, kdy při jejich zahřátí může dojít k samovznícení.



Třída 4.3 definuje látky, které při reakci s vodou vyvíjejí hořlavé plyny, které jsou náchylné k vytváření výbušných směsí.



Ve třídě 5.1 jsou zahrnuty látky, které nemusí být nezbytně hořlavé, avšak mohou v důsledku uvolňování kyslíku vyvolat nebo podporovat hoření jiných látek



Třída 5.2 zahrnuje organické peroxidy a přípravky organických peroxidů. To jsou látky, které se mohou rozkládat zejména při zvýšené teplotě, a tím může docházet k úniku škodlivin.



Látky u nichž lze konstatovat, že na základě jejich styku s pokožkou, příjmem pomocí dýchání nebo požitím, a to při působení v poměrně malém množství, dochází k poškození zdraví nebo smrti člověka jsou toxické látky. Tyto látky jsou zahrnuty ve *třídě 6.1*.



Třída 6.2 zahrnuje infekční látky, které jsou schopné vyvolat nákazu. Tyto látky jsou původci nemocí.



Ve *třídě 7* jsou uvedeny radioaktivní látky.



Třída 8 definuje žiravé látky, ale také jiné látky, které teprve směsí s vodou vytvoří žiravé kapaliny, nebo které za přirozené vlhkosti vzduchu vytvářejí žiravé mlhy či páry.

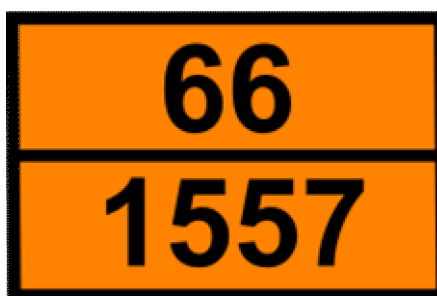


Do *třídy 9* spadají ostatní nebezpečné látky, které nelze přiřadit do jiných tříd.



Označení vozidla (rozměry tabulky 40 x 30 cm)

Označení třídy



UN číslo

7. DOHODA ATP

7.1 OBECNÉ INFORMACE O DOHODĚ ATP

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (Dohoda ATP) se týká přepravy rychle-zkazitelných¹⁶⁰ potravin, a to v případě, pokud uvedená přeprava probíhá na území nejméně dvou různých států, kteří jsou signatářskými zeměmi této Úmluvy. Narozdíl od Úmluvy CMR je ovšem účinná i pro realizaci přepravy jak suchozemské tak námořní nebo kombinované (čl. 3). Dohoda ATP byla přijata 1. září 1970 v Ženevě. Návrh Dohody vypracovala Pracovní skupina pro přepravu zkazitelných potravin Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN). Dohodu ATP do současné doby ji ratifikovalo 45 států (dále jen smluvní strany) a ve značném počtu států tvoří základ svých vnitrostátních předpisů. V České republice byla Dohoda ATP provedena vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 61/1983 Sb., o Dohodě o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy. Stejně jako jiné obdobné právní akty byla vydána řada novelizací. Změny a doplňky byly zveřejněny Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 54/1998 Sb., č. 92/2000 Sb. m. s.¹⁶¹ a 64/2004 Sb. m. s.¹⁶²

Nejdůležitější změna ovšem nastala, když Sekretariát Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů vydal nové úplné znění dohody ATP, včetně všech změn a doplňků. Toto nové znění Dohody vstoupilo v platnost dne 2. ledna 2011¹⁶³. Dané znění bylo vyhlášeno v České republice Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2011 Sb. m. s.

7.2 OBSAH DOHODY ATP

- ustanovení týkající se specializovaných dopravních a přepravních prostředků, a to v člancích 1 a 2;

¹⁶⁰ Při přepravě potravin, které nejsou určeny k lidské konzumaci nemusí být Dohoda dodržena.

¹⁶¹ Sbírky mezinárodních smluv.

¹⁶² *Přeprava zkazitelných potravin (ATP)* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, [cit. 25. dubna 2013]. Dostupné na <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/atp/atp.htm>.

¹⁶³ V tento den vstoupila v platnost tato verze Dohody ATP i v České republice.

- ustanovení o tom, jakým způsobem použít specializované dopravní a přepravní prostředky pro mezinárodní přepravu určitých zkazitelných potravin – v člancích 3 a 4;
- různá (právně) technická ustanovení;
- závěrečná ustanovení;
- přílohu 1, která dále obsahuje 4 dodatky. Zde jsou uvedeny definice a normy specializovaných prostředků pro přepravu zkazitelných potravin;
- přílohu 2, kde je uveden výběr dopravního nebo přepravního prostředku a teplotní podmínky pro přepravu hluboce zmrazených a zmrazených potravin. Tato příloha obsahuje 2 dodatky, které se týkají monitorování teplot vzduchu a postupu pro výběr vzorků a měření teplot;
- přílohu 3, v níž jsou uvedeny teplotní podmínky pro přepravu některých druhů potravin, a to těch, které nejsou ani hluboce zmrazené ani zmrazené.

7.3 VOLBA DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ DLE ATP

Specifikace dopravních či přepravních prostředků, kterými mohou být nákladní automobily, přívěsy, návěsy, železniční vagony, kontejnery aj., pro mezinárodní přepravu rychle zkazitelných potravin obsahuje Příloha č. 1 a definuje 4 možnosti.

Isotermický přepravní nebo dopravní prostředek (I) je ten, jehož skříň je sestavena z tepelně izolovaných stěn, střechy, dveří a současně umožňuje zamezit výměnu tepla mezi vnějším povrchem skříně a vnitřním prostorem. Tyto prostředky jsou rozděleny do dvou kategorií (I_R a I_N), a to podle součinitele propustnosti tepla.

Chlazený přepravní nebo přepravní prostředek (R) je isotermický dopravní či přepravní prostředek, který ovšem navíc využívá jiného¹⁶⁴ než strojního či „absorbčního“ chlazení, což umožňuje snížit a následně udržovat teplotu prázdné skříně měřenou při venkovní teplotě +30 °C. Podle možnosti zchlazení dle teploty se dělí do čtyřech kategorií (A, B, C, D).

¹⁶⁴ Zdrojem chlazení mohou být např. eutektické desky, zkapalněný plyn, suchý led aj.

Oproti tomu chlazený a mrazící dopravní či přepravní prostředek (F) umožňuje snížení vnitřní teploty¹⁶⁵ skříně a navíc dosaženou teplotu trvale udržet. Tohoto stavu dosahuje díky vnějšímu či vnitřnímu vybavení mechanickým kompresorem nebo „absorbčním“ zařízením. Tyto prostředky jsou rozděleny do šesti kategorií opět podle rozdílů teplot zchlazení a jejich udržení (A, B, C, D, E, F).

Vyhřívané dopravní nebo přepravní prostředky (C) jsou vybavené vyhřívacím zařízením umožňujícím zvýšit teplotu uvnitř prázdné skříně. Skříň musí zároveň udržet teplotu min. 12 °C při různých vnějších teplotách¹⁶⁶, a to po dobu nejméně 12ti hodin.

7.4 DALŠÍ ASPEKTY DLE DOHODY ATP

Výše zmiňované dopravní či přepravní prostředky musí procházet pravidelnou kontrolou, kterou provádějí příslušné orgány státní správy v zemi, v níž je prostředek evidován nebo registrován nebo vyroben jako nový. V dopravním nebo přepravním prostředku musí být při realizaci přepravy uloženo osvědčení (popř. kopie) o tom, že tento prostředek odpovídá normám stanoveným v dohodě ATP. Dané osvědčení může být rovněž nahrazeno certifikačním štítkem, dle dodatku 3.¹⁶⁷

7.5 VOLBA VHODNÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Při sjednávání přepravní smlouvy je důležitým aspektem volba vhodného dopravního prostředku. V případě zkazitelných potravin toto ustanovení platí obzvláště. V tomto ohledu je důležitý rozdíl především v realizaci přepravy mezi chlazenými a mraženými potravinami a způsoby kontroly teploty uvnitř dopravního či přepravního prostředku. Prostředky musí být vybaveny vhodnými přístroji monitorujícími a zaznamenávající teplotu uvnitř skříně dle normy EN 12830. Uvedeme-li si příklad z praxe, hrubou nedbalostí dopravce (dle CMR) je odstavení

¹⁶⁵ Opět se vychází z vnější teploty +30 °C.

¹⁶⁶ Dopravní či přepravní prostředek typu A při vnější teplotě -10 °C a typu B při teplotě -20 °C.

¹⁶⁷ *Základní obsah ATP dohody* [online]. FRC.cz, [cit. 2. května 2013]. Dostupné na <<http://www.frc.cz/dohoda.htm>>.

takovéhoto vozidla přes víkend, aniž by byla dostatečně zajištěna kontrola teploty a chod chladicího zařízení.¹⁶⁸ Požadované teploty musí být dodržovány po celou dobu realizace dopravy a zároveň i během nakládky a vykládky. Kontrola teploty potravin může být prováděna buď destruktivním¹⁶⁹ nebo nedestruktivním způsobem.

Určení max. teplot při přepravě zmrazených a hluboce zmrazených potravin

Potravina	Teplota °C
Máslo	- 10
Ostatní zmrazené potraviny (kromě másla)	- 12
Zmrazené nebo hluboko zmrazené ryby, výrobky z ryb, měkkýši, korýši a všechny hluboko zmrazené potraviny	- 18
Zmrzlina	- 20

Určení max. teplot při přepravě chlazených potravin

Potravina	Teplota °C
Červené maso a vysoká zvěřina	+ 7
Čerstvé mléko	+ 6
Masné výrobky, pasterizované mléko a mléčné výrobky – např. jogurt, čerství sýr, smetana. Dále předvažené potraviny určené k jídlu a čerstvá zelenina a výrobky se zeleniny, výrobky z ryb	+6 nebo teplota určená v přepravních podmínkách či na etiketě
Jiná zvěřina než vysoká, králci a drůbež	+ 4
Čerstvé vnitřnosti	+ 3
Sekané maso	+ 2 či teplota, která je uvedena v přepravních dokumentech nebo na etiketě
Čerstvé ryby, měkkýši a korýši (krom živých)	v tajícím ledu (teplota tajícího ledu)

¹⁶⁸ KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009. s. 172.

¹⁶⁹ Zjištění teploty přímo uvnitř potravin.

8. INCOTERMS A DALŠÍ PRAVIDLA

8.1 OBECNÉ PŘEDSTAVENÍ INCOTERMS

„Nejdůležitějším a nejkompexnějším nástrojem v zahraničním obchodě je jazyk. I malé změny v textu mohou mít zásadní dopad na veškeré aspekty obchodního styku.“¹⁷⁰ V mezinárodním obchodě je obvyklou zvyklostí smlouvy kupní i smlouva o přepravě, proto musí být subjekty těchto závazkových vztahů krytí vůči dopravci na základě přiložených dokumentů a jejich ustanovení nesmí obsahovat žádné výkladové mezery.¹⁷¹ Z těchto důvodů byly vytvořeny INCOTERMS, které jsou vzhledem ke svojí jednoduchosti, ale přitom komplexnosti a zároveň přehlednosti v současné době jedněmi z nejvíce užívaných pravidel nestátního typu v mezinárodním obchodě¹⁷². Je tomu tak možná i proto, že např. dříve hojně užívané alespoň na americkém kontinentě R.A.F.T.D., vzhledem ke své letitosti a také datu revize (1944) „upadly v zapomnění“, ale současně také jisté povrchnosti výkladu, který můžeme v dnešní době hodnotit jako naprosto nedostatečný.¹⁷³ Velmi často jsou uvedeny ve smlouvách jako jejich přímá součást.

První dodací doložky¹⁷⁴ INCOTERMS představila Mezinárodní obchodní komora v Paříži již v roce 1936. Jelikož se jednalo o značně pokrokový a radikálně nový koncept, způsobila tím senzaci v celém obchodním světě. Šlo o „alternativu regulování průmyslu místními zákony, různými jazyky a právními řády a zvyklostmi. Pravidla INCOTERMS byla prvním pokusem o zavedení jednotných obchodních a právních norem, které se do té doby v každé zemi výrazně lišily.“¹⁷⁵

Doložky INCOTERMS prošly řadou modifikací. Donedávna byla možnost se nejčastěji setkat s doložkami INCOTERMS 2000, které však již v poslední době

¹⁷⁰ *Incoterms – International Commercial Trade Terms for Sale of Goods* [online]. CYBEX.in. [cit. 26.října 2012]. Dostupné na <<http://www.cybex.in/International-Trade-Resources/Incoterms.aspx>>.

¹⁷¹ FOLSOM, Haughwout, Ralph, et al. *International Business Transactions: A Problem-oriented Coursebook*, 9th Edition. St. Paul: West, a Thomson business, 2006. s. 119.

¹⁷² ÚČEL A ROZSAH INCOTERMS [online]. DELTASHIPPING.cz. 2004 [cit. 26.října 2012]. Dostupné na <<http://www.deltashipping.cz/ucel-incoterms.htm>>.

¹⁷³ ŠUBERT, Miroslav. *Realizace INCOTERMS 2000 v dopravě* [online]. Deltashipping.cz. 6.dubna 2000 [cit. 12.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.deltashipping.cz/inc-pouziti.htm>>.

¹⁷⁴ Nejen v praxi se můžeme místo označení dodací podmínka setkat s označením „parita“ viz. např. *Dodací podmínka (parita) v mezinárodním obchodu* [online]. BusinessInfo.cz. 30.listopadu 2010 [cit. 3.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/parita-v-mezinarodnim-obchodu-7697.html>>.

¹⁷⁵ *INCOTERMS 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC)* [online]. *INCOTERMS 2010*. [cit. 13. října 2012]. Dostupné na <<http://www.incoterms2010.cz/>>.

postupně nahradily INCOTERMS 2010, jejichž vývoj trval 2 roky a spolupracovali na nich odborníci ze 7 světových zemí, mezi nimiž nechyběl ani zástupce ČR.¹⁷⁶ Pravidla INCOTERMS jsou každou dekádu upravována, aby co nejlépe odrážela rychlý rozmach obchodních transakcí na globální úrovni. Jejich cílem je především předcházet možným rizikům vycházejících pro subjekty působící na poli mezinárodního obchodu.

Současné INCOTERMS 2010, které nabyly platnosti 1. lednem 2011, jsou již osmým vydáním¹⁷⁷ těchto oblíbených a v praxi hojně využívaných doložek. Oproti INCOTERMS 2000 doznaly značných změn, jak co se rozsahu týká, tak současně ohledně základního rozdělení do jednotlivých skupin. Je logické, že oproti původním INCOTERMS 2000 byly některé položky sloučeny a nahrazeny jinými, další byly vypuštěny zcela. Otázka může vyvstat při úvaze, zda rozsah základního dělení, který se u nových INCOTERMS 2010 ztenčil pouze na 2 základní skupiny, vyjadřuje oproti původním podmínkám z roku 2000 usnadnění a zvýšení přehlednosti. Původní 4 kategorie v INCOTERMS 2000 byly vytvořeny zcela intuitivně a zároveň se daly považovat za elementárně logické¹⁷⁸. Nutno však podotknout, že obchodníci mají možnost využívat po dohodě i některou z předchozích doložek. Zásadní však v tomto případě je důkladná specifikace příslušné podmínky.¹⁷⁹ Poslední a nejaktuálnější znění INCOTERMS dělí obsažené doložky do 2 skupin, a to podle použitého druhu přepravy.

¹⁷⁶ na tvorbě se podílel JUDr. Miroslav Šubert. Více na: *INCOTERMS 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC)* [online]. INCOTERMS 2010. [cit. 13. října 2012]. Dostupné na <http://www.incoterms2010.cz/>.

¹⁷⁷ Publikovány v letech 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000.

¹⁷⁸ Původní zkratky doložek INCOTERMS 2000 byly rozděleny do 4 skupin E, F, C, D, kde kategorie skupiny tvořila vždy počáteční písmeno dané zkratky. Pro ujasnění, pokud bychom tyto doložky používaly z pohledu prodávajícího, nejmenší nároky na naši osobu vznášené bychom našly v doložkách pod skupinou E. Opakem k tomuto by bylo však použití doložek skupiny D, které vykazovaly nejvyšší požadavky na prodávající stranu. Argumentem proti mohlo být, že písmena E, F, C, D nemohou jít z logického důvodu v abecedním pořadí.

¹⁷⁹ *INCOTERMS 2010* [online]. BusinessInfo.cz. 23. dubna 2012 [cit. 26. října 2012]. Dostupné na <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/incoterms-2010-7707.html>.

8.2 SPECIFIKA JEDNOTLIVÝCH PARIT INCOTERMS

8.2.1 Doložky použitelné při veškerých druzích dopravy

První skupinu tvoří ustanovení použitelné pro veškeré druhy přepravy. Na první pohled pro prodávajícího nejvýhodnější, resp. kde má nejméně určených povinností, se jeví parita *EXW (Ex Works)*, neboli se závodu. Při jejím použití jsou veškeré povinnosti a náklady spojené s dopravou zboží, včetně vyřízení formalit ohledně např. ohledně vývozu zboží nebo také nakládky zboží v kompetenci kupujícího. Prodávající je tak povinen pouze umožnit kupujícímu disponovat se zbožím přímo ve svém podniku.

FCA (Free Carrier) znamená ve volném překladu vyplaceně dopravci. V tomto případě jsou již na prodávajícího kladeny větší nároky, neboť odpovídá za vyřízení všech dokladů potřebných k transportu zboží a je povinen předmět smlouvy předat nezávislému dopravci na místě, v ní určeném. Prodávající v tomto případě také odpovídá za provedení nakládky zboží a tím také za rizika s tímto spojená. To ovšem platí pouze za předpokladu, že místem určeným ve smlouvě je závod prodávajícího. Jestliže k předání zboží dochází na jiném místě, tedy mimo závod prodávajícího, již není odpovědný za rizika vystávající s překládkou zboží nenese ani náklady spojené s tímto úkonem.

CPT (Carriage Paid To), doslova znamená, že je „přeprava placena do“ místa, které určuje smlouva. V tomto případě je již prodávající povinen nejen zboží doručit na sjednané místo samozřejmě včetně všech dokumentů a dalších formalit, ale zároveň je na tomto místě předat dopravci a zaplatit mu přepravné až do místa doručení zboží. Od chvíle předání ovšem nenese žádná rizika s dopravou spojená. Naopak veškerá rizika od doby kdy se toto zboží dostane do péče dopravce, jdou na vrub kupujícímu např. i včetně možných dodatečných nákladů¹⁸⁰.

CIP (Carriage and Insurance Paid to) znamená, že „přeprava a pojištění placena do“ smluveného místa. Na první pohled je zřejmá spojitost s předchozí doložkou CPT. Oproti ní je však tato doložka rozšiřuje povinnosti prodávajícího také na sjednání pojištění a zaplacení pojištění, a to po celou dobu dopravy zboží.

¹⁸⁰ Pokud je zboží v moci dopravce, mělo by být úmyslem kupujícího, aby si od této chvíle na zboží sjednal pojištění z důvodů eliminace možných rizik.

Kupujícímu by tak byla vykompenzována případná škoda, která by mohla na zboží během přepravy vzniknout.

DAT (Delivered At Terminal), neboli „s dodáním na terminál“. Při použití této nové doložky¹⁸¹ prodávající odpovídá za veškerá rizika spojená s dopravou, ale zároveň vykládkou zboží v určeném terminálu¹⁸², samozřejmě včetně vyřízení veškerých dokladů potřebných k vývozu takového zboží. Současně s tím je povinen uhradit veškeré výlohy, které tyto činnosti tvoří. Proávající také může být povinen zaplatit zdržné.¹⁸³ Tato doložka je oblíbenou zejména při kontejnerové přepravě zboží.

DAP (Delivered At Place) znamená ve volném překladu s dodáním na místo. U této nové parity, která nahradila původní DAS – „dodání na hranici“, DES – „dodání z lodi“, DDU¹⁸⁴ – „s dodáním clo neplaceno“, opět můžeme shledat jistou podobnost s předchozí doložkou s podobnou zkratkou, tedy DAT. Proávající je povinen hradit veškeré náklady spojené s dopravou a nese současně s tímto logicky i veškerá možná rizika, naopak náklady a rizika spojená s vykládkou tohoto zboží jsou v již v kompetenci kupujícího, jenž si také volí místo určení. Smlouva však může výslovně stanovit i opak. V praxi se používá v případech, kdy prodávající přenechá zboží k dispozici kupujícímu ještě na dopravním prostředku.¹⁸⁵

Poslední paritou, která je možná použít u všech druhů přepravy je podmínka *DDT (Delivered Duty Paid)* – „s dodáním clo placeno“. Krom rizik a nákladů spojených s vykládkou zboží, prodávající hradí veškeré výdaje a nese veškerá rizika spojená s přepravou zboží, včetně vyřízení veškerých formalit v celním řízení a uhrazení cla. Tato doložka tedy představuje nejvíce povinností pro prodávajícího a je opakem EXW, kterou tento výčet začal.¹⁸⁶

¹⁸¹ Nahradila původní DEQ (dodání na nábreží ve sjednaném přístavu) a DES (dodání na palubu lodi).

¹⁸² Terminálem může být sklad, nádraží, nábreží, přístav, překladiště, hangár, letiště nebo i volné prostranství.

¹⁸³ FOJTÍK, Luboš. Nové znění INCOTERMS 2010 [online]. eLAW.cz. 14.března 2011 [cit. 26.října 2012]. Dostupné na <<http://www.elaw.cz/cs/novinky/411-nove-zneni-incoterms-2010.html>>.

¹⁸⁴ Parita DDU byla dříve nejpoužívanější dodací podmínkou v kamionové dopravě. Více např. *Změny v obchodních podmínkách Incoterms* [online]. DHLFREIGHT.cz. leden 2011 [cit. 3.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.dhlfreight.cz/novinky/zmeny-v-obchodnich-podminkach-incoterms>>.

¹⁸⁵ INCOTERMS 2010 [online]. OTEC.cz. [cit. 3.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.otec.cz/index.php?r=incoterms>>.

¹⁸⁶ DDP – S dodáním clo placeno *Delivered Duty Paid* [online]. CzechInternational. 2008 [cit. 3.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.czechint.cz/cs/ddp.html>>.

8.2.2 Parity použitelné při lodní dopravě zboží

Druhou skupinou jsou dodací doložky, které je možné použít jen při dopravě zboží po vodě, a to jak při námořní tak při vnitrozemské. Tento výčet zahajuje doložka *FAS (Free Alongside Ship)*, neboli „vyplaceně k boku lodi“. Prodávající je povinen vyřídit veškeré doklady pro vývoz daného zboží.¹⁸⁷ Své povinnosti může považovat za splněné, pokud smluvený náklad dodá do stanoveného přístavu k přímo určené lodi, a to ve stanoveném čase. Další rizika a výlohy se zbožím spojené již poté nese kupující.¹⁸⁸

FOB (Free On Board) znamená ve volném překladu „vyplaceně na loď“. Tato doložka se opět vyznačuje značnou podobností s předchozí *FAS*, oproti ní se však povinnosti prodávajícího rozšiřují. Musí opět vyřídit veškerá povolení a doklady potřebné pro export zboží. Jeho povinnosti ovšem končí až okamžikem, kdy zboží dodá na smlouvenou loď, tedy až je toto zboží fyzicky na palubě. Kupující nese rizika a náklady až od této chvíle. Tato podmínka není použitelná pro multimodální přepravu v kontejnerech.¹⁸⁹

CFR (Cost and Freight) znamená, že prodávající nese „náklady a přepravné“ až do předem sjednaného přístavu určení. Jakmile je zboží na lodi, nese již rizika kupující. Kupující může sjednat a je pak povinen uhradit za náklad i případné pojištění.¹⁹⁰

Výčet uzavírá doložka *CIF (Cost, Insurance and Freight)*. Odesílatel je povinen uhradit „náklad, pojištění a přepravné“ do určeného přístavu. Po okamžiku dodání přecházejí veškeré dodatečné náklady na příjemce.¹⁹¹ Opět je patrná podobnost s předchozí paritou *CFR*, avšak oproti této je prodávající povinen sjednat

¹⁸⁷ Změna oproti předchozím doložkám Incoterms 1990 a starším.

¹⁸⁸ *INCOTERMS 2010: ICC Official Rules For The Interpretation Of Trade Terms* [online]. Sea-Rates.com. [cit. 8. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.searates.com/reference/incoterms/fas/>>.

¹⁸⁹ *INCOTERMS 2010: Standart Trade Definitions Used In International Freight Transactions* [online]. KALGIN.net. [cit. 8. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.kalgin.net.nz/incoterms.html>>.

¹⁹⁰ *INCOTERMS* [online]. FOREIGN-TRADE.com. [cit. 9. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.foreign-trade.com/reference/incoterms.cfm>>.

¹⁹¹ FOLSOM, Haughwout, Ralph, et al. *International Business Transactions: A Problem-oriented Coursebook*, 9th Edition. St. Paul: West, a Thomson business, 2006. s. 115.

vhodné pojištění a také je zaplatit, které by případně kupujícímu krylo poškození či ztrátu zboží. Toto pojištění by mělo krýt cenu zboží navýšenou o 10%.¹⁹²

Veškeré doložky INCOTERMS 2010 jsou následně rozpracovány v dalších deseti bodech. Ty obsahují seznamy povinností na straně prodávajícího i kupujícího.

Doložky INCOTERMS hrají zásadní úlohu při zahraničním obchodě v praxi. I při použití CISG jsou nezřídka včleňovány do těchto smluv a pro vymezení povinností prodávajícího a kupujícího hrají nezastupitelnou úlohu. Z těchto důvodů jim byl ponechán v této kapitole poměrně značný prostor. Je však třeba mít na paměti, že specifika těchto doložek je mnohem obsáhlejší a složitější a podrobnější výklad by snadno přesáhl rámec celé práce. V praxi je třeba užití jednotlivých parit důkladně zvážit, neboť i sama ICC poukazuje na možná úskalí.¹⁹³

Vnitřní členění jednotlivých doložek INCOTERMS¹⁹⁴

A. Povinnosti prodávajícího	B. Povinnosti kupujícího
A1 Dodání zboží podle smlouvy	B1 Placení ceny
A2 Licence, povolení, formality	B2 Licence, povolení, formality
A3 Přepravní smlouva a pojištění	B3 Přepravní smlouva a pojištění
A4 Dodání	B4 Převzetí
A5 Přejedání rizik	B5 Přejedání rizik
A6 Rozdělení nákladů	B6 Rozdělení nákladů
A7 Vyrozumění kupujícího	B7 Vyrozumění prodávajícího
A8 Důkaz o dodání, dopravní doklad nebo odpovídající elektronická zpráva	B8 Důkaz o dodání, dopravní doklad nebo odpovídající elektronická zpráva
A9 Kontrola – balení – značení	B9 Kontrola zboží
A10 Jiné povinnosti	B10 Jiné povinnosti

¹⁹² CIF (Cost, Insurance and Freight) [online]. BusinessCenter.cz. [cit. 9. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://business.center.cz/business/pojmy/p1447-CIF.aspx>>.

¹⁹³ Více na Q&A March 2012. Summary volume 2 [online]. International Chamber of Commerce. [cit. 9. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.iccwbo.org/Products-and-Services/Trade-facilitation/Incoterms-2010/QandA-March-2012/>>.

¹⁹⁴ Dodací podmínka (parita) v mezinárodním obchodu [online]. BusinessInfo.cz, 30. listopadu 2010 [cit. 13. listopadu 2013]. Dostupné na <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/parita-v-mezinarodnim-obchodu-7697.html>>.

8.3 DALŠÍ PRAVIDLA *LEX MERCATORIA*¹⁹⁵

Vzhledem k širokému spektru pravidel mezinárodního obchodu nelegislativní báze, můžeme si je přiblížit v této kapitole pouze velmi stroze a orientačně. Za obhajobu tohoto přístupu můžeme pokládat i fakt, že INCOTERMS, které byly zpracovány v předchozí kapitole jsou prakticky nejužívanějším prostředkem z celé škály těchto pravidel.

Rozšiřující výčet započneme INTRATERMS (1993), které jsou souborem standardních podmínek pro prodej zboží, rozdělený do pěti kapitol. Při bližším seznámení lehce brzy dospějeme k závěru, že zkrácené smluvní podmínky INTRATERMS jsou odvozené od INCOTERMS.¹⁹⁶ INTRATERMS byly vytvořeny s cílem eliminovat problémy vzniklé z důvodu disharmonického zákonodárství různých zemí a pomoci tímto obchodníkům. Tyto definice jsou zaměřeny na anglické obchodní právo, které je nezdědka ve smlouvách právem rozhodným.¹⁹⁷ Navazují na tradici INCOTERMS, neboť nabízejí standardní obchodní podmínky, ale jejich rozsah je širší, jelikož jsou v nich obsaženy i obecné podmínky obchodu a ustanovení o náhradě škody. Pokud by se ve smlouvě vyskytl odkaz na oba typy pravidel, mají v tomto případě INCOTERMS před INTRATERMS přednost.¹⁹⁸

Zásady UNIDROIT (UPICC) stejně tak jako Principy evropského smluvního práva (PECL) také můžeme označit jako „pravidla, která byla vytvořena obchodníky pro obchodníky prvotně k ochraně jejich zájmů“¹⁹⁹.

UPICC (1994, 2004) narozdíl od CISG neupravují v mezinárodním obchodě pouze smlouvy kupní, nýbrž i další druhy transakcí²⁰⁰, které se v mezinárodním obchodním styku mohou vyskytovat.²⁰¹ Při komparaci UPICC a Vídeňské úmluvy zjistíme, že autoři z výkladu CISG vycházeli a že některá ustanovení jsou více či

¹⁹⁵ Právo světových obchodníků. Jedná se uznávané, ale nezávazné předpisy.

¹⁹⁶ Srov. INTRATERMS §401

¹⁹⁷ HERMANN, Adolf, Hanuš. *International Trade Terms. Mezinárodní obchodní podmínky*. Praha: Radix, 1996. s. 15-19, 27.

¹⁹⁸ Tamtéž. s. 28

¹⁹⁹ MYŠÁKOVÁ, Petra. *Římská úmluva o právu použitelném pro závazky ze smluv (3) - Problematika jednotlivých ŘÚ ve světle návrhů* [online]. E-polis.cz, 7. květen 2006 [cit. 11. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.e-polis.cz/pravo/149-rimska-umluva-o-pravu-pouzitelnem-pro-zavazky-ze-smluv-3-problematika-jednotlivych-ru-ve-svetle-navrhu.html>>.

²⁰⁰ Může se však jednat pouze o „komerční“ transakce, vzhledem k disharmonizovanému přístupu jednotlivých států v oblasti „spotřebitelských“ smluv.

²⁰¹ Srov. odst. 2 Preambule. Unidroit Principles 2004

méně totožná.²⁰² Jejich použitelnost je tedy oproti Vídeňské úmluvě opět širší, avšak vzhledem k právní nezávaznosti těchto pravidel, má výklad Úmluvy přednost. Principy UNIDROIT je tedy možno použít spíše jako pomůcku při interpretaci při výkladu některých sporných bodů CISG.²⁰³ Mimoto však pomocí UPICC lze řešit celou řadu témat obecného smluvního práva, kterým se nevěnuje ani Vídeňská Úmluva, ba dokonce ani jiná norma.²⁰⁴

Principy evropského smluvního závazkového práva PECL vykazují s výše zmiňovanými UPICC značnou podobnost. Ta je zjevná např. specifikací dobré víry, jež je oproti strohému ustanovení čl. 7 odst. 1) Vídeňské úmluvy značně rozšířena.²⁰⁵ Můžeme se dokonce setkat s názorem, že v tomto ohledu ukazují UPICC a PECL „více moudrosti“²⁰⁶. Základní rozdíl oproti Principům UNIDROIT spočívá v rozsahu působnosti těchto zásad. Zatímco PECL byly vytvořeny zejména pro použití na starém kontinentu, o UPICC lze uvést, že svým významem překračují hranice Evropy.²⁰⁷

8.4 VZTAH PRAVIDEL LEX MERCATORIA A CISG, VČETNĚ DALŠÍCH PŘÍMÝCH NOREM

Již dříve jsme si uvedli, že jednou z klíčových norem v mezinárodním obchodě je CISG (Vídeňská úmluva), která je mnohými teoretiky považována za mezinárodní

²⁰² BONELL, Joachim, Michael. The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts and the CISG - Alternatives or Complementary Instruments? [online]. *Uniform Law Review*, 1996. 9. srpen 2008 [cit. 11. listopadu 2012]. Dostupné z <<http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/biblio/ulr96.html>>.

²⁰³ ROSETT, Arthur, I. The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts: A New Approach to International Commercial Contracts [online]. *46 American Journal of Comparative Law, Supplement*. 1998 [cit. 11. listopadu 2010]. s. 347-360. Dostupné na <<http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/rosett1.html>>.

²⁰⁴ KRONKE, Herbert. The UN Sales Convention, The UNIDROIT Contract Principles and The Way Beyond. *Journal of Law and Commerce*, vol. 25. 2005-06 [cit. 11. listopadu 2012]. s. 459 Dostupné na <<http://www.uncitral.org/pdf/english/CISG25/Kronke.pdf>>.

²⁰⁵ Srov. PELIKÁNOVÁ, Irena. Obchodní právo 4. Praha: ASPI, 2009. s. 163.

²⁰⁶ RÖSLER, Hannes. Changed and Unforeseen Circumstances in German and International Contract Law. *Slovenian Law Review*, 2008, roč. 5. s. 57.

²⁰⁷ BONELL, Joachim, Michael. The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts and the CISG - Alternatives or Complementary Instruments? [online]. *Uniform Law Review*, 1996. 9. srpen 2008 [cit. 11. listopadu 2012]. Dostupné z <<http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/biblio/ulr96.html>>.

obchodní zákoník. Jelikož s mezinárodním obchodem jde ruku v ruce realizace přepravy zboží, je nutno v tomto ohledu brát zřetel k jiným přímým normám.²⁰⁸

UPICC a PECL vycházejí se znění Vídeňské úmluvy, použití těchto pravidel vyjasňuje problematiku, která zůstává za použití CISG sporná. Obsah Vídeňské úmluvy také zároveň neposkytuje vyčerpávající seznam pravidel, kterými by se daly řešit veškeré skutečnosti, které v mezinárodním obchodním styku mohou nastat.²⁰⁹ Tyto vnitřní mezery Úmluvy mohou být vyplňovány pravidly spadající pod *lex mercatoria* za použití čl. 7 odst. 2), který je „primárně určen k vyplnění takovýchto mezer“²¹⁰. Je však nutno mít na paměti, že přímé užití zmiňovaných pravidel, bez rozdílu zda se jedná o INCOTERMS, INTRATEMS, RAFTD, PECL, UPIC, je možné, až když je o nich přímá zmínka ve smlouvě, resp. pokud je jejich užití smluvně ošetřeno. Použijí se tedy tehdy, jakmile strany dospějí k dohodě, že se jimi smlouva bude řídit.²¹¹

Odborníci se často také věnují otázce použití jednotlivých pravidel *lex mercatoria* v souvislosti s čl. 9 odst. 2. Úmluvy. Četná polemika se vede zejména ohledně zvyklostí, které jsou v mezinárodním obchodu obecně známé a v příslušném odvětví obchodu dodržované.²¹² S kolizí odlišných zvyklostí se v případech sporů mezi kontraktory setkat můžeme, nicméně v rámci daného obchodního jednání je tato možnost pomíjivá.²¹³ V praxi je ovšem možné stále častěji pozorovat rozhodovací praxi soudů či arbitrážních stolců, které v případě výkladu čl. 9 odst. 2

²⁰⁸ Při mezinárodní silniční přepravě se řídit pravidly CMR, popř. dle dalších okolností s aspektem na povahu zboží Dohodami ATP nebo ADR.

²⁰⁹ FELEMEGAS, John. The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods: Article 7 and Uniform Interpretation [online]. *Review of the Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG)*. 5. listopadu 2002 [cit. 11. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/felemegas.html#ch4>>.

²¹⁰ MAGNUS, Ulrich. General Principles of UN-Sales Law [online]. *Rebels Zeitschrift for foreign and international Trade Law*, vol. 59, Issue 3-4 (October 1995). Březen 1997 [cit. 11. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/magnus.html>>.

²¹¹ KANDA, Antonín. *Kupní smlouva v mezinárodním obchodním styku (Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží)*. Praha: Linde, 1999. s. 56.

²¹² Srov. SUN, Leng, Chan. Interpreting an International Sale Contract [online]. *Celebrating Success: 25 Year United Nation Convention on Contract for International Sale of Goods*. 1. června 2006 [cit. 12. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/biblio/sun1.html>>.

²¹³ BOUT, X., Patrick. *Trade Usages: Article 9 of the Convention on Contract for the International Sale of Goods* [online]. 1. červen 1999 [cit. 12. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/biblio/bout.html>>.

CISG, k jednotlivým pramenům *lex mercatoria* stále častěji přihlížejí, o čemž svědčí i četná judikatura.²¹⁴

Závěrem lze shrnout, že jednotlivá pravidla *lex mercatoria* jsou použitelná při mezinárodním obchodu a mezinárodní přepravě, pokud normy přímé nestanoví něco jiného.

²¹⁴ Např. ICC Court of Arbitration Geneva. Award No. 9333. 10/1998 [cit. 13. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.unilex.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=400&step=FullText>> nebo U.S. District Court – Southern District of New York. *Cedar Petrochemicals inc. v. Dongbu Hannong Chemical Ltd.* [06 Civ. 3972]. 28. září 2011 [cit. 13. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.unilex.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1643&step=Abstract>>.

9. ZÁVĚR

Tato diplomová práce byla zaměřena na hlavní aspekty mezinárodního obchodu se zaměřením na mezinárodní dopravu zboží. Jelikož je zpracované téma velmi široké, autor se v práci primárně zabýval především požadavky pro mezinárodní silniční přepravu zboží. Stěžejním předpisem je v tomto ohledu Úmluva CMR, které je věnována značná část textu. Dále se zde nachází základní rozbor Dohody ADR a Dohody ATP, jelikož představují důležité prameny, ze kterých vyplývají povinnosti dopravců při přepravě určitých specifických druhů zboží. V závěru práce je nastíněna problematika dodacích doložek INCOTERMS, jelikož jsou v praktických závazkových vztazích jedním z nejužívanějších prostředků specifikace povinností prodejce a kupujícího a přechodu rizika za zbožím.

Práce je systematicky členěna do logických celků, nepočítáme-li Úvod a Závěr, do sedmi kapitol. V první spíše teoretické kapitole je proveden obecný vývoj mezinárodního obchodu a s tím spjatých právních předpisů. V této kapitole je rovněž obsažen oddíl, ve kterém jsou shrnuty právní předpisy a jejich vývoj, používaných v jednotlivých druzích dopravy.

Následující kapitola shrnuje vývoj a přehled současných nejdůležitějších právních předpisů týkajících se silniční přepravy zboží. V dalším textu jsou již rozebrány nejdůležitější předpisy, kterými je ošetřena mezinárodní silniční přeprava zboží.

Nejširší část textu je věnována Úmluvě CMR, jelikož se jedná o elementární právní předpis, který stanovuje práva a povinnosti subjektů, tedy odesílatele a dopravce, v mezinárodní silniční přepravě zboží. Zde jsou širším způsobem rozebrána mnohá specifika s touto problematikou spjatá. Pro lepší pochopení klíčových částí je práce doplněna o reálné řešení sporů a rozhodovací praxi soudů. Součástí tohoto bloku je i oddíl věnující se správnému upevnění nákladu na vozidle, jelikož se jedná nejen z bezpečnostního, ale i s ekonomického hlediska o jednu z nejdůležitějších povinností dopravce, popřípadě odesílatele.

V následujícím textu je shrnutí jednotlivých předpisů podstatně stručnější. Jedním zejména v minulosti velmi důležitým předpisem Dohoda TIR, která je v dnešní době pro tuzemské dopravce podstatná již jen při přepravě zboží mimo EU.

Dalším důležitým předpisem je Dohoda ADR, kterou je nutno řídit se při přepravě nebezpečných látek. V této části již nejsou rozebírána jednotlivá specifika tohoto předpisu, ale je nastíněno především třídění nebezpečných látek. Jednotlivé povinnosti subjektů se liší podle toho, o přepravu jaké nebezpečné látky se jedná.

V následující kapitole je uveden nástin povinností při přepravě zkazitelných potravin, které jsou vytyčeny dohodou ATP. Opět je uvedené problematice ponechán pouze základní prostor a i zde je pozornost věnována především na základní.

Poslední část práce je ponechána přiblížení doložek INCOTERMS a dále dalším možným pravidlům lex mercatoria, se kterými se můžeme v mezinárodním obchodu nezdávka setkat.

Jelikož v současné době zažívá mezinárodní obchod rozkvět, a to především s ohledem na strmý růst východoasijských ekonomik, přímo úměrně s tím roste také potřeba transportu zboží. Díky této práci jsme měli možnost udělat si stručný přehled o nejdůležitějších předpisech, a s tím danými možnostmi a povinnostmi subjektů v mezinárodní silniční přepravě zboží. Cílem práce nebyl detailní rozbor veškerých zmiňovaných předpisů, ale zejména výklad nejdůležitějších částí a článků se silnou reflexí na praktickou využitelnost.

ZDROJE:

Literatura:

BRADÁČ, Albert, KREJČÍŘ, Pavel. *Znalecký standard č. 1/2005*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2004. 103 s., ISBN 80-7204-370-6.

CARR, Indira. STONE, Peter. *International Trade Law*, 4th Edition. Oxon: Routledge-Cavendish, 2009. 840 s. ISBN 0-415-45843-9

FOLSOM, Haughwout, Ralph, et al. *International Business Transactions: A Problem-oriented Coursebook*, 9th Edition. St. Paul: West, a Thomson business, 2006. 1424 s. ISBN 0-314-16811-7.

GERSTNER, Zdeněk, LISON, Vladimír, a kol., *Řidičova knihovna – uložení a upevnění nákladu*, 3. vyd. Praha: Česmad Bohemia, 2011. 16 s. ISBN 978-80-87304-23-5.

HERMANN, Adolf, Hanuš. *International Trade Terms. Mezinárodní obchodní podmínky*. Praha: Radix, 1996. s.

CHUAH, Tik, Chin, Jason. *Law of International Trade*, Second Edition. London: Sweet & Maxwell, 2001. 590 s. ISBN 0-421-74650-5

Jednoduchý návod – upevňování nákladu při silniční přepravě. Praha: ČESMAD Bohemia, 2003. 11 s.

KLEDUS, Robert. *Oceňování movitého majetku*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. 96 s. ISBN 978-80-214-4563-5

KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. 416 s. ISBN 978-80-87212-10-3

KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges, 2009. 240 s. ISBN 978-80-87212-17-2

KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*, 7. vyd. Brno: Doplněk, 2009. s.

KUČERA, Zdeněk, a kol. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. Dobrá Voda: Aleš Čeněk, 2003. s.

KUČERA, Zdeněk, a kol. *Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství Západočeské univerzity Plzeň, 1997. s.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími na CD*. Praha: Leges, 2008. 512 s. ISBN 978-80-87212-03-5

ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*, 2. vydání. Praha: ASPI, 2006. 556 s. ISBN 80-7357-196-X

ROUBAL, Václav. *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: výklad a text úmluvy CMR*. Praha: Nadas, 1988. 306 s.

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

SCHLECHTRIEM, Peter, SCHWENZER, Ingeborg. *Commentary on The UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*, Second Edition. Oxford: Oxford University Press, 2005. 1149s. ISBN 0-19-927518-1

STEJSKAL, Petr. Nová úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) vstupuje v platnost 1. 7. 2006. *Ekonomicko-technická revue*, 3/2006. s. 8 – 10.

TRÁVNÍČKOVÁ, Zuzana. *Materiály ke studiu mezinárodního práva*. Praha: Oeconomica, 2006, s.

WEINHOLD, Daniel. *Promlčení a prekluze v obchodních závazkových vztazích*, 3. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009. 164 s. ISBN 978-80-7400-183-3

Právní prameny:

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) [online]. UN Treaty Collection, 10. března 2013 [cit. 10. března 2013]. Dostupné na <http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsq_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en>.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro nesmluvní závazkové vztahy.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a Nařízení (ES) č. 1255/97. Dostupné na <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0001:CS:NOT>>. *Protokol k Úmluvě CMR* [online]. interexpres.cz, [10. března 2013]. Dostupné na <<http://www.interexpres.cz/?page=73&language=1>>.

SOUDNÍ PŘÍSLUŠNOST, UZNÁNÍ SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ VE VĚCECH OBČANSKÝCH A OBCHODNÍCH (BRUSEL I.) [online]. EUROPA, přehledy právních předpisů, 3. května 2011 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/judicial_cooperation_in_civil_matters/l33054_cs.htm>.

THE UNCITRAL GUIDE, BASIC FACTS ABOUT THE UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW. Červenec 2007 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/general/06-50941_Ebook.pdf>.

UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2010. Dostupné na <<http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>>.

Vyhláška ministra zahraničních věcí ze dne 2. srpna 1984 o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Dostupné na <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-8>>.

Zákon 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon 513/1991 Sb. obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Internetové zdroje:

BONELL, Joachim, Michael. The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts and the CISG - Alternatives or Complementary Instruments? [online]. *Uniform Law Review*, 1996. 9. srpen 2008 [cit. 11. listopadu 2012]. Dostupné z <<http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/biblio/ulr96.html>>.

CIF (Cost, Insurance and Freight) [online]. BusinessCenter.cz. [cit. 9. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://business.center.cz/business/pojmy/p1447-CIF.aspx>>.

DDP – S dodáním clo placeno Delivered Duty Paid [online]. CzechInternational. 2008 [cit. 3. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.czechint.cz/cs/ddp.html>>.

Dodací podmínka (parita) v mezinárodním obchodu [online]. BusinessInfo.cz. 30. listopadu 2010 [cit. 3. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/parita-v-mezinarodnim-obchodu-7697.html>>.

Dodací podmínka (parita) v mezinárodním obchodu [online]. BusinessInfo.cz, 30. listopadu 2010 [cit. 13. listopadu 2013]. Dostupné na <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/parita-v-mezinarodnim-obchodu-7697.html>>.

EVTIMOV, Erik. *Rail Transport Interoperability CIM/SMGS*. 23. března 2009. s. 2. Dostupné na <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-presentations/documents/pres09-11.pdf>>.

FOJTÍK, Luboš. *Nové znění INCOTERMS 2010* [online]. eLAW.cz. 14. března 2011 [cit. 26. října 2012]. Dostupné na <<http://www.elaw.cz/cs/novinky/411-nove-zneni-incoterms-2010.html>>.

GATT Digital Library: 1947-1994 [online]. Stanford University LIBRARIES & Academic Information Resources, [cit. 20. září 2011]. Dostupné na: <<http://gatt.stanford.edu/page/home>>.

Incoterms – International Commercial Trade Terms for Sale of Goods [online]. CYBEX.in. [cit. 26.října 2012]. Dostupné na <<http://www.cybex.in/International-Trade-Resources/Incoterms.aspx>>.

INCOTERMS [online]. FOREIGN-TRADE.com. [cit. 9.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.foreign-trade.com/reference/incoterms.cfm>>.

INCOTERMS 2010 [online]. OTEC.cz. [cit. 3.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.otec.cz/index.php?r=incoterms>>.

INCOTERMS 2010 [online]. BusinessInfo.cz. 23.dubna 2012 [cit. 26.října 2012]. Dostupné na <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/incoterms-2010-7707.html>>.

INCOTERMS 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC) [online]. *INCOTERMS 2010*. [cit. 13. října 2012]. Dostupné na <<http://www.incoterms2010.cz/>>.

INCOTERMS 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC) [online]. *INCOTERMS 2010*. [cit. 13. října 2012]. Dostupné na <<http://www.incoterms2010.cz/>>.

INCOTERMS 2010: ICC Official Rules For The Interpretation Of Trade Terms [online]. Sea-Rates.com. [cit. 8.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.searates.com/reference/incoterms/fas/>>.

INCOTERMS 2010: Standart Trade Definitions Used In International Freight Transactions [online]. KALGIN.net. [cit. 8. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.kalgin.net.nz/incoterms.html>>.

JONES, Peter. *CMR Carrier or Commissionaire de Transport* [online]. Forwarderlaw.com, 19. ledna 2006 [cit. 12. května 2013]. Dostupné na <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=360>.

Karnet TIR [online]. celnisprava.cz, [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/karnet-tir.aspx>>.

LOJDA, Jiří. *Rotterdamská pravidla, aneb do třetice všeho...(???)* [online]. Dopravní web, 2. března 2010 [cit. 7. března 2013]. Dostupné na <<http://dopravni.net/lode/5925/rotterdamska-pravidla-aneb-do-tretice-vseho/>>.

MEZINÁRODNÍ OBCHODNÍ PRÁVO [online]. Informační centrum OSN v Praze, 2005 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <<http://www.osn.cz/mezinarodni-pravo/?kap=64>>.

MYŠÁKOVÁ, Petra. *Římská úmluva o právu použitelném pro závazky ze smluv (3) - Problematika jednotlivých ŘÚ ve světle návrhů* [online]. E-polis.cz, 7. květen 2006 [cit. 11.listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.e-polis.cz/pravo/149-rimska->

[umluva-o-pravu-pouzitelnem-pro-zavazky-ze-smluv-3-problematika-jednotlivych-ru-ve-svetle-navrhu.html](#)>.

Odpovědnost [online]. Iuridictum, 2. února 2011 [cit. 25. března 2013]. Dostupné na <<http://iuridictum.pecina.cz/w/Odpov%C4%9Bdnost>>.

Přeprava nebezpečných věcí (ADR) [online]. Ministerstvo dopravy, [cit. 3. května 2013]. Dostupné na <[www.mdcz.cz/cs/Silnicni doprava/Nakladni doprava/adr/Preprava nebezpecnych veci.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm)>.

PUMPR, Josef. *Tranzitní systém TIR* [online]. DLprofi.cz, 12. dubna 2012 [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.dlprofi.cz/33/tranzitni-system-tir-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EiJSP0ghVDT2F0Pv29C2my0/?query=>>>.

Q&A March 2012. *Summary volume 2* [online]. International Chamber of Commerce. [cit. 9. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.iccwbo.org/Products-and-Services/Trade-facilitation/Incoterms-2010/QandA-March-2012/>>>.

Sdělení ministra zahraničních věcí o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) [online]. epravo.cz, 6. listopadu 2006 [cit. 10. března 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-o-pristupu-ceske-republiky-k-protokolu-k-umluve-o-prepravni-smlouve-v-mezinarodni-silnicni-nakladni-doprave-cmr-15723.html>>.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazuje vyhláška ministra zahraničních věcí č. 144/1982 Sb., o celní úmluvě o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR) [online]. epravo.cz, 10. září 2008 [cit. 10. května 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-kterym-se-nahrazuje-vyhlaska-ministra-zahranicnich-veci-c-1441982-sb-o-celni-umluve-o-mezinarodni-preprave-zbozi-na-podklade-karnetu-tir-umluva-tir-16768.html>>.

SEKOT, Tomáš. *UNIDROIT (ORGANIZACE OSN, PRAVIDLA SVĚTOVÉHO OBCHODU)* [online]. MPO.cz, 13. ledna. 2006 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <<http://www.mpo.cz/dokument5684.html>>.

ŠUBERT, Miroslav. *Realizace INCOTERMS 2000 v dopravě* [online]. Deltashipping.cz. 6. dubna 2000 [cit. 12. listopadu 2012]. Dostupné na <<http://www.deltashipping.cz/inc-pouziti.htm>>.

TIR home [online]. UNECE.org, [cit. 11. května 2013]. Dostupné na <<http://www.unece.org/ar/tir/welcome.html>>.

ÚČEL A ROZSAH INCOTERMS [online]. DELTASHIPPING.cz. 2004 [cit. 26. října 2012]. Dostupné na <<http://www.deltashipping.cz/ucel-incoterms.htm>>.

Úmluva CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě [online]. DSV.cz. [cit. 8. března 2013]. Dostupné na <<http://www.dsv.cz/doprava-a-preprava/silnicni-doprava/umluva-cmr/>>.

Úmluva o mezinárodní železniční dopravě [online]. epravo.cz. 26. března 2001 [cit. 3. března 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/clanky/umluva-o-mezinarodni-zeleznicni-doprave-3569.html>>.

UNIDROIT: AN OVERVIEW [online]. Unidroit, 2009 [cit. 20. září 2012]. Dostupné na <<http://www.unidroit.org/dynasite.cfm?dsmid=103284>>.

VLČKOVÁ, Lenka, Šerá, Michaela. *Letecký průvodce právy cestujícího aneb nebojte se přihlásit o svá práva v případě zrušení letu, významného zpoždění letu či ztráty vašeho zavazadla* [online]. epravo.cz. 17. srpna 2011 [cit. 5. března 2013]. Dostupné na <<http://www.epravo.cz/top/clanky/letecky-pruvodce-pravy-cestujiciho-aneb-nebojte-se-prihlasit-o-sva-prava-v-pripade-zruseni-letu-vyznamneho-zpozdeni-letu-ci-ztraty-vaseho-zavazadla-76439.html>>.

Základní informace o upínání nákladu [online]. proridice.eu, 28. prosince 2008 [cit. 20. dubna 2013]. Dostupné na <http://soubory.proridice.eu/naklady/upevneni_nakladuCZ.pdf>.

Základní obsah ATP dohody [online]. FRC.cz, [cit. 2. května 2013]. Dostupné na <<http://www.frc.cz/dohoda.htm>>.

Základní znalosti [online]. Koegel-trailer.com, [cit. 20. dubna 2013]. Dostupné na <<http://www.koegel-trailer.com/cz/servis/zajisteni-nakladu/zakladni-znalosti.html>>.

Změny v obchodních podmínkách Incoterms [online]. DHLFREIGHT.cz. leden 2011 [cit. 3. listopadu 2012]. Dostupné na <http://www.dhlfreight.cz/novinky/_zmeny-v-obchodnich-podminkach-incoterms>.

ZRALÝ, Zdeněk. *Prekluze a promlčení* [online]. DeBureau.cz, 10. září 2009 [cit. 26. dubna 2013]. Dostupné na <<http://www.debureau.cz/news/prekluze-a-promlцени>>.

Judikatura

- Rozsudek Bundesgerichtshof ze dne 25. ledna 2007, sp. zn. I ZR 43/04. Dostupné na <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1382&step=FullText>>.
- Rozsudek Court of Appeal - *Sandeman Coprimar S.A. v. Transitos y Transportes Integrales S.L.* ze dne 11. února 2003. Dostupné na <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=192&step=FullText>>.
- Rozsudek Cour de Cassation - *Société Transmec Europe c. société Vent couvert* [98-20415] ze dne 10. července 2001. Dostupné na <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1597&step=FullText>>.

- Rozhodčí nález ICC Court of Arbitration Geneva. Award No. 9333. 10/1998. Dostupné na
<<http://www.unilex.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=400&step=FullText>>.
- Rozsudek Legfelsobb Bíróság, Gazdasági Kollégium, sp. zn. *GK BH 97/1/40*. Dostupné na
<<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=914&step=FullText>>.
- Rozsudek *Michael Galley Footwear Ltd vs. Dominic Laboni*.
- Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, ze dne 10. července 2008, sp. zn. *32 Odo 1676/2006*.
- Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky, ze dne 10. července 2008, sp. zn. *32 Odo 1676/2006*.
- Rozsudek Oberlandgerisch Düsseldorf ze dne 14. března 2007, sp. zn. *I–18 U 138/06*. Dostupné na
<<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1516&step=FullText>>.
- Rozsudek OLG Frankfurt am Main 21. Zivilsenat *21 U 17/03*, 3. prosince 2003. Dostupné na
<<http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/jportal/portal/t/s15/page/bslaredaprod.psml?&doc.id=KORE416892004%3Ajuris-r01&showdoccase=1&doc.part=L>>.
- Rozsudek Tribunal de Commerce d'Anvers - *Betramij bvba v. Marcel Joosen bvba*, ze dne 16. května 2003, sp. zn. *A.R. 02/3494*. Dostupné na
<<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=736&step=FullText>>.
- Rozsudek Tribunal de Commerce de Bruxelles - *SA Chemin de fer Industriel groups v. M. Geszait*, ze dne 12. února 1977. Dostupné na
<<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=592&step=FullText>>.
- U.S. District Court – Southern District of New York. *Cedar Petrochemicals inc. v. Dongbu Hannong Chemical Ltd.* [06 Civ. 3972]. 28.září 2011 [cit. 13.listopadu 2012]. Dostupné na
<<http://www.unilex.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1643&step=Abstract>>.

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA Č. 1 – UKÁZKA NÁKLADNÍHO LISTU CMR

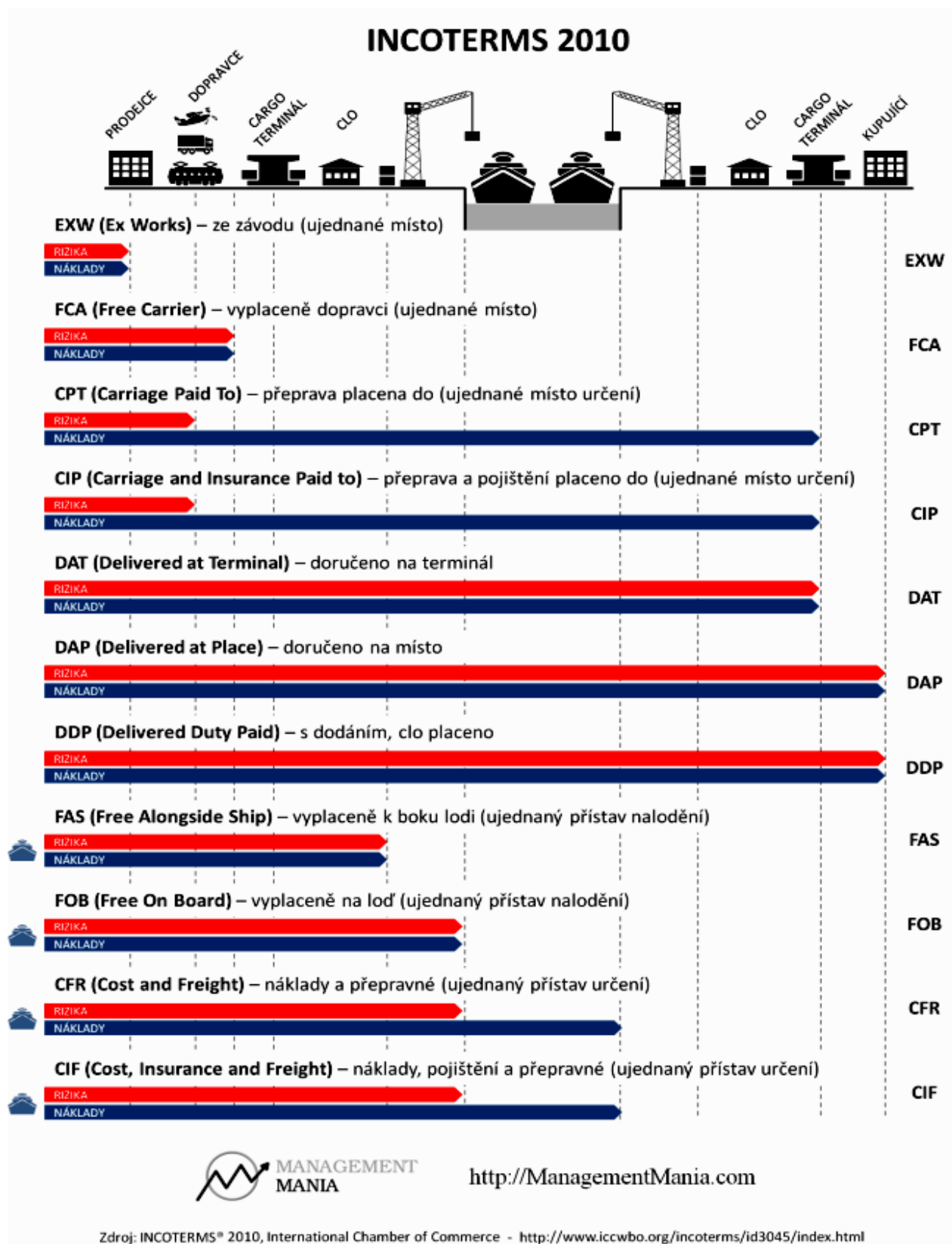
VZOR
Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. CZ Ty INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
3 Místo vykládky zboží Ausladeort des Gutes Místo / Ort Země / Land		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum naložení zboží Einladeort und Datum Místo / Ort Země / Land		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
5 Připojené doklady Beigefügte Dokumente							
6 Signo a číslo Zeichen und Nr.	7 Počet kol Anzahl der Räder	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmotnost v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m³ Umfang m³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	Č. vzoru (u) bezpečnostní (ch) značky (ček) Gefährstoff (Muster) Nr.	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalities) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)				19 Kč s.č. Zu zahlen vom			
				odesílatel Absender			
				manažer Empfänger			
				Dopravné - Fracht			
				Slevy			
				Ermäßigungen			
				Sazba - Sazba			
				Dodat. výlohy			
				Zusatzkosten			
				Jiné výlohy			
				Sonstige Kosten			
				Různé - Verschied.			
				Celkem k placení			
				Insgesamt zu bezahlen			
14 Dobírka Nachnahme				20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen			
15 Pokyny ohledně placení dopravce Anweisungen über die Frachtrechnung							
Vypáčené / Frei							
Nevypáčené / Unfrei							
21 Vystaveno v / Ausgestellt am				24 Zboží obdržel Gut empfangen			
dne / am				Datum			
22				23			
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders				Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers			
25 SPZ vozidla / Fahrzeug				26 Užitkové zařízení			
příjezd / návěst				Užitkové zařízení			
27 Číslo DZV				28 Číslo jízdy			
29 Hraníční přechody				Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zollabendokument empfangen:			
30 Veškeré průvodní doklady							
31 Rozné							

Typos, tiskářské závody, s.r.o. Plzeň

Zdroj: <<http://shop.typos.cz/catalog/product/gallery/id/5/image/284/>>

PŘÍLOHA Č. 2 – GRAFICKÉ ČLENĚNÍ DOLOŽEK INCOTERMS



Zdroj: <http://managementmania.com/images/stories/management_mania_incoterms_2010.png>.