

Filozofická fakulta Univerzity Palackého

**Analýza právních dokumentů v námořní
kontejnerové přepravě v angličtině pro potřeby
překladu**
(bakalářská práce)

Olomouc 2019

Klára Vajdíková

Filozofická fakulta Univerzity Palackého
Katedra anglistiky a amerikanistiky

**Analýza právních dokumentů v námořní kontejnerové
přepravě v angličtině pro potřeby překladu**

**Analysis of Legal Documents in Maritime Transport in
English for Translation Purposes**

(bakalářská práce)

Autorka: Klára Vajdíková
Studijní obor: Angličtina se zaměřením na tlumočení a překlad
Vedoucí práce: Mgr. et. Mgr. Ondřej Klabal

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně a uvedla jsem úplný seznam citované a použité literatury.

V Olomouci dne 19. srpna.2019

.....

vlastnoruční podpis

Poděkování

Děkuji svému vedoucímu bakalářské práce Mgr. et. Mgr. Ondřeji Klabalovi za jeho cenné rady a trpělivost při zpracování této práce.

V Olomouci dne 19. srpna 2019

ANOTACE

| | |
|------------------------|---|
| Autorka: | Klára Vajdíková |
| Název česky: | Analýza právních dokumentů v námořní kontejnerové přepravě v angličtině pro potřeby překladu |
| Název anglicky: | Analysis of Legal Documents in Maritime Transport in English for Translation Purposes |
| Studijní obor: | Angličtina se zaměřením na tlumočení a překlad |
| Vedoucí práce: | Mgr. et. Mgr. Ondřej Klabal |
| Počet stran: | 94 |
| Počet znaků: | 115 854 (bez apendixů) |
| Počet příloh | 4 |

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá dvěma typy přepravních dokumentů, jejichž využití je zejména v námořní kontejnerové přepravě. Tato práce popisuje dva typy konosamentů jako cizojazyčné dokumenty a zaměřuje se na jejich jazykovou stránku za účelem vytvoření českého překladu konosamentních podmínek. Tato práce se skládá z teoretické a praktické části. V teoretické části jsou představeny základní koncepty a položena informační základna pro závěry učiněné v praktické části. Praktická část předkládá závěry týkající se povahy vybraných konosamentů a jejich role v rámci přepravního procesu, uvádí, jak tyto vlastnosti ovlivňují obsah konosamentů a které faktory musí překladatel zvážit, aby mohl porozumět a interpretovat či přeložit tyto dokumenty. Praktická část se také věnuje vybraným terminologickým a překladatelským problémům a popisuje konosamenty po jazykové stránce. Součástí této práce jsou také tři přílohy. Obsahují vzory vybraných konosamentů v anglickém jazyce, tabulky, na které tato práce odkazuje v textu a zrcadlový text prototypu konosamentních podmínek v českém a anglickém jazyce. K dispozici na CD je také terminologický glosář a překladová paměť.

Klíčová slova: konosament, námořní přeprava, přepravní proces, mezinárodní úmluvy, námořní právo, překlad, právní překlad, překlad právních dokumentů

Abstract

This bachelor thesis deals with two types of transport documents which use is connected to the maritime container transport. This thesis describes two types of bills of lading as foreign language documents and focuses on the linguistic part in order to create a Czech translation of terms and conditions of these bills of lading. This thesis consists of a theoretical and practical part. In the theoretical part basic concepts are introduced and the grounds for coming conclusions in the practical part are laid. The practical part presents conclusions about the nature of analysed bills of lading and their role in the transport process, it states how the nature influences their content and which factors must be considered by a translator to understand and interpret or translate these documents. The practical part also focuses on selected issues of terminology and translation and describes the linguistic part of these documents. This thesis includes

also tree appendixes. They include examples of English bills of lading, tables and a mirror text of a translation of the prototype of bill-of-lading terms and conditions. Available on CD is also a glossary, translation memory and a mirror text.

Key words: bill of lading, maritime transport, transportation process, international conventions, maritime law, translation, legal translation. translation of legal documents

Seznam zkratk

| | |
|-------|------------------------------|
| ČR | Česká republika |
| NOZ | Nový občanský zákoník |
| ObchZ | Obchodní zákoník |
| B/L | Bill of Lading |
| ZK | zasílatelský konosament |
| NRK | námořní/rejdařský konosament |
| KD | konosament dopravce |

Obsah

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Úvod..... | 10 |
| 2 | Vymezení pojmů..... | 12 |
| 3 | Metodologie | 14 |
| 3.1 | <i>Zdroje</i> | 14 |
| 4 | Teoretická část..... | 16 |
| 4.1 | <i>Konosament</i> | 16 |
| 4.2 | <i>Zasílatelský a námořní/rejdařský konosament</i> | 17 |
| 4.3 | <i>Konosament a náložný list</i> | 17 |
| 4.3.1 | <i>Konosament a nákladní list</i> | 18 |
| 4.4 | <i>Námořní kontejnerová přeprava.....</i> | 19 |
| 4.5 | <i>Historie konosamentu.....</i> | 19 |
| 4.6 | <i>Historie námořního práva</i> | 20 |
| 4.7 | <i>Právní rámec – ČR a mezinárodní úmluvy.....</i> | 21 |
| 4.7.1 | <i>Námořní/rejdařský konosament</i> | 21 |
| 4.7.2 | <i>Zasílatelský konosament</i> | 23 |
| 4.8 | <i>Právní jazyk</i> | 23 |
| 4.9 | <i>Právní nebo právnícký jazyk.....</i> | 23 |
| 5 | Praktická část..... | 24 |
| 5.1 | <i>Struktura a cíle praktické části.....</i> | 24 |
| 5.2 | <i>Vzorek</i> | 24 |
| 5.2.1 | <i>Výběr vzorku.....</i> | 25 |
| 5.2.2 | <i>Výsledky analýzy obsahu vzorku</i> | 26 |
| 5.3 | <i>ZK a NRK.....</i> | 28 |
| 5.3.1 | <i>Druhy konosamentů.....</i> | 28 |
| 5.3.2 | <i>Povinné údaje na anglickém konosamentu.....</i> | 28 |
| 5.4 | <i>Důležité vlastnosti NRK a ZK</i> | 30 |
| 5.4.1 | <i>Indosace konosamentu</i> | 32 |
| 5.5 | <i>ZK a NRK v přepravním procesu</i> | 33 |
| 5.5.1 | <i>Účastníci přepravy</i> | 33 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.5.2 | Proces přepravy: zjednodušený model bez zasílatele..... | 34 |
| 5.5.3 | Vlastnosti NRK a jejich využití v modelu bez zasílatele | 34 |
| 5.5.4 | Proces přepravy: zjednodušený model se zasílatelem..... | 35 |
| 5.5.5 | Vlastnosti NRK a ZK a jejich využití v modelu se zasílatelem..... | 36 |
| 5.6 | <i>Terminologie</i> | 36 |
| 5.6.1 | Problematika anglického „bill of lading“ a českého „konosament“ | 36 |
| 5.6.2 | Problematika anglických názvů „Master/Ocean“, „House“ a „Forwarder’s Bill of Lading“ | 38 |
| 5.6.3 | Účastníci přepravy..... | 40 |
| 5.6.4 | O jednotlivých názvech | 41 |
| 5.7 | <i>Formální a obsahová analýza formulářové strany ZK a KD</i> | 45 |
| 5.7.1 | Formální analýza | 45 |
| 5.7.2 | Analýza obsahu | 46 |
| 5.7.3 | Lexikální rovina..... | 47 |
| 5.8 | <i>Formální a obsahová analýza konosamentních podmínek ZK a KD</i> | 47 |
| 5.8.1 | Formální analýza ZK a KD | 47 |
| 5.8.2 | Analýza obsahu | 48 |
| 5.9 | <i>Překladatelská řešení</i> | 54 |
| 5.9.1 | Vybrané překladatelské problémy | 54 |
| 5.9.1 | Plain English Campaign..... | 57 |
| 5.10 | <i>Prototyp konosamentních podmínek</i> | 58 |
| 6 | Závěr | 64 |
| 7 | Summary | 65 |
| 8 | Bibliografie | 65 |
| 9 | Přílohy | 72 |
| 9.1 | <i>Příloha 1 - TABULKY</i> | 72 |
| 9.2 | <i>Příloha 2 – KONOSAMENTY</i> | 81 |
| 9.3 | <i>Příloha 3 – ZRCADLOVÝ TEXT PROTOTYPU KONOSAMENTNÍCH PODMÍNEK</i> | 85 |
| 9.4 | <i>Příloha 4 – CD</i> | 91 |

1 Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá dvěma typy konosamentů. Vybrané konosamenty jsou druhem přepravního dokumentu používaného zejména v námořní kontejnerové přepravě a plní v přepravním procesu specifické role. Mimo jiné stanovují práva a povinnosti účastníků přepravního procesu v tzv. konosamentních podmínkách.

Podnětem pro vypracování této práce byla nedostupnost konosamentních podmínek v českém jazyce. Což nutně přináší nevýhody těm účastníkům přepravy, kteří nemají dostatečnou znalost cizího jazyka. Proč ale česká verze konosamentních podmínek prakticky neexistuje?

Jedním z důvodů, proč takové dokumenty v ČR nevznikají, je ten, že konosamenty jsou historickým vývojem spojeny s přepravou po moři, námořními velmocemi a jejich cizími jazyky. Dalším důvodem je, že je čistě z hlediska přepravního procesu nepraktické konosamenty překládat. Aby byla jejich funkce zachována, musel by být takto (do českého jazyka) přeložený dokument úředně ověřen. To je pro subjekty vystavující konosamenty zbytečná komplikace. Vystavují se tedy většinou v angličtině. Účastník přepravy, zejména osoba, která chce odeslat zásilku v kontejneru po moři do zahraničí se bude nutně setkávat (i při spolupráci s domácími společnostmi) s cizojazyčným, pravděpodobně s anglickým dokumentem. Nejen kvůli nedostatečné znalosti jazyka, ale také kvůli nedostatku znalosti z oboru námořní přepravy se takový odesílatel v ČR zpravidla obrátí na českého „zprostředkovatele“ (subjekty, které poskytují zasílatelské, spediční, expediční služby), přičemž je pak na něm částečně, nebo zcela závislý. I zde však bude mít odesílatel k dispozici pouze anglické konosamentní podmínky.

Naneštěstí se komplikace v rámci přepravního procesu nevyskytují vzácně a nastávají případy, kdy zprostředkovatel neřeší nastalé komplikace včas nebo adekvátně, může nastat i situace, kdy zcela ukončí komunikaci s odesílatelem. Odesílatel má nyní text konosamentních podmínek, ve kterých jsou popsány práva a povinnosti odesílatele a zprostředkovatele, případně dalších účastníků přepravy, a kterému nerozumí. Nemohl ani komplikacím včas předcházet nebo na ně včas reagovat. Toto je jedna ze zásadních nevýhod (pokud pomineme finanční náklady odesílatele za zprostředkování služeb).

I s výbornou schopností anglického jazyka může být porozumění textu podmínek obtížné. Konosamentní podmínky jsou psány stylem právních dokumentů, obsahují také terminologii z oblasti námořní přepravy, zasílatelství a logistiky.

Poskytnutím nutných informací k problematice jak po jazykové stránce, tak i stránce přepravního procesu pod těmito dokumenty, umožní odesílateli získat dostatečný přehled o tom, k čemu se zavazuje a případně včas zasáhnout a chránit se proti ztrátám nebo nutnosti podnikáním právních kroků. Věřím, že tato práce bude přínosná také uživatelům anglického jazyka a překladatelům, kteří usilují o pochopení funkce a obsahu těchto konosamentů.

Proto je cílem této práce vytvořit kompilaci nutných znalostí z oblasti námořní kontejnerové přepravy a práva obkličujícího vybrané konosamenty a těchto dokumentů a jazykového průvodce obsahu těchto dokumentů se zaměřením na jejich interpretaci či překlad do českého jazyka.

2 Vymezení pojmů

| | |
|---------------------------|--|
| Doprava | Pracovní nebo technologický proces , který nutně zahrnuje pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě. Zahrnuje např. dopravu pozemní, leteckou, říční a další (Slovník pojmů, nedatováno). V této práci bude tento pojem označovat dopravu po moři. |
| Přeprava | Označení spotřebního procesu , při němž dochází k přemístování nákladu z jednoho místa do jiného po dopravních komunikacích a za účelem zisku (Slovník pojmů, nedatováno). V této práci bude zmiňována hlavně v kontextu námořní přepravy a námořní kontejnerové přepravy. |
| Dopravce | Provozovatel dopravních prostředků, společnost, která přepravu zajišťuje (Novák, Kolář, 2015) |
| Konosament | Jeden z přepravních dokumentů (Novák, Kolář, 2015). |
| Formulářová strana | Strana konosamentu (většinou první), která vypadá jako formulář. |
| Konosamentní podmínky | Smluvní podmínky na konosamentu na opačné (zpravidla na druhé) straně. |
| Haagská pravidla | Pramen mezinárodního práva, označován také jako Haagská úmluva (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature, 2010) |
| Haagsko-Visbyská pravidla | Pramen mezinárodního práva, označován také jako Haagsko-Visbyská úmluva (Novák, Kolář, 2015) |

| | |
|-----------------------|---|
| Hamburská pravidla | Pramen mezinárodního práva., také jako Hamburská úmluva, významný pramen práva platný pro ČR (Novák, Kolář, 2015) |
| Multimodální přeprava | Přeprava zboží nejméně dvěma různými druhy dopravy (Ministerstvo dopravy, 2016). |
| Zboží | Pro potřeby této práce bude toto obecné označení pro zásilku. Může nebo nemusí zahrnovat živá zvířata. |
| Předpis | Zde je tím míněn právní předpis a v této práci bude používán jako označení pro různé prameny práva. |
| Právní projev | Jakýkoliv mluvený nebo psaný projev, který může přenést právní informaci. (Tomášek, 1998, s. 22) |
| Termín | Odborný název. |

3 Metodologie

Poskytnout ucelený obsah informací z oblasti námořní kontejnerové přepravy v této bakalářské práci je nutné z následujících důvodů. Informace dostupné v publikacích a na internetu jsou buďto nedostatečné, nebo jsou natolik nekonzistentní, že z nich nelze vyvozovat logické závěry a tehdy je potřeba získat či ověřit informace u zdrojů přímo z praxe. Druhým důvodem je fakt, že bez proniknutí k meritu věci, tj. porozumět roli vybraných konosamentů a jejich obsahu, není možné poskytnout bezchybnou interpretaci či překlad obsahu těchto dokumentů. K vytvoření této kompilace informací byla využita metoda rešerše dostupných relevantních publikací a článků tištěných a elektronických, rešerše a srovnávací analýzy dvanácti anglických konosamentů a konzultace s pracovníkem logistické společnosti v Rakousku JF Hillebrand Central Europe GmbH a konzultantem logistické společnosti Damco Czech Republic s. r. o.

Kromě rešerše informací bylo potřeba objasnit některé pojmy a pro tento účel bylo využito metody srovnávací pojmové analýzy (například ohledně definice konosamentu), srovnávací analýzy mezinárodních úmluv (např. Hamburských pravidel) a českých pramenů práva (zejména NOZ).

Co se týče lingvistické analýzy vybraného vzorku, byla využita metoda srovnávací analýzy obsahu mezinárodních úmluv, českých pramenů práva a obsahu vybraných konosamentů s cílem odpovědět na otázku, do jaké míry obsah pramenů práva ovlivňuje jejich obsah a zda český překlad mezinárodních úmluv může být vhodným zdrojem pro volbu slovní zásoby při překladu do českého jazyka. Při překladu a tvorbě terminologické databáze byly jako zdroje slovní použity překlad Hamburských pravidel, český text podmínek INCOTERMS a odborné slovníky.

3.1 Zdroje

V této podkapitole tato práce doporučí zdroje různého typu, které byly stěžejní při tvorbě této práce.

Zprv z oblasti námořní přepravy pod konosamenty: tištěné publikace Námořní nákladní přeprava, odborně zaměřená periodika Dopravní noviny a Logistika, zdroje, kde lze nalézt příslušnou terminologii jsou INCOTERMS, Hamburská pravidla a tato bakalářská práce.

Zadruhé z oblasti práva: dizertační práce Carola Proctora o konosamentech, tištěná publikace Námořní nákladní přeprava, NOZ (zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, dále jen „NOZ“), Haagská, Haagsko-Visbyská a Hamburská pravidla (zákon č.193/1996 Sb. „dále jen Hamburská pravidla), v rámci výkladu termínů je to Hendrychův Právní slovník.

4 Teoretická část

Teoretická část představuje základní koncepty z oblasti námořní kontejnerové přepravy a specifických oblastí práva vztahující se k námořní kontejnerové přepravě a konosamentům, představuje konosament jako druh přepravního dokumentu, dále představuje dva typy konosamentu, na které je tato práce zaměřená, vysvětluje problematiku s nimi spojenou, např. problematiku náložního listu a nákladního listu. Dále popisuje námořní kontejnerovou přepravu, kde jsou konosamenty velmi často využívány, dále právní rámec zkoumaných přepravních dokumentů v námořní kontejnerové přepravě pro ČR a mezinárodně, pro zajímavost uvádí historické pozadí námořního práva a konosamentu ke lepšímu přehledu o daném tématu.

4.1 Konosament

Konosament je jedním z dokumentů používaných v přepravním procesu.¹ Největší využití nachází v námořní přepravě, logicky je tedy využíván i v multimodální přepravě na část úseku, kdy je náklad přepravován po vodě. Konosament může disponovat několika vlastnostmi na základě jeho účelu jako přepravního dokumentu. Podle Nováka a Koláře je konosament **průkazem o existenci přepravní smlouvy**, umožňuje držiteli konosamentu nakládat se zbožím, převádět zboží na jinou osobu (**je cenným papírem**); může sloužit jako právní dokument pod institutem **dokumentárního akreditivu** (2015, s. 109-111).

Na základě těchto tří vlastností slouží z hlediska přepravy také (Hendrych et al. 2001, s. 346) jako **důkaz, že dopravce (rejdař) zboží nalodil** a ten může příjemci **zboží vydat jen oproti předložení konosamentu**.

Aby mohl být konosament považován za „řádný konosament“, musí tyto podmínky splňovat.

¹ Další dokumenty jsou např. nákladní list, potvrzení o příjmu zboží na loď a další (Novák, Kolář, 2015, s. 142-145), viz Tab. 1. v Příloze 1.

4.2 Zasilatelský a námořní/rejdařský konosament

Tato práce se zabývá **pouze** zasilatelským a námořním/rejdařským konosamentem.² Možné anglické ekvivalenty podle Nováka a Koláře (2015) jsou „House B/L“ a „Ocean/Master B/L“.

Jedná se o typy přepravních dokumentů, které se liší svými vlastnostmi a jejich rolemi v rámci přepravního procesu v námořní kontejnerové přepravě.

ZK slouží jako **smlouva mezi odesílatelem zboží a zasilatelem** (Ježek, 2019). **Vystavuje** ho pouze **zasílatel** (Novák, Kolář, 2015, s. 140). Označení zasilatelského konosamentu jako konosamentu je problematické, protože nesplňuje podmínky uvedené v podkapitole 4.1.

NRK vystavuje (dopravce) rejdař přímo odesílateli, nebo zasílateli, pokud to on vystupuje jako přepravce. Slouží **jako průkaz o existenci přepravní smlouvy a o převzetí zboží dopravcem na lod'** (2015).

„Záměna House B/L za skutečný, plnohodnotný konosament vystavovaný rejdařem (Master B/L)³ může mít tragické obchodní i právní následky“ (Novák, Kolář, 2015, s. 139).

Základní rozdíl mezi ZK a NRK je v tom, kdo jej vystavuje a jakou funkci dokument má. Tyto **rozdíly** dále **ovlivňují** nejen **jejich používání** v rámci přepravního procesu, ale také **platnost právních předpisů**, jejich **obsah**, v menší míře poté **terminologii**.

4.3 Konosament a náložný list

Problematika těchto dvou termínů spočívá v tom, že jen velmi málo zkoumaných zdrojů uvádí správně, v jakém vztahu tyto termíny jsou, většina zdrojů je používá jako synonyma nebo uvádí pouze jeden z nich.⁴ Tato podkapitola tedy rovněž odpoví na to, jaký je rozdíl mezi náložným listem a konosamentem a osvětlí, proč nelze pro ZK a NRK použít termín „náložný list“.

² Prozatím budou v této práci označovány těmito názvy, problematikou českými a anglickými názvy se tato práce zabývá v kapitole 6, kde budou stanoveny vyhovující názvy pro tyto konosamenty.

³ Vysvětlení rozdílu v názvech „Master B/L“ a „Ocean B/L“ viz poznámku pod čarou v podkapitole 5.3.1

⁴ (Např. Novák, Kolář, 2015), prezentace společnosti DHL (Kuzba, 2011), Česko-anglický právní slovník s vysvětlivkami (Chromá, 2003, s. 119, 149) a většina zdrojů v češtině přístupná na internetu.

Podle Hendrychova právního slovníku a malého počtu zdrojů⁵ je „konosament [...] zvláštním druhem náložního listu“ (2001, s. 346). Proč tedy existuje tolik zdrojů, které uvádí nepřesné nebo neúplné informace? Důvodem může být fakt, že se v praxi používá výraz „konosament“ (Ježek, 2019), např. také „House B/L“ se počestňuje jako „house konosament“ (Novák, Kolář, 2015, s. 139), a pojem „konosament“ je obsažen v českém překladu mezinárodní úmluvy o námořní přepravě (Hamburská pravidla). Jak dále Novák a Kolář zmiňují, definice konosamentu byla obsažena v československých právních předpisech, později byla problematika konosamentu do značné míry včleněna do československého a později českého ObchZ v rámci náložního listu (s. 107).

Náložný list je definován v § 2572 NOZ v rámci závazků ze smluv o přepravě.

Potvrzení o převzetí zásilky lze nahradit náložným listem. Náložný list je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložního listu; lze jej vydat na jméno, na řad nebo na doručitele. (§ 2572)

Společnou charakteristikou tedy je, že, jak náložný list, tak konosament, vytvářejí závazek mezi dopravcem a odesílatelem zboží a jsou cennými papíry. A dříve, v již neplatném zákoně, byl konosament „zahrnut pod náložný list“.

Nicméně jsou zde důležité také rozdíly: **konosament** je spojovaný s námořní přepravou a k roku 2019 je přímo specifikovaný v platných předpisech ČR, a to v mezinárodní úmluvě upravující konosamenty v námořní přepravě (Hamburská pravidla); **náložný list** je spojován s přepravou obecně a mimo jiné je specifikován v NOZ.

I bez hlubší znalosti práva lze uzavřít, že tvrzení „konosament je druhem náložního listu“ lze přinejmenším pro účely této práce přijmout jako to platné.

4.3.1 Konosament a nákladní list

Nákladní list se liší od náložního listu a konosamentu a tato podkapitola jej zmiňuje, aby nedošlo k záměně těchto českých výrazů a k chybě při překladu do českého jazyka.

⁵ (Marek, 2014) v článku o zasílatelské smlouvě a smlouvě o přepravě věci s odkazy na ObchZ a NOZ, (Zkratky v přepravě) z dokumentu logistické společnosti.

Není zvykem používat označení „nákladní list“, anglicky „Waybill“, nebo „Seawaybill“, namísto označení ZK nebo NRK. „Nákladní list není náložným listem, není cenným ani obchodovatelným papírem. Není tudíž ani převoditelný na třetí osobu.“ **Nákladní list je dokladem o uzavření smlouvy o přepravě, nepředstavuje ale přímo přepravní smlouvu**, dále dokládá předání zásilky náloďovatelem a převzetí rejdařem. Většinou je součástí fakturačních dokladů (Novák, Kolář, 2015, s. 145).

V ČR je nákladní list ve velké míře používán v silniční dopravě. „Pokud český odesílatel uzavírá smlouvu s českým dopravcem, je-li místo odeslání zásilky v České republice a místo přijetí zásilky mimo ČR, např. ve Slovenské republice, uzavírají smlouvu o přepravě věci podle Úmluvy CMR [o silniční dopravě], nikoliv podle občanského zákoníku. [...] Potvrzení o převzetí zásilky lze totiž nahradit náložným listem. [...] Od toho je však třeba odlišit „nákladní list“, který zná úmluva CMR – zde jde o doklad provázející zásilku, který je dokladem o uzavření přepravní smlouvy.“ (Marek, 2014)

4.4 Námořní kontejnerová přeprava

„Koncentrace finančního kapitálu dala vznik základům velkých námořních liniových společností. [...] Pravidelná (liniová) námořní doprava a přeprava přinesla nutnost zavádění standardních podmínek a dokladů pro přepravu [...]. Linioví rejdaři dominují [...] trhu [také] z pohledu přepravních kapacit celokontejnerových lodí, které provozují“ (Novák, Kolář, 2015, s. 32, 106).

Lze předpokládat, že se produkce zboží globálně zvětšuje s růstem obyvatelstva, což logicky zapříčiňuje nárůst zboží, které je přepravované v kontejnerech. Například u přepravní relace sever-jih je podíl kontejnerizovaného importu a exportu Afriky do Evropy 60 % k roku 2015 (Port-Economics, 2015, cit. podle Novák, Kolář, 2015, s. 32). Podle publikace *Mezinárodní obchodní operace* „je nejrozšířenějším druhem kombinované přepravy přeprava s využitím mezinárodně standardizovaných jednotek – kontejnerů jako obalového prostředku“ (Machková, 2014).

Námořní kontejnerová přeprava je převládajícím typem mezinárodní námořní přepravy a spadá obecně pod námořní přepravu.

4.5 Historie konosamentu

Historie do 14. století nám ukazuje, jak a kdy konosament získal jednu ze svým primárních funkcí.

Do 14. století se nedochovaly žádné dokumenty, které by mohly naznačovat spojitost s konosamentem, (Bennet, 1914, s. 3). Jak bude ještě dále popsáno v podkapitole o námořním právu, pravidla námořního obchodu platila pro dvě strany – obchodníka a přepravní loď (většinou ve vlastnictví kapitána). Proctor ve své práci s odkazem na Mc Laughlina uvádí, že zaváděná pravidla měla ošetřit situace, kdy se obchodník s kapitánem lodi dostali do sporu kvůli doručování zboží. Bylo potřeba přijít s něčím, co by sloužilo, jako důkaz toho, že kapitán zboží doručil. A tak byly zavedeny předpisy (*statutes*), které předepisovaly, aby kapitán lodi zajistil služby úředníka, který pod přísahou věrnosti a za přítomnosti zasílatele zboží musel na jeho žádost sepsat všechny položky, které měly být převáženy kapitánovou lodí. Toto pak bylo považováno za důkaz převzetí zboží (Mc Laughlin, 1926, cit. podle Proctor, 1996, s. 28). Konkrétní pramen, který se o seznamu položek – o rejstříku zmiňuje, je pramen *Customs of the Sea* (Mc Laughlin, 1926, cit. podle Proctor, 1996, s. 28-29).

Historie konosamentu do 17. století představuje důležitý posun od „konosamentu-rejstříku“ po „konosament-dokument“, o který se zasloužilo vydání předpisů v roce 1397. Bylo požadováno, aby si úředník udělal kopii rejstříku a poskytl ji těm, kteří měli na zboží nárok. Tuto kopii tedy obdržel i odesílatel zboží, a tím se tato kopie začala svými vlastnostmi podobat modernímu konosamentu (Mc Laughlin, 1926, cit. podle Proctor, 1996, s. 30). Lze předpokládat, že by tento posun mohl naznačovat funkci konosamentu jako průkazu o existenci přepravní smlouvy a také jeho funkci jakožto cenného papíru.⁶

4.6 Historie námořního práva

Tato podkapitola poskytuje historické pozadí námořního práva, přičemž informace v této podkapitole nejsou tolik relevantní pro cíle této práce, nicméně bych ráda poukázala na to, jak historický vývoj námořního obchodu podněcuje vytváření různých předpisů, poskytnout historický náhled vzniku tří stěžejních mezinárodních úmluv, které vznikly jako výsledek snažení o sjednocení pravidel mezinárodní přepravy po moři a položit tak základy pro pozdější závěry o vlivu mezinárodních podmínek na ZK a NRK⁷.

⁶ Srovnání s povahou moderního konosamentu viz podkapitola 4.1

⁷ Viz podkapitola 5.6

Počátky námořního práva se datují k roku 900 př. n. l. Hlavním obchodním centrem byl řecký ostrov Rhodos, který hrál v utváření námořního práva prim v jeho počátcích. Obchodní prostředí Rhodu postupem času vyžadovalo vytvoření pravidel obchodu pro obchodníky a přepravní lodě. I přes oslabení vlivu Římským impériem v nadcházejících letech se „rhodská pravidla“ používala i nadále a postupně se přerodila v obecně přijímaná pravidla pro celou Evropu.

Jak se obchodní aktivita rozšiřovala vně Středozevní moře, především na sever a západ do Atlantského oceánu a Baltského moře, vznikala nová důležitá obchodní místa a tím i nová pravidla. Jedná se například o Oleronskou sbírku nebo Visbyská pravidla. Dalším přirozeným krokem bylo projevení zájmu ze stran odborníků práva. Vznikaly další prameny práva, např. různé úmluvy, což vedlo k systematizaci. Se zrodem mocností v Evropě bylo takto vzniklá pravidla uznávaná mezinárodně ve zmíněných vodách a následně byla včleněna do práva jednotlivých národů. Vlády těchto národů usilovaly o kontrolu obchodního prostředí na moři, a nakonec toho dosáhly. (Gilmore & Black, 1975, Paulsen, 1983, cit. podle Proctor, 1996, s. 26-27).

Lze logicky odvodit, že role vlád mohla významně podpořit zachování námořního práva a rovněž zajistit realizační prostředí pro následných vznik předpisů, které podmiňuje vyvíjející se obchodní prostředí.

4.7 Právní rámec – ČR a mezinárodní úmluvy

4.7.1 Námořní/rejdařský konosament

Přesto, že ČR není přímořským státem, právní úprava zde existuje.

Tři nejvýznamnější mezinárodní úmluvy jsou Haagská pravidla, Haagsko-Visbyská pravidla a **Hamburská pravidla**.

Haagská pravidla jsou výsledkem vytvoření jednotných pravidel pro dopravu zboží po moři (Wiswall, 1983, cit. podle Proctor, 1996, s. 33). Oficiálním názvem je Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, podepsaná v Bruselu dne 25. srpna 1924. Dalším pokusem o sjednocení pravidel jsou **Haagsko-Visbyská pravidla**. Jejich oficiálním názvem je Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů ze dne 25. srpna 1924,

podepsaný v Bruselu dne 23. února 1968. Haagsko-Visbyská pravidla se liší od Haagských pouze obsahem dodatků z roku 1968.⁸

Nejdůležitější mezinárodní úmluvou pro ČR jsou Hamburská pravidla. Její oficiální název je Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, podepsaná v Hamburku 31. března 1978. **ČR ratifikovala Hamburská pravidla** v roce 1996. Platí, že země může ratifikovat pouze jednu z úmluv a mezinárodní smlouvy mají v použitelnosti přednost před českým právem dle Ústavy ČR (zákon 1/1993 Sb.). Není překvapením, že byl obsah Hamburských pravidel přeložen do češtiny, narozdíl od textů ostatních dvou úmluv.

Hamburská pravidla také v článku 7 upravují konosament obdobně jako NOZ náložný list.

„Konosament“ znamená dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě a o tom, že dopravce převzal zboží nebo jej naložil a dopravce se zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu, lze vydat na řad, na jméno, na doručitele (Hamburská pravidla)

Z tohoto vyplývá, že Hamburská pravidla upravují pouze NRK.⁹

Existují ještě další předpisy. Podmínky US COGSA a tzv. Rotterdamská pravidla.

COGSA jsou verzí Haagských pravidel pro Spojené státy a běžně jsou zmiňovány právě ve zkoumaných konosamentech této práce.

Oficiálně se jedná o zkratku zákona o přepravě zboží po moři (The U. S. Carriage of Goods by Sea Act). „COGSA představuje speciální úpravu Spojených států [...] pro přepravu zboží do/ze Spojených států po moři a byl přijat kongresem USA v roce 1936 jako reakce na skutečnost, že Haagská pravidla [...] nedostatečně ochraňovala odesílatele proti rejdařům (vlastníkům lodi)“ (MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA & SPOL., ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ, S.R.O., 2010).

Rotterdamská pravidla jsou nejnovější snahou o sjednocení úmluv o mezinárodní přepravě. Jejich cílem je nahradit Hamburská pravidla (Novák, 2017). Stále jsou v jednání a nejsou platná.

⁸ Pro srovnání obsahu úmluv viz Tab. 12 v Příloze 1, označeno šedě.

⁹ Viz podkapitola 5.6.1.

4.7.2 *Zasílatelský konosament*

Právní úprava pro ZK je komplikovanou záležitostí. Předpisy použitelné na tento druh přepravního dokumentu nejsou komplikovanou záležitostí pouze v ČR.

V mezinárodním měřítku vydávají tento dokument tzv. „Non Vessel Operating Common Carriers“, zkratkou NVOCC subjekty, tyto subjekty neprovozují plavidla (Novák, Kolář, 2015, s. 139). Na základě analýzy podmínek NVOCC jsou tyto podmínky v částečné úpravě součástí konosamentních podmínek zkoumaných ZK, přičemž obecně si podmínky pro ZK volí (dle možností zákona) sám „NVOCC zasílatel.“

ZK vydává zasílatel a smluvní podmínky na něm jsou pro zasílatele specifické (Eker, 2019).

4.8 Právní jazyk

Dle Tomáška (1998, s. 20) je právní jazyk základním médiem, který převádí právní informaci. Dále definici rozšiřuje: „[Z] funkčního hlediska je prostředkem komunikace v rámci práva [...]. Ze systémového hlediska je součástí každého spisovného jazyka, z obsahového hlediska je právní jazyk znakový systém, kde za jednotlivé znaky pokládáme slova (právní termíny), slovní spojení (ustálené obraty – jazykové šablony) nebo celé věty.“

Část textu NRK a ZK jsou psány právním jazykem, charakteristické rysy v textu ZK a NRK identifikuje v podkapitole 5. 8 a 5.9. a navrhuje překladatelská řešení.

4.9 Právní nebo právnícký jazyk

Právní jazyk je odborný jazyk, který přenáší právní informaci jak jazykovými znaky, tak i nejazykovými (symboly, dopravní značky) (Tomášek, 1998, s. 21). Právnícký jazyk je jazykem právníků, tzn. jejich „profesní žargon“. Správný pojem je tedy jistě právní jazyk.

5 Praktická část

5.1 Struktura a cíle praktické části

V této praktické části pojednává podkapitola 5.2 o zkoumaném vzorku. V této podkapitole se na základě srovnávací analýzy vzorku, dalších konosamentů a konzultace s Tomášem Ježkem, snaží práce odpovědět na následující otázky: Do jaké míry se shodují konosamenty vybraného vzorků s ohledem na to, která společnost je vystavuje? Jaké faktory hrají roli? Používá se standardně konosamentů globálních společností i v menších společnostech? Hraje roli vztah mateřská-dceřiná společnost, resp. nadřazená-podružná společnost? Jak se od sebe liší vybrané typy konosamentů obsahově a v použitelnosti? Do jaké obecné míry lze aplikovat následné závěry?

V podkapitole 5.3–5.6 je cílem této praktické části vytvořit kompilaci nutných informací o rozdílech ZK a NRK v jejich vlastnostech a roli obecně a poté je demonstrovat na dvou zjednodušených modelech námořní přepravy s důrazem na role jednotlivých účastníků přepravy kvůli pozdější schopnosti rozlišit a uvážit problematiku českých a anglických ekvivalentů obsažených v ZK a NRK. Metodou použitou k vytvoření kompilace informací byla zejména rešerše literatury *Námořní nákladní přeprava* od autorů Novák a Kolář a konzultací s konzultantem společnosti Damco Czech Republic s.r.o., dále srovnávací analýza NOZ a Hamburských pravidel a v poslední řadě také odborná periodika.

5.2 Vzorek

Vzorek zkoumaných konosamentů se skládá z 12 zkoumaných NRK a ZK. Tyto dokumenty jsou v anglickém jazyce. Český překlad prakticky neexistuje. Celý dokument zpravidla tvoří jedna strana, která vypadá jako formulář a druhá strana, která obsahuje smluvní podmínky ke konosamentu. V textu k nim bude odkazováno jako k „formulářové straně“ a ke „konosamentním podmínkám“.¹⁰ Konosamenty jsou analyzovány primárně jako nevyplněné dokumenty.

¹⁰ Viz Příloha 2, obr. 1 a obr. 2

Pěr konosamentů bylo poskytnuto přímo společnostmi, sedm konosamentů bylo účelně vybráno a staženo z webových stránek společností, případně jejich formulářová strana z Google obrázků (Google).¹¹

Konosamenty pochází od světově nejvlivnějších rejdářských (případně zasílatelských) společností, jako je Maersk Line, MSC, CMA CGM, jejich podružných společností, např. Hamburger Süd, Damco Czech Republic, a dalších společností.¹²

5.2.1 Výběr vzorku

Výběr vzorku byl ovlivněn následujícími faktory. Protože ČR není přímořským státem a není ani státem, kde je angličtina úředním jazykem, ČR v rámci námořní kontejnerové přepravy nijak nestanovuje formu a obsah anglických konosamentů; služby námořní přepravy jsou vykonávány či poskytovány společnostmi, které vlastní přístavy jak v Evropě, tak na jiných kontinentech, jimiž jsou dánská Maersk Line, francouzská CMA CGM, švýcarská MSC, případně původem britská společnost Hapag Lloyd, a součástí vzorku jsou konosamenty právě těchto společností. Zařazením těchto dokumentů bylo možné prokázat v podkapitole 5.2.2, že a) konosamenty velkých společností jsou si velmi podobné a b) podružné společnosti zpravidla používají stejné „předlohy“ konosamentů jaké společnosti nadřazené.

V závislosti na tom jsou součástí vzorku také konosamenty od dceřiných či podružných společností (např. Hamburger Süd pod Maersk Line nebo Kühne + Nagel pod Blue Anchor Line).

Jelikož je jedním z cílů v této práci pokusit se představit ZK a NRK v českém jazyce, byly do vzorku vybrány např. konosamenty společnosti Damco Czech Republic s.r.o. pracující pod Maersk Line. Díky tomu bylo možné v podkapitole 5.2.2 potvrdit, že pro Damco konosamenty platí předchozí tvrzení.

Začleněním konosamentů náhodně vybrané evropské společnosti a jedné americké společnosti lze předpokládat míru pravděpodobnosti, že se klient poptávající přepravu v ČR setká s konosamentem velmi podobným tomu ve vzorku, pokud bude přeprava realizována přes společnost ve vzorku.

¹¹ Viz Příloha 1, tab. 2

¹² O největších rejdářských společnostech viz např. <https://logistika.ihned.cz/c1-66152470-kvuli-rustu-cen-ropy-zvysuji-nejvetsi-rejdari-maersk-line-a-msc-ceny-prepravy>, <https://logistika.ihned.cz/c1-65577690-svetovy-trh-ovladnou-tri-rejdarske-aliance-firmy-se-boji-zvysovani-sazeb>.

5.2.2 Výsledky analýzy obsahu vzorku

Existuje rozdíl mezi ZK a NRK?

Na základě srovnávací analýzy lze tvrdit, že **formulářová strana**, jak NRK, tak ZK, si je **obsahově velmi podobná**. Rozmístění obsahu a používání jiných slov k vyjádření stejné věci je proměnlivější na formulářové straně, než na první straně. **Obsahové rozdíly formulářové strany** mezi ZK a NRK se týkají většinou **poznámky o neobchodovatelnosti** u ZK nebo uvedením **zasílatele místo dopravce**. **Obsahové rozdíly konosamentních podmínek** se u ZK liší od NRK tak, že zasílatelské společnosti **upravují tyto podmínky** dle svého **zkracováním** (tj. vynecháním nepotřebných doložek např. o živých zvířatech), **strukturují práva a povinnosti smluvních stran jinými obraty**, **smluvní strany mohou a nemusejí nést jiné označení**, v doložce o rozhodné právu (někdy označená jako Paramount doložka) nebo části o odpovědnosti dopravce **uvádí pouze předpisy platné pro konosament**. Obsáh částí textu, které uvádí předpisy, se liší také podle toho, v jaké zemi je konosament vydán, nebo kde je přístav vyložení zásilky.

Obr. 1 (Paramount doložka)

3. Clause Paramount

3.1 The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, signed at Brussels on the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation in the country of destination shall apply, but

in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply.

3.2 In trades where the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 (The "Hague-Visby" Rules) compulsorily apply, the provisions of the legislation compulsorily applying the Hague-Visby Rules shall

be considered to be incorporated into this Bill of Lading.

3.3 If the carriage covered by this Bill of Lading includes carriage from or to a port or place in the United States of America, this Bill of Lading shall be subject to the United States Carriage of Goods by Sea Act 1936 ("US COGSA"), the terms of

Shrnutím textu na obrázku 1 je:

3.1 Pro tuto smlouvu jsou závazná Haagská pravidla tak jak jsou uzákoněna v zemi odkud je zásilka zasílána. Pokud uzákoněna nejsou, pro tuto smlouvu jsou závazné příslušné předpisy země, kam je zásilka doručována; pokud takové předpisy nejsou použitelné, závaznými jsou Haagská pravidla.

3.2. V případech, kdy je to vyžadováno, jsou ustanovení Haagsko-Visbyských pravidel považovány za součást tohoto konosamentu.

3.3. Pokud přeprava pod tímto konosamentem zahrnuje přepravu z/nebo do přístavu/místa vykládky v USA, pro tento konosament jsou závazná US COGSA, ...

Do jaké míry se shodují konosamenty vybraného vzorků s ohledem na to, která společnost je vystavuje? Jaké faktory hrají roli?

K zodpovězení těchto otázek byly provedeny dva typy srovnávací analýzy. První srovnávací analýza byla provedena díky porovnávacímu programu na webové stránce COPYLEAKS (COMPARE TEXT). Tento nástroj porovnává text na základně doslovné shody. Závěrem této srovnávací analýzy je, že největší procentuální shodu mezi sebou měli konosamenty od Maersk Line, CMA CGM a MSC a Hapag Lloyd. **Doslovná shoda textu NRK se pohybovala v rozmezí 22-38 %.**

Druhá srovnávací analýza se zaměřila na porovnávání významových celků. Formulářová strana všech zkoumaných konosamentů se dá považovat za ustálenou formu s občasnou proměnlivostí 1-3 termínů, nebo jejich nepřítomností. Konosamentní podmínky byly srovnávány na základě jednotlivých částí. V části „Definitions“, která obsahuje definice pojmů, je srovnáváno 12 významových částí¹³, ve zbytku textu podmínek bylo porovnáváno 21 ucelených významových částí, většinou reprezentovaných jednotlivými konosamentními doložkami. Následují závěry.

Proměnlivost je jiná u formulářové strany než u konosamentních podmínek. Formulářovou stranu konosamentu lze považovat za ustálenou formu a zdá se, že velké rejdářské společnosti „udávají styl“.

Podružné společnosti používají konosamenty vlivnějších společností jak u ZK, tak NRK, nejvyšší vliv mezi NRK byl potvrzen u zmíněných evropských gigantů (Maersk Line, MSC, CMA CGM a Hapag Lloyd). Velká podobnost je mezi zasílatelskými společnostmi ve vztahu nadřazená-podružná společnost (JF Hillebrand a Blue Eagle C.S.). To potvrzuje konzultant společnosti Damco Czech Republic (Ježek, 2019), že je běžnou praxí, že podružné společnosti používají stejné předlohy ZK a NRK jako jejich nadřazené společnosti (např. Maersk Line a Hamburger Süd).

Odesílatel zboží v ČR se tedy může setkat s NRK nebo ZK, který bude totožný nebo převážně podobný konosamentům ve zkoumaném vzorku, přičemž pravděpodobnost shodných konosamentů, je větší u formulářové strany.

¹³ Viz Tab. 3 v Příloze 1.

5.3 ZK a NRK

Tato práce se zabývá pouze ZK a NRK, nicméně pro orientaci je vhodné zmínit ostatní typy konosamentů a stručně je odlišit. Vzory ZK a NRK jsou k dispozici v příloze této práce.¹⁴

5.3.1 Druhy konosamentů

Tento přehled s protějšky pochází z publikace Nováka a Koláře (2015). Včetně jazykových protějšků čerpaných z téhož zdroje.

Tab. 1

| Bill of Lading | Konosament | Poznámky |
|----------------------------|---------------------|--|
| On Board/Shipped | palubní/ o nalodění | vystavuje rejdař; důkazem, že je zboží na palubě |
| Received for Shipment | přejímací | vystavuje rejdař; důkazem, že rejdař „převzal zboží do úschovy“ *neinformuje o tom, kde zboží je |
| Through | průběžný | v multimodální přepravě; účast rejdaře a jiných dopravců |
| Joint | společný | vystavuje několik rejdařů |
| Groupage | sběrný | vystavuje se na několik „zásilek zboží“ více odesílatelů |
| Ocean/Master ¹⁵ | rejdařský/námořní | souhrnný název pro konosamenty vystavované rejdařem |
| Clean | čistý | při nalodění není zboží poškozeno |
| Unclean/Dirty/Foul | „nečistý“ | opak čistého konosamentu |
| To Order | na řad | typ převoditelného konosamentu |
| Named | na jméno | typ neprevoditelného konosamentu |
| Bearer | na doručitele | převod takového konosamentu se uskutečňuje fyzickým předáním |

5.3.2 Povinné údaje na anglickém konosamentu

Aby anglický konosament splňoval náležitosti řádného přepravního dokumentu, musí podle Nováka a Koláře (2015, s. 117) obsahovat tyto náležitosti:¹⁶

¹⁴ Viz Příloha 2.

¹⁵ Novák a Kolář neuvádí český protějšek Master/Ocean B/L, pouze říkají, že jde o konosament vydaný rejdařem a že Ocean B/L má původ v použití pro dálné námořní plavby a tvrdí, že nyní už spojené vzdálenosti a názvu konosamentu není funkční (2015).

¹⁶ Pro zajímavost srovnání s povinnými náležitostmi v náložním listu viz tabulka 5 v Příloze 1.

- jméno lodi
- jméno rejdaře
- přístav určení
- jméno odesílatele
- jméno příjemce (případně údaj na čí řad byl konosament vystaven)
- identifikační údaje zboží
- zjevný stav zboží a další údaje (váha, množství atd.)
- přepravné a jiné úhrady účastníků přepravy
- dobu a místo vydání konosamentu
- počet vyhotovení
- podpis (rejdaře, agenta)

Většinou se zmíněné údaje nachází na formulářové straně konosamentu,¹⁷ který vypadá jako formulář s buňkami nebo políčky.¹⁸ Na základě analýzy byly tyto údaje přítomny na všech NRK. Při svém pátrání na internetu jsem narazila i na velmi zjednodušené konosamenty, které potvrzují slova Nováka a Koláře (2015, s. 117), že v praxi poslouží dobře i dokument, ze kterého je patrné, odkud kam bude zboží přepraveno, kdo je příjemcem a jak příjemce prokáže svůj nárok na převzetí zboží, je uveden přístav určení a je umožněn způsob potvrzení naložení zboží na loď.“

Následující tabulka uvádí anglické názvy jednotlivých políček/kolonek na formulářové straně zkoumaných konosamentů v anglickém jazyce s terminologií čerpanou z publikace Nováka a Koláře (2015) a česky je popsáno, co se do těchto políček uvádí. Tento přehled je pouze výčet základních políček.

Tab. 2

| CZ | Může se také myslet: | EN | Vyskytuje se rovněž: |
|---------------|----------------------|-----------|--|
| jméno lodi | x | Vessel(s) | Ocean vessel |
| jméno rejdaře | jméno dopravce | Carrier | Rejdař/dopravce uvede logo a identifikační údaje své společnosti |

¹⁷ Dalšími povinné údaje na konosamentu se podle Hamburských pravidel týkají vymezení odpovědnosti smluvních stran a rozhodného práva. Tímto obsahem konosamentů se zabývá podkapitola 5.8.

¹⁸ Další údaje obvykle obsažené na konosamentu viz tab. 7 v Příloze 1

| | | | |
|---|-------------------------------|--|----------------------------|
| jméno zasílatele, zástupce | x | Forwarder's Ref. | Agent's Ref. |
| přístav nalodění | x | Port of Loading | x |
| přístav určení | x | Port of Discharge | x |
| jméno odesílatele | jméno nalod'ovatele /příkazce | Shipper | Consignor |
| jméno příjemce (případně údaj na čí řad byl konosament vystaven) | x | Consignee | To Order Assigned to Order |
| osoba, kterou je nutno uvědomit ihned po tom, co zboží dorazí do přístavu | x | Notify Party | x |
| identifikační údaje zboží | x | Numbers, Seals and Marks | x |
| zjevný stav zboží a další údaje (váha, množství atd.) | x | Description of (Packages) and Goods (Gross Cargo) Weight Measurement | x |
| přepravné a jiné úhrady účastníků přepravy | x | Freight and Charges | Freight payable at |
| dobu a místo vyhotovení konosamentu | x | Date of Issue of B/L Place of Issue of B/L | x |
| počet vyhotovení | x | Number of Original B(s)/L | Number and Sequence of B/L |
| podpis (rejdaře, agenta) | x | Signed for the Carrier (Agent) | Signed as Carrier (Agent) |

5.4 Důležité vlastnosti NRK a ZK

V předešlé podkapitole byly vyjmenovány údaje, které by měl každý konosament obsahovat, což platí i pro ZK i NRK. Role a funkce těchto dvou konosamentů jsou níže popsány v rámci přepravního procesu.

Na základě informací poskytnutých v teoretické části můžeme NRK a ZK přiřadit první vlastnosti: **NRK je průkazem o existenci přepravní smlouvy a ZK je průkazem o existenci smlouvy mezi zasílatelem a odesílatelem. NRK vydává pouze dopravce (rejdař). ZK vydává zasílatel (speditérská, logistická společnost) (Novák, Kolář, 2015).**

Jako cenný papír je chápána listina zřízená o právním vztahu mezi věřitelem a dlužníkem, v níže je obsaženo písemné prohlášení dlužníka o jeho závazku, zakládající věřiteli nárok na plnění, a [tato listina] je nenahraditelnou podmínkou pro vznik práva, jeho trvání, jeho výkonu a pro jeho možný převod na třetí osobu. (Novák, Kolář, 2015, s. 110-111)

NRK uvedené podmínky splňuje a dlužníkem je zde dopravce (rejdař) a věřitelem je zde osoba, která požaduje vydání zboží od dopravce, tj. příjemce, zasílatel. **Proto NRK slouží jako důkaz o tom, že rejdař zboží nalodil a slouží k tomu, že rejdař může vydat zboží pouze držiteli NRK.** Konosament jako cenný papír také umožňuje držiteli konosamentu zbožím disponovat (Novák, Kolář, 2015, s. 110-111). Zde tedy vzniká i možnost držitele NRK převádět NRK na další osobu, což **NRK dává funkci převoditelnost a obchodovatelnosti.**

Přiřadit ZK funkci převoditelnosti a obchodovatelnosti je nesnadným úkolem. Novák a Kolář ve své publikaci uvádí, že také „smyslem používání House B/L je, že umožňuje [...] (odesílateli) převádět vlastnictví ke zboží [...] před jeho naloděním [...]“ (2015, s. 140).

Na základě tohoto tvrzení a na základě toho, že osoba, která ZK převádí, tzv. indosatář, který je „označení osoby (převodce), která převádí → rubopisem → cenný papír na řad“ (Hendrych et al. 2001, str. 282),¹⁹ by mělo být jasným ukazatelem na fakt, že ZK je cenným papírem.²⁰

Novák a Kolář dále píše, že „[j]estliže House B/L byl indosován (což se v praxi stává) [...]“ (2015, s. 140) a jeden z autorů této publikace pokračuje v článku pro *Dopravní noviny* o zasílatelských konosamentech – „[j]edná se o doklady, které nejsou cennými, obchodovatelnými papíry – náložními listy“ (Novák, 2002). To je přímo v rozporu s tvrzením publikovaným o 13 let později v publikaci *Námořní nákladní přeprava*. „House konosament“ společnosti Damco je označen v akademické práci o této společnosti označen za obchodovatelný (Rozeňalová, 2013).

Cenný papír je ovšem převoditelný a obchodovatelný. Řešení nelze najít ani v mezinárodních úmluvách, jelikož upravují pouze konosament, který je zároveň smlouvou o přepravě a tzv. „document of title“.

¹⁹ Viz indosace konosamentu podkapitola 5.4.1.

²⁰ Cenný papír podle NOZ zní – „Cenný papír je listina, se kterou je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést.“ (§ 514, zákona č. 89/2012 Sb.)

Document of title is a „document of written, printed, or electronic matter that provides information or evidence or serves an official record. Title is a right or claim to the ownership of property. [...] (Legal Definitions, nedatováno)

- Listina, dokazující vlastnictví nebo právní titul je dokument v psané, tištěné nebo elektronické formě, který poskytuje informace o záznamu nebo dokazuje záznam v evidenci, přičemž „title“ je právo k vlastnictví nebo nárok na vlastnictví zboží. (vlastní překlad)

I když veškeré zmínky o cenném papíru a o „document of title“ zmiňují explicitně konosament, který je průkazem o existenci přepravní smlouvy, tj. pouze NRK, v praxi, jak již zmínil Novák a Kolář (2015, s. 140) a také konzultant společnosti Damco (Ježek, 2019), ZK převádění jsou. Zasílatelské konosamenty jsou problematickými konosamenty a zdá se, že nejsou řádně vymezeny přinejmenším českou legislativou a Hamburskými pravidly.

ZK zasílatel vydává, aby neprozrazoval své kontakty na dopravce a zákazník ho tak nemůže obejít a jít přímo za dopravcem (Novák, Kolář, 2015). Z logických důvodů by ZK neměl být obchodovatelný proto, aby některý zasílatel „neprodal“ zboží v úschově třetí straně. ZK tedy tato práce nebude přiřazovat vlastnosti cenného papíru, nicméně ho **lze převádět na jinou osobu ve výjimečných případech.**

5.4.1 Indosace konosamentu

Převoditelnost a obchodovatelnost konosamentu znamená možnost držitele konosamentu postoupit svá práva oprávněného držitele konosamentu další osobě, tj. tato práva převede, a to tím, že dokument předá do rukou této osoby. Proto je zde možnost s konosamentem obchodovat.

Pokud pomineme problematickou situaci s ZK, konosament lze nejčastěji **převést na řad.** Pokud je ZK nebo NRK převeden na řad, převádí se indosací (rubopisem). Novák a Kolář (2015, s. 124) píše, že „[i]ndosací konosamentu je jednostranné písemné osvědčení uvedené na druhé straně [(na rubu)] konosamentu, na jehož základě oprávněný majitel konosamentu převádí svá práva [...]”.

V praxi se rub konosamentu opatří rubopisem (oprávněný držitel, kteří konosament převádí, uvede v doložce na řad jméno nového příjemce a na rub se podepíše). Např. Josef Novák je oprávněným držitelem konosamentu, chce konosament převést na Evu Novákovou, uvede její jméno do kolonky na řad a rub konosamentem opatří rubopisem

(slovo: in bianco) a připojí svůj podpis. Indosovaný konosament je dále převoditelný, tj. Eva Nováková může stejným postupem převést konosament na další osobu.

Jinak je tomu **u převodu** konosamentu **na jméno**. V tomto případě už Eva Nováková nemůže dále převádět konosament. Je uvedena v kolonce „na jméno“, ale konosament už dále indosovat nelze.

Je důležité, aby překladatel uměl rozeznat význam těchto položek, a aby porozuměl problematice v případě hledání vlastních jazykových protějšků, nebo odhalení skutečnosti i přes chybné použití protějšku anglického.²¹

5.5 ZK a NRK v přepravním procesu

5.5.1 Účastníci přepravy²²

Jednotlivé subjekty, které se mohou na přepravním procesu podílet je velké množství. Počet a role jednotlivých účastníků záleží na mnoha faktorech. V části přepravy pod ZK je role účastníků rozlišná od role účastníků přepravního procesu pod NRK, který je často rozšířen o další účastníky, a role účastníků se může někdy překrývat. Níže nalezneme základní rozlišení jednotlivých účastníků na základě jejich role ve zjednodušeném procesu.

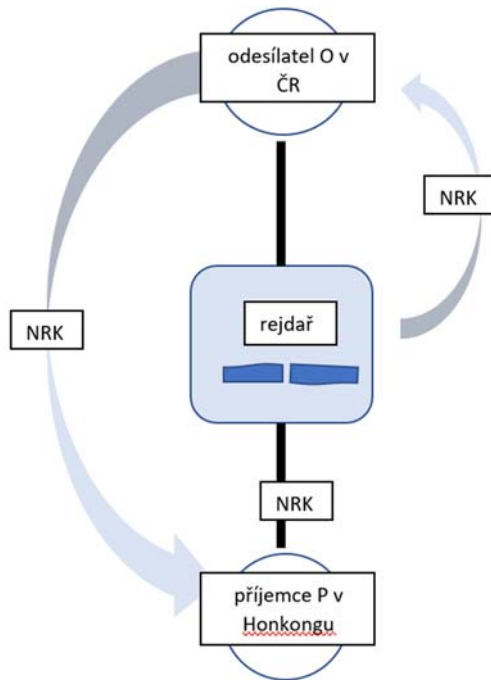
- a) Odesílatel: odesílá zboží, poptává služby zasílatele nebo poptává přepravu o dopravce (rejdaře), další možné názvy jsou příkazce nebo nalodovatel.
- b) Zasílatel: speditérská, logistická, zasílatelská společnost, poptává přepravu u dopravce (rejdaře), tuto roli může mít rovněž i dopravce vystupující zároveň jako zasílatel (viz bod c).
- c) Rejdař: rejdařská společnost, rejdařská a zasílatelská společnost mohou být i jeden subjekt.
- d) Příjemce: ten, kdo přebírá zboží od zasílatele nebo rejdaře, může jich být víc, pokud je někdo příjemcem na řad.

²¹ Viz tabulka 6 v Příloze 1.

²² Názvy účastníků přepravy rozebírá podkapitola 5.6.3 a 5.6.4

5.5.2 Proces přepravy: zjednodušený model bez zasílatele

Obr. 2



Příklad²³: 1) Odesílatel O v ČR chce nechat zaslat zboží kontejnerem příjemci v Hongkongu. 2) Poptává přepravu od rejdaře. 3) Rejdař zboží přijme a ve chvíli, kdy je kontejner naloděn, vystaví dle pokynů odesílatele 3 originály NRK. 4) Jeden originál NRK si rejdař ponechá. 5) 2 originály NRK dává odesílateli. 6) Odesílatel urychleně posílá 1 originál NRK příjemci v Hongkongu. 7) Rejdař přepravuje náklad a po zakotvení v Hongkongu kontaktuje příjemce. 8) Příjemci bude oproti předložení NRK vydáno zboží.

5.5.3 Vlastnosti NRK a jejich využití v modelu bez zasílatele

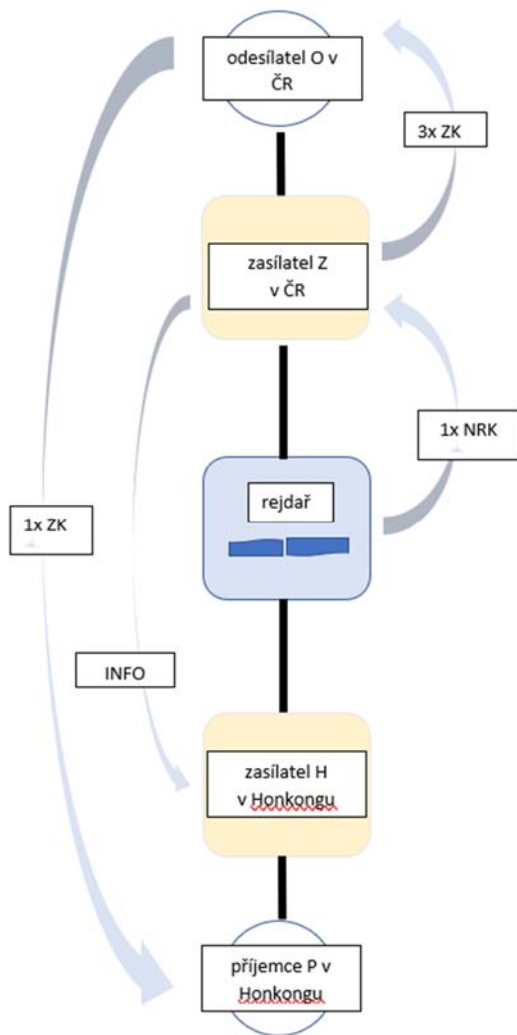
V bodě 3 je NRK důkazem o nalodění zboží na loď a rovněž průkazem o existenci přepravní smlouvy mezi rejdařem a odesílatelem. V bodě 6 využívá NRK své funkce cenného papíru, kdy zasláním NRK příjemci tak postupuje svoje právo

²³ Toto je jen velmi zjednodušený příklad, který vynechává např. celnici, finanční stránku věci nebo situaci s indosací, ale tento model slouží k pochopení základního principu přepravy, aby nedošlo k záměně účastníků přepravy a ZK a NRK.

disponovat zbožím příjemci (odešle samozřejmě poté, co příjemce za zboží zaplatí). V bodě 7 se ukazuje, že rejdař může předat zboží pouze oproti přeložení konosamentu oprávněným držitelem.

5.5.4 Proces přepravy: zjednodušený model se zasílatelem

Obr. 3



- 1) Odesílatel O v ČR chce nechat přepravit zboží v kontejneru příjemci P do Honkongu.
- 2) Kontaktuje zasílatele Z v ČR a sdělí mu své požadavky. Zasílatel Z nyní vystupuje jako budoucí přepravce, tudíž poptává přepravu do Honkongu.
- 3) Zasílatel Z převezme zboží „do úschovy“ od odesílatele O, přičemž mu vystaví ZK.

- 4) Zasílatel Z smluví přepravu u rejdaře (dopravce) jménem a na základě požadavků odesílatele O, nebo podle podmínek nabízených zasílatel Z.
- 5) Rejdař převezme zboží od zasílatele Z a jakmile je zboží v kontejneru naloděno na jeho lodi, vystaví 2 originály NRK.
- 6) Rejdař předá 1 NRK do rukou zasílatele Z a jeden si ponechá.
- 7) Odesílatel zašle jeden originál ZK příjemci v Honkongu.
- 8) Zasílatel Z informuje o průběhu přepravy zasílatele H v Honkongu a zasílá mu NRK.
- 9) Rejdař s kontejnerem připlouvá do přístavu v Honkongu. 10) Zasílatel H přebírá oproti NRK od rejdaře zboží. 11) Příjemce P v Honkongu je informován o tom, že si může převzít zboží od zasílatele H. 12) Zasílatel H oproti předložení ZK vydá zboží příjemci P.

5.5.5 Vlastnosti NRK a ZK a jejich využití v modelu se zasílatel

V bodě 5 a 6 je NRK průkaz o existenci přepravní smlouvy mezi rejdařem a zasílatel Z a zároveň slouží jako důkaz o nalodění zboží na rejdařovu loď. V bodě 8 a 10 je využito vlastností NRK, díky čemuž může zasílatel H disponovat zbožím dle svého, když se stal držitelem NRK. NRK by v tomto modelu neměl nikdy být obchodovatelný nebo převoditelný z logických důvodů.

V bodě 7 ZK slouží jako průkaz o smlouvě mezi zasílatel Z a odesílatel O, ne však jako průkaz o smlouvě o přepravě.

Pokud je žádoucí, aby NRK nebo ZK nebyl obchodovatelný, uveďte se na přední stranu „neobchodovatelný/non-negotiable“ nebo „copy/kopie“.

5.6 Terminologie

5.6.1 Problematika anglického „bill of lading“ a českého „konosament“

V podkapitole 4.3 byl konosament vůči náložnému listu vymezen tak, že konosament je zvláštním druhem náložného listu. Lze tedy tvrdit, že je zavádějící, pokud by byly ZK a NRK označovány jako náložné listy, nicméně, taková je situace.²⁴ Označení „konosament“ a „náložný list“ jsou běžně používána v synonymním vztahu,

²⁴ Pro srovnání některých definic viz tabulka 4 v Příloze 1.

což samo o sobě není velký problém, nicméně to jen prohlubuje již tak velkou přítomnost různě interpretovaných termínů. Při překladu je také žádoucí, aby se při výběru jazykových protějšků překladatel vyhnul možnosti dvojího výkladu (Knittlová et al., 2010).

V tabulce 3 vidíme, že „konosament“ a „náložný list“ je běžně používán, dalšími variantami je „(námořní) náložní list“ a „náložný list“. Náložní list je zcela zbytečná varianta a lze jej označit za nevyhovující (hypotézou pro existenci této varianty může být, že výslovnost běžného příd. jména „nákladní“ mohla ovlivnit změkčení příd. jména ve slově „náložný“).

Tab. 3

| zdroj | výrazový protějšek | odkaz |
|--|---|---|
| NOZ | náložný list | (zákon č. 89/2012 Sb.) |
| Námořní nákladní přeprava | náložný list, konosament | (Novák, Kolář, 2015) |
| Damco Czech Republic – zasílatelská společnost | náložný list, konosament | (telefonát s konzultantem) |
| časopis Logistika | námořní konosament | (Kladiva, 2008) |
| Rigorózní práce (právo) o konosamentu | konosament | (Zavadilová, 2013) |
| česko-anglický práv. slovník | (námořní) náložní list, konosament, náložný list | (Chromá, 2003) |
| prezentace firmy DHL | konosament, náložní list | (Kuzba, 2011) |
| portál Eur-Lex | konosament, náložný list (konosament) | (Evropská Unie, nedatováno) |
| databáze IATE | náložný list, konosament | (Translation Centre for the Bodies of the European Union, 2004) |
| Celní správa ČR | konosament | (Generální ředitelství cel, 2015) |

Český překlad Hamburských pravidel, který lze považovat za **primární zdroj terminologie**, obsahuje termín „konosament“ jako český protějšek ke slovu „bill of lading“ v anglickém textu této úmluvy. Na základě pojmové analýzy obou termínů by se také mohly vyskytnout problémy u termínu „náložný list“, kdy náložný list v NOZ také neupravuje přepravu živých zvířat, kdežto Hamburská pravidla ano (Ministerstvo zahraničních věcí, 193/ 1996 Sb., čl. 1, bod 5). Vyhovujícím termínem je tedy „konosament“.

5.6.2 Problematika anglických názvů „Master/Ocean“, „House“ a „Forwarder’s Bill of Lading“

Proč byly pro účely této práce zvoleny zkratky ZK a NRK pro zasílatelský konosament námořní/rejdařský konosament?

Nalezené české protějšky jsou „zasílatelský“, „speditérský“, „dílní“ a „house“ konosamenty pro ZK a „rejdařský“, „námořní“, „souhrnný“ nebo „master“ konosamenty pro NRK. Z tabulky²⁵ je zřejmé, že názvy konosamentů nejsou konzistentní jak v české, tak v anglické verzi. Nicméně v souvislosti dosažení cílů této práce se tato podkapitola pokusí vůči různorodosti názvů pro ZK a NRK vymezit.

V rámci anglických názvů pro ZK není třeba vynakládat většího úsilí než to, že si překladatel musí zapamatovat existenci dvou označení. Na základě pojmové analýzy jsou vyhovujícími českými termíny „zasílatelský“, resp. „zasílatelský“²⁶ nebo anglický „house konosament“.

Termín „zasílatelský konosament“ je upřednostňován z následujících důvodů:

- 1) správně označuje účastníka přepravního procesu, který dokument vydává,
- 2) spojuje odpovídající oblast práva ČR (např. zasílatelská smlouva, NOZ (§ 601) a odpovídající oblast (zasílatelství)),
- 3) „speditérský“ je příliš vymezující pojem („spediční firma je společnost, která není vázána mezinárodní či vnitrostátní dopravu realizovat, ale pouze ji smluvně obstarat. (EASYLOGISTICS, 2019)), jelikož „house konosamenty“ může vydávat i společnost, která je zároveň dopravcem i přepravcem.

²⁵ Viz tab. 8, 9 a 10 v Příloze 1.

²⁶ Pravopis českého jazyka připouští obě možnosti. Dlouhé i krátké i (Internetová jazyková příručka, 2019)

Dopravce, resp. námořní dopravce či rejdař, je provozovatel dopravy, ale může dopravní služby také realizovat, tj. může vystupovat i jako přepravce (Novák, Kolář, 2015, s. 1)

- 4) A k tomu slovo „house“ není běžně obsaženo v mezinárodních úmluvách ani se nevyskytuje přímo na zkoumaných ZK.

Zkratka NRK byla vybrána pro účely této práce z důvodu, že „námořní“ a „rejdařský“ se vyskytují nejčastěji i mimo uvedené zdroje v tabulce 8 v Příloze 1, a bylo vhodnější obsáhnout ve zkratce oba názvy, než čtenáře již na počátku práce uvádět kusými informacemi do složité problematiky a obhajovat překladatelská rozhodnutí.

Na základě tabulky 11, kde byl nejvyšší výskyt označení „Ocean B/L“ a na základě tabulky 8 v příloze 1, kde je českým překladem označení „námořní konosament“, lze založit argument obhajující toto české označení. Frekvence výskytů označení „námořní konosament“ (celkem 34 výskytů) naprosto převyšuje označení „rejdařský konosament“ a „konosament dopravce“. Pro tento termín argumentuje nejvyšší frekvence použití v českém prostředí.

Dále je třeba zvážit, zda je označení „námořní konosament“ definován v některém z předpisů vztahujícím se k tomuto přepravnímu dokumentu nebo k jeho funkci, čímž je zajištěna funkce právního termínu jako takového.

Jeden s nejdůležitějších rozdílů oproti ZK a zároveň jedna z funkcí definující NRK je, že konosament musí být vydán rejdařem. „Rejdařský“ rovněž spojuje okamžitě správnou oblast přepravy a nabízí se tedy název „rejdařský konosament“. Nicméně v překladu Hamburských pravidel upravující NRK konosament je v českém překladu uvedeno „dopravce“ pro anglický název „carrier“, zrovna tak je označení „dopravce“ v NOZ ve Smlouvě o přepravě věci (§ 610). Nabízí se tedy také „konosament dopravce“.

Označení „rejdařský konosament“ neobstojí proti „konosamentu dopravce“ z hlediska ukotvení v právních předpisech, lze je tedy vyloučit jako vyhovující pro cíle této práce. Pro „námořní konosament“ mluví běžné použití tohoto označení, pro „konosament dopravce“ mluví fakt, že je obsažen v relevantních pramenech práva, a to zejména v **českém překladu** Hamburských pravidel, který lze označit za **primární zdroj terminologie v českém jazyce**.

„**Konosament dopravce**“ (dále jen **KD**) je upřednostněným termínem pro termín „Master/Ocean Bill of Lading“ v této práci z toho důvodu, že pochází z existujícího schváleného překladu právního předpisu, je funkční pro použití v textu formulářové strany a textu konosamentních podmínek a pokud by byl používán běžně, mohlo by to v praxi přispět k odstranění nekonzistence označení konosamentů. Druhou preferovanou možností je použití termínu „námořní konosament“.²⁷

5.6.3 Účastníci přepravy

5.6.3.1 Problematika anglického názvu „Merchant“

Anglický název „merchant“ pochází z práva „common law“ (Legal Dictionary, nedatováno), podle Oherové (et al., 2010, s. 324) ho lze přeložit českého jazyka jako „obchodník“. „Obchodník“ ale není termínem v žádném předpisu ČR, není ani v překladu Hamburských pravidel.

V konosamentních podmínkách KD a ZK, kde se tento termín vyskytl, zahrnuje mnoho účastníků přepravy, kdy příslušný účastník přepravy je ten, kdo

- a) u KD: je oprávněným držitelem KD nebo oprávněným vlastníkem zboží či jeho pověření zástupci;
- b) u ZK: ten, kdo si objednal služby zasílatele (vlastní výzkum).

Obr. 4 (názorný úryvek z části „Definice“ konosamentních podmínek KD od MSC)

Merchant: includes the Shipper, Consignee, holder of this Bill of Lading, the receiver of the Goods and any Person owning, entitled to or claiming the possession of the Goods or of this Bill of Lading or anyone acting on behalf of this Person.

Obr. 5 (názorný úryvek z části „Definice“ konosamentních podmínek ZK od Blue Eagle Consolidation Services, přičemž „Carrier“ je zde Blue Eagle Cons. Services vystupující jako zasílatel)

1.8 "Merchant" shall mean the Shipper, the Consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the Goods or any person, body or corporate body at whose request the Carrier provides Services.

²⁷ Tato práce podává subjektivní doporučení ohledně vyhovujícího termínu.

Z úryvku konosamentních podmínek KD vyplývá, že „Merchant“ zahrnuje nálořovatele/přikazce²⁸, příjemce/přikazce, držitele daného KD, příjemce zboží a další osoby, které jsou vlastníky, nebo mají oprávněný nárok na vlastnictví takového zboží nebo konosamentu, včetně dalších osob jednajících jako zástupci takových osob.

Možné překladatelské řešení by v případě KD bylo místo termínu „Merchant“ uvést přímo identifikační údaje účastníka přepravy (např. jméno společnosti), nicméně to pouze za předpokladu, že překladatel je přesně obeznámen s detaily přepravního procesu a do přepravního procesu nesmí v průběhu náhle vstoupit žádní další účastníci. Takové podmínky pro překladatele jsou v praxi téměř nemožné splnit, tudíž toto „zúžení termínu“ není vyhovující.

Vyhovujícím řešením je nechat termín v anglické verzi, jelikož neexistuje zastřešující termín v jazyce českém.

Z úryvku konosamentních podmínek ZK vyplývá, že „Merchant“ je účastníkem procesu, který je objednavatelem služby zasílatele. Pro tento vztah se podle NOZ (oddíl 4) používá termínů „přikazce“ a „zasílatel“. Z tohoto důvodu by mohlo být vyhovujícím řešením použití termínu „přikazce“.

5.6.4 O jednotlivých názvech

Správné označení účastníků přepravy a určení jejich práv a povinností (v konosamentních) podmínkách jsou nejdůležitější informací na konosamentech.

V tabulce níže je výtah účastníků přepravy uvedených na **KD** v anglickém jazyce, kde se označení vyskytuje a navržená označení v českém jazyce.

Tab. 4

| EN | kde se nachází na KD | CZ |
|-----------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1) shipper | formulářová strana, konos. podmínky | odesílatel |
| 2) consignee | formulářová strana, konos. podmínky | přijemce |
| 3) notify Party | formulářová strana | pro převzetí zboží uvědomte: |
| 4) carrier | formulářová strana, konos. podmínky | dopravce |
| 5) merchant | konosamentní podmínky | merchant |
| 6) holder | konosamentní podmínky | majitel konosamentu |

²⁸ Ve zjednodušených modelech přepravy v podkapitolách 5.5.2 a 5.5.4 by se tento účastník zařadil pod osobu odesílatele.

| | | |
|-----------------------------------|---|----------------|
| 7) person | konosamentní podmínky | osoba |
| 8) sub-contractors | konosamentní podmínky | další dopravce |
| 9) pre-carrier, pre-carriage (by) | formulářová strana, konos. podmínky | další přeprava |
| 10) on-carrier, on-carriage (by) | formulářová strana, výjimečně konos. podmínky | další přeprava |
| 11) underlying carrier | konosamentní podmínky | další dopravce |
| 12) agent | formulářová strana, konos. podmínky | zmocněnec |

Následuje opodstatnění volby označení v českém jazyce. Cílem této práce je nepodporovat mnohočetnost označení a Hamburská pravidla jsou považována za nejdůležitější zdroj české terminologie.

- 1) Mezinárodní obchodní komora uvádí označení „odesílatel“ a „nalodovatel“ a Novák a Kolář (2015) uvádí také označení „nalodovatel“ a „odesílatel“. NOZ (§ 610) uvádí (ve Smlouvě o přepravě věci) že, se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví zásilku a odesílatel mu za to zaplatí přepravné. Hamburská pravidla uvádí české označení „odesílatel“.
Vyhovujícím termínem je „odesílatel“.
- 2) Jak Hamburská pravidla, tak např. Novák a Kolář (2015), používají označení „příjemce“ a je tedy vyhovujícím termínem.
- 3) Podle Nováka a Koláře (2015) se do políčka „Notify Party“ uvádí osoba, kterou je potřeba kontaktovat ihned po příplutí lodi do přístavu určení. Mezi příjemcem a „Notify Party“ nemusí být vůbec vztah (Manaadiar, 2019), tzn. může a nemusí jít o stejnou osobu. Políčko se vyplňuje zpravidla pouze pokud příjemce z různých důvodů nebude vyzvedávat zboží z přístavu určení. Navrhovaný překlad je „Pro převzetí zboží uvědomte:“.
- 4) V závislosti na argumentech v podkapitole 5.6.2. a s podotknutím, že označení „dopravce“ je zcela funkční pro použití jak na formulářové straně, tak v konosamentních podmínkách, je zvolen vyhovujícím termínem.
- 5) Viz podkapitola 5.6.3.1.
- 6) Na základě pojmové analýzy možných českých názvů „držitel“, „majitel“, „vlastník“ a „nabyvatel“ (Oherová et al., 2010) lze připustit za vhodné „držitel“ a „majitel“, nicméně v Hamburských pravidel je zaveden termín „držitel“ a proto je vyhovujícím termínem.

7) Na základě srovnání anglické a české verze Hamburských pravidel a vlastního analýzy konosamentních podmínek je vyhovujícím termínem „osoba“.

(Blue Anchor Line KD)

“Person” includes an individual, corporation or other legal entity.

- „Osoba“ zahrnuje jednotlivce, společnost nebo jinou právnickou osobu (vlastní překlad).

8) Na základě srovnání čl. 1 české verze Hamburských pravidel

2. „Další dopravce“ znamená kteroukoliv osobu, kterou dopravce pověřil provedením přepravy zboží nebo jeho části, a zahrnuje kteroukoliv jinou osobu, která byla takovým provedením pověřena;

a konosamentních podmínek

„Subcontractor: includes but is not limited to the owners, charterers and operators of the Vessel(s) other than the Carrier, [...] employed by the Carrier [...].

- (Subcontractor): zahrnuje výhradně majitele, provozovatele plavidla a chartery, kteří jsou zaměstnanci Dopravce [...] (vlastní překlad);

lze přiřadit anglickému názvu „subcontractor(s)“ český název „další dopravce“.

9), 10) Na základě definic (Manaadiar, 2019):

Pre-Carriage – Any inland movement BEFORE the container is delivered to the port/terminal

- (Pre-Carriage) – jakékoliv vnitrozemské přemístění konteneru, které předchází dopravení do přístavu/na terminál (vlastní překlad);

On-Carriage – Any inland movement AFTER the container is picked up from the port/terminal

- (On-Carriage) – jakékoliv vnitrozemské přemístění kontejneru, poté, co je vyzvednutý z přístavu/terminálu (vlastní překlad);

a analýzy formulářové strany KD se tato políčka vyplňují pouze, pokud je konosament součástí přepravních dokumentů pro multimodální přepravu. Dále

jsou políčka „pre-carriage“ a „on-carriage“ doprovázena políčky, kam se wpisuje místo odkud se zboží naloží a doveze se do přístavu, kde se nalodí, a kam se zboží doveze, když se vyzvedává z přístavu určení, tudíž postačí pouze termín „další přeprava“, jelikož si lze z ostatních údajů logicky odvodit, která proběhne před nalodění, a která po vyzvednutí zboží z přístavu určení.

Obr. 6



11) Tento termín je zahrnutý v konosamentních podmínkách pod termínem „subcontractor/další dopravce“ a tudíž lze ve výčtu vynechat. Pokud bude v textu samostatně, lze použít zastřešující termín „další dopravce“.

12) Na základě srovnání anglické a české verze Hamburských pravidel (např. čl. 5, bod 4 (a)) je vyhovujícím termínem „zmocněnec“.

V následující tabulce jsou uvedené anglické názvy na **ZK**, kde se nachází a navržené české názvy.

Tab. 5

| EN | kde se nachází na KD | CZ |
|-----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1) shipper | formulářová strana, konos. podmínky | odesílatel |
| 2) consignee | formulářová strana, konos. podmínky | příjemce |
| 3) notify party | formulářová strana | pro převzetí zboží uvědomte: |
| 4) carrier, company | formulářová strana, konos. podmínky | zasílatel, název společnosti |
| 5) merchant, customer | konosamentní podmínky | příkazce |
| 6) holder | konosamentní podmínky | majitel konosamentu |
| 7) person | konosamentní podmínky | osoba |
| 8) sub-contractors | konosamentní podmínky | další zasílatel |

| | | |
|----------|-------------------------------------|-----------|
| 9) agent | formulářová strana, konos. podmínky | zmocněnec |
|----------|-------------------------------------|-----------|

- 1) Důvody výběru termínu souhlasí s důvody v bodě 1) u KD.
- 2) Důvody výběru termínu souhlasí s důvody v bodě 2) u KD.
- 3) Důvody výběru termínu souhlasí s důvody v bodě 2) u KD.
- 4) V ZK není dopravce smluvní stranou. Jedná se o průkaz o zasílatelské smlouvě, podle NOZ (§ 601), kdy zasílatel uzavírá smlouvu s příkazcem. Ve vzorku se objevuje anglický název „company“ nebo zůstává „Carrier“, přičemž smluvní stranou je vždy zasílatel, resp. zasílatelská společnost, a tudíž je „zasílatel“ navržen jako vyhovující termín.
- 5) Z analýzy konosamentních podmínek ZK plyne, že „merchant/customer“ zahrnuje mnoho osob, které by se na přepravním procesu mohli podílet (držitel konosamentu, další osoby, zmocněnec zasílatele atd.), ale klíčovou informací je, že „merchant“ si objednává služby zasílatele/zasílatelské společnosti. Jak plyne z NOZ o zasílatelské smlouvě (§ 601), je vyhovující termín „příkazce“, také pro výraz „customer“.
- 6) Důvody výběru termínu souhlasí s důvody v bodě 6) u KD.
- 7) Důvody výběru termínu souhlasí s důvody v bodě 7) u KD.
- 8) Termín „subcontractor“ je specifikován v konosamentních podmínkách v obdobném vztahu k termínu „carrier“ jako u KD. Protože zde je „carrier“ označení zasílatele, vyhovujícím termínem je „další zasílatel“.
- 9) Termín „agent“ je specifikován v konosamentních podmínkách v KD jako zmocněnec (dopravce). Paralelně u ZK lze považovat za vyhovující termín „zmocněnec“ (zasílatele).

5.7 Formální a obsahová analýza formulářové strany ZK a KD

5.7.1 Formální analýza

ZK a KD²⁹ se shodují z velké části, a co se týče formy, každý ZK a KD může mít lehce odlišnou velikost nebo uspořádání jednotlivých políček. Rozložení textu ale není rozhodujícím faktorem pro porozumění obsahu zkoumaných konosamentů.

²⁹ Vzory konosamentů viz Přílohu 2.

Forma, rozložení a grafická úprava vykazují velkou podobnost formuláři. V pravém dolním rohu je dokonce místo na podpis (ne na lince, ovšem v textu je zmínka o „níže podepsané osobě/the undersigned“. Textu je minimum, většinou je zarovnaný vlevo, tučným písmem, psaný velkými písmeny „Description of Goods“. Dokument je celkově rozvržen tak, aby vypadal vzhledně, přesně naváděl čtenářův zrak na nejdůležitější místa v dokumentu. Forma se zaměřuje na přehlednost, rychlou orientaci a propůjčuje dokumentu jistý nádech úřednosti a závaznosti. Co se týče obsahu, většina byl již detailně popsána napříč kapitolou 5. Za zmínku stojí ještě poznámka „non-negotiable copy“, která je na obrázku v pravém horním rohu. Pokud je použit vzor od dopravce (rejdaře), přítomnost této poznámky značí, že se pravděpodobně jedná o neobchodovatelný ZK (vlastní výzkum) Dalšími verzemi jsou „non-negotiable“ nebo „copy“ samotné. Poznámku v českém jazyce lze zapsat jako „neobchodovatelná kopie“, „neobchodovatelný“ či „kopie“.

Posledním charakteristickým rysem je odstavec textu, který je zde téměř na konci dokumentu. Jedná se o důležité upozornění pro strany uvedené v konosamentu, v kterém je většinou obsažena část z podmínek ke konosamentu na druhé straně, nebo nějaký stručný dodatek k těmto podmínkám uvedených v konosamentu. Tento odstavec se může nacházet i v pravém dolním rohu a množství textu může být různorodé. Většinou tento odstavec slouží i ke shrnutí těch nejprvotnějších podmínek, které je si třeba uvědomit, pokud by držitel konosamentu nečetl konosamentní podmínky. Z tohoto důvodu je často psaný velkým písmem, jiným typem písma nebo je jinak zvýrazněný. V této práci bude analyzován jako součást konosamentních podmínek.

5.7.2 Analýza obsahu

5.7.2.1 Syntax

Syntaktická rovina textu se soustředí pouze na jednoslovné nebo víceslovné výrazy bez typické struktury věty, vypouští se spojovací výrazy a většinou i slovesa, slova jsou heslovitá, většinou podstatná jména nebo předložky, strukturování do vět zde tedy není téměř zastoupeno.

Výjimkou je odstavec ve spodní části, kde je ucelený text z celých vět, případně souvětí.

5.7.3 Lexikální rovina

Sémanticky text popisuje reálnou skutečnost, pojmenovává předměty a účastné strany přepravního procesu objektivně a neexpresivně. Slovní zásoba je věcná, obsahuje terminologii z oblasti přepravy, přepravy po moři (1) (a) a logistiky nebo zasílatelství (b), týká se i slovní zásoby smluv a závazkového práva (odstavec). Je zde obsažena terminologie především z oblasti přepravy po moři a logistiky, jsou zde také nejazykové znaky jako čísla nebo symboly:

- (1) (a) terminologie přepravy po moři: Shipper/Odesílatel, Carrier/Dopравce/Zasílatel, Vessel/Lod'
- (b) terminologie logistiky: Pre-Carriage/Další dopravce, Place of Receipt/Místo nakládky
- (c) nejazykové znaky: *

Terminologii se podrobněji věnuje kapitola 5.6. Kromě termínů se zde vyskytují také ustálená slovní spojení jak z oblasti námořní přepravy (b), tak oblasti práva (a):

- (2) (a) non-negotiable copy/neobchodovatelná kopie, in witness whereof/ na důkaz čehož
- (b) Forwarder's Reference/údaje o zasílateli/zasílatel, number of original B/L/ počet vyhotovení konosamentů

5.8 Formální a obsahová analýza konosamentních podmínek ZK a KD

5.8.1 Formální analýza ZK a KD

Společné formální znaky u ZK a KD je dělení textu do odstavců, které jsou označeny číslem, text většinou zabere většinou jednu stránku formátu A4. Písmo je většinou bezpatkové a zmenšené, text zarovnaný do bloku. Na základě analýzy vzorku lze usoudit, že vystavitel konosamentu má tři možnosti. Může použít podmínky některé velké rejdářské společnosti včetně formy nebo tuto ji upraví dle svých potřeb. Za třetí si může vytvořit vlastní formu podmínek. Tyto odlišnosti se mohou týkat:

- a) typu a velikostí písma v souvislosti s ušetřením místa, aby byl konosament jen dvoustránkový,
- b) strukturování do odstavců (většinou se strukturuje do podobně velkých odstavců, a ty jsou pak srovnány do 3-4 sloupců) z hlediska rozložení textu,
- c) používání velkých písmen, kapitálek, tučnění, kurzívy, podtržení,
- d) různost označování odstavců (např. jako články, římskými číslicemi, čísly,
- e) další dělení, zejména za pomoci čísel, odrážek, písmen,
- f) řádkování a mezery mezi děleným textem.

Na základě analýzy lze rovněž tvrdit, že typické formální náležitosti jsou ty, které zaručují rychlou orientaci:

- a) velikost a typ písma je jiný než na první stránce, písmo je zmenšené kvůli ušetření místa a bezpatkové kvůli lepší čitelnosti,
- b) obvykle je text tvořen podobně velkými odstavci ve sloupcích ve snaze vytvořit uspořádaný a přehledný text,
- c) není výjimkou, že se zachovávají velká písmena pro část s definicemi, případně uvozovky, tučné písmo, podtržení,
- d) odstavce jsou většinou jednoduše označeny číslem,
- e) při dalším dělení textu se využívá buďto číslování (2.1, 2.2 atd.) nebo písmen
- f) řádkování a mezery jsou upraveny tak, aby byl text buďto přehledný a vzhledný, nebo byl úsporně, ale přesto přehledně uspořádán.

5.8.2 *Analýza obsahu*

Nejdříve je užitečné si konosamentní podmínky ZK a KD zařadit k funkčnímu stylu. Funkce textu konosamentních podmínek je určovat smluvní závazek mezi účastníky přepravy. Podle Knittlové (2010, s. 139-140) lze konosamentní podmínky zařadit pod funkční styl administrativní, sub styl právní. Del Pozo Triviño (2011) ve své práci *Analysis Framework for Translation of Maritime Legal Documents* řadí konosament mezi unilaterální deklarace (v případě KD) a také k administrativním dokumentům. Dle definice stylu podle Tomáška (1998) na základě kritéria textu lze právní projev smluvních podmínek přiřadit ke stylu projevů závazkového práva, nebo stylu smluv. Ve zkoumaném vzorku může být vodítkem označení „terms and conditions/smluvní podmínky“ a fakt, že víme, že konosamentní podmínky jsou „závazkem“ mezi účastníky přepravy, primárně mezi rejdařem a odesílatelem.

Konosamentní podmínky jsou psány právním stylem v anglickém jazyce. Typické znaky právních projevů angličtiny jsou věcnost, jasnost, přehlednost, stručnost a jednoznačnost (Knittlová et al., 2010, s. 140). Důležitá je objektivita a neexpresivnost vyjadřování (Knittlová et al., 2010, s. 140).

Tyto požadavky jsou dodržovány na různých rovinách.

5.8.2.1 Jazykové prostředky konosamentních podmínek

Charakteristickými prvky jazyka těchto podmínek je označování smluvních stran velkým písmenem. Pokud to je úzus originálu, obecně se doporučuje tento rys zachovat. V tomto konkrétním případě je velkými písmeny také označováno to, co je přepravováno („Goods“) a plavidlo („Vessel“). Velkým písmenem se poté označují jenom pojmy definované v části „Definitions“ („Carriage“, „Transport“). Typicky ještě bývá velkými písmeny psán „Bill of Lading.“

Úryvek z části „Definice“

| | |
|---|--|
| Carriage | Přeprava |
| means the whole or any part of undertaken by the Carrier in respect to the Goods. | Přepřavou se myslí celková přeprava zboží nebo její část, realizovaná Dopřavcem. |
| Carrier | Dopřavce |
| means xy. | Dopřavcem se myslí xy. |
| Container | Přepřavní jednotka |
| includes [flat rack, platform, trailer, transportable tank, pallet or any similar article] to consolidate the Goods or any equipment. | zahrnuje [flat rack kontejner, plato, klasický kontejner, paleta nebo jiná přepřavní jednotka nebo vybavení] ke konsolidaci zboží. |
| Freight | Přepřavné |
| includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable tariff of this Bill of Lading. | Přepřavné zahrnuje všechny poplatky splatné Dopřavci v souladu s platným tarifem uvedeným v tomto konosamentu. |

Při překladu byly zachovávány velká písmena všech smluvních stran. Zapřvé kvůli přehlednosti a zachování úzu originálu, zadřuhé je výraz s velkým písmenem odkaz na definovaný výraz. Kvůli množství a propojenosti všech definovaných smluvních stran je snadné při čtení podmínek ztratit přehled a je praktické nechat v textu tuto „nářovědu“ toho, že pojem je vysvětlen právě v části „Definitions“. U výřazů jako „Freight“, „Vessel“, „Goods“ není nutné používat velká písmena v celém

textu. Zbytečně to brání přehlednosti textu a nesnižuje to jednoznačnost definovaných termínů, i když jsou malým písmenem.

Součástí definic se často vyskytuje výraz slovesa „means“ a „includes“. Je třeba dbát na to, že výraz, který je definován, je v prvním pádě a u slovesa „means“ je třeba výraz znovu opsat.

Dále text konosamentních podmínek pokračuje jednotlivými doložkami, nebo odstavci, záleží na grafické úpravě. Často se vyskytuje doložka ohledně platného práva, příslušnosti soudu, a již zmiňovaná doložka Paramount. V této části se často používá typických frází jako „be subject to“ a modálního slovesa „shall“.

| | |
|--|--|
| 2. | 2. |
| Application | Použitelnost |
| 2. All Carriage shall be subject to these conditions. | 2. Celková přeprava se řídí těmito smluvními podmínkami. |
| 2.5 Nothing in these conditions should be construed as a surrender by the Carrier of any of its rights or immunities or as an | 2.5 Žádnou část smluvních podmínek nebude vykládána tak, že se Dopravce bude vzdávat jakýchkoliv svých práv, včetně práva být zproštěn svých závazků nebo tak, |
| increase of any of its responsibilities or liabilities under any compulsorily applicable legislation, regulations or directives. | že jeho odpovědnost bude stanovena ve vyšší míře, ať už jsou použitelné jakékoliv předpisy nebo směrnice. |
| Law and Jurisdiction | Rozhodné právo a příslušnost soudu |
| 4. These conditions and any contract or agreement between the Customer and the Company which is subject to these | 4. Tyto smluvní podmínky a jakákoliv dohoda mezi Příkazcem a Zasílatelem, která se řídí těmito smluvními podmínkami, |
| conditions and any dispute arising thereunder, | a jakýkoliv spor, který vznikne z důvodu uzavření takové dohody, |
| shall be construed and resolved in accordance with German law. | bude interpretován a rozhodnut podle německého práva. |

Další doložky se týkají určení odpovědnosti dopravce, zasílatele, smluvní strany „Merchant“ a příkazce. Tyto doložky se často nazývají „Merchant Undertakings“, „Carrier’s Responsibility“, „Merchant’s Warranties“. Dalšími významnými doložkami jsou doložky ohledně přepravného a dalších poplatků, označované často jako „Freight/Charges“, dalšími nejdůležitějšími doložkami jsou doložky ohledně nakládání se zbožím (ukládání, nalodování, vyložení), včetně podmínek týkajících se nebezpečného zboží. Zbytek doložek KD se týká např. situace společné havárie nebo zástavného práva („General Average“ a „Lien“), u ZK se spíše

jedná o specifikace v případě multimodální přepravy („Multimodal Transport“) a odstavce týkající se přepravních jednotek („Merchant Packed Containers“).

Níže je k dispozici tabulka s typickými frázemi a slovními spojeními.

Tab. 6

| | |
|--|---|
| carried under this Bill of Lading | přepřavovaný dle smluvních podmínek v tomto konosamentu |
| includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable tariff of this Bill of Lading. | zahrnuje všechny poplatky splatné Dopravci v souladu s platným tarifem uvedeným v tomto konosamentu. |
| Hague Rules means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August, 1924, and includes the amendments by the Protocols at Brussels on 23rd February, 1968 and 2nd December, 1979, but only if such amendments are compulsorily applicable to this Bill of Lading. | Haagská pravidla Haagskými pravidly se myslí ustanovení Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, podepsaná v Bruselu 25. srpna 1924, včetně pozdějších dodatků Bruselského protokolu z 23. února 1968 a 2. prosince 1979, ale pouze pokud další předpisy vztahující se na tento konosament stanovují platnost těchto dodatků. |
| Person owning or entitled to the possession of the Goods | Osobu, která je vlastníkem nebo má vlastnický nárok na toto zboží |
| on the front hereof | na formulářové straně tohoto konosamentu |
| shall be substituted, in whole or in part, | se nahrazuje (první plavidlo) na celém úseku přepravy nebo jeho části |
| incorporated herein. | vtěleny do tohoto konosamentu. |
| provisions in clause xy including but not limited | Ustanovení v doložce xy, zahrnující mimo jiné také |
| The liability of the Carrier for loss of or damage | Odpovědnost Dopravce za ztrátu nebo poškození |
| as a matter of contract. | součást smluvních podmínek. |
| The Carrier shall have no liability whatsoever | Dopravce není odpovědný za jakoukoliv |
| Notwithstanding the above | Aniž by byla dotčeno výše uvedené |
| the Carrier tendering the cargo for delivery | dá Dopravce Zboží k dispozici příjemci |
| arises before acceptance by the Carrier of custody of the Goods | než Dopravce převezme Zboží k přepravě |
| Where xxx applies | Kde jsou použitelné (podmínky xxx) |
| shall be deemed to have been delivered | považováno za dodané |
| at his sole discretion | podle jeho vlastního uvážení |
| whichever is applicable | které z nich je použitelné |
| elects to invoke the terms | zvolí dovolání se na podmínky |
| shall be entitled to charge such additional Freight | má nárok požadovat další přepravné |

| | |
|--|---|
| shall not prejudice his right | nepoškozuje to jeho právo |
| such discharge shall constitute due delivery | takové vyložení zakládá nárok na řádné dodání |

5.8.2.2 Syntax

Vyskytují se zejména propracovaná souvětí nebo stručné jednoduché věty. Věty jsou oznamovací. Frekventovaně se používá spojka „or“, méně „and“ (1). Používají se čárky, středníky, dvojtečky (2). Délku vět také podporují pasívní konstrukce, které rovněž podle Crystala a Davyho (1969, s. 202) podporují kohezi textu.

Pasívní konstrukce umožňují odosobnit text (3). Používání souvětí podmiňuje přítomnost tzv. spojovacích elementů (4). Knittlová (et al., 2010, s. 142) poukazuje na vysokou nominálnost právního jazyka. Nominálnost je silně podporována v textu konosamentních podmínek polovětnými vazbami (5), kdy bližší určení jména stojí až za ním (6), dále jazykovými šablonami, výčty, typická je postmodifikace.

Tím se text může jevit zdánlivě složitý a občas neelegantní, nicméně tyto charakteristické rysy zajišťují transparentnost a jednoznačnost významu.

(13) Carrier's (14) Responsibility: (2)

a) [Ocean Transport, Port-to-Port Shipment]: **(2) Where (11) the Carriage (10) is [Ocean Transport, Port-to-Port Shipment] the Carrier undertakes to perform (5) and/or (1) in his own name to procure (7) performance (10) of the Carriage from the Port of Loading to the Port of Discharge. The liability of the Carrier for loss of or damage to the Goods occurring between the time of acceptance by the Carrier of custody (10) of the Goods at the Port of Loading and the time of the Carrier tendering the Goods for delivery at the Port of Discharge shall (9) be determined (3) in accordance with (4) Articles 1-8 of the Hague Rules. These articles of the Hague Rules shall apply as a matter of contract.**

b) The Carrier shall have no liability **whatsoever (8)** for any loss or damage to the Goods, howsoever caused, if such loss or damage arises before acceptance by the Carrier of custody of the Goods or after the **Carrier tendering (5) (6)** the cargo for delivery. **Notwithstanding (4)(12)** the above, the Carrier shall have the benefit

of every right, defence, limitation and liberty in the Hague Rules as applied by clause, **notwithstanding (4)(12)** that the loss or damage did not occur at sea. Where US COGSA applies then **the provisions stated (6)** in the said Act **shall (9) govern (7)** before the Goods **are loaded (3)** on and after **they are discharged (3)** from the Vessel provided, however, that the Goods at said times are in the custody of the Carrier or any Sub-Contractor.

Odpovědnost **Dopravce (14) (13): (2)**

a) [Námořní přeprava]: **V případě, kdy (12)** je přeprava realizována jako **námořní přeprava (10)**, se Dopravce **zavazuje přepravit (5), a/nebo (1) zařídit (7) přepravu (10)** zboží z přístavu nalodění do přístavu určení. Odpovědnost Dopravce za ztrátu nebo poškození zboží, které vznikne v době od převzetí zboží **k přepravě (10)** Dopravcem v přístavu nalodění do doby, co dá Dopravce zboží příjemci k dispozici v přístavu určení, **se stanoví (9) (3) podle (4)** článku 1-8 Haagských pravidel. Tyto články jsou považovány za součást smluvních podmínek.

b) Dopravce není odpovědný za **jakoukoliv (8)** ztrátu nebo poškození zboží, ať je příčina jakákoliv, pokud ke ztrátě nebo poškození dojde před tím, než Dopravce převezme zboží k přepravě nebo poté, co **dá Dopravce (5) (6)** zboží k dispozici příjemci. **Aniž by byla dotčeno výše uvedené (4)(12)**, Dopravce může využít veškerých práv, ochran, omezení odpovědnosti a výsad Haagských pravidel, jak stanoví doložka xy, **nehledě na to (4)(12)**, že ztráta nebo poškození nevznikla na moři. Kde jsou použitelné podmínky US COGSA, **mají (9) ustanovení těchto podmínek (6) přednost v aplikovatelnosti (7)** pouze tehdy, než je zboží naloděno a poté, **co je vyloženo (3)** z příslušné lodi, avšak pouze pokud v příslušné době bylo zboží převzato k přepravě Dopravcem nebo Dalším dopravcem.

5.8.2.3 Lexikální rovina

Na úrovni jednoslovných výrazů se v rámci právní terminologie objevují velmi formální slova (7), archaismy (8), ale také slova z obecné slovní zásoby. Velké zastoupení mají modální sloveso „shall“ (9) a slovesa v pasivních nebo infinitivních tvarech. Vyskytují se abstrakta (10). Častou spojkou je také „if“, „provided“ a zajímavou spojkou je „where“ (11), časté předložky jsou „of“, „at“, „by“, „notwithstanding“ (12). Dalším výrazným rysem zjevným už prvním přehlédnutím

textu, je použití velkých písmen (13) u nejdůležitějších slov v textu (míní se důležitost informace jako takové) a u jednotlivých doložek. Tento rys ve vzorku občas kolísal. Projevuje se i další typický prvek právní angličtiny (Bázlík, Ambrus, 2009, s. 11), a to použití přípon „er/or“ (14)

Na úrovni víceslovných výrazů se vyskytují dublety a řetězce synonymních výrazů (Chromá, 2011, s. 42).

5.9 Překladatelská řešení

5.9.1 Vybrané překladatelské problémy

5.9.1.1 Merchant

Protože je v KD zvoleným český termín „Merchant“, při překladu je třeba dbát, aby tento název zůstal v prvním pádě. To někdy přináší problémy. Pokud nestačí větu přeformulovat tak, aby se „Merchant“ stal podmětem věty, lze použít jediné další řešení: smluvní strana „Merchant“.

The provisions in clause xy including but not limited to the undertaking of the **Merchant** contained therein, shall extend to al claims or allegations of whatsoever nature against any such Person.

– Ustanovení v doložce xy, zahrnující mimo jiné také závazky **smluvní strany „Merchant“**, se rozšiřují na všechny neoprávněné nároky a neopodstatněná tvrzení jakékoliv povahy proti této Osobě.

5.9.1.2 Responsibility

U tohoto termínu je třeba dát pozor na to, že právním termínem je „odpovědnost“, tento výraz v rámci práva popisuje například *Encyklopedie o právu* (MediaWiki, 2005). Výraz „zodpovědnost“ není vhodným překladem slova „responsibility“ v textu konosamentních podmínek.

5.9.1.3 Obecná slovní zásoba nebo termíny

Chromá (2014, s. 47) definuje termín jako „slovní podob[u] pojmu v právním systému daného jazyka.“ To znamená, že je důležité u jednotlivých slov rozlišit, zda neoznačují nějaký pojem v právním systému. Pokud takový pojem označují, lze je

označit za termín. Podle Tomáška (1998) je na termíny kladen, mimo jiné, take požadavek významové přesnosti a jednoznačnosti.

Při překladu je tedy důležité rozlišovat, zda je slovo právním termínem nebo ne. Je třeba provést důkladnou analýzu termínu a správně zařadit termín do příslušné oblasti použití. Tento problém se týkal zejména v části odpovědnosti dopravce.

[...] The Carrier and its Sub-Contractors shall be discharged from all liability in respect of non-delivery, mis-delivery, **delay**, loss or damage [...]

- jsou Dopravce a Další dopravce zbaveni veškeré odpovědnosti za nedodání Zboží, chybné dodání Zboží, **zpoždění**, ztrátu nebo škodu.

„Delay“ by mohlo být např. právní termín „prodlení“ (Oherová et al. 2010, s.166), pokud by byl např. v kontextu nájemní smlouvy, kde by se mluvilo např. o „úroku z prodlení“, což ale neodpovídá kontextu smluvních podmínek KD, kdy se jedná o opoždění dopravce na své trase. Nemusí se tedy jednat o právní termín a lze jej přeložit obecně „zpoždění“.

Dalšími příklady jsou většinou slova, která se jeví jako slova obecné slovní zásoby: „agree“ a „prejudice (right)“. Po identifikaci pojmů pomocí slovníků (Oherová et al, 2010) se nabízí překlady např. „souhlasit“ a „poškodit právo“.

Slovo „agree“ se vyskytuje v rámci závazkového práva v anglických smluvních podmínkách nejčastěji ve významu, že smluvní strany souhlasí se svými závazky plynoucí ze smlouvy (vlastní výzkum). Nabízí se tedy také překlad „zavázat se“.

Na základě Hendrychova *Právníckého slovníku* (2009, s. 759) lze najít korespondující výklad pojmu „poškodit právo“.

Lze uzavřít, že „agree“ a „prejudice (right)“ označují pojem v systému právního jazyka a jsou právními termíny v kontextu konosamentních podmínek.

5.9.1.4 Určité členy

Členy „the“ je v konosamentních podmínkách frekventovaným slovním druhem anglického jazyka a plní v textu svou obvyklou gramatickou funkci. V rámci překladatelských řešení se ale tato podkapitola soustředí na určité členy „this“ a „these“. V textu většinou předchází definované pojmy v části „Definice“. Není to ovšem pravidlem, někde je užívání těchto určitých členů konzistentnější, někde ne.

„This“ a „these“ plní v textu konosamentních podmínek funkci odkazování na fakt, že smluvními podmínkami se myslí tyto konkrétní smluvní podmínky, tento

konkrétní konosament atd., neboli upozorňuje čtenáře, že všechny tyto pojmy se vztahují pouze ke konkrétnímu konosamentu.

„V angličtině stejně jako v češtině platí zásada, že příliš časté opakování stejného výrazu je stylisticky nevhodné. Na právní jazyk jsou však kladeny jiné požadavky [...] opakování zde není na překážku,“ (Chovanec et. al, 2011, s. 311). Je tedy doporučeno překladateli, aby při překladu dodržoval překlad těchto členů.

Kvůli nekonzistenci výskytu a vzhledem k faktu, že stylistická úprava konosamentních podmínek není zatím v odborném světě pod drobnohledem, navrhuje tato podkapitola snížit opakování výrazů „tento, tato, tyto“ při překladu z estetických důvodů, a to v případě, kdy lze slovo blíže určit např. specifikujícím přídavným jménem:

| | |
|--|--|
| 2. All Carriage shall be subject to these conditions. | 2. Celková přeprava se musí řídit smluvními podmínkami. |
| 2.5 Nothing in these conditions should be construed | 2.5 Žádnou část smluvních podmínek nelze vykládat tak, že |

5.9.1.5 Zájmena

V textu se vyskytuje odkazování na smluvní strany nejen za pomoci „him, his“, ale také pomoci zájmena „its“. Pravděpodobně je za tímto odosobněným odkazováním fakt, že pojmem „Carrier/Dopravce/Zasílatel“ mohou být zastoupeny např. právnické osoby (společnosti). V českém jazyce je na smluvní strany odkazováno podle příslušného jmenného rodu.

V anglickém jazyce je frekvence použití přivlastňovacích zájmen vyšší než v jazyce českém (vlastní výzkum), proto není v rámci úzu českého jazyka vyhovující vždy zájmeno překládat do češtiny.

| | |
|--|---|
| In any event the <u>Carrier and its Sub-Contractors</u> shall be discharged from all liability in respect of non-delivery, mis-delivery, delay, loss or damage unless suit is brought within one (1) year after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered. | Pokud nebyla podána žaloba ve lhůtě jednoho (1) roku po dodání Zboží nebo po sjednaném datu dodání Zboží, jsou <u>Dopravce a Další dopravce</u> zbaveni veškeré odpovědnosti za nedodání Zboží, chybné dodání Zboží, zpoždění, ztrátu nebo škodu. |
|--|---|

5.9.1.6 Shall

Používání „shall“ je typickým příznakem anglického právního jazyka a v konosamentních podmínkách se vyskytuje hojně. Bázlík a Ambrus (2009) uvádí, že „shall“ také vyjadřuje povinnost nebo závazek.

V podmínkách se tento význam nejčastěji objevoval v kombinaci „shall + infinitiv slovesa“ a sloveso se vztahovalo k podnětu věty. Zde tedy „shall“ značí povinnost podmětu věty. Lze přeložit pomocí fráze „je povinen“ v přítomném čase.

| | |
|--|--|
| and the Merchant <u>shall pay</u> any additional costs | a Merchant <u>je povinen</u> uhradit jakékoliv dodatečné náklady |
|--|--|

Ne vždy ale kombinace „shall + infinitiv slovesa“ naznačovalo povinnost či závazek. Pokud je „shall“ použito v časových větách, vyjadřuje budoucnost nebo podmínku (Chovanec et al., 2011, s. 329).

| | |
|---|--|
| he shall be entitled to charge such additional Freight [...] whereupon the <u>responsibility</u> of the Carrier in respect of such Goods <u>shall cease</u> . | má nárok požadovat další přepravné [...] poté <u>zanikne</u> veškerá <u>odpovědnost</u> Dopravce za Zboží. |
|---|--|

Odkazování na budoucnost v textu se vyskytovalo rovněž v kombinaci „shall + be + přičestí trpné“, kdy se tato kombinace vztahovala k neživotnému podmětu. Jak se zmiňuje Adams (2014, s. 12), „shall“ je nadužívané také ve vztahu k odkazování na budoucnost. Doporučuje v takových případech nahrazení pomocí „will“.

V tomto případě nám substitute v kombinaci „will + be + přičestí trpné“ odkazuje na budoucí čas. Při překladu je třeba to dodržet.

| | |
|---|--|
| b) The Merchant undertakes that no claim or allegation [...] <u>shall be made</u> against the Carrier | b) Merchant se zavazuje, že proti Dopravci <u>nevznes</u> žádný nárok a <u>neučiní</u> tvrzení |
| <u>shall be determined</u> in accordance with Articles 1-8 of the Hague Rules. | <u>bude stanoveno</u> podle článku 1-8 Haagských pravidel. |

5.9.1 Plain English Campaign

Od roku 1979 probíhá Plain English Campaign, což je kampaň, která bojuje za omezení užití žargonu a tzv. „legalese“ v právních projevech, které jsou určeny laické veřejnosti, za účelem dosáhnout snazšího porozumění textů ze strany laické veřejnosti (Plain English Campaign, 2019), právě tím, že žargon a „legalese“ má být nahrazován slovní zásobou „plain English“.

5.10 Prototyp konosamentních podmínek

Tento prototyp nezahrnuje dvojí terminologii, v tomto prototypu byla použita terminologie účastníků pro KD. Rozdílnost názvů nabízí tabulka 4 a 5 v podkapitole 5.6.4.

| | |
|--------------------------------|--|
| Přeprava | Přepravou se myslí celková přeprava zboží nebo její část, realizovaná Dopravcem. |
| Dopravce | Dopravcem se myslí xy. |
| Přepravní jednotka | zahrnuje [flat rack kontejner, plato, klasický kontejner, paletu nebo jinou přepravní jednotku nebo vybavení] ke konsolidaci zboží. |
| Přepravné | zahrnuje všechny poplatky splatné Dopravci v souladu s platným tarifem uvedeným v tomto konosamentu. |
| Zboží | zahrnuje celý nebo částečný náklad přepravovaný dle smluvních podmínek v tomto konosamentu, včetně obalů a obalových materiálů a včetně kontejnerů, které si Merchant pronajal nebo vlastní. |
| Haagská pravidla | Haagskými pravidly se myslí ustanovení Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, podepsaná v Bruselu 25. srpna 1924, včetně pozdějších dodatků Bruselského protokolu z 23. února 1968 a 21. prosince 1979, ale pouze pokud další předpisy vztahující se na tento konosament stanovují platnost těchto dodatků. |
| Držitel konosamentu | Držitelem konosamentu může být na určitou dobu kterákoliv osoba, z důvodu převodu zboží nebo indosace konosamentu, nebo naopak. |
| Merchant | zahrnuje Nalodovatele, Držitele konosamentu, Příjemce zboží, jakoukoliv Osobu, která je vlastníkem nebo má vlastnický nárok na zboží nebo na tento konosament a každá další osoba, která jedná jménem této Osoby. |
| [Multimodální, Kombinovaná] | |

přeprava O [Multimodální, Kombinovanou] přepravu se jedná, pokud Dopravce označil místo převzetí a/nebo místo dodání na formulářové straně tohoto konosamentu v příslušném políčku.

Kombinovaná

přeprava zahrnuje námořní přepravu a vnitrozemskou přepravu.

Další dopravce zahrnuje majitele nebo provozovatele lodi (s výjimkou Dopravce), dokaře, provozovatele nebo pracovníky přístaviště, provozovatele konsolidačních služeb, provozovatele nebo pracovníky v silniční nebo železniční dopravě a další nezávislí dopravci, kteří jsou zaměstnání Dopravcem za účelem přepravy.

[Námořní přeprava] Námořní přepravou se myslí přeprava, která není [multimodální nebo kombinovaná].

US COGSA označuje předpis o přepravě zboží po moři platný v USA (United States Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. App. § 1300 a násl., jak byl uzákoněn v roce 1936 a další pozdější rekodifikace.

Lod' Lodí se myslí plavidlo nebo oceánské plavidlo, jehož jméno je uvedeno na formulářové straně tohoto konosamentu, nebo jiné plavidlo, kterým bude nahrazeno první plavidlo na celém úseku přepravy nebo jeho části.

Tarif

Dopravce V případech, kdy dopravce určí tarif za přepravu zboží, jsou tyto tarifní podmínky vtěleny do tohoto konosamentu.

Záruka

Merchant se zaručuje, že vyslovením souhlasu s podmínkami (dále jen „smluvní podmínky“) v tomto konosamentu, je oprávněn jednat jako smluvní strana jménem osoby, která je vlastníkem nebo má vlastnický nárok na zboží a tento konosament.

Další dopravci

a) Dopravce může zaměstnat další dopravce za účelem přepravy za vlastních podmínek.

b) Merchant se zavazuje, že proti Dopravci nevznesne žádný nárok a neučiní tvrzení, které by odporovalo ustanovením smluvních podmínek za účelem nebo jako pokus

uložit dopravci závazky týkající se zboží [...], v opačném případě se Merchant zavazuje, že Dopravce náležitě odškodní.

c) Ustanovení v doložce xy, zahrnující mimo jiné také závazky smluvní strany „Merchant“, se rozšiřují na všechny neoprávněné nároky a neopodstatněná tvrzení jakéhokoliv povahy jakoukoliv Osobou.

Odpovědnost Dopravce:

a) [Námořní přeprava]: V případě, kdy je přeprava realizována jako námořní přeprava, Dopravce se zavazuje přepravit, nebo zařídit přepravu zboží z přístavu nalodění do přístavu určení.

Odpovědnost Dopravce za ztrátu nebo poškození zboží, které vznikne v době od převzetí zboží do péče Dopravcem v přístavu nalodění do doby, jakmile dá Dopravce zboží příjemci k dispozici v přístavu určení, bude stanoveno podle článku 1-8 Haagských pravidel. Tyto články jsou považovány za součást smluvních podmínek.

b) Dopravce není odpovědný za jakoukoliv ztrátu nebo poškození zboží, ať je příčina jakákoliv, pokud ke ztrátě nebo poškození dojde před tím, než Dopravce převezme zboží k přepravě nebo poté, co dá Dopravce zboží k dispozici příjemci.

Aniž by byla dotčeno výše uvedené, Dopravce může využít veškerých práv, ochran, omezení odpovědnosti a výsad Haagských pravidel, jak stanoví doložka xy, nehledě na to, že ztráta nebo poškození nevznikla na moři.

Kde jsou použitelné podmínky US COGSA, mají ustanovení těchto podmínek přednost v aplikovatelnosti pouze tehdy, než je zboží naloděno a poté, co je vyloženo z příslušné lodi, avšak pouze pokud v příslušné době bylo zboží převzato k přepravě Dopravcem nebo Dalšími dopravcem.

Pokud Merchant požádá Dopravce, aby zajistil přepravu u vnitrozemského dopravce a tento dopravce přijme takový závazek, Dopravce není dále odpovědný za tuto přepravu.

Ohlášení škody a řešení sporu

Pokud Dopravci v přístavu určení nebo v místě dodání před nebo v čase doručování zboží, resp. pokud ztráta nebo škoda nebyla zjevná ve lhůtě 3 po sobě jdoucích dní od dodání zboží, nebyla podána písemná zpráva o škodě na zboží nebo ztrátě zboží specifikující nebo popisující přesnou povahu této škody nebo ztráty, bude zboží považováno za dodané v takovém stavu, jak je popsán v tomto konosamentu.

Při jakékoliv události, pokud nebyla podána žaloba ve lhůtě jednoho (1) roku po dodání zboží nebo po sjednaném datu dodání zboží, jsou Dopravce a Další dopravce zbaveni veškeré odpovědnosti za nedodání zboží, chybné dodání zboží, zpoždění, ztrátu nebo škodu.

Záležitosti ovlivňující provedení přepravy

a) Pokud je přeprava ovlivněna, nebo může být pravděpodobně ovlivněna jakoukoliv překážkou, rizikem, nebezpečím, zpožděním, potížemi nebo nepřízní jakéhokoliv druhu a pokud by přeprava byla ovlivněna i přesto, že byla vynaložena přiměřená snaha tomu předejít, (i přesto, že okolnosti, které takovou překážku, riziko, nebezpečí, zpoždění, potíže nebo nepřízeň způsobily, byly aktuální v době, kdy smluvní strany uzavřely tuto přepravní smlouvu nebo kdy bylo zboží přijato k přepravě) Dopravce, podle jeho vlastního uvážení a bez upozornění smluvní strany „Merchant“ nezávisle na tom, zda byla přeprava započata, může buďto:

přepravit zboží do smlouveného přístavu určení nebo místa dodání, cokoliv je použitelné, zvolením alternativní trasy k trase popsané v tomto konosamentu nebo k té, která je obvyklá při přepravování zboží do takového přístavu určení nebo místa dodání.

b) Pokud si Dopravce zvolí dovolání se na podmínky v této doložce xy, pak, aniž by byly tyto podmínky dotčeny, má nárok požadovat další přepravné, které si může sám stanovit; nebo přepravu přerušit a uskladnit zboží na pevnině nebo na vodě podle těchto smluvních podmínek a vynasazít se zboží poslat dále co nejdříve, přičemž Dopravce nečiní žádné záruky ohledně maximální doby přerušování přepravy.

c) Pokud si Dopravce zvolí dovolání se na podmínky v této doložce xy, pak, aniž by byly tyto podmínky dotčeny, má nárok požadovat další přepravné a uhrazení vzniklých nákladů, které si může sám stanovit; nebo ukončit přepravu zboží a umístit ho na jakékoliv místo nebo do kteréhokoliv přístavu, které považuje za bezpečné a příhodné, a kde ho bude Merchant mít k dispozici a kdy následně zanikne veškerá odpovědnost Dopravce za zboží.

Dopravce má nicméně nárok obdržet celkovou úhradu přepravného za provedení přepravy zboží a Merchant je povinen uhradit jakékoliv dodatečné náklady vzniklé opuštěním zboží.

d) Pokud si Dopravce zvolí použít alternativní trať, jak je popsána v doložce xy, nebo přerušit přepravu podle doložky xy, nepoškozuje to jeho právo následně přepravu ukončit.

Oznámení a vyložení a dodání zboží

a) Jakákoliv zmínka ohledně zpravení smluvních stran o doručení zboží v tomto konosamentu je informací výhradně pro Dopravce.

I když Dopravce neuspěje ve zpravení smluvních stran, Dopravci nevyplývají žádné povinnosti a Merchant není zproštěn žádných svých závazků vyplývajících ze smluvních podmínek.

Merchant má povinnost převzít zboží ve stanovené době podle Tarifu Dopravce.

Pokud tak Merchant neučiní, Dopravce může zboží vyložit z kontejnerů, pokud je v kontejnerech uloženo, bez oznámení a/nebo uskladnit zboží na pevnině, a vodě, v nekrytém nebo krytém místě, přičemž nejedná na vlastní riziko.

Pokud je Dopravce povinen zboží vyložit na příkaz celnice, přístavu nebo jiných orgánů, takové vyložení zakládá nárok na řádné doručení zboží smluvní straně „Merchant“ podle smluvních podmínek.

Pokud na zboží není činěn nárok v přiměřeném čase nebo v době, kdy je podle uvážení Dopravce pravděpodobné, že zboží podlehne zkáze nebo bude znehodnoceno, nebo dá vzniknout takovým poplatkům, např. za uskladnění, které převyšují hodnotu zboží; aniž by byla poškozena další práva Dopravce, kterých se lze dovolávat při jeho sporu se smluvní stranou „Merchant“, aniž má Dopravce povinnost tuto stranu informovat a aniž by pro Dopravce vznikly nějaké závazky, může Dopravce dle vlastního uvážení prodat, opustit nebo se jakkoliv jinak zbavit zboží, přičemž nejedná na vlastní riziko a náklady takového postupu musí uhradit Merchant, přičemž Dopravce může dále postupovat při prodeji s cílem snížit náklady splatné Dopravci smluvní stranou Merchant.

c) Pokud Merchant odmítne zboží převzít v souladu s podmínkami v této doložce a/nebo odmítne snížit ztráty nebo možnost poškození zboží, zříká se tím veškerých nároků v rámci zboží a přepravy.

Zástavní právo

Dopravce a jeho zaměstnanci nebo zmocněnci mají zástavní právo na zboží a jakékoliv dokumenty k tomu náležící a právo na prodej zboží.

Změna podmínek

Všichni zaměstnanci nebo zmocněnci Dopravce musí trvat na smluvních podmínkách a žádný zaměstnanec nebo zmocněnec Dopravce nesmí měnit tyto podmínky, což neplatí, pokud jsou výhradně pověřeni takto konat písemným pověřením od Dopravce.

Platnost

Pokud jakákoliv ustanovení ve smluvních podmínkách odporují kterékoliv použitelné mezinárodní úmluvě nebo předpisům jakéhokoliv státu, budou tato ustanovení považována za absolutně neplatná.

6 Závěr

Přesto, že konosamenty nejsou ničím novým v oblasti námořní přepravy, provází je již od počátku mnoho problematických aspektů. Z jazykového či překladatelského hlediska lze tyto dokumenty považovat za stále nepopsané. Situace v ČR je taková, že české verze zkoumaných konosamentů nejsou dostupné, a proto vznikla tato práce.

V této práci byl splněn zadaný cíl, a to vytvořit souhrn informací, které jsou nutné k pochopení problematiky konosamentů a dále s těmito informacemi pracovat při analýze těchto dokumentů. Aby toho bylo dosaženo, byla provedena rozsáhlá rešerše, v závislosti na čemž byl v této práci kladen důraz na vyloučení chybných, zavádějících či sporných informací a vyjasnění problémů, které by mohly nastat v procesu překladatelského rozhodování.

ZK a KD jsou v některých věcech shodné a v některých odlišné. Jejich zásadní odlišnosti se týkají toho, kdo je vydává a který účastník přepravy se stává smluvní stranou takového konosamentu. Tyto odlišnosti se z pohledu jazyka reflektují nejvýrazněji v oblasti terminologie. Jejich odlišnosti dále určují obsah konosamentu. Nejvýrazněji je ovlivněn obsah konosamentních podmínek, kde úroveň rozdílnosti se pohybuje v rozmezí použití textu konosamentních podmínek KD jako textu podmínek pro ZK po situaci, kde jsou podmínky ZK upraveny zasílatelem zcela podle vlastních potřeb. V této práci se podmínky KD a ZK obsahově velmi nebo z převážné míry shodují. Cílem této práce bylo tedy vytvořit prototyp konosamentních podmínek, který by zahrnul nejdůležitější části z hlediska překladu.

Jako součást této práce byly vytvořeny dva glosáře, zrcadlový text prototypu podmínek v anglickém a českém jazyce kvůli překladatelsky obtížnějším úsekům a překladovou paměť k dispozici na CD.

7 Summary

Even though bills of lading are not anything new in the area of maritime transport, they are accompanied by many problematic aspects. From the linguistic or translation point of view these documents can be still considered as unresearched documents.

The situation in the Czech Republic is that there is an unavailability of Czech version of these documents and therefore I have written this thesis.

A set goal has been accomplished in this thesis, which was to create a summary of information which are necessary to understand the issues concerning selected bills of lading and further to work with the information when analysing them. To achieve that a broad research was done in order to primarily exclude false, confusing or contradictory information, to clarify what to do with issues possibly having occurred during the translator's decision-making.

ZK and KD are similar in some aspects, in some they are different. Their primary differences concern who issues them, which participant of the transport becomes a contracting party to the bill of lading. These differences are reflected the most in terminology. these differences also determine the content of their terms and condition. The level of the influence on part of the content is decided from the level of difference which goes from the point where the text of terms and conditions of KD is used also for ZK to the point where the terms of ZK are adjusted exactly according to the issuer needs. Analysed terms and conditions were very similar in their contents. The goal of tis thesis is therefore also to create a prototype of the most important part from the translation point of view.

This thesis also includes two glossaries, mirror translation of the prototype terms and conditions because of problematic parts of translation and a translation memory on a CD.

8 Bibliografie

ADAMS, Kenneth A. 2014. *Banishing Shall from Business Contracts: Throwing the Baby Out with the Bathwater*. The Australian Corporate Lawyer, roč. 24, č. 3, s. 12–13.

- BÁZLIK, Miroslav a Patrik AMBRUS, 2009. *Legal English and its grammatical structure*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-455-0.
- BENNETT, William Porter. [from old catalog], 1914. *The history and present position of the bill of lading as a document of title to goods: (being the Yorke prize essay for the year 1913)* [online]. Cambridge: Cambridge University Press [cit. 2019-08-20]. ISBN nelze dohledat. Dostupné z: <https://archive.org/details/cu31924022473874/page/n5>
- CRYSTAL, David a Derek DAVY, 1969. *Investigating English style*. London: Longman. English language series. ISBN 0-582-52212-9.
- CSIGALLOVÁ, Kateřina, 2013. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží – se zvláštním zřetelem na námořní dopravu*. Plzeň. Diplomová práce. ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI. Vedoucí práce Petr Dobiáš.
- DEL POZO TRIVIÑO, M, 2011. Analysis Framework for Translation of Maritime Legal Documents. *Research in Language* [online]. 9(1), 95-110 [cit. 2019-04-24]. DOI: 10.2478/v10015-011-0013-1. ISSN 2083-4616. Dostupné z: <http://content.sciendo.com/view/journals/rela/9/1/article-p95.xml>
- CHOVANEC, Jan, Miroslav BÁZLIK a Teodor HREHOVČÍK, 2011. *Soudní překlad a tlumočení*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-684-4.
- CHROMÁ, Marta, 2011. Synonymy and Polysemy in Legal Terminology and Their 74 Applications to Bilingual and Bijural Translation. In: *Research in Language* [online]. 2011, s. 31-50 [cit. 2019-04-25]. DOI: <https://doi.org/10.2478/v10015-011-0004-2>. Dostupné z: <https://content.sciendo.com/view/journals/rela/9/1/article-p31.xml>
- CHROMÁ, Marta, 2014. *Právní překlad v teorii a praxi: nový občanský zákoník*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-2851-6.
- KLADIVA, Jiří, 2008. Námořní konosament – nezbytný dokument nebo přežitek. In: *Logistika* [online]. Praha: Economia, 21. 1. 2018 [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz>
- KNITTLOVÁ, Dagmar, Bronislava GRÝGOVÁ a Jitka ZEHNALOVÁ, 2010. *Překlad a překládání*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Filozofická fakulta. ISBN 978-80-244-2428-6.
- KUZBA, Kamil, 2011. KONFERENCE DHL GLOBAL FORWARDING. In: *DHL: DHL Global Forwarding* [online]. 10. května 2016 [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <http://www.dhlgf.cz/files/DHL-GF-conf-presentation.pdf>

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO, 2014. *Mezinárodní obchodní operace*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4874-0.

MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA & SPOL., ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ, S.R.O., 2019. *COGSA – Námořní přeprava z/do USA*. E-bulletin dopravního práva [online]. Praha, 1. února 2010, (1), 10 [cit. 2019-04-23]. Dostupné z: http://akmsv.cz/images/e-bulletin/unor_2010_e-bulletin_c_1_2010.pdf

MAREK, Karel, Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. In: ČESKÁ ADVOKÁTNÍ KOMORA V PRAZE. *Bulletin-advokacie.cz* [online]. Praha, 23.10.2014 [cit. 2019-07-27]. ISSN 1805-8280. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku?browser=full>

NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ, 2015. *Námořní nákladní přeprava*. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-601-2.

NOVÁK, Radek, 2002. DOPRAVNÍ NOVINY: doprava & logistika online. In: *DOPRAVNÍ NOVINY: doprava & logistika online* [online]. České dopravní vydavatelství, 16. května 2002 [cit. 2019-08-19]. ISSN 1210-1141. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/spedicni-potvrzeni-a-zasilatelske-konosamenty686>

NOVÁK, Radek, 2017. Rotterdamská šance na sjednocení úmluv o mezinárodní přepravě. *Logistika* [online]. 3. 3. 2017, (3.3./2017) [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz/c1-65644110-rotterdamska-sance-na-sjednoceni-umluv-o-mezinarodni-preprave>

PROCTOR, Carol, 1996. *The legal role of the bill of lading, sea waybill and multimodal transport document in financing international sales contracts*. University of South Africa, Pretoria. Dostupné také z: http://uir.unisa.ac.za/bitstream/handle/10500/15836/dissertation_proctor_c.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Dissertation. University of South Africa.

ROZEHNALOVÁ, Petra, 2013. *Problematika kombinované kontejnerové přepravy a jejich procesů* [online]. Olomouc [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: https://theses.cz/id/4t4bli/2013_M10169_Rozehnalova.pdf. Bakalářská práce. Univerzita Palackého.

Telefonní rozhovor s konzultantem společnosti Damco Czech Republic s.r.o. Tomášem Ježkem, duben 2019.

TOMÁŠEK, Michal, 1998. *Překlad v právní praxi*. Praha: Linde. ISBN 80-7201-125-1.

ZAVADILOVÁ, Kristýna, 2013. *Konosament a ostatní přepravní dokumenty v mezinárodní námořní přepravě*. Praha. Rigorózní práce. Univerzita Karlova. Vedoucí práce Jan Brodec.

Internetové zdroje

COMPARE TEXT, *COPYLEAKS: Plagiarism Checker* [online]. [cit. 2019-07-29]. Dostupné z: <https://copyleaks.com/compare>

EASYLOGISTICS, 2019. EASY LOGISTICS, S.R.O. *EASYLOGISTICS: Jednoduše snadná logistika* [online]. 22. 11. 2012 [cit. 2019-07-31]. Dostupné z: <https://www.easylogistics.eu/blog/jaky-je-rozdil-mezi-pojmy-logisticka-firma-a-spedicni-firma/>

EKER, Ozgur, 2019. What are the Differences Between MBL (Master Bill of Lading) and HBL (House Bill of Lading)? In: *Letterofcredit.biz: keep reading* [online]. Turkey, 22 November 2018 [cit. 2019-08-06]. Dostupné z: <https://www.letterofcredit.biz/index.php/2018/11/22/what-are-the-differences-between-mbl-master-bill-of-lading-and-hbl-house-bill-of-lading/>

EVROPSKÁ UNIE, nedatováno. *EUR-Lex: Přístup k právu Evropské unie* [online]. březen 2019 [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu>

GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ CEL, *Celní správa České republiky* [online], 2015. Praha [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz>

GOOGLE. *Google: Google obrázky* [online], [cit. 2019-07-29]. Dostupné z: <https://www.google.cz/imghp?hl=cs>

KONEČNÁ, Pavla, 2004. PŘÍRUČKA PRO TRANZIT. In: *ANZDOC: DOCUMENTS PROFESSIONAL PLATFORM* [online]. Brusel, 1. května 2004 [cit. 2019-08-07]. Dostupné z: <https://adoc.tips/200415174484644473.html>

Legal Definitions: Documents of Title, *USLegal: USLegal.com* [online]. nedatováno [cit. 2019-08-20]. Dostupné z: <https://definitions.uslegal.com>

MANAADIAR, Hariesh, 2019. Difference between pre-carriage and on-carriage. *SHIPPING AND FREIGHT RESOURCE: THE DEFINITIVE ONLINE RESOURCE FOR SHIPPING AND FREIGHT INFORMATION* [online]. nedatováno [cit. 2019-08-08]. Dostupné z: <https://shippingandfreightresource.com/difference-between-pre-carriage-and-on-carriage/>

MEDIAWIKI, 2005. Odpovědnost. *Iuridictum: Encyklopedie o právu* [online]. nedatováno [cit. 2019-08-20]. Dostupné z:

<https://iuridictum.pecina.cz/w/Odpov%C4%Bdnost>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2016. *Kombinovaná doprava*. Dostupné také z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-\(2\)/kombinovana-doprava-\(1\)](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1))

Plain English Campaign: Fighting for crystal-clear communication since 1979 [online], 2019. UK [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <http://www.plainenglish.co.uk/>

TRANSLATION CENTRE FOR THE BODIES OF THE EUROPEAN UNION, 2004. *IATE: Interactive Terminology for Europe* [online]. Luxembourg, 9.07.2019 [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <https://iate.europa.eu>

ÚSTAV PRO JAZYK ČESKÝ AKADEMIE VĚD ČESKÉ REPUBLIKY, 2019. *Online jazyková příručka* [online]. 2008-2019 [cit. 2019-07-31]. Dostupné z: <http://prirucka.ujc.cas.cz/?slovo=zas%C3%ADlatel>

Zkratky v přepravě, In: SPEDICA, S.R.O. *Spedica.cz* [online]. [cit. 2019-07-28]. Dostupné z: https://spedica.cz/files/zkratky_v_preprave.pdf

Slovníky

HENDRYCH, Dušan a et al., 2001. *Právní slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck. Beckovy odborné slovníky. ISBN 978-80-7400-059-1.

CHROMÁ, Marta, 2003. *Česko-anglický právní slovník s vysvětlivkami: Czech-English law dictionary with explanations*. 2., opr. a dopl. vyd. Voznice: LEDA. ISBN 80-7335-021-1.

Legal Dictionary: Duhaime's Law Dictionary, *Duhaime.org: Learn Law* [online]. [cit. 2019-08-06]. Dostupné z:

<http://www.duhaime.org/LegalDictionary/L/LawMerchant.aspx>

OHROVÁ, Jana, Milena BOČÁNKOVÁ, Marek SVOBODA a Miroslav KALINA, 2010. *Anglicko-český právní slovník*. 4., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Linde. ISBN 978-80-7201-816-1.

Slovník pojmů, LOGEX LOGISTICS. *Logex Logistics* [online]. [cit. 2019-04-21]. Dostupné z: www.logex.cz/slovník-pojmu

Zákony

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 193/1996 Sb., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978 [online]. zakonyprolidi.cz. [cit. 18. 4. 2019]

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník [online]. zakonyprolidi.cz. [cit. 20. 4. 2019]

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature: Hague Rules, 2010. KENYON, Todd. *Admiralty and Maritime Law Guide: International Conventions* [online]. 25 August 1924 [cit. 2019-08-05]. Dostupné z: www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html
The Hague-Visby Rules: The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968, 1968. Brussels. Dostupné také z: <https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>

Zdroje anglických konosamentů

<http://www.edoc-bl.com/>

<https://terms.maerskline.com/carriage>

<https://www.apl.com/static/eCommerce/attachments/APL-BOL-TermsAndConditions-New.pdf>

<https://www.blueanchorline.com/bl-terms/>

<https://www.cma-cgm.com/static/eCommerce/Attachments/CMACGM-Terms-and-Conditions-2016-08.pdf>

https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/terms_and_conditions_1.html

www.google.cz

Další použité zdroje

Materiály společnosti Damco Czech Republic s.r.o a společnosti JF Hillebrand Central Europe GmbH (zasílatelské společnosti)

9 Přílohy

9.1 Příloha 1 - TABULKY

Tab. 1

| | |
|---|-------------------------------------|
| druh dokumentu/dokladu | EN (Novák, Kolář, 2015, s. 141-145) |
| konosamenty | Bill of Ladings (B/Ls) |
| nákladní list | Waybill, Sea Waybill (SW) |
| příkaz k vydání zboží (pro vydávání dílčích zásilek) | Delivery Order (D/O) |
| potvrzení o převzetí zásilky (dokument pro přepravu malých zásilek) | Parcel Receipt |
| potvrzení o příjmu zboží na loď (na jeho základu jsou poté vystavovány NRK) | Mate's Receipt |
| potvrzení o nakládce (obdobný dokument jako Mate's Receipt) | Confirmation of Lading |
| plán uložení/rozmístění/rozložení zboží v/na lodi | Stowage Plan/Cargo Plan |
| záruční dopis, revers (problematický dokument, vydává náloďovatel rejdaři, když je zboží poškozené, ale rejdař přitom vydal B/L o nepoškozeném zboží, většinou nemá právní váhu a je považován za podvod na příjemci, který očekával nepoškozené zboží) | Letter of Indemnity (L/I) |

Tab. 2

| typ konosamentu | společnost | informace o společnosti | konosament získán od/z: |
|-----------------|--------------------------------------|---|---|
| ZK | JF Hillebrand | mezinár. logistika, zejména odvětví nápojů | JF Hillebrand vídeňská pobočka |
| ZK | Blue Eagle Consolidation Services | spadá pod JF Hillebrand | JF Hillebrand vídeňská pobočka |
| NRK | Hapag-Lloyd | globální kontejnerová zasílatelská a rejdařská společnost (původem Německá) | JF Hillebrand vídeňská pobočka |
| NRK | MSC (Mediterranean Shipping Company) | původem švýcarská, jedna z největších zasílatelských a rejdařských kontejnerových společností | JF Hillebrand vídeňská pobočka |
| NRK | Maersk Line | původem dánský, jeden z největších rejdařských společností | JF Hillebrand vídeňská pobočka, Publikace od Nováka a Koláře v Příloze 2. |

| | | | |
|----------|--------------------------------|--|--|
| ZK a NRK | Damco Czech Republic s.r.o. | česká spolupracující pobočka pro zakázky Maersk Line | konzultant Tomáš Ježek |
| NRK | Hamburger Süd | původem německá zasílatelská společnost, nadřazená společnost je Maersk Line | edoc (online dokumenty) a ofic. webové stránky Ham. S. |
| NRK | CMA CGM | původem francouzská, jedna z největších zasílatelských a rejdářských společností | google obrázky a ofic. stránky CMA CGM |
| NRK | APL (American President Lines) | dceřinná společnost CMA CGM | google obrázky a ofic. stránky APL |
| NRK | Blue Anchor Line | původem britská zasílatelská a rejdářská společnost | google obrázky a ofic. stránky BAL |
| NRK | Kühne + Nagel | původem švýcarská zasílatelská společnost, patří pod Blue Anchor Line | google obrázky, ofic. stránky Blue Achor Line. |

Tab. 3

| Součástí preambule EN: | počet konosamentů | CZ: | zdroj |
|-------------------------|-------------------|--|--|
| Carrier/Carriage | 9 | dopravce, přeprava | český překlad Hamburských pravidel (Sdělení ministerstva zahr. věcí, 1996) |
| Hague/Hague-Visby Rules | 10 | Haagská/Haagsko-Visbyská pravidla | (Novák, Kolář, 2015) |
| US COGSA | 10 | US COGSA | (nepřekládá se, případně zákon rozepsat a přeložit) |
| Merchant | 10 | * Merchant/příkazce (viz podkap. 5.6.4) | Klára Vajdíková, 2019 |
| Servants or Agents | 3 | zmocněnci | (Hamburská pravidla) |
| Goods | 10 | Zboží | český překlad Hamburských pravidel |
| Container | 10 | *uvést přímo druh přepravní jednotky, nejčastěji to může být kontejner | Klára Vajdíková |
| Crew | 2 | Posádka | Klára Vajdíková, 2019 |
| Vessel | 10 | Loď | český překlad Hamburských pravidel |
| Subcontractors/-ing | 10 | *další dopravce/další zasílatel (viz podkapitola 5.6.4) | Klára Vajdíková, 2019 |
| Person | 9 | *osoba (viz podkapitola 5.6.4) | Klára Vajdíková, 2019 |
| Freight/Charges | 10 | námořné, poplatky (dopravci) | (Novák, Kolář, 2015), Klára Vajdíková, 2019 |

Tab. 4

| | | |
|--------------|---|--|
| náložný list | NOZ (§ 2572 zákona č. 89/2012 Sb.) | Potvrzení o převzetí zásilky lze nahradit náložným listem. Náložný list je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu; lze jej vydat na jméno, na řad nebo na doručitele. |
| | právní slovník (Hendrych, 2001, s. 477) | je listinný cenný papír, je s ním spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem, vydává ho dopravce, jestliže to vyplývá ze smlouvy o přepravě věci, lze vydat na jméno, na řad, nebo na doručitele |
| konosament | Hamburská pravidla | 7. „Konosament“ znamená dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě a o tom, že dopravce převzal zboží nebo jej naložil a dopravce se zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu, lze vydat na řad, na jméno, na doručitele. |
| | právní slovník (Hendrych, 2001, s. 477) | je zvláštním druhem náložného listu, je cenný papír, s nímž je spojen závazek dopravce vydat náklad převzatý k námořní přepravě, pokud mu bude vydán konosament a na něm potvrzeno přijetí nákladu, vydává ho dopravce na řad, na jméno, na doručitele |

Tab. 5

| náležitosti konosamentu (Novák, Kolář, 2015) a také podle shmutí Hamburských pravidel | anglického konosamentu (Novák, Kolář, 2015) a také podle shmutí Hamburských pravidel | náležitosti náložného listu podle listu podle NOZ |
|--|---|--|
| jméno lodi | | jméno dopravce a jeho bydliště nebo sídlo, |
| jméno rejdaře | | b) jméno odesílatele a jeho bydliště nebo sídlo, |
| přístav určení | | c) označení, množství, váhu nebo objem přepravovaných věcí, |
| jméno odesílatele | | d) formu náložného listu; pokud byl vydán na jméno nebo na řad, i označení osoby, na jejíž jméno nebo řad byl vydán, |
| jméno příjemce (případně údaj na čí řad byl konosament vystaven) | | e) údaj o místě určení a |
| identifikační údaje zboží | | f) místo a den vydání náložného listu a dopravcův podpis. |
| zjevný stav zboží a další údaje (váha, množství atd.) | | |
| přepravné a jiné úhrady účastníků přepravy | | |
| dobu a místo vydání konosamentu | | |
| počet vyhotovení | | |
| podpis (rejdaře, agenta) | | |

Tab. 6

| české protějšky (Novák, Kolář, 2015) | anglické protějšky (Novák, Kolář, 2015) | za jménem příjemce je: |
|--------------------------------------|---|--|
| na řad | To/Or Order Or to Assigns | To Order Jana Nováková * nebo je pouze napsáno To Order (bez dalšího jména), což znamená, že konosament je vystaven na řad zkrátka dalšímu příjemci, kterému bude zboží prodáno a on pak bude dalším držitelem tohoto konosamentu |
| na jméno | x | není uvedeno To/Or Order/Or to Assigns za jménem příjemce |
| na doručitele | x | není identifikace o osobě, která se pak musí prokazovat předložením konosamentu (lze říci, že pokud někdo „ukradne“ konosament, z údajů na něm se nepozná, že je neoprávněný držitel konosamentu) |
| rubopis/žiro | in bianco | x |

Tab. 7

| | | | |
|--|--|---|--|
| CZ (Novák, Kolář, 2015) a analýza vzorku | Poznámka | EN (Novák a Kolář, 2015) a analýza vzorku | Vyskytuje se rovněž |
| místo nakládky | pokud je konosament součástí multimodální přepravy | Place of Receipt | x |
| místo vykládky | pokud je konosament součástí multimodální přepravy | Place of Delivery | x |
| identifikace dané plavby | x | Voyage | Voyage No. /Number |
| číslo objednávky | x | Booking No. | Booking Ref. |
| jméno nebo údaje zasílatele, nebo jeho zmocněnec | x | Forwarder (Agent) | Forwarding (Agent) References Export References |
| jméno osoby, která musí být informována ihned po zakotvení lodi v přístavu | v případě, že zboží rychle podléhá zkáze nebo se příjemce nemůže převzít zboží v přístavu určení | Notify Party | Notify Parties |
| odhadnutá hodnota zboží | např. k vypočtení různých druhů poplatků | Declared Value | x |
| | | | |
| údaj o datu nalodění zboží | x | Shipped on Board Date | x |
| odesílatel již zaplatil poplatky za přepravu v přístavu nalodění | pokud je vyplněno | Prepaid | x |
| příjemce má zaplatit poplatky za přepravu v přístavu určení | x | Collect | To Collect |
| část konosamentu, kam se píše potřebné údaje o zboží | x | Particulars furnished by Shipper | x |
| kód pro identifikaci dopravce | x | SCAC | SCAC Code |

Tab. 8

| | | |
|--|----------------------------------|--------------------------------------|
| EN (v závorce pod heslem) | CZ | zdroj |
| VE VZTAHU: CZ je překlad EN | | |
| Master/ Ocean/ Carrier B/L (Master) | Master B/L, rejdarský konosament | konzultant spol. Damco (Ježek, 2019) |

| | | |
|---------------------------------------|---|--|
| (Carrier) | rejdařský konosament | BP na společnost Damco (Rozehnalová, 2013) |
| () bill of lading | námořní náložní list (koncovka náložní je nevyhovující viz. problematika angl. b/l a „konosament podkap. 6.1) | Česko-anglický právní slovník s vysvětlivkami (Chromá, 2003, s. 119) |
| (Master) | souhrnný konosament | databáze IATE (konzultace s pracovníkem Celní správy ČR), 2015 (Translation Centre for the Bodies of the European Union, 2004) |
| (Master, Ocean) | rejdařský konosament | publikace <i>Námořní nákladní přeprava</i> (Novák, Kolář, 2015, s. 139) |
| (Ocean) | námořní konosament | web, v části logistiky: seznam zkratk (Zkratky.cz) |
| VE VZTAHU: ČESKÝ NÁZEV A ZDROJ | | |
| x | konosament dopravce 2x | 1 diplomová právní práce v češtině (Csigallová, 2013) a příručka pro tranzit pro Evropu (Konečná, 2004) |
| x | rejdařský konosament 2x | oba výskyty jsou diplomové práce |
| x | námořní konosament 34x | z celkem 72 výskytů jich bylo 34 relevantních zdrojů týkající se logistiky, dopravy mezinárodní, konosamentů, právní příspěvky a některé glosáře a termin. databáze (vynechány diplomové práce a materiály poskytnutými školami/univerzitami a další irelevantní zdroje) |

Tab. 9

| EN (v závorce pod heslem) | CZ | zdroj |
|---------------------------|---|--|
| House B/L | House konosament, House B/L | konzultant spol. Damco (Ježek, 2019) |
| | zasílatelský konosament | BP na společnost Damco (Rozehnalová, 2013) |
| | dílčí konosament | databáze IATE (konzultace s pracovníkem Celní správy ČR 2015), (Translation Centre for the Bodies of the European Union, 2004) |
| | zasílatelský, speditérský, House konosament | publikace <i>Námořní nákladní přeprava</i> (Novák, Kolář, 2015, s. 139) |

Tab. 10

| EN (v závorce pod heslem) | CZ | zdroj |
|---------------------------|---------------------------|--|
| Forwarder's B/L | speditérský konosament | Česko-anglický právní slovník s vysvětlivkami (Chromá, 2003, s. 119) |
| | dílčí konosament | databáze IATE (konzultace s pracovníkem Celní správy ČR 2015), (Translation Centre for the Bodies of the European Union, 2004) |
| | zasílatelský, speditérský | publikace <i>Námořní nákladní přeprava</i> (Novák, Kolář, 2015, s. 139) |

Tab. 11

| Zdroje | použitý název | počet výskytů |
|---|---------------|---------------|
| terminologické glosáře (United States Department of Transportation, 2008) a (INTERACTIVE SHIPPING GLOSARRY nedatováno) a (Mayer, 2019) a (Zkratky.cz, nedatováno) a databáze IATE (Translation Centre for the Bodies of the European Union, 2004) a odborný článek o konosamentech (Biswas, 2011, cit. podle Kozolchyk, 1992) a odborná publikace <i>Námořní nákladní přeprava</i> (Novák, Kolář, 2015) | Master | 2 |
| | Ocean | 6 |
| | Carrier('s) | 1 |
| | House | 5 |
| | Forwarder's | 3 |

Tab. 12

| Hague Rules | Hague-Visby Rules |
|---|---|
| ofic.: Haagská pravidla, 1924: mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů | ofic.: Haagsko-Visbyská pravidla, 1968: protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů |
| Carrier [dopravce] | Carrier [dopravce] |
| x | x |
| Contract of carriage [Smlouva o přepravě] | Contract of carriage [Smlouva o přepravě] |
| Goods [„zboží“] | Goods [„zboží“] |
| Ship [Lodʹ] | Ship [Lodʹ] |
| x | x |
| x | x |
| Carriage of goods [Přeprava „zboží“] | Carriage of goods [Přeprava „zboží“] |
| | |
| Article I. Definice výše uvedeného | Article I. Definice výše uvedeného |
| Article III 1.-2. jak má dopravce nachystat loď a chovat se při nakládce zboží | Article III 1.-2. jak má dopravce nachystat loď a chovat se při nakládce zboží |
| Article III 3. po převzetí zboží vydá dopravce konosament odesílateli a předtím musí dostat písemně rejstřík položek zboží, které musí být označené, popsané, spočítané/zvážené atd. | Article III 3. po převzetí zboží vydá dopravce konosament odesílateli a předtím musí dostat písemně rejstřík položek zboží, které musí být označené, popsané, spočítané/zvážené atd. |
| Article III 4. konosament je průkazem o smlouvě | Article III 4. konosament je průkazem o smlouvě |
| Article III 5. odesílatel ručí za správnost všech údajů o zboží a času doručení, jinak v případě škody odškodní dopravce | Article III 5. odesílatel ručí za správnost všech údajů o zboží a času doručení, jinak v případě škody odškodní dopravce |
| Article III 6. pokud si příjemce vezme zboží od dopravce poškozené a dopravce o tom nevěděl včas, není zodpovědný za škodu | Article III 6. pokud si příjemce vezme zboží od dopravce poškozené a dopravce o tom nevěděl včas, není zodpovědný za škodu |
| Article III 7. vydání konosamentu a možnosti užití, pokud je v procesu více dokumentů, které dokazují vlastnictví (<i>document of title</i>) | Article III 7. vydání konosamentu a možnosti užití, pokud je v procesu více dokumentů, které dokazují vlastnictví (<i>document of title</i>) |
| Article IV řeší vzniknutí škody a náhrady jedné nebo druhé strany přepravního procesu, nebo kdy nevzniká náhrada a škoda | Article IV řeší vzniknutí škody a náhrady jedné nebo druhé strany přepravního procesu, nebo kdy nevzniká náhrada a škoda |
| X | Article IV dodatek: |

| | |
|--|--|
| | přidává další podmínky při řešení sporů o vzniknutí nebo náhradu škody |
|--|--|

9.2 Příloha 2 – KONOSAMENTY

Obr. 1 Formulářová strana ZK

| | | | |
|---|-------------------------------|---|--------------------------------------|
| Carrier Name | | NON-NEGOTIABLE COPY | |
| SHIPPER | | DOCUMENT NUMBER | |
| | | EXPORT REFERENCES | |
| CONSIGNEE | | FORWARDING AGENT REFERENCES | |
| | | POINT AND COUNTRY OF ORIGIN (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY) FL - FLORIDA | |
| NOTIFY PARTY | | DOMESTIC ROUTING/EXPORT INSTRUCTIONS (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY) | |
| PRECARRIAGE BY * | | PLACE OF RECEIPT * | |
| VESSEL / VOYAGE NO | PORT OF LOADING | FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY) | |
| PORT OF DISCHARGE | PLACE OF DELIVERY | | |
| PARTICULARS FURNISHED BY THE MERCHANT PAGE 1 | | | |
| Container No., Seal No., Marks & No's | No. of Containers or Packages | Kind of Packages; Description of Goods | Gross Weight/Code |
| | | | |
| | | | |
| TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) | | | |
| ITEM NUMBER | WEIGHT | MEASUREMENT | CUR. RATE BASIS P.C. PREPAID COLLECT |
| | | | |
| | | | |
| LADEN ON BOARD THE VESSEL | | Number of Original Bills of Lading | Place of Bills of Lading Issue |
| DATE | BY | THREE | Prepaid at |
| | | | Payable at |
| <small>(TERMS OF BILL OF LADING CONTINUED FROM BACK HEREOF) ENLARGED VERSION OF BACK CLAUSES IS AVAILABLE UPON REQUEST FROM THE CARRIER. In witness whereof, the undersigned, on behalf of _____, the Master and the owner of the Vessel, has signed the number of Bill(s) of Lading stated above, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.</small> | | | |
| Dated Month | | Day | Year |
| | | B/L No. | |
| Declared Value (U.S. \$) _____ | | | |

| BILL OF LADING TERMS Blue Eagle Consolidation Services GmbH The Carriage herein is performed subject to the Standard Bill of Lading Terms of Blue Eagle Consolidation Services GmbH, an extract of those terms is printed below for the Merchant's convenience without prejudice to the Carrier's right to refer to and rely upon the full terms of the Standard Bill of Lading Terms of Blue Eagle Consolidation Services GmbH, which are available upon request or at www.blue-eagle.net . | |
|--|---|
| <p>1. Definitions</p> <p>1.1 "Bulk Goods" shall include any beverages or other liquids which are not bottled or in cartons or otherwise packaged for retail sale and which are carried or stored in a container, flexitank, isotank or similar transport container.</p> <p>1.2 "Combined Transport" shall mean carriage covered by this Bill of Lading where the "Place of Receipt by Pre-Carrier" and/or the "Place of Delivery by On-Carrier" are indicated on the face of this Bill of Lading in the spaces so designated.</p> <p>1.5 "Carrier" shall mean Blue Eagle Consolidation Services GmbH.</p> <p>1.6 "Freight" shall mean all monies of whatever nature however payable by the Merchant to the Carrier.</p> <p>1.8 "Merchant" shall mean the Shipper, the Consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the Goods or any person, body or corporate body at whose request the Carrier provides Services.</p> <p>1.9 "Port-to-Port" carriage shall be any carriage which is not Combined Transport.</p> <p>2. Application</p> <p>2.1 All Carriage shall be subject to these conditions.</p> <p>2.5 Nothing in these conditions should be construed as a surrender by the Carrier of any of its rights or immunities or as an increase of any of its responsibilities or liabilities under any compulsorily applicable legislation, regulations or directives.</p> <p>3. Clause Paramount</p> <p>3.1 The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, signed at Brussels on the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation in the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply.</p> <p>3.2 In trades where the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 (The "Hague-Visby Rules") compulsorily apply, the provisions of the legislation compulsorily applying the Hague-Visby Rules shall be considered to be incorporated into this Bill of Lading.</p> <p>3.3 If the carriage covered by this Bill of Lading includes carriage from or to a port or place in the United States of America, this Bill of Lading shall be subject to the United States Carriage of Goods by Sea Act 1936 ("US COGSA"), the terms of which are incorporated herein and shall apply throughout the carriage by sea and during the time that the Goods are in the actual custody of the Carrier at the sea terminal in the United States of America before loading onto the vessel or after discharge therefrom, as the case may be.</p> <p>4. Services</p> <p>4.1 The Carrier shall have full liberty to subcontract all or any part of the Services on any terms whatsoever.</p> <p>4.2 The Carrier shall, in its absolute discretion, decide on the means, route and method by which the Carriage is to be performed.</p> <p>4.3 Without prejudice to the generality of Clause 4.2 above, the Carrier may, without notice to the Merchant:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) carry the Goods on or under deck; (ii) load or carry the Goods on any vessel, whether named in this Bill of Lading or not; (iii) tranship, cross pump or otherwise transfer any Goods to a different conveyance, container or similar transport unit at any time during the Carriage; or (iv) at any time during the Carriage unpack and remove any Goods which may have been loaded in or on a trailer, container, pallet or similar transport unit. <p>5. Negotiability and title</p> <p>6. Dangerous Goods</p> <p>6.1 If the Goods are dangerous or may become dangerous during the Carriage, the Merchant shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) advise the Carrier in writing before the commencement of the Carriage of the exact nature of the Goods and of the danger and, if appropriate, any precautions to be taken by the Carrier to ensure that the Goods do not cause harm to any person, property or the environment; (ii) ensure that the Goods, their packaging and any container, flexitank, isotank, trailer or other equipment supplied by the Merchant is clearly marked and labelled and that such marking and labelling and any packaging is in accordance with any applicable local law or regulations; and (iii) comply with any legislation, conventions or regulations relating to the Carriage of such Goods. <p>6.3 Unless notice is given by the Merchant in accordance with Clause 6.2 above, the Merchant warrants that it will not tender for Carriage any Goods which are or might become dangerous or damaging to either themselves, goods, property, any person or the environment.</p> <p>7. The Goods</p> <p>8. Merchant's Undertakings</p> <p>8.2 The Merchant shall save harmless and keep the Carrier indemnified from and against all liability, loss, damage, costs and expenses incurred by the Carrier (including, but not limited to, claims, demands, proceedings, fines, penalties and damages) arising out of:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) the Carrier acting in accordance with the Merchant's instructions whether or not caused or contributed to directly or indirectly by any act, omission, neglect or default on the part of the Carrier and/or its employees or agents; (ii) any act, omission or default on the part of the Merchant or any breach by the Merchant of any of the warranties or terms of these conditions; and (iii) any claims for general average made against the Carrier in relation to the Goods. The Merchant agrees to provide security for any general average claims to the Carrier or any other party designated by the Carrier, both promptly and in a form acceptable to the Carrier. <p>8.3 The Merchant shall save harmless and keep the Carrier indemnified from and against all claims, costs and demands whatsoever, howsoever arising and by whomsoever made or preferred, in excess of the liability of the Carrier under these conditions.</p> <p>9. Merchant Packed Containers</p> <p>9.1 If a Container (which, for the purposes of this clause shall include any container, flat rack or other open container, trailer, tank, flexitank, isotank or other such transport unit) is packed by or on behalf of the Merchant:</p> <p>9.1.1 The Carrier shall not be responsible for any loss or damage to the Goods or any other contents thereof arising from or in relation to:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) the manner in which the Container has been packed or the Goods loaded or stowed therein; (ii) the unsuitability of the Goods for carriage in the Container; (iii) the unsuitability or defective condition of the Container; (iv) the failure to set any thermostat, ventilation or other such controls or apparatus properly or at all. <p>9.1.2 If the Container was supplied by or on behalf of the Carrier Clause 9.1.1(iii) shall only apply to exclude the liability of the Carrier insofar as the unsuitability or defective condition of the Container should have been apparent to the Merchant upon a reasonable inspection of the Container prior to and during packing and the use of the Container by the Merchant shall be prima facie evidence of it being fit for purpose and in good and sound condition.</p> <p>9.1.3 The Merchant shall inspect Containers prior to and during packing and the use of the Container by the Merchant shall be prima facie evidence of it being fit for purpose and in good and sound condition.</p> <p>10. Charges and Payment</p> <p>10.2 Unless otherwise agreed in writing by an authorised officer of the Carrier and subject to Clause 10.3 below, all Freight shall be fully earned on receipt of the Goods and shall be non-returnable.</p> <p>10.3 The Merchant acknowledges that Freight has been calculated by reference to particulars provided by the Merchant. The Merchant warrants that correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements and value of the Goods but if these particulars are incorrect it is agreed that a sum equal to double the correct Freight less the Freight charged shall be payable as liquidated damages for loss of Freight to the Carrier. This clause is without prejudice to the Carrier's rights or remedies otherwise enforceable or recoverable in the event of the Merchant providing incorrect particulars.</p> <p>10.4 The Merchant shall pay all sums due to the Carrier in cash or as otherwise agreed without reduction or set-off on account of any claim, counterclaim, set-off or abatement.</p> <p>10.7 The Merchant shall be responsible for any demurrage charges raised in relation to any vessel or equipment used for the</p> | <p>Carrier also has a particular lien on all Goods, documents and money held by or on behalf of the Carrier.</p> <p>11.2 Upon the Carrier exercising its lien under Clause 11.1 above, storage charges shall apply to any Goods or documents held subject to the lien. Such storage charges shall be for the account of the Merchant.</p> <p>11.3 Upon giving the Merchant at least 28 days written notice, the Carrier may sell, dispose of or otherwise deal with the Goods or documents as agent for and at the expense of the Merchant and apply the proceeds towards the payment of any sums due from the Merchant or the owner of the Goods to the Carrier.</p> <p>11.4 Upon accounting to the Merchant for any balance remaining after payment of any overdue sums and the costs of and/or associated with the storage, sale, disposal and/or dealing with the Goods or documents, the Carrier shall be discharged from any liability whatsoever in respect of the Goods or documents.</p> <p>11.5 The notice period for the sale, disposal or dealing with the Goods or documents in Clause 11.3 above shall not apply where the Goods are likely to perish, deteriorate or damage other goods or property or if the Carrier considers them to be a risk to life, health or the environment. In such circumstances, the right to sell, dispose or deal with the goods in Clause 11.3 shall arise immediately upon the sum becoming due. The Carrier shall take reasonable steps to notify the Merchant or other persons interested in the Goods or documents of its intention to sell, dispose or otherwise deal with the Goods or documents.</p> <p>11.6 The Carrier may apply any money held by the Carrier to the settlement of any sums due from the Merchant or owner of the Goods as the Carrier, in its absolute discretion, considers appropriate. The Carrier will, after satisfaction of all sums due from the Merchant or owner of the Goods, account to the Merchant for the balance of any money so held.</p> <p>12. Liability</p> <p>12.1 Port-to-Port Shipment</p> <p>12.1.1 If the Carriage covered by this Bill of Lading is Port-to-Port the Carrier's liability (if any) for loss, damage or delay to the Goods occurring from and during loading on to any vessel up to and during discharge from that vessel or from another vessel into which the Goods have been transhipped shall be determined in accordance with the Hague Rules or such other provisions as may be incorporated by Clause 3 above.</p> <p>12.1.2 The Carrier shall have no liability whatsoever howsoever arising for any loss or damage to the Goods (whether or not the Goods are in its actual or constructive possession) before loading or after discharge.</p> <p>12.1.3 If, and to the extent that, Clause 12.1.2 is contrary to any compulsory legislation, convention or law, the Carrier shall have the benefit of any rights, immunities, limits, exclusions and defences available to the Carrier in Clause 12.1.1 as if the loss or damage occurred at sea.</p> <p>12.2 Combined Transport</p> <p>12.2.1 If the Carriage covered by this Bill of Lading is Combined Transport, the Carrier undertakes to perform and/or in his own name procure the performance of the carriage from the Place of Receipt by Pre-Carrier or the Port of Loading (as applicable) to the Place of Delivery or the Port of Discharge by On-Carrier (as applicable).</p> <p>12.2.2 The Carrier shall have no liability for loss, delay or damage whatsoever and howsoever caused to the Goods which occurs before the Goods are received by or on behalf of the Carrier or after delivery of the Goods to the Merchant of the Consignee or otherwise in accordance with the Merchant's instructions or the terms of this Bill of Lading.</p> <p>12.2.3 If the Merchant can prove the stage of the carriage during which the loss, damage or delay occurred the liability of the Carrier shall be determined:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) by the provisions of any national law or international convention, the provisions of which cannot be departed from by private contract and which apply compulsorily to the relevant stage of the carriage; (ii) where the loss, damage or delay occurred during the carriage of the Goods aboard water borne craft (whether upon inland water, estuaries, coastal routes or the high seas), by the provisions of Clause 12.1.1; (iii) where no national law or international convention applies in accordance with clause (i) above and (ii) above does not apply, in accordance with Clauses 12.3 to 12.9 below. <p>12.2.4 Where the Merchant is unable to prove the stage of the carriage during which the loss, damage or delay occurred, the liability of the Carrier shall be determined in accordance with Clauses 12.3 to 12.9 below.</p> <p>12.3. The Carrier shall not be liable for any loss, damage or claims arising from or in relation to:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) act of God; (ii) consequences of war, invasion, act of foreign enemy, hostilities, civil war, riots, rebellion, insurrection, military or usurped power or confiscation, requisition or destruction of or damage to property by or under the order of any government or public official authority; (iii) seizure or forfeiture under legal process; (iv) breach by the Merchant of a warranty or other obligation provided by the terms of these conditions; (v) any other error, act or omission, misstatement or misrepresentation by the Merchant or other owner of the Goods or by servants or agents of either of them; (vi) inherent liability to wastage in bulk or weight, latent defect or inherent defect, vice or natural deterioration of the Goods; (vii) insufficient or improper packing, labelling, addressing or, where performed by the Merchant or owner of the Goods or servants or agents of either of them, insufficient or improper loading, stowage and securing; (viii) strike, lockout, stoppage or restraint of labour from whatever cause; and (ix) any cause or event whatsoever which the Carrier is unable to avoid and the consequences of which the Carrier is unable to prevent by the exercise of reasonable diligence. <p>12.4 Where the Carrier can demonstrate that the loss, damage or claim could be attributable to one of the causes in clause 12.3 above, it shall be presumed that the loss, damage or claim was so caused. However, the Merchant shall be entitled to prove that the loss, damage or claim was not so caused.</p> <p>12.5 The Carrier gives no warranties or undertakings with regard to collection or delivery dates or times and is under no liability whatsoever for failure to adhere to any collection or delivery dates or times.</p> <p>12.6 The Carrier shall not in any circumstances be liable for any consequential loss whatsoever, howsoever arising, including, but not limited to, loss of profits (whether direct or consequential), goodwill, market share, future or anticipated sales, loss of production or factory "downtime", damages, costs and expenses incurred or payable by the Merchant to any third party or any other indirect or consequential loss.</p> <p>12.7 For all claims whatsoever, howsoever arising the Carrier's liability shall not exceed:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) For claims for loss of or damage to Bulk Goods- <ul style="list-style-type: none"> (a) the value of the loss or damage; or (b) a sum calculated at the rate of 300 SDR per metric tonne on the gross weight of the goods actually lost or damaged; or (c) a sum not exceeding 7,300 SDR for all Goods contained within any one container, flexitank, isotank or similar transport container, whichever shall be the least. <p>(ii) For claims for loss of or damage to all other Goods- <ul style="list-style-type: none"> (a) the value of the loss or damage; or (b) the sum of 2 SDR per kilo of the gross weight of the Goods lost or damaged, whichever shall be the least. </p> <p>12.8 For the purposes of Clause 12.7, the value of the Goods shall be taken to be their value upon the taking over of the Goods by or on behalf of the Carrier.</p> <p>12.9 The Carrier may, at its discretion, agree to increase the limits of liability herein. The Carrier reserves the right to demand an additional charge for the Carriage if such an increase is agreed. Such an agreement must be made in writing and signed by an authorised officer of the Carrier.</p> <p>13. Claims</p> <p>13.1 Unless the Merchant gives notice to the Carrier or its agent at the Port of Discharge or Place of Delivery by On-Carrier (as applicable) of the general nature of loss, damage or delay before or at the time of removal of the Goods or, if the loss or damage is not apparent, within 3 working days, such removal shall be conclusive evidence of the delivery of the Goods in accordance with and as described in this Bill of Lading.</p> <p>13.2 The Carrier shall, in any event, be discharged from all liability whatsoever and howsoever arising unless suit is brought and written notice thereof is given to the Carrier within 9 months from:</p> |

Obz. 3 Konosamentni podminky NRK

TERMS AND CONDITIONS FOR CARRIAGE

- ALSO AVAILABLE ON www.hamburgsud-line.com

1. DEFINITIONS

Carrier means Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft AS & Co KG, Willy-Brandt-Straße 59-65, 22657 Hamburg, Germany/Compagnie Régulière Armatoriale Hamburg (HRA 5948) (Hemavarf Hamburg Sud AS, Coorlager (Denmark), Central Wagontransport (CWT) Ltd, 22245 TSC, Edermann, Stern, Süss (CST), Board of Directors, Hagemann Straße (Chairman), Executive Board of Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft AS & Co KG Dr. Ant Vogelmann (CEO), Frank Smeil (COO), Jochen Wegge-Larsen (CFO).

Carriage means the whole or any part of the operations and services undertaken by Carrier in respect of the Goods covered by the bill of lading whether by water, land, or air.

Charge includes freight, discharge, demurrage and all expenses and money obligations incurred or payable in accordance with the applicable tariff or this bill of lading.

COGSA means the U.S. Carriage of Goods by Sea Act.

Container includes any open or closed container, van, trailer, flatrack, flatrack, transportable tank or any similar receptacle whatsoever used to consolidate the Goods and any connected equipment.

Goods means the cargo, in whole or part, received from the shipper and any Container not supplied by or on behalf of Carrier.

Hague Rules means the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading of 1924 including the Visby Amendment and the 1968 Protocol.

Merchant includes the booking party, shipper, consignee, receiver, holder of the bill of lading, or any person owning or entitled to possession of the Goods or of this bill of lading, and the servants and agents and principals of any of these, all of whom shall be jointly and severally liable to Carrier for the payment of all Charges, and for the performance of the obligations of any of them under the bill of lading.

Subcontractor includes the owners, managers, charterers, slot or space charterers, and operators of any Vessel (other than Carrier), underlying or substitute carriers, stevedores and terminal operators, and any direct or indirect servant, agent, or subcontractor (including their own subcontractors), or any other party employed by or on behalf of Carrier, or whose services or equipment have been used to perform the contract whether in contractual privity with Carrier or not.

Vessel means the tugboat named on the face side hereof, and any substitute vessel, feederboat, barge or other means of conveyance by water used for the Carriage.

VGM means the verified gross mass obtained by a method prescribed by SOLAS and any laws in force at the port of loading.

2. CARRIER'S TARIFF(S)

All terms and conditions of Carrier's applicable tariff(s), including but not limited to those pertaining to demurrage and detention are incorporated herein. Copies of the tariff(s) or relevant provisions thereof are obtainable from Carrier or the applicable regulatory body on request. In the event of a conflict between the terms and conditions of such tariff(s) and this bill of lading, the bill of lading shall prevail.

3. CHARGES

3.1 Charges to be collected against the Goods or Containers or other packages for shipment by Carrier and shall be paid by Merchant in full, without any offset, counterclaim or deduction, Goods and/or Vessel or other conveyance lost or not lost, and shall be non-refundable in any event.

3.2 Merchant shall remain responsible for all Charges, regardless whether the bill of lading is marked, in words or symbols, "Prepaid", or "Collect".

3.3 In case of non-payment of Charges or any other amount(s) due under this contract, Carrier is entitled to pursue the relevant amount(s) against Merchant or Goods and Merchant shall also be liable for interest on any overdue amount(s) as well as Carrier's reasonable attorney's fees and expenses incurred in collecting any amount(s) due.

3.4 In arranging for any services with respect to Goods, Carrier shall be considered Merchant's agent for all purposes. Charges and any payment of Charges to carriers other than Carrier shall be, in any event, be considered payment to Carrier.

3.5 Charges for cold treatment are for administration only and do not impose any responsibility on Carrier for completion or success of cold treatment as per the applicable regulation.

4. CARRIER'S RESPONSIBILITY

4.1 Except as otherwise noted herein, Carrier shall be responsible for loss of or damage to Goods under the following circumstances only: (a) PORT-TO-PORT SHIPMENT

(1) When Goods have been lost or damaged from the time of loading on the Vessel until the time of discharge from the Vessel, Carrier's responsibility is governed by the Hague-Visby Rules, mutatis mutandis, applicable. However, if the bill of lading covers a shipment to or from the USA, COGSA governs Carrier's responsibility and shall apply during the time from loading the Goods on the Vessel until discharge as well as during all times before loading and after discharge of the Goods from the Vessel.

(2) Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to the Goods or Containers or other packages for shipment by Carrier or loss caused by fire or explosion on board the Vessel (F+H), or caused by the navigation or management of the Vessel save for damage or loss caused by fire or explosion when such damage or loss was primarily in the interest of the Goods (Error in Navigation).

(3) Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to the Goods or Containers or other packages for shipment by Carrier or loss caused by the management of the Vessel, except for damage or loss caused, when exercising measures, which were primarily taken in the interest of the Goods (Error in Navigation).

(4) Carrier is not deemed to have custody of the Goods before loading and after discharge, and Carrier is not responsible for acts or omissions of a terminal operator to which the Goods were submitted either by Carrier or by Merchant.

(5) MULTIMODAL TRANSPORTATION (1) It is established that loss or damage to Goods occurred during the port-to-port leg, Carrier's responsibility is governed by clause 4.1(a) and if it is established that loss or damage to Goods occurred during any other leg, the law applicable to such leg of transport shall apply and that the bill of lading covers a shipment to or from the USA, COGSA shall apply for all legs of transport. If the law that is applicable is not compulsory Carrier's liability shall never exceed 2 Special Drawing Rights (SDR) per kilo of gross weight of Goods lost or damaged.

(2) If it is not established during which leg of transport loss or damage to Goods has occurred, Carrier's liability shall be determined in accordance with German law. If Carrier's liability coverage under 4.1(a), (b), (c) or (d) is not sufficient to cover the loss or damage, Carrier's liability shall never exceed 2 SDR per kilo of gross weight of Goods lost or damaged.

4.2 LIMITATION OF LIABILITY (a) In no event shall Carrier's liability under or in connection with this bill of lading exceed 2 SDR per kilo of the gross weight of the Goods lost or damaged, except that COGSA applies, liability shall not exceed US\$ 500 per package or per customary freight unit, as the case may be.

(b) The limitation of liability provided herein applies unless the nature and value of the Goods have been declared by Merchant prior to shipment and entered in the bill of lading, and unless freight paid is required. In no event shall the limitation amount exceed the declared value and nothing herein shall be construed as a waiver of limitation.

(c) The terms and conditions in Carrier's tariff(s) and herein (including the limitation of liability of US\$ 500 per package or per customary freight unit and law and jurisdiction clause in this bill of lading) shall apply to all multimodal shipments originating in the USA unless Merchant elects full weight Carrier's liability coverage under 4.1(a), (b), (c) or (d) by notifying Carrier at the time of booking the Goods and accepting a negotiated Carrier freight rate obtained from Carrier.

4.3 MISCELLANEOUS PROVISIONS (a) Only Carrier does not undertake that Goods or any documents relating thereto will arrive at a particular time at the Port of Discharge or at the Place of Delivery and Carrier shall not under any circumstances whatsoever be liable for any direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay, unless such delay was caused by Carrier, its servants or agents with the intention to cause damage, or recklessly or with knowledge that such delay would be caused. (b) Carrier nevertheless shall be held liable for any loss or damage caused by delay, such liability shall not in excess of 3 (three) times the freight paid.

(c) Except as provided herein, under no circumstances shall Carrier be liable for any indirect or consequential loss or damage or for any loss of or business from, or claims whatsoever, including limitation of and exonerations from liability, condition, right, defense and immunity contained herein or otherwise, which may be asserted against Carrier whether founded in contract, tort, bailment or otherwise.

(d) Carrier shall, notwithstanding that limitation is applicable hereunder, be entitled to the benefit of Sections 305(1) through 305(11), Title 46, U.S. Code as may be amended or if the same were expressly set out herein, including but not limited to the Limitation of Liability Act and Free Sale.

(e) Carrier shall have no liability whatsoever arising out of or in connection with the acts of any person (not employed or instructed by Carrier) who unlawfully by the use of force or threats of any kind, damages, sues, or exercises control over the Goods, over any Subcontractor, or over any means of transportation or storage of the Goods.

5. SUBCONTRACTING

(a) Carrier shall remain liable to the sub-contract on any terms the whole or any part of the Carriage, loading, unloading, stowage, warehousing or other handling whatsoever as well as any and all duties whatsoever undertaken by it in relation to the Goods or Containers or in performance of the contract.

(b) No Subcontractor shall in any circumstances be under any liability whatsoever to Merchant for any loss, damage or delay whether arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Subcontractor's part, and Merchant undertakes that no claim or allegation, whether in contract, bailment, tort, or otherwise, shall be made against any Subcontractor nor to impose any liability whatsoever in connection with the contract, if any such claim or allegation should nevertheless be made, Merchant will indemnify Carrier against all consequences thereof.

(c) Without prejudice to the foregoing, every liberty, exemption, limitation of and exonerations from liability, condition, right, defense and immunity contained herein or elsewhere shall be available to Carrier including the right to enforce any law of jurisdiction contained herein shall also be available to and extend to every Subcontractor and Vessel which shall be entitled to enforce same against Merchant.

6. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

6.1 Carrier may at any time and without notice to Merchant: (a) Use any means of transport (land, land and/or air) or storage whatsoever. (b) Transfer the Goods from one conveyance to another including transshipping or carrying them on a Vessel other than the Vessel named on the reverse side hereof or by any other means of transport or conveyance whatsoever. (c) Sail with or without pilot, proceed by any route, place or port, in its discretion and at any speed and in any order, and omit, proceed to or stay at any place or port whatsoever, whether scheduled or not. (d) Load and unload the Goods at any place or port (whether or not any such port is named on the reverse side hereof as the port of loading or port of discharge) and store the Goods at any such port or place. (e) Terminate the transportation and discharge Goods or Containers, and require Merchant to take delivery. Upon Merchant's failure to do so, Carrier can take any measure including unloading, selling, disposing or storing the Goods at risk and expense of Merchant and Goods. (f) Operate any Container to inspect the contents, and if it appears that any part thereof is not in conformity with the bill of lading, either at all or without incurring additional expense, Carrier may terminate the transportation and/or incur any reasonable additional expense to continue Carriage at Merchant's risk and expense. (g) Carry livestock, explosives, poisons, volatile stores, dangerous or hazardous Goods or flammable Goods of any and all kinds, and/or (h) Carry with any articles, devices or recommendations given by any governmental authority.

6.2 The liberties set out in 6.1 above may be invoked by Carrier for any purpose whatsoever and whether or not connected with the Carriage of the Goods, including but not limited to loading or unloading the Goods, bunkering, repairs and/or dry docking of the Vessel. Anything done in accordance with clause 6.1 or any delay arising therefrom (i) shall be deemed within the contractual Carriage and shall not be a deviation and (ii) Carrier shall be entitled to full Charges and any additional freight, storage and all other expenses related thereto incurred by or on behalf of Carrier, all of which shall be due and owing from Merchant, and Carrier shall have a lien on the Goods for same.

7. MATTERS AFFECTING PERFORMANCE (a) At any time the Carriage (whether commenced or not) is or is likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of any kind and however arising, including but not limited to Acts of God, detention in labor, war, civil commotion, political unrest, piracy, acts of terrorism, and threat thereof, which cannot be avoided by the exercise of reasonable diligence and even though the circumstances affecting performance hereunder existed at the time this contract was entered into or when the Goods were received for Carriage, Carrier may, at its sole discretion and without prior notice to Merchant, either: (i) Carry the Goods to the contracted port of discharge or place of delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated

on the reverse side hereof or that which is usual for Goods consigned to that port of discharge or place of delivery and shall be entitled to charge such additional freight as Carrier may determine; or (2) Suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat under these terms and conditions and endeavor to forward them as soon as reasonably possible and shall be entitled to such storage costs and additional freight as Carrier may determine; or (3) abandon the Carriage of the Goods and place them at Merchant's disposal at any place or port which Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of such Goods shall cease. Carrier shall nevertheless be entitled to full freight on the Goods received for the Carriage as well as any additional costs and Charges of the Carriage to, and delivery and storage at, such place or port.

Carrier election to use an alternative route or to suspend the Carriage under this clause shall not prejudice Carrier's right to subsequently to abandon the Carriage.

8. DECK CARGO

Goods, whether containerized or not, may be carried on or under deck without notice to Merchant and at Carrier's sole option, and Merchant expressly agrees that: (i) Containers carried on deck are considered for all legal purposes to be stowed under deck; (ii) Carrier shall not be required to note, mark or stamp on the bill of lading any statement of such deck Carriage; (iii) Carriage of Goods on deck not in Containers is solely at Merchant's risk; (iv) Carrier is not responsible for any expense, loss, damage or delay to the Goods resulting from Carriage on deck; (v) Carriage of Goods on deck is subject to all terms and conditions of this bill of lading.

9. DELIVERY

9.1 Neither Carrier nor any Subcontractors are obliged to inform Merchant or Notify Party of Vessel's estimated or actual date or time of arrival, and if given, such information shall be considered gratuitous.

9.2 Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided in Carrier's applicable Tariff(s). If Merchant fails to do so, Carrier will not take any reasonable measure at Merchant's sole risk and expense, including unloading, selling, disposing, or storing the Goods. Such measures shall constitute due delivery hereunder and all liability whatsoever of Carrier in respect of the Goods shall cease.

9.3 After discharge of the Goods, Carrier shall not be responsible for any expense, loss, liability, penalties, damage, delay, fire, attorney fees, costs, and/or expenses: (i) arising out of the Goods being in the custody of Customs or other authority and/or (ii) in the event the Goods are improperly released or delivered by Customs or other authority to a third party without the consent of Carrier.

10. NOTICE OF CLAIM AND TIME TO SUIT

10.1 In case of loss, damage or claim not given at time of discharge/delivery of Goods by Merchant or, if not then apparent, within 3 (three) consecutive days thereafter, a presumption of discharge/delivery in good order shall arise. In any event, Carrier shall be discharged from all liability whatsoever in respect of the Goods, including any claims for indemnity or contribution, unless suit is brought within 1 (one) year from the date of discharge of the Goods, provided however that if a court order for commencement of suit applies under applicable law, any liability whatsoever of Carrier shall cease unless suit is brought within such shorter period.

11. CARRIER'S LIEN

Carrier shall have a lien on Goods and documents relating thereto for all sums due under this contract or any other contract or undertaking to which Merchant was party or otherwise involved, which lien shall also extend to General Average contributions, savings and net of recovering such sums, including of attorney fees, and shall survive delivery. Such lien may be enforced by Carrier by public or private sale at expense of and without notice to Merchant.

12. MERCHANT'S RESPONSIBILITY

12.1 Merchant warrants that in agreeing to the terms and conditions hereof, he is, or has the authority of, the person owning or entitled to the possession of the Goods and the bill of lading. Merchant further warrants that: (i) the particulars relating to the Goods as set out on the reverse hereof have been checked and that such particulars, and any other particulars furnished by or on behalf of Merchant are accurate and correct, and (ii) it has complied with all statutes, ordinances, regulations and requirements of whatsoever nature relative to the Goods, Containers or other packages, further documentation or in any other way relating thereto.

12.2 Merchant acknowledges that carriage of bullet, precious metals or minerals, diamonds, precious or semi-precious stones or corals, artworks, antique, jewelry or rare or precious artifacts, documents of value including but not limited to currency notes, bonds, bearer documents, negotiable instruments, bank drafts, checks, or payment orders, is subject to particularities furnished with the booking of the Goods to Carrier.

12.3 The party booking FCL shipments shall provide the VGM of each Container not later than the VGM-Out-Off Date in a format pursuant to www.hamburgsud-line.com/vgmbook. Non-compliance herewith will be the Carrier from loading the Container on the intended vessel. If the VGM is not provided, the Carrier shall be entitled to refuse to load the Container and shall be liable for any loss or damage to the Goods caused by the (i) merchant in which Container has been stuffed; (ii) unsuitability of Goods for Carriage in Container; or (iii) Merchant's failure to seal the Container at the commencement of Carriage. Merchant agrees Carrier has no reasonable means of checking quantity, weight, condition, identity or resistance of contents or manner in which Goods are stuffed, moved and secured within Container or breakbulk cargo is packaged, or that same is accurate or proper.

12.4 When a Container is supplied by Carrier and has been stuffed by or on behalf of Merchant, Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by the unsuitability or defective condition of the Container, which would have been apparent upon reasonable inspection by Merchant at or prior to time Container was stuffed. It is the Merchant's obligation to set and/or check that the temperature controls on the container are at the required carrying temperature and to properly seal the ventilation (gas level (CO2/O2) settings).

12.5 In absence of a written request to the contrary, Carrier is not under an obligation to provide to Carrier of any particular type or quality. 12.6 When a Container is stuffed, moved and secured within Container or breakbulk cargo is packaged, or that same is accurate or proper. 12.7 When a Container is supplied by Carrier and has been stuffed by or on behalf of Merchant, Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by the unsuitability or defective condition of the Container, which would have been apparent upon reasonable inspection by Merchant at or prior to time Container was stuffed. It is the Merchant's obligation to set and/or check that the temperature controls on the container are at the required carrying temperature and to properly seal the ventilation (gas level (CO2/O2) settings).

12.8 In absence of a written request to the contrary, Carrier is not under an obligation to provide to Carrier of any particular type or quality. 12.9 When a Container is stuffed, moved and secured within Container or breakbulk cargo is packaged, or that same is accurate or proper. 12.10 Merchant shall be liable for and shall indemnify, defend and hold Carrier harmless against all claims, loss, liability, penalties, damage, delay, fire, attorney fees, costs, and/or expenses arising from any failure of Merchant to comply with the above-mentioned obligations or otherwise provided in this bill of lading or in any way related to the Goods or Container or which results from the acts or omissions of Merchant, its agents or servants or third parties for whom Merchant, its agents or servants are responsible.

13. DANGEROUS OR HAZARDOUS GOODS

13.1 No Goods which are or may become dangerous, hazardous, flammable, explosive, noxious or damaging (including radioactive material), or which are or may become liable to damage any person or property whatsoever, regardless of whether such Goods are listed in any international or national code, convention, listing or label, shall be received by Carrier for Carriage without its express consent in writing and without distinctly marking the Goods and the Container or other covering on the outside so as to indicate the nature and character of any such Goods and so as to comply with any applicable laws, regulations or requirements. If any such Goods are delivered to Carrier without such written consent and marking, or if in the course of the Carriage the Goods are or may become a dangerous, hazardous, flammable, explosive, noxious or damaging nature, the same may at any time or place be unloaded, destroyed, disposed of, abandoned or rendered harmless without compensation to Merchant.

13.2 Merchant undertakes that such Goods are packed in a manner adequate to withstand the risk of Carriage having regard to their nature and in compliance with all laws, regulations or requirements which may be applicable to the Goods or Carriage (including IMO Code, ADR, RID, and CFR).

13.3 Merchant shall indemnify and defend Carrier against all claims, loss, liability, damage, delay, fire, attorney fees, costs, and/or expenses arising from or related to the Carriage of such Goods, under or breach of any of the warranties and obligations provided herein whether or not Merchant was aware of the nature of such Goods.

14. REEFER CONTAINERS

Containers with temperature- or atmosphere-controlled apparatus will not be furnished unless expressly contracted for in writing at time of booking and, when furnished, may entail increased Charges. In absence of an express request, it shall be conclusively presumed that use of a reefer Container is appropriate for the Goods. Merchant must provide Carrier with desired set temperature when delivering Containers to Carrier. Carrier shall not be responsible for: (i) the functioning of temperature- or atmosphere-controlled Containers not supplied by Carrier or related components or (ii) the consequences of the Goods, when placed in any Container, being at a higher temperature than that required for the Carriage (not stuffing) or (iii) the recording of temperatures in any form. The Carrier does not accept to comply with any governmental program or protocol.

Merchant acknowledges that temperature- or atmosphere-controlled Containers are not designed to freeze down cargo which has not been preserved for stuffing at or below its designated carrying temperature or to monitor and control humidity levels, albeit a setting facility exists, in that humidity is influenced by many external factors and Carrier does not guarantee the maintenance of any intended level of humidity inside any Container.

Merchant acknowledges that Goods, which require refrigeration, ventilation or other specialized attention, were not loaded by Carrier, when received, as being at the carrying temperature, humidity level or other condition designated by Merchant.

15. BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

The Both-to-Blame Collision Clause published by the Baltic and International Maritime Council and obtainable from Carrier or its agents upon request is hereby incorporated herein.

16. GENERAL AVERAGE

16.1 General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 2016. Merchant shall give such cash deposit or other security as Carrier may deem sufficient to cover estimated General Average contribution of Goods before delivery of Carrier's receipt, if not so required, within 3 (three) months of delivery of Goods, whether or not at the time of delivery Merchant had notice of Carrier's lien. Carrier shall be under no obligation to exercise any lien for General Average contribution due from Merchant(s).

16.2 Cargo contribution in General Average shall be paid even when such Average is result of fault, neglect or error of the Master, pilot, officers or crew. The New Jason Clause published by the Baltic and International Maritime Council and obtainable from Carrier or its agents upon request is hereby incorporated herein.

17. LAW AND JURISDICTION

Unless otherwise provided herein, any claim, dispute, suit or proceeding arising under or relating to this bill of lading shall be governed by the laws of Germany and subject to the exclusive jurisdiction of the courts of the City of Hamburg, except that at Carrier's sole option, it may commence proceedings against Merchant at any court or tribunal having jurisdiction.

18. NON-WAIVER AND SEVERABILITY

18.1 No waiver or agreement of Carrier shall have the power to waive or vary any of the terms hereof unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorized or ratified in writing by an officer or director of Carrier having actual authority to bind Carrier to such waiver or variation.

18.2 Nothing herein shall operate to deprive Carrier of any statutory protection or defense, immunity, exemption, limitation of or exonerations from liability contained in applicable laws.

18.3 The terms and conditions of this bill of lading (including those of the applicable tariff(s)) are severable, and if any part or term is held invalid, such holding shall not affect the validity or enforceability of any other part or term hereof.

HS BL 50-19 - 7-2018

Obr. 4 Formulářová strana NRK

Bill of Lading

Multimodal Transport
or Port-to-Port Shipment

Mandatory B/L-Details

www.hamburgsud-line.com

| | | | | | |
|--|--------------------|---|-----------------------------|--------------------|--|
| Shipper | | B/L No. (also to be used as payment ref.) | | Booking No. | |
| Consignee <small>("Not negotiable unless consigned to order")</small> | | Shipper information - | | | |
| Notify Party (see c. 11) | | not part of this | | | |
| Place of Receipt* | | Pre-carriage by* | | B/L contract | |
| Port of Loading | Ocean vessel | Voyage | Originals to be released at | Freight payable at | |
| Port of Discharge | Place of Delivery* | Mode Load Area | | Mode Disch. Area | |

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

| Marks & Nos. | Cont./Seal Nos. | No. of Pkgs. | Description of Goods | Gross Weight | Measurement |
|--|-----------------|--------------|----------------------|--------------|-------------|
| <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; color: white; font-weight: bold;">edit data</div> | | | | | |

| | | | | | |
|---------------|--------------|------|------|----------|----------|
| CONTAINER (S) | | | | | |
| CONTAINER | SEAL-NUMBERS | TARE | TYPE | PACKAGES | Cnt. Ld. |

HS BL 01-17

DRAFT COPY

| | | | |
|-----------------|--------------------|-------------------------------------|---------------|
| Tariff Item No. | Total No. of Pkgs. | Declared value (See clause 4.2.(b)) | No. orig. B/L |
| | | | |

RECEIVED for shipment as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated. The Goods to be delivered at above mentioned Port of Discharge or Place of Delivery, whichever applies, SUBJECT TO Terms and Conditions contained on reverse side hereof, to which Merchant agrees by accepting this Bill of Lading.

IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side next to this clause have been signed, one of which being accomplished, the others to stand void, unless compulsorily applicable law provides otherwise.



Place and date of issue

Signed

as CARRIER

Submit

9.3 Příloha 3 – ZRCADLOVÝ TEXT PROTOTYPU KONOSAMENTNÍCH PODMÍNEK

(aplikovaná terminologie pro účastníky pro KD)

| | |
|---|---|
| Carriage means the whole or any part of undertaken by the Carrier in respect to the Goods. | Přeprava Přepravou se myslí celková přeprava zboží nebo její část, realizovaná Dopravcem. |
| Carrier means xy. | Dopravce Dopravcem se myslí xy. |
| Container includes [flat rack, platform, trailer, transportable tank, pallet or any similar article] to consolidate the Goods or any equipment. | Přepravní jednotka zahrnuje [flat rack kontejner, plato, klasický kontejner, paletu nebo jinou přepravní jednotku nebo vybavení] ke konsolidaci zboží. |
| Freight includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable tariff of this Bill of Lading. | Přepravné zahrnuje všechny poplatky splatné Dopravci v souladu s platným tarifem uvedeným v tomto konosamentu. |
| Goods includes the whole or any part of the cargo carried under this Bill of Lading, including any packing or packaging materials and Merchant owned or leased Containers. | Zboží zahrnuje celý nebo částečný náklad přepravovaný dle smluvních podmínek v tomto konosamentu, včetně obalů a obalových materiálů a včetně kontejnerů, které si Merchant pronajal nebo vlastní. |
| Hague Rules means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August, 1924, and includes the amendments by the Protocols at Brussels on 23rd February, 1968 and 21st December, 1979, but only if such amendments are compulsorily applicable to this Bill of Lading. | Haagská pravidla Haagskými pravidly se myslí ustanovení Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, podepsaná v Bruselu 25. srpna 1924, včetně pozdějších dodatků Bruselského protokolu z 23. února 1968 a 21. prosince 1979, ale pouze pokud další předpisy vztahující se na tento konosament stanovují platnost těchto dodatků. |
| Holder means any Person for the time being in possession of this Bill of Lading by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of this | Držitel konosamentu Držitelem konosamentu může být na určitou dobu kterákoliv osoba, z důvodu převodu zboží nebo indosace konosamentu, |

| | |
|--|---|
| Bill of Lading or otherwise. | nebo naopak. |
| Merchant | Merchant |
| includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such Person. | zahrnuje Nalodovatele, Držitele konosamentu, Příjemce zboží, jakoukoliv Osobu, která je vlastníkem nebo má vlastnický nárok na zboží nebo na tento konosament a každá další osoba, která jedná jménem této Osoby. |
| [Multimodal, Combined] Transport arises if the Carrier has indicated a Place of Receipt and/or a Place of | [Multimodální, Kombinovaná] přeprava O [Multimodální, Kombinovanou] přepravu se jedná, pokud Dopravce označil místo převzetí a/nebo místo |
| Delivery on the front hereof in the relevant spaces. | dobře na formulářové straně tohoto konosamentu v příslušném políčku. |
| Combined Transport | Kombinovaná přeprava |
| consists of a Port-to-Port carriage and Inland Transport. | zahrnuje námořní přepravu a vnitrozemskou přepravu. |
| Subcontractor(s) | Další dopravce |
| includes owners and operators of any Vessels (other than the Carrier), stevedores, terminal and groupage operators, Underlying Carriers, | zahrnuje majitele nebo provozovatele lodí (s výjimkou Dopravce), dokaře, provozovatele nebo pracovníky přístaviště, provozovatele konsolidačních služeb, |
| road and rail transport operators and any independent contractor | provozovatele nebo pracovníky v silniční nebo železniční dopravě a další nezávislí dopravci, |
| employed by the Carrier in performance of the Carriage. | kteří jsou zaměstnáni Dopravcem za účelem přepravy. |
| [Ocean Transport, Port-to-Port] | [Námořní přeprava] |
| arises if the Carriage is not [Multimodal, Combined Transport]. | Námořní přepravou se myslí přeprava, která není [multimodální nebo kombinovaná]. |
| US COGSA | US COGSA |
| means the United States Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. | označuje předpis o přepravě zboží po moři platný v USA (United States Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. |
| App. | App. |
| § 1300 et seq. as enacted 1936 and any subsequent recodification thereto. | § 1300 a násl., jak byl uzákoněn v roce 1936 a další pozdější rekodifikace |
| Vessel | Lod' |
| means the intended ship or ocean vessel | Lodí se myslí plavidlo nebo oceánské plavidlo, |
| named on the back hereof and any ship or other ocean vessel which is or shall be substituted, in whole or in part, | jehož jméno je uvedeno na formulářové straně tohoto konosamentu, nebo jiné plavidlo, kterým bude nahrazeno první plavidlo na celém úseku přepravy nebo jeho části |
| for that vessel. | . |

| | |
|---|--|
| Carrier's Tariff | Tarif Dopravce |
| Where the Carrier has set up applicable tariff to the Carriage, the Terms and Conditions of the Carrier's Applicable Tariff are incorporated herein. | V případech, kdy dopravce určí tarif za přepravu zboží, jsou tyto tarifní podmínky vtěleny do tohoto konosamentu. |
| Warranty: | Záruka: |
| The Merchant warrants that in agreeing to the Terms and Conditions in this Bill of Lading he is, or has the authority to contract on behalf of, the Person owning or entitled to possession of the Goods and this Bill of Lading. | Merchant se zaručuje, že vyslovením souhlasu s podmínkami (dále jen „smluvní podmínky“) v tomto konosamentu, je oprávněn jednat jako smluvní strana jménem osoby, která je vlastníkem nebo má vlastnický nárok na zboží a tento konosament. |
| Sub-contracting: | Další dopravci |
| a) The Carrier shall be entitled to sub-contract the Carriage on any terms whatsoever. | a) Dopravce může zaměstnat další dopravce za účelem přepravy za vlastních podmínek. |
| b) The Merchant undertakes that no claim or allegation [...] shall be made against the Carrier by any Person other than in accordance with the Terms and Conditions of this Bill of Lading which imposes or attempts to impose upon the Carrier any liability whatsoever in connection of the Goods [...], and if such claims or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof. | b) Merchant se zavazuje, že proti Dopravci nevznesne žádný nárok a neučiní tvrzení, které by odporovalo ustanovením smluvních podmínek za účelem nebo jako pokus uložit dopravci závazky týkající se zboží [...], v opačném případě se Merchant zavazuje, že Dopravce náležitě odškodní. |
| c) The provisions in clause xy including but not limited to the undertaking of the Merchant contained therein, shall extend to all claims or allegations of whatsoever nature against any such Person. | c) Ustanovení v doložce xy, zahrnující mimo jiné také závazky smluvní strany „Merchant“, se rozšiřují na všechny neoprávněné nároky a neopodstatněná tvrzení jakéhokoliv povahy jakoukoliv Osobou. |
| Carrier's Responsibility: | Odpovědnost Dopravce: |
| a) [Ocean Transport, Port-to-Port Shipment]: | a) [Námořní přeprava]: |
| Where the Carriage is [Ocean Transport, Port-to-Port Shipment] the Carrier undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the Carriage from the Port of Loading to the Port of Discharge. | V případě, kdy je přeprava realizována jako námořní přeprava, Dopravce se zavazuje přepravit, nebo zařídit přepravu zboží z přístavu nalodění do přístavu určení. |
| The liability of the Carrier for loss of or damage to the Goods occurring between the time of acceptance by the Carrier of custody of the Goods at the | Odpovědnost Dopravce za ztrátu nebo poškození zboží, které vznikne v době od převzetí zboží do péče Dopravcem v přístavu nalodění do doby, jakmile dá |

| | |
|--|---|
| Port of Loading and the time of the Carrier tendering the Goods for delivery at the Port of Discharge shall be determined in accordance with Articles 1-8 of the Hague Rules. | Dopravce zboží příjemci k dispozici v přístavu určení, bude stanoveno podle článku 1-8 Haagských pravidel. |
| These articles of the Hague Rules shall apply as a matter of contract. | Tyto články jsou považovány za součást smluvních podmínek. |
| b) The Carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage to the Goods, howsoever caused, if such loss or damage arises before acceptance by the Carrier of custody of the Goods or after the Carrier tendering the cargo for delivery. | b) Dopravce není odpovědný za jakoukoliv ztrátu nebo poškození zboží, ať je příčina jakákoliv, pokud ke ztrátě nebo poškození dojde před tím, než Dopravce převezme zboží k přepravě nebo poté, co dá Dopravce zboží k dispozici příjemci. |
| Notwithstanding the above, the Carrier shall have the benefit of every right, defence, limitation and liberty in the Hague Rules as applied by clause, notwithstanding that the loss or damage did not occur at sea. | Aniž by byla dotčeno výše uvedené, Dopravce může využít veškerých práv, ochran, omezení odpovědnosti a výsad Haagských pravidel, jak stanoví doložka xy, nehledě na to, že ztráta nebo poškození nevznikla na moři. |
| Where US COGSA applies then the provisions stated in the said Act shall govern before the Goods are loaded on and after they are discharged from the Vessel provided, however, that the Goods at said times are in the custody of the Carrier or any Sub-Contractor. | Kde jsou použitelné podmínky US COGSA, mají ustanovení těchto podmínek přednost v aplikovatelnosti pouze tehdy, než je zboží naloděno a poté, co je vyloženo z příslušné lodi, avšak pouze pokud v příslušné době bylo zboží převzato k přepravě Dopravcem nebo Dalšími dopravcem. |
| c) If the Carrier is requested by the Merchant to procure Carriage by an inland carrier and the inland carrier agrees to do so, Carrier shall have no liability for such carriage. | Pokud Merchant požádá Dopravce, aby zajistil přepravu u vnitrozemského dopravce a tento dopravce přijme takový závazek, Dopravce není dále odpovědný za tuto přepravu. |
| Notice of Claim and Time for Suit: | Ohlášení škody a řešení sporu |
| Unless notice of loss or damage to the Goods specifying or describing the exact nature of such loss or damage is given in writing to the Carrier at the Port of Discharge or Place of Delivery before or at the time of delivery of the Goods or, if the loss or damage is not apparent, within three (3) consecutive days after delivery, the Goods shall be deemed to have been delivered as described in this Bill of Lading. | Pokud Dopravci v přístavu určení nebo v místě dodání před nebo v čase doručování zboží, resp. pokud ztráta nebo škoda nebyla zjevná ve lhůtě 3 po sobě jdoucích dní od dodání zboží, nebyla podána písemná zpráva o škodě na zboží nebo ztrátě zboží specifikující nebo popisující přesnou povahu této škody nebo ztráty, bude zboží považováno za dodané v takovém stavu, jak je popsán v tomto konosamentu. |
| In any event the Carrier and its Sub-Contractors shall be discharged from all liability in respect of non-delivery, mis-delivery, delay, loss or damage unless suit is brought within one (1) year after | Při jakékoliv události, pokud nebyla podána žaloba ve lhůtě jednoho (1) roku po dodání zboží nebo po sjednaném datu dodání zboží, jsou Dopravce a Další dopravce zbaveni veškeré odpovědnosti za |

| | |
|---|---|
| delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered. | nedodání zboží, chybné dodání zboží, zpoždění, ztrátu nebo škodu. |
| Matters Affecting Performance: | Záležitosti ovlivňující provedení přepravy |
| a) If at any time Carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and howsoever arising which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours, (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for Carriage) the Carrier may at his sole discretion and without notice to the Merchant and whether or not the Carriage is commenced either: | a) Pokud je přeprava ovlivněna, nebo může být pravděpodobně ovlivněna jakoukoliv překážkou, rizikem, nebezpečím, zpožděním, potížemi nebo nepřízní jakéhokoli druhu a pokud by přeprava byla ovlivněna i přesto, že byla vynaložena přiměřená snaha tomu předejít, (i přesto, že okolnosti, které takovou překážku, riziko, nebezpečí, zpoždění, potíže nebo nepřízeň způsobily, byly aktuální v době, kdy smluvní strany uzavřely tuto přepravní smlouvu nebo kdy bylo zboží přijato k přepravě) Dopravce, podle jeho vlastního uvážení a bez upozornění smluvní strany „Merchant“ nezávisle na tom, zda byla přeprava započata, může buďto: |
| Carry the Goods to the contracted Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated in this bill of lading or that which is usual for Goods consigned to that Port of Discharge or Place of Delivery. | přepravit zboží do smluveného přístavu určení nebo místa dodání, cokoliv je použitelné, zvolením alternativní trasy k trase popsané v tomto konosamentu nebo k té, která je obvyklá při přepravování zboží do takového přístavu určení nebo místa dodání. |
| b) If the Carrier elects to invoke the terms of this clause xy then, notwithstanding the provisions of clause xy hereof, he shall be entitled to charge such additional Freight as the Carrier may determine; or Suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat under these Terms and Conditions and endeavour to forward them as soon as possible, but the Carrier makes no representations as to the maximum period of suspension. | b) Pokud si Dopravce zvolí dovolání se na podmínky v této doložce xy, pak, aniž by byly tyto podmínky dotčeny, má nárok požadovat další přepravné, které si může sám stanovit; nebo přepravu přerušit a uskladnit zboží na pevnině nebo na vodě podle těchto smluvních podmínek a vynasnaží se zboží poslat dále co nejdříve, přičemž Dopravce nečiní žádné záruky ohledně maximální doby přerušování přepravy. |
| c) If the Carrier elects to invoke the terms of this clause xy then, notwithstanding the provisions of clause xy hereof, he shall be entitled to charge such additional Freight and costs as the Carrier may determine; or Abandon the Carriage of the Goods and place them at the Merchant's disposal at any place or port, which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the | c) Pokud si Dopravce zvolí dovolání se na podmínky v této doložce xy, pak, aniž by byly tyto podmínky dotčeny, má nárok požadovat další přepravné a uhrazení vzniklých nákladů, které si může sám stanovit; nebo ukončit přepravu zboží a umístit ho na jakémkoliv místě nebo do kteréhokoli přístavu, které považuje za bezpečné a příhodné, a kde ho bude Merchant mít k dispozici a kdy následně |

| | |
|---|---|
| Carrier in respect of such Goods shall cease. | zanikne veškerá odpovědnost Dopravce za zboží. |
| The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for the Carriage, and the Merchant shall pay any additional costs incurred by reason of the abandonment of the Goods. | Dopravce má nicméně nárok obdržet celkovou úhradu přepravného za provedení přepravy zboží a Merchant je povinen uhradit jakékoliv dodatečné náklady vzniklé opuštěním zboží. |
| d) If the Carrier elects to use an alternative route under clause xy or to suspend the Carriage under clause xy this shall not prejudice his right subsequently to abandon the Carriage. | d) Pokud si Dopravce zvolí použít alternativní trať, jak je popsána v doložce xy, nebo přerušit přepravu podle doložky xy, nepoškozuje to jeho právo následně přepravu ukončit. |
| Notification, Discharge and Delivery: | Oznámení a vyložení a dodání zboží |
| a) Any mention in this bill of lading of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier. | a) Jakákoliv zmínka ohledně zpravení smluvních stran o doručení zboží v tomto konosamentu je informací výhradně pro Dopravce. |
| Failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder. | I když Dopravce neuspěje ve zpravení smluvních stran, Dopravci nevyplývají žádné povinnosti a Merchant není zproštěn žádných svých závazků vyplývajících ze smluvních podmínek. |
| The Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the Carrier's applicable Tariff. | Merchant má povinnost převzít zboží ve stanovené době podle Tarifu Dopravce. |
| If the Merchant fails to do so, the Carrier may without notice unpack the Goods if packed in containers and/or store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover at the sole risk of the Merchant. | Pokud tak Merchant neučiní, Dopravce může zboží vyložit z kontejnerů, pokud je v kontejnerech uloženo, bez oznámení a/nebo uskladnit zboží na pevnině, a vodě, v nekrytém nebo krytém místě, přičemž nejedná na vlastní riziko. |
| b) If the Carrier is obliged to discharge the Goods into the hands of any customs, port or other authority, such discharge shall constitute due delivery of the Goods to the Merchant under this bill of lading. | Pokud je Dopravce povinen zboží vyložit na příkaz celnice, přístavu nebo jiných orgánů, takové vyložení zakládá nárok na řádné doručení zboží smluvní straně „Merchant“ podle smluvních podmínek. |
| If the Goods are unclaimed within a reasonable time or whenever in the Carrier's opinion the Goods are likely to deteriorate, decay or become worthless, or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may at his discretion and without prejudice to any other rights which he may have against the Merchant, without notice and without any responsibility attaching to him sell, abandon or otherwise dispose of the | Pokud na zboží není činěn nárok v přiměřeném čase nebo v době, kdy je podle uvážení Dopravce pravděpodobné, že zboží podlehne zkáze nebo bude znehodnoceno, nebo dá vzniknout takovým poplatkům, např. za uskladnění, které převyšují hodnotu zboží; aniž by byla poškozena další práva Dopravce, kterých se lze dovolávat při jeho sporu se smluvní stranou „Merchant“, aniž má Dopravce povinnost tuto stranu informovat a aniž by pro Dopravce vznikly nějaké závazky, |

| | |
|--|--|
| Goods at the sole risk and expense of the Merchant and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier by the Merchant. | může Dopravce dle vlastního uvážení prodat, opustit nebo se jakkoliv jinak zbavit zboží, přičemž nejedná na vlastní riziko a náklady takového postupu musí uhradit Merchant, přičemž Dopravce může dále postupovat při prodeji s cílem snížit náklady splatné Dopravci smluvní stranou Merchant. |
| c) Refusal by the Merchant to take delivery of the Goods in accordance with the terms of this clause and/or to mitigate any loss or damage thereto shall constitute a waiver by the Merchant to the Carrier of any claim whatsoever relating to the Goods or the Carriage thereof. | c) Pokud Merchant odmítne zboží převzít v souladu s podmínkami v této doložce a/nebo odmítne snížit ztráty nebo možnost poškození zboží, zříká se tím veškerých nároků v rámci zboží a přepravy. |
| Lien: | Zástavní právo: |
| The Carrier its servants or agents shall have a lien on the Goods and any documents related thereto and a right to sell the Goods. | Dopravce a jeho zaměstnanci nebo zmocněnci mají zástavní právo na zboží a jakékoliv dokumenty k tomu náležící a právo na prodej zboží. |
| Variation of the Contract: | Změna podmínek: |
| No servant or agent of the Carrier shall have the power to waive or vary any of the terms of this Bill of Lading, unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorised or ratified in writing by the Carrier. | Všichni zaměstnanci nebo zmocněnci Dopravce musí trvat na smluvních podmínkách a žádný zaměstnanec nebo zmocněnec Dopravce nesmí měnit tyto podmínky, což neplatí, pokud jsou výhradně pověřeni takto konat písemným pověřením od Dopravce. |
| Validity: | Platnost: |
| In the event that anything herein contained is inconsistent with any applicable international Convention or national law, the provisions hereof shall be null and void. | Pokud jakákoliv ustanovení ve smluvních podmínkách odporují kterékoliv použitelné mezinárodní úmluvě nebo předpisům jakéhokoliv státu, budou tato ustanovení považována za absolutně neplatná. |

9.4 Příloha 4 – CD

CD obsahuje následující soubory:

glosář_formulářová_strana_KD_ZK.xls

glosář

glosář_konosamentní_podmínky_KD_ZK.xls

glosář

zrcadlový_text_docx.

zrcadlový text

konosamenty_TM

překladová paměť