



Smlouva o mezinárodní přepravě zboží: právní úprava v praxi vybrané společnosti

Bakalářská práce

Studijní program: B6208 – Ekonomika a management
Studijní obor: 6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu
Autor práce: **Adam Řezáč**
Vedoucí práce: doc. JUDr. Zbyněk Švarc, Ph.D.



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

Jméno a příjmení: **Adam Řezáč**
Osobní číslo: **E14000482**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Ekonomika a management mezinárodního obchodu**
Název tématu: **Smlouva o mezinárodní přepravě zboží: právní úprava v praxi
vybrané společnosti**
Zadávající katedra: **Katedra marketingu a obchodu**

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

1. Teoretický úvod do problematiky mezinárodní přepravy zboží
2. Právní úprava mezinárodní přepravy v českém právu a v mezinárodních smlouvách
3. Smlouva o přepravě zboží
4. Charakteristika vybrané společnosti a jejích aktivit v mezinárodním obchodě
5. Formy a způsoby využití smlouvy o přepravě v činnosti vybrané společnosti
6. Shrnutí a závěrečná doporučení

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **30 normostran**

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

Seznam odborné literatury:

- MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ, Alexej SATO, et al. Mezinárodní obchodní operace. 6. aktualizované a doplněné vyd. Praha: Grada Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.**
- KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015. ISBN 978-80-7502-082-6.**
- KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ, Květoslav RÚŽIČKA, et al. Právo mezinárodního obchodu. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-108-3.**
- ŠVARC, Zbyněk, et al. Základy obchodního práva po rekodifikaci soukromého práva. 4. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-504-3.**
- ALAN, Rushton, Peter BAKER, Phil CROUCHER. The Handbook of Logistics & Distribution Management. 4th ed. London: Kogan Page, 2010. ISBN 978-0-7494-5714-3.**
- Elektronická databáze článků ProQuest (knihovna.tul.cz)**

Vedoucí bakalářské práce: **doc. JUDr. Zbyněk Švarc, Ph.D.**

Katedra marketingu a obchodu

Konzultant bakalářské práce: **Jan Resl**

logistics Manager, Fiamm Automotive Czech, a.s.

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2018**



prof. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
děkan



doc. Ing. Jozefína Šimová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2016

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Poděkování

Velice rád bych tímto poděkoval doc. JUDr. Zbyňku Švarcovi, Ph.D. za jeho odborné vedení, pomoc a cenné rady při zpracovávání této práce. Dále bych rád poděkoval panu Janu Reslovi za sdílení jeho odborných vědomostí a také své rodině, přátelům a přítelkyni za jejich podporu.

Anotace

Tato bakalářská práce pojednává o problematice přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě zboží. Cílem práce je porovnání platných mezinárodních úmluv s využitím v reálných obchodních případech ve vybrané společnosti a dále také popsání návrhů potencionálních zlepšujících změn. Práce je rozdělena na dvě navzájem navazující části. První část práce je věnována představení přepravní smlouvy a jejím náležitostem. Dále jsou zde popsány jednotlivé druhy přeprav a mezinárodní úmluvy, které upravují právní vztahy v daném odvětví. Druhá část je nejprve věnována představení firmy Fiamm Automotive Czech, a.s., vyrábějící díly pro automobilový průmysl. Dále se práce věnuje mezinárodní silniční nákladní přepravě. Praktická část se poté věnuje Úmluvě CMR a především nákladnímu listu CMR. V průběhu této části je porovnávána provázanost a aplikace této úmluvy s využitím v praxi firmy Fiamm. Nedílnou součástí této kapitoly a také závěru práce, jsou návrhy a doporučení k zlepšení přepravního procesu.

Klíčová slova

Mezinárodní přeprava, mezinárodní obchod, úmluva, zboží, dopravce, CMR, právo

Annotation

Contract for the International Carriage of Goods: the Legislation in Practice of a Selected Company

This bachelor thesis deals with issues of contract for the International carriage of goods. The aim of the bachelor thesis is comparison of valid international conventions with application in real business cases in the selected company and to propose potential improvement suggestions. The thesis is divided into two parts, which are complementary to each other. First part is dedicated to presentation of contract for carriage of goods and its essentials. This part continues with a description of individual types of transportation and international conventions, which adjust legal relationships in each business sector. The second part deals with introduction of company Fiamm Automotive Czech, a.s., which is company producing parts for automotive industry. Furthermore, the thesis deals with international road freight transport, international conventions CMR and especially waybill CMR. This part contains comparison of the interconnection and application of this convention with the use of Fiamm in practice. An integral part of this chapter and also the conclusion of this thesis are suggestions and recommendations for improving the transport process.

Keywords

International transport, international trade, convention, goods, carrier, CMR, law

Obsah

Úvod	10
1. Smlouva o mezinárodní přepravě zboží, její náležitosti, zvyklosti a pravidla.....	12
1.1 Smlouvy o přepravě v českém právním prostředí.....	12
1.2 Mezinárodní přepravní smlouva.....	13
1.2.1 Právní povaha přepravní smlouvy	14
1.2.2 Účastníci přepravní smlouvy	14
1.2.3 Vznik přepravní smlouvy	16
1.2.4 Výklad ujednání v přepravní smlouvě.....	17
1.2.5 Podstatný obsah přepravní smlouvy	17
1.2.6 Pravidelná ujednání v přepravní smlouvě	18
1.2.7 INCOTERMS	18
1.3 Mezinárodně unifikované úpravy a kolizní úprava smluv o přepravě	22
1.3.1 Právní úprava přepravní smlouvy v mezinárodním obchodním styku	22
1.3.2 Mezinárodně unifikovaná hmotněprávní úprava	22
1.3.3 Kolizní úprava	22
1.3.4 Římská úmluva a Nařízení Řím I	23
1.3.5 Formulářové smlouvy o mezinárodní přepravě.....	23
2. Mezinárodní přeprava, její druhy a mezinárodně platné úmluvy.....	24
2.1 Mezinárodní železniční přeprava.....	24
2.1.1 Právní úpravy v mezinárodní železniční přepravě.....	24
2.1.2 Odpovědnost za škodu v přepravě zboží	25
2.2 Mezinárodní letecká přeprava	26
2.2.1 Právní úpravy v mezinárodní letecké přepravě	26
2.2.2 Varšavský systém	27
2.2.3 Odpovědnost za škodu dle Varšavského systému	28
2.2.4 Montrealská úmluva	29
2.2.5 Odpovědnost za škodu podle Montrealské úmluvy.....	29
2.2.6 Nařízení ES.....	30
2.3 Vnitrozemská vodní přeprava.....	30
2.3.1 Právní úprava ve vnitrozemské vodní přepravě.....	31
2.3.2 Odpovědnost za škodu ve vnitrozemské vodní přepravě	31

2.4 Mezinárodní námořní doprava	32
2.4.1 Haagská pravidla o konosamentech	32
2.4.2 Hamburská pravidla o konosamentech.....	32
2.4.3 Odpovědnost za škodu v mezinárodní námořní dopravě.....	33
3. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a její praktické využití ve firmě Fiamm Automotive Czech, a. s.	34
3.1 Představení firmy Fiamm Automotive Czech, a. s.	34
3.1.1 Výrobní továrny.....	35
3.1.2 Produkty firmy.....	36
3.1.3 Odběratelé.....	36
3.2 Mezinárodní silniční nákladní přeprava.....	37
3.2.1 Právní prameny v mezinárodní silniční nákladní dopravě	38
3.2.2 Právní povaha CMR – nákladního listu.....	40
3.2.3 Forma a obsah CMR – nákladního listu	42
3.2.4 Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zásilky a za překročení dodací lhůty	45
Závěr	47
Seznam použité literatury	48
Seznam příloh	51

Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá smlouvou o mezinárodní přepravě zboží, její formou a využitím v činnostech vybrané společnosti. Logistika a tudíž i přeprava, jenž je její podmnožinou, se v dnešní době dostává do popředí mezi všemi podnikovými procesy; firmy se snaží přepravu zefektivnit a zlevnit. Díky těmto důvodům roste na důležitosti i správné legislativní zabezpečení přeprav.

Autor práce při zpracovávání úzce spolupracuje s firmou Fiamm Automotive Czech a.s., sídlem v Mladé Boleslavi. Společnost je dodavatelem automobilových dílů pro většinu významných automobilových závodů po celém světě. Autor navazuje na spolupráci, kterou s firmou započal již během bakalářského v rámci semestrálních prací a absolvování řízené odborné praxe v roce 2017. Konzultantem za firmu Fiamm je pan Jan Resl, manažer logistiky.

Cílem této bakalářské práce je hlubší porozumění problematice mezinárodní přepravy zboží z hlediska právního, porovnání těchto poznatků s reálnými obchodními zvyklostmi v rámci spolupráce s existující firmou a také navrnutí potencionálních změn pro zjednodušení přepravního procesu v rámci jednoho druhu přepravy, a to z pohledu vybrané firmy a dané legislativy.

V první části bakalářské práce se autor zaměřuje na přepravní smlouvu obecně. Vymezuje nejprve české právní prameny, upravující tyto smlouvy, poté se věnuje přepravní smlouvě jako takové, definuje smluvní strany a možnosti vzniku dané smlouvy. Na konci první části se autor zabývá mezinárodními úmluvami, nařízenými a kolizními úpravami, jimiž je Česká republika součástí.

V druhé části bakalářské práce se již autor zaměřuje na jednotlivé druhy přeprav v mezinárodní přepravě, a také poukazuje na výhody a nevýhody jednotlivých druhů přeprav. Také definuje úmluvy, které jsou právními prameny a podklady pro řešení smluvních vztahů v rámci přepravy, a přibližuje odpovědnost za škodu, dle jednotlivých úmluv, jakožto jednu z nejvíce řešených problematik v praxi.

V poslední části se autor detailněji zaměřuje na problematiku mezinárodní silniční nákladní přepravy. Jsou zde uvedeny nejprve základní informace o tomto druhu přepravy, dále také stručná charakteristika podniku Fiamm Automotive Czech a.s., a poté jsou zde srovnávány teoretické znalosti autora s poskytnutými informacemi firmy Fiamm.

1. Smlouva o mezinárodní přepravě zboží, její náležitosti, zvyklosti a pravidla

1.1 Smlouvy o přepravě v českém právním prostředí

V České republice a v jejím právním systému jsou smlouvy o přepravě obsaženy v Novém občanském zákoníku.

V minulosti byla legislativní situace v rámci ČR komplikovaná, jelikož právní úprava o přepravě zboží byla obsažena hned ve dvou zákonících. Prvním byl občanský zákoník, zákon č. 40/1964 Sb. (zde patřila např. smlouva o přepravě osob). Druhým obchodní zákoník, zákon č. 513/1991 Sb. (zde patřila např. zasilatelská smlouva). Občanský zákoník byl nahrazen tzv. novým občanským zákoníkem (dále NOZ) a obchodní zákoník se po svém zániknutí objevil v téměř nezměněné podobě z části v NOZ a z části v Zákoně o obchodních korporacích, Zákon č. 90/2012 Sb. (Machková, 2014) (Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky, 2012)

Do konce minulého století existoval ještě předpis třetí – byl jím zákoník mezinárodního obchodu, který byl zrušen v roce 1992. (Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky, 2012)

Mezi smlouvy o přepravě patří několik smluvních typů:

- Smlouva o přepravě věcí: závazek dopravce přepravit určité zboží z místa odeslání do místa určení za úplatu.
- Smlouva o přepravě osob: závazek dopravce přepravit cestující do určeného místa za úplatu (jízdné).
- Smlouva zasilatelská: závazek zasilatele příkazci obstarat přepravu za úplatu.
- Smlouva o nájmu dopravního prostředku: závazek pronajímatele o přenechání dopravního prostředku nájemci k dočasnému užívání za úplatu (nájemné).

- Smlouva o provozu dopravního prostředku: závazek provozovatele dopravního prostředku přepravit náklad určený objednatelem a k tomuto účelu vykonat jednu, či více smluvených cest za úplatu. (Kučera, 2008)

1.2 Mezinárodní přepravní smlouva

Smlouva o přepravě věci je sama o sobě velice důležitým dokumentem ve vztazích mezi dopravcem a zasílateli. Přepravní smlouva by sama o sobě měla řešit právní otázky, které nelze vyřešit mezinárodními úmluvami, nebo podpůrným národním právem. V přepravní smlouvě je celá řada otázek, jež mohou být volně řešeny účastníky smlouvy, nebo upraveny v rámci mezinárodních úmluv a národního práva. V praxi jsou přepravní smlouvy povětšinou uzavřeny na základě tzv. objednávek přepravy. (Krofta, 2015)

Jakožto v jiných podnikatelských odvětvích je i zde kladen důraz na různé zvyklosti. NOZ v § 558 odst. 2., stanovuje, že v právním styku podnikatelů je přihlíženo k obchodním zvyklostem, které jsou platné buď obecně, nebo pro dané odvětví. Dále také říká, že pokud strany nesjednají jinak, jsou obchodní zvyklosti nadřazené ustanovením zákonů, které nemají vynucovací charakter. (Krofta, 2015)

Při sjednávání obchodních podmínek je zvykem, že v nabídce přepravní smlouvy (objednávka přepravy) jsou přímo uvedeny konkrétní smluvní podmínky, nebo odkaz na firemní obchodní podmínky, což přímo povoluje NOZ v §1751. V praxi se velmi často využívají unifikované obchodní podmínky vytvořené různými organizacemi, jako např. Všeobecné německé spediční podmínky (ADSp). Velmi důležitými obchodními podmínkami jsou dodací podmínky INCOTERMS 2010, které upravují místo předání přepravovaného zboží, místo přechodu rizik, ztráty či poškození přepravovaného zboží, rozdělení některých dalších povinností spojených s přepravou zboží (např. placení cla). (Krofta, 2015), (Zakony.cz, 2017)

1.2.1 Právní povaha přepravní smlouvy

„Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.“ (§ 2555. odst. 2 NOZ)

Doprovce je povinen provést přepravu z místa A do místa B, a to bez zbytečného odkladu, v ujednané době a s odbornou péčí, což znamená, že přepravované věci doručí bez poškození a ve výchozím počtu. S těmito právy a povinnostmi dopravce korespondují také práva a povinnosti zasílatele. Tyto záležitosti budou podrobněji přiblíženy v další části práce.

Přeprava věci a tedy uzavření smlouvy o přepravě věci se uskutečňuje pouze na základě oboustranné dohody, což se v praxi často neseťkává s úplně dokonalým pochopením. V případě, že je mezi dopravcem a objednavatelem uzavřena rámcová smlouva, kde se smluvní strany shodnou na možnosti tzv. jednorázových odvolávek, je možné sjednávat přepravu jednostranně. (Krofta, 2015)

Existuje několik charakteristik typických pro přepravní smlouvy. Přepravní smlouva je smlouvou konsensuální. K tomu, aby vznikla, není nutné faktického převzetí zásilky. Ke vzniku smlouvy postačí, pokud dopravce potvrdí návrh přepravní smlouvy (neboli objednávku přepravy), nebo jedná způsobem, který beze sporu svědčí o záměru splnění závazků vyplývajících z přepravní smlouvy. Přepravní smlouva je svým typem tzv. smlouva ve prospěch třetího, jelikož příjemce zboží nemusí být přímým účastníkem smlouvy, ačkoliv mu z ní plynou některá práva, jako např. právo na doručení a vydání zásilky a přepravního dokladu. (Krofta, 2015)

1.2.2 Účastníci přepravní smlouvy

V mezinárodním obchodě se na přepravě může podílet několik subjektů, jimiž jsou odesílatel, zasílatel, dopravce a příjemce.

Odesílatel je právnická nebo fyzická osoba, jíž zájmem je přeprava zboží. Tuto přepravu si objednává u dopravce. Odesílatel může být buď přímý vlastník zboží, což je např. výrobce,

nebo také prostředník (zasílatel), který se této osobě zavázal dané zboží přepravit. (Krofta, 2015)

Zasílatel (speditér) mezinárodní dopravu nerealizuje přímo, ale zákazníkovi ji zprostředkovává smluvně. Mimo zajištění přepravy nabízí často zasílatel také další logistické služby. Jedná se např. o skladování, kontrolní služby, celní odbavení, pojištění, balení, štítkování zboží apod. Dalším úkonem, kterým může být speditér pověřen, je provádění tzv. speditérského inkasa, což znamená požadování zaplacení smluvené ceny, či potvrzení o jejím provedení. Pro zákazníka má partnerství se speditérem několik výhod i nevýhod. Hlavní výhodou je existence jediného smluvního vztahu, skrze který se uskutečňuje přeprava zboží. Na druhé straně je nevýhodné, že speditér nenese odpovědnost za jakost služeb, ale pouze za to, že služby budou obstarány. V dnešní době se dnes, podle odhadů, uskuteční zhruba 80% přeprav v mezinárodním prostoru za pomoci zasílatelů. (Machková, 2014)

Vztahy mezi zákazníkem a zasílatel (speditérem) jsou určeny zasílatelskou smlouvou. Tato smlouva je typu komisionářského, neboť smluvená činnost je prováděna jménem speditéra na účet příkazce.

„Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.“ (§ 2471. odst. 1 NOZ)

Mezi základní povinnosti speditéra patří obstarání přepravy, čímž se rozumí sjednání smlouvy o přepravě, ne však provedení samotné přepravy. Zákon dále umožňuje speditérovi provést přepravu samostatně, nezakáže-li mu to příkazce. V tomto případě přebírá speditér stejná práva a odpovědnost jako dopravce. (Švarc, 2011), (Zakony.cz, 2017)

Zasílatelé se v mezinárodním kontextu sdružují do organizace FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés), která byla založena v roce 1926 ve Vídni. Záměrem této organizace je koordinace a unifikování postupů smluv a dokumentů používaných v přepravě. Dnes má tato organizace přes 40 000 členů, a to ze 150 zemí celého světa. (Fiata, 2017)

Dalším subjektem v mezinárodní přepravě je dopravce. Na rozdíl od speditéra uskutečňuje dopravce přepravu zboží vlastními prostředky, a tudíž i na vlastní účet a riziko. V tomto vztahu se vyskytuje několik smluvních ujednání.

Za splnění smlouvy náleží dopravci úplata, kterou může odesílatel zaplatit předem (freight prepaid), nebo je zaplacená příjemcem až po doručení zásilky (freight collect). Pokud není výše úplaty sjednána, uhradí zasílatel částku ve výši, která je v době uzavření smlouvy obvyklá. V případech, kdy zasílatel částku neuhradí, vzniká dopravci zástavní právo k zásilce. (Machková, 2014)

1.2.3 Vznik přepravní smlouvy

Základem uzavření přepravní smlouvy je učinění návrhu na uzavření této smlouvy, která v praxi bere povětšinou podobu objednávky přepravy, případně tzv. přepravního příkazu. Tento návrh smlouvy musí obsahovat určité náležitosti tak, aby bylo možné smlouvu jednoduše a nepodmíněně přijmout. (Krofta, 2015)

Zákon nestanovuje povinnost uzavření smlouvy o přepravě věcí v písemné podobě, její existenci ale dokazují náložní či přepravní listiny. Tyto listy nepředstavují vlastnické právo k danému přepravovanému zboží, nejsou tedy cennými papíry. Jelikož se jednotlivé druhy přeprav odlišují jak způsobem a místem, tak i okamžikem vzniku přepravní smlouvy, mění se v této návaznosti i struktura a obsah těchto dokumentů. (Švarc, 2011), (Zakony.cz, 2017)

Pokud je objednávka učiněna jinak než písemně, a to např. telefonicky nebo ústně, musí ji dopravce neodkladně přijmout, pokud ze vzájemné dohody neplyne jinak. Pokud je objednávka uskutečněna v písemné formě, což je v praxi povětšinou forma elektronická, je nutné ji přijmout ve lhůtě uvedené v objednávce přepravy.

Odvolání přepravy není možné ze strany odesílatele, pokud to tak vyplývá z dohody mezi odesílatelem a dopravcem, nebo pokud je tak v objednávce formulováno. Další možností, kdy je smlouva neodvolatelná, jsou případy, které plynou z obchodních zvyklostí v oboru dané dopravy. Odesílatel může přepravu zrušit, pokud odvolací příkaz dorazí dříve či zároveň s objednávkou dopravy. (Krofta, 2015)

Doprovce tuto smlouvu přijímá a uzavírá, pokud včas projeví svůj souhlas vůči objednavce zasílatele. Dle § 1740 NOZ není nečinnost ani mlčení přijetím návrhu přepravní smlouvy. Pokud dopravce reaguje na objednávku výhradami nebo změnami, je to považována za odmítnutí a rovnou také jako návrh nové smlouvy. Pokud dopravce poskytne plnění a začne konat dle návrhu smlouvy o přepravě, je tato skutečnost brána jako tzv. neformální přijetí objednávky, pokud se jedná o praxi zavedenou mezi smluvními stranami nebo o praxi obchodní v daném oboru. (Zakony.cz, 2017), (Krofta, 2015)

1.2.4 Výklad ujednání v přepravní smlouvě

Návrh i samotná přepravní smlouva se posuzují podle svého obsahu. Ve smlouvě se ujednání vykládají dle úmyslu jednajících za předpokladu, že s ním byla druhá strana obeznámena. Při výkladu smluvních ujednání se také přihlíží k zažité praxi mezi smluvními stranami. Pokud může být použitý výraz ve smlouvě vyložen několika různými způsoby, vykládá se k tíži toho, kdo jej použil jako první. Podstatným jevem pro výklad obsahu přepravní smlouvy je to, že v právním styku smluvních stran se přihlíží k obchodním zvyklostem jednotlivých odvětví či k obchodním zvyklostem obecně. Z tohoto plyne, že pokud se smluvní strany ve smlouvě nedohodnou jinak, je obchodní zvyklost nadřazena ustanovením zákona, které nemají donucující účinky. Smluvní strany se vždy mohou na tyto obchodní zvyklosti odvolávat, pokud je jednoznačně prokázáno, že je s nimi druhá strana obeznámena. Díky tomuto může být problémem pro tuzemské dopravce a zasílatele obchodní styk s partnery ze zahraničí, neboť obchodní zvyklosti se mohou v jednotlivých státech světa více, či méně, lišit. Je proto nutné, aby si podnikatel při jednání s druhou stranou vysledoval, jak jsou smluvené podmínky dodržovány, a to po stránkách technických, provozních i organizačních. (Krofta, 2015)

1.2.5 Podstatný obsah přepravní smlouvy

Nezbytnými ujednáními, bez kterých by nemohla platně smlouva vzniknout, jsou:

- *„Přesná identifikace smluvních stran*
- *Závazek dopravce k přepravní věci*

- *Určení věci, která má být přepravena (zásilka)*
- *Stanovení místa odeslání a místa určení*
- *Závazek odesílatele zaplatit úplatu“ (Krofta,2015, s. 39)*

Přesnou identifikací smluvních stran rozumíme označení odesílatele a dopravce. Uvádí se zde jejich sídlo, telefonní či emailový kontakt, IČ, DIČ. Všechny tyto údaje jsou nezbytné pro obchodní komunikaci, jako je např. doručení faktur apod. (Švarc, 2011), (Krofta, 2015), (Zakony.cz, 2017)

Identifikací zásilky rozumíme jednoznačnou definici povahy zásilky, rozměrové, váhové údaje aj. Místo odeslání a doručení je povětšinou spojeno s přesnými údaji o místě a datu nakládky a vykládky. Pokud mluvíme o závazku odesílatele uhradit přepravné, je nutno zdůraznit výhodu sjednání plné ceny v smlouvě o přepravě, tudíž včetně různých poplatků, které jsou přepravou spojeny, jako např. stojné apod. (Krofta, 2015)

1.2.6 Pravidelná ujednání v přepravní smlouvě

Z principu smluvní volnosti přepravní smlouvy je zřejmé, že si smluvní strany mohou sjednat celou řadu záležitostí dle vlastního uvážení. U přepravní smlouvy obecně platí pravidlo, že je možné smluvně upravit vše, co není donucujícím způsobem upraveno v platném právu, tedy v občanském zákoníku, nebo v platných úmluvách dle typu dopravy. (Krofta, 2015)

K častým a také mnohdy nezbytným ujednáním patří dodací lhůta, označení příjemce, výše přepravného, oznamovací povinnost dopravce ohledně vad obalu, balení, ložení a fixování zásilky, zákaz zapojení subdopravce, režim více nákladů, podmínky vzniku nároku na přepravné, smluvní sankce. (Švarc, 2011), (Krofta, 2015), (Zakony.cz, 2017)

1.2.7 INCOTERMS

Incoterms (International Commercial Terms) je souhrn mezinárodně platných pravidel pro výklad obvykle používaných obchodních doložek v mezinárodním obchodě. Jejich cílem je chránit jak dopravce, tak jejich zákazníky. Tato pravidla jsou vytvářena Mezinárodní

obchodní komorou (International Chamber of Commerce – ICC). Aktuálně používanými pravidly jsou INCOTERMS 2010. (DHL, 2017), (Businessinfo.cz, 2017)

Obchodní doložky Incoterms upravují hned několik náležitostí v mezinárodní přepravě:

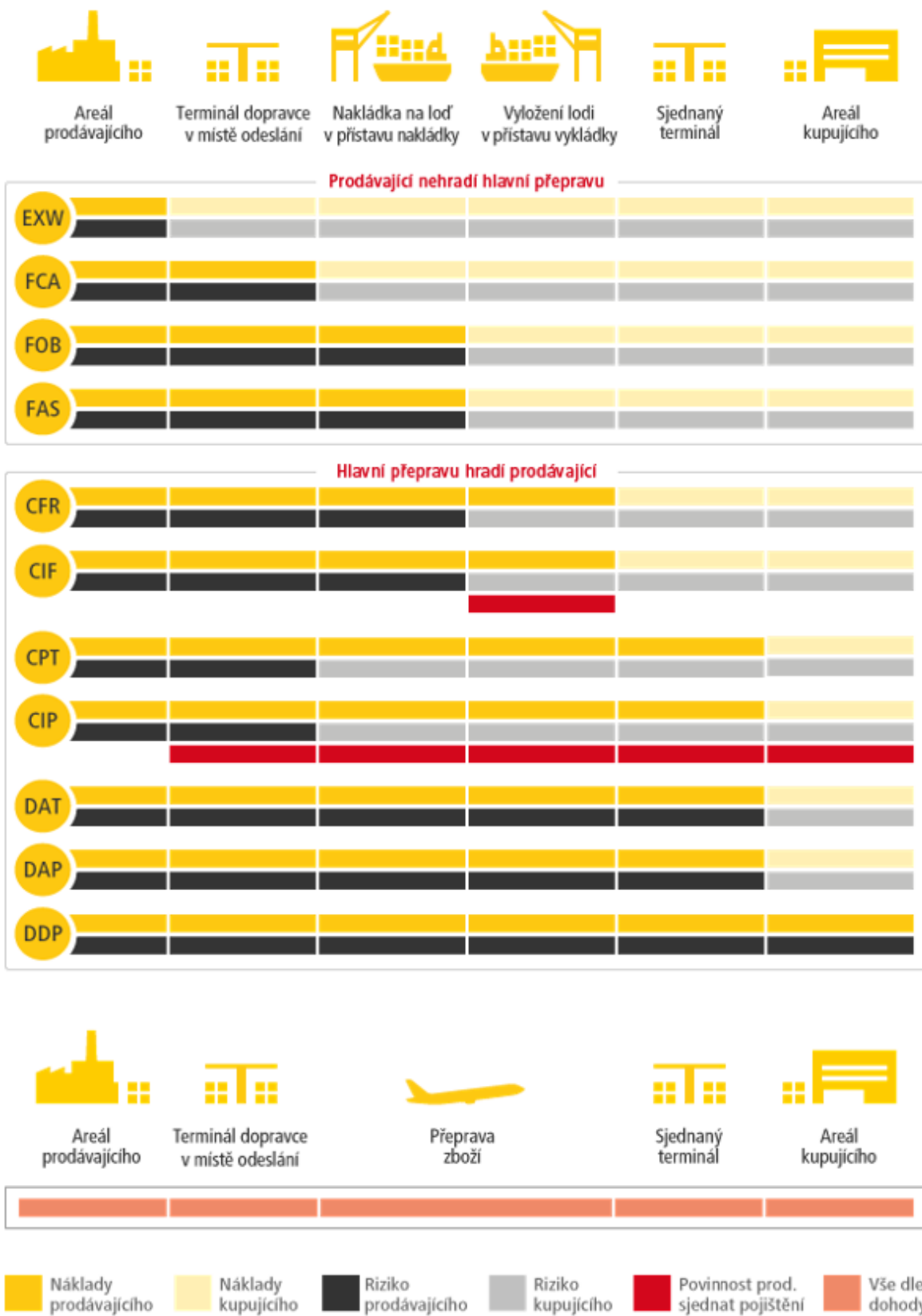
- „způsob, místo a okamžik předání zboží kupujícímu
- způsob, místo a okamžik přechodu výloh a rizik z prodávajícího na kupujícího
- další povinnosti stran při zajišťování dopravy, průvodních dokladů, kontroly, pojištění, celního odbavení apod.“ (Dsv.cz, 2017)

Doložky Incoterms dělíme na 4 samostatné skupiny:

- Skupina E je skupina s pouze jedinou doložkou. Představuje minimální závazky prodávajícího – jeho jedinou povinností je předat zboží celně neodbavené a na dohodnutém místě. Toto místo je většinou závod či jiný objekt prodávajícího.
 - EXW (*ex works*) – Převážní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího okamžikem, kdy ho dá prodávající k dispozici.
- Skupina F, ve které u doložek neplatí prodávající dopravné a zboží předává celně odbavené na předem smluveném místě.
 - FCA (*free carrier*) - Převážní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího okamžikem, kdy je zboží prodávajícím dodáno na smluveném místě sjednanému dopravci.
 - FAS (*free alongside ship*) - Převážní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží dodáno a připraveno k boku smluvené lodi. Dodací podmínka tedy z logiky věci platí jen pro námořní a vnitrozemskou dopravu.
 - FOB (*free on board*) - Převážní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží dodáno na palubu sjednané lodi.
- Skupina C, kde doložky mají hlavní znak přepravné placené prodejcem.
 - CPT (*carriage paid to*) - Dodatečné přepravní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží dodáno prodejcem prvním smluvně sjednanému přepravovateli. Prodávající má ale povinnost sjednat a uhradit přepravu do předem sjednaného místa.

- CIP (*carriage and insurance paid to*) - Dodatečné přepravní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží dodáno prodejcem prvním smluvně sjednanému přepravovateli. Prodávající má povinnost uhradit náklady na přepravu a také sjednat a uhradit pojistné přepravovaného zboží pro případ ztráty či poškození.
- CFR (*cost and freight*) - Dodatečné přepravní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je sjednané zboží dopraveno na palubu sjednané lodi. Prodávající má povinnost uhradit náklady na přepravu.
- CIF (*cost, insurance and freight*) - Dodatečné přepravní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je sjednané zboží dopraveno na palubu sjednané lodi. Prodávající má povinnost uhradit náklady na přepravu a také sjednat a uhradit pojistné přepravovaného zboží pro případ ztráty či poškození.
- Skupina D je skupina, která svým významem přenáší nejvíce rizik a povinností na stranu prodávajícího.
 - DAT (*delivery at terminal*) - Přepravní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží prodávajícím dodáno na smlouvené místo. Od ostatních doložek se liší tím, že prodávající nese odpovědnost a povinnost za vykládku zboží.
 - DAP (*delivery at place*) - Přepravní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží prodávajícím dodáno na smlouveném místě a připravené k vykládce. Celní odbavení je již nákladem kupujícího.
 - DDP (*delivery duty paid*) - Přepravní náklady i riziko za zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží prodávajícím dodáno na smlouveném místě a připravené k vykládce. Celní odbavení jde na náklady prodávajícího. (DHL,2017), (Dsv.cz, 2017), (Businessinfo.cz, 2017)

Velmi přehledně ilustrované dodací podmínky Incoterms jsou znázorněny na následujícím obrázku:



Obrázek 1: Incoterms 2010

Zdroj: <http://www.dhlgf.cz/doplňkove-informace-/incoterms-2010>

1.3 Mezinárodně unifikované úpravy a kolizní úprava smluv o přepravě

1.3.1 Právní úprava přepravní smlouvy v mezinárodním obchodním styku

Svým významem jsou smlouvy o mezinárodní přepravě hned za kupní smlouvou. V mezinárodním obchodním styku je přeprava služba, která je se samotným obchodem komplementární.

„Mezinárodní přepravu můžeme definovat jako přepravu, jejíž místo výchozí a místo cílové (místo odeslání a místo určení zboží) se nacházejí v různých státech, tzn., že zboží nebo osoby se přepravují přes hranice států a to na základě jedné přepravní smlouvy“ (Kučera, 2008, s. 294)

V určitých speciálních případech se místo odeslání a určení může nacházet na půdě jednoho státu, ale část přepravy je realizována přes území třetího státu. V dnešní době globalizace nabývá mezinárodní přeprava na důležitosti. (Kučera, 2008)

1.3.2 Mezinárodně unifikovaná hmotněprávní úprava

V mezinárodní přepravě se unifikují především přepravní smlouvy, které se řeší v mnohostranných mezinárodních úmluvách. V těchto úmluvách jsou především do detailů řešeny problematiky přepravních dokumentů, odpovědnosti dopravě a také řešení sporů. Často se tyto úmluvy snaží zaměřit na jeho objednavatele přepravy, a to díky přirozeně slabšímu postavení uživatele v přepravním styku. (Kučera, 2008)

1.3.3 Kolizní úprava

V případech, kde se nenachází jednotná mezinárodní úprava, popřípadě kde není žádná tato úprava závazná, je nutné postupovat podle obvyklých pravidel mezinárodního práva soukromého. V případě přepravních smluv jsou kolizní normy důležité především ve vnitrozemské, kombinované a námořní přepravě (zejména u charterových přeprav).

České autonomní mezinárodní právo má kolizní úpravu závazkových smluv, a to včetně smluv o dopravě v ZMPS (Zákon o mezinárodním právu soukromém). Česká republika se také v roce 2006 zavázala Římskou úmluvou, jež rovněž obsahuje kolizní úpravu závazkových smluv. (Kučera, 2008)

1.3.4 Římská úmluva a Nařízení Řím I

Podle této úmluvy je, rovněž jako v zákoně o mezinárodním právu soukromém, ponechána svobodná volba rozhodného práva na smluvních stranách. V případě nezvolení rozhodného práva se jím stává to právo země, s nimž smlouva nejúžeji souvisí, což znamená právo strany povinné plnit její předmět, respektive její bydliště, ústředí nebo místo podnikání.

Římskou úmluvu by měla do budoucna nahradit Nařízení EP a Rady ES o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, které jsou rovněž založeny na principu svobodné volby kolizního práva. V tomto nařízení se při nezvolení rozhodného práva u přepravních smluv využije právo té země, v níž se nachází bydliště či místo podnikání dopravce. Tato skutečnost platí za předpokladu, že se v dané zemi nachází místo převzetí nebo doručení. Pokud neplatí tyto podmínky, použije se jako rozhodné právo té země, ve které se nachází dle smlouvy místo dodání zboží. (Kučera, 2008)

1.3.5 Formulářové smlouvy o mezinárodní přepravě

V praxi je přeprava často uskutečňována na základě formulářových smluv. Tyto formuláře jsou často vytvářeny velkými obchodními společnostmi pro zjednodušení obchodních vztahů. Tyto formuláře obsahují standardní smluvní ustanovení a při uzavírání smlouvy se pouze doplní příslušné údaje. (Kučera, 2008)

2. Mezinárodní přeprava, její druhy a mezinárodně platné úmluvy

Jednou z hlavních podmínek úspěšného a efektivního mezinárodního obchodu je dopravní systém zajišťující přepravu importovaného nebo exportovaného zboží mezi místem odeslání a určení, přičemž tato místa se nachází v různých zemích. Existuje několik typů přepravy: námořní, říční, silniční, letecká, kombinovaná. Unimodální přepravou nazýváme tu, kde je využito pouze jednoho typu z výše zmíněných typů přepravy. Pokud se při přepravě využije více druhů přepravy, nazýváme ji multimodální. (Rozeňalová, 2010)

2.1 Mezinárodní železniční přeprava

Mezinárodní železniční přepravou rozumíme realizaci přepravy osob či nákladu přes území dvou a více států, a to dle jedné smlouvy a jednoho přepravního dokumentu. Přesto, že železniční přeprava v dnešní době v určitých aspektech zaostává oproti jiným typům přeprav, má stále význam při přepravě volně ložených nákladů nebo při nákladech s vysokým objemem. Největší význam železniční dopravy má v místech, kde jsou příjemce i odesílatel přímo napojeni na železniční trať, čímž zjednoduší přepravní proces a zároveň zredukuje náklady realizaci obchodu. Železniční přeprava byla prvním typem přepravy upraveným unifikovanou normou. (Rozeňalová, 2010)

2.1.1 Právní úpravy v mezinárodní železniční přepravě

V oblasti železniční přepravy je Česká republika vázána Úmluvou o mezinárodní železniční dopravě, neboli COTIF (zkr. pro Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Tato úmluva byla podepsána v roce 1980 v Bernu. Daná úmluva unifikuje přepravu po železnicích smluvních států (č. 8/1985 Sb. ve znění změn a doplňků). Úmluva COTIF byla výrazně změněna tzv. Vilniuským protokolem z 3. 6. 1999, jenž je platný od roku 2006, srov. č. 49/2006 Sb. m. s. Tento protokol přináší více liberalizace do železničního sektoru, a to v souladu s předpisy Evropské unie. Tato úmluva také obsahuje další dodatky: dodatek A: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní přepravě

osob (CIV) a dodatek B: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM). Mezinárodní přeprava nebezpečného zboží je řešena v Příloze I k CIM: Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID, včetně dodatků). (Kučera, 2008), (Rozehnalová, 2010)

Mimo tyto úmluvy se uplatňují také evropské předpisy, a to především Nařízení EP a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Toto nařízení platí pro všechny železniční cesty a dopravní spoje v Evropské unii, které jsou řízeny železničními podniky s licencemi (směrnice 95/18/ES). (Kučera, 2008)

Výše zmíněná úmluva COTIF řeší několik otázek, a to jak organizaci dopravy, tak i řešení potencionálních sporů, které mohou nastat.

Během přepravy zboží se v železniční dopravě přepravní smlouva uzavírá při podání zboží k dopravě. Odesílatel předloží nákladní list, který je potvrzen odesílací stanicí a poté slouží jako přepravní smlouva doklad o převzetí zboží dopravcem (není však cenným papírem). Obsah nákladního listu je určen článkem číslo 7 CIM. Při smlouvě o přepravě osob jsou přepravním dokladem jízdenka a zavazadlový lístek. (Rozehnalová, 2010)

Železnice je povinna uzavřít smlouvu o přepravě, pokud odesílatel splnil podmínky úmluvy. Dále musí být v možnostech železnice přepravit určený náklad. Také přepravě nesmí bránit faktory, které by železnice nebyla schopna odstranit. Úmluva upravuje řešení odpovědnosti i náhrady škody. (Rozehnalová, 2010)

2.1.2 Odpovědnost za škodu v přepravě zboží

Odpovědnost za přepravované zboží je v dnešní době určována vždy jednou ze tří možných variant.

První variantou, tou nejnovejší, je způsob, který vznikl přijetím Vilniuského protokolu. Tímto protokolem vznikl institut tzv. provádějícího dopravce, což znamená, že dopravce ručí pouze za úsek přepravy, kterou provádí. Starší úprava určovala odpovědnost za zboží tak, že zodpovědnost za provedení přepravy ležela na železnici, která zboží přijala, a to po

celou dobu dopravní cesty. Pokud do průběhu přepravy zasáhl jiný dopravce (převzetím zboží a nákladního listu), převzal na sebe závazky vůči prvnímu dopravci – tato varianta se nazývá tzv. navazující dopravce. Poslední variantou je případ, kdy přepravu provede dopravce sám.

Doprovce je zodpovědný za škody vzniklé ztrátou nebo poškozením přepravovaného zboží, a to v době od přijetí zboží až do jeho doručení do cílové destinace. Dále je také zodpovědný za škody vzniklé porušením dodací lhůty, a to bez závislosti na typu využití železniční infrastruktury. Dopravce není zodpovědný za škodu nebo ztrátu, pokud nevznikla jeho zaviněním, zvláštními vadami zboží (vnitřní zkázou, ubýváním, vypařováním, podstatou přepravovaného zboží apod.), nebo za situace, jimž nebylo v silách dopravce zabránit a jejichž důsledkům nemohl předejít.

Při zjištění ztráty či poškození přepravovaného zboží je nutné sepsat komerční zápis a reklamaci u dopravce provádět vždy písemně. Promlčecí lhůta na uplatnění reklamačních nároků je povětšinou určena 1 rok. (Kučera, 2008)

2.2 Mezinárodní letecká přeprava

Pokud je železniční přeprava využívána u velkoobjemových a volně ložených nákladů, můžeme konstatovat, že letecká doprava je určena pro přepravu zboží s vysokou hodnotou nákladu (zlato, drahokamy), které je specifické rizikem rychlé zkázy či zastarání, a také u zakázek, u kterých je prioritním aspektem dodání rychlost. Letecká přeprava může být uskutečňována buď v nákladních letadlech, nebo v letadlech, která mají speciální oddělení pro náklad, ale také i v osobních letadlech, potažmo v nákladových prostorech těchto letadel. (Kučera, 2008)

2.2.1 Právní úpravy v mezinárodní letecké dopravě

Nejvýznamnější úmluvou je v mezinárodní letecké dopravě Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1999 (č. 23/2003 SB. m. s.), která je nástupcem předešlého tzv. Varšavského systému, tj. Varšavské úmluvy

o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z r. 1929 a její novelizace, a to včetně doplňujících úmluv. Přestože existuje novější úmluva, jsou zde stále státy, které jí neratifikovaly, proto je při mezinárodní dopravě potřeba zjistit, která úmluva je pro daný stát platná a dle takové se následně řídit. (Kučera, 2008), (Poláček, 2016)

2.2.2 Varšavský systém

V letecké dopravě je Česká republika součástí Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (č.243/1993 Sb., č. 15/1935 Sb., tzv. Varšavská smlouva). Tato smlouva byla ujednána v roce 1929 a patří mezi nejúspěšnější právní úpravy, co se počtu smluvních stran týče. Varšavská úmluva byla v čase několikrát změněna (Haag 1955, Guatemala 1971, Montreal 1975, Guadalajara 1961). Další smlouvou, kterou je Česká republika vázána, je Protokol, který mění Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. Tento protokol byl také sjednán v Haagu (Haagský protokol 1955, č. 15/1966 Sb.). Doplněním k Varšavské smlouvě je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem (Guadalajarská úmluva, č. 27/1968 Sb.). (Kučera, 2008), (Poláček, 2016)

Dle vymezení Varšavské úmluvy je mezinárodní letecká doprava taková, u níž leží místo odletu a místo určení v oblasti dvou států spadajících pod tuto úmluvu, nebo na půdě pouze jednoho ze smluvních států, i v případě alespoň jedné zastávky uskutečněné na území jiného státu, přičemž tento stát nemusí být součástí úmluvy. Varšavská smlouva spojuje pravidla o odpovědnosti dopravě (smluvní i deliktí), pravidla o přepravních dokumentech a pravomoci soudů. (Kučera, 2008)

Za přepravní dokument lze považovat hned několik dokumentů. Prvním může být letenka (vydávána při přepravě cestujících), dalším dokumentem je průvodka pro zavazadla (vydána pro zapsaná zavazadla) a posledním dokumentem je letecký nákladní list (vydáváný ve třech stejnopisech pro přepravu zboží). Na základě Varšavské smlouvy není ani jeden z těchto dokumentů cenným papírem, nicméně v této smlouvě není žádné ustanovení, které by bránilo vydávání leteckého nákladního listu jako cenný papír, přesto se s tím však v praxi v podstatě nelze setkat. (Rozeňalová, 2010)

2.2.3 Odpovědnost za škodu dle Varšavského systému

Doprovce nese odpovědnost za škodu, která nastala usmrcením, zraněním nebo jakýmkoliv jiným poškozením na těle, je-li tato nehoda uskutečněna v letadle, nebo v průběhu kteréhokoliv z úkonů spojených s nástupem do letadla či s výstupem z letadla. Dále je dopravce odpovědný za nehody uskutečněné během letecké dopravy, které zapříčinily zničení, ztrátu nebo škodu na zavazadlech či zboží. Letecká doba je taková doba, po kterou má dopravce zboží či zavazadla pod svým dozorem, a to jak na letišti, tak v letadle i kdekoliv jinde během přistání mimo letiště. Zároveň je dopravce zodpovědný za škody vzniklé nedodržením časového harmonogramu při přepravě cestujících, zavazadel nebo zboží. (Rozeňalová, 2010)

Doprovce je zbaven zodpovědnosti, je-li schopen dokázat, že učinil všechna nutná opatření zamezující vzniku nehody, popřípadě je-li schopen prokázat skutečnost, která mu bránila v uskutečnění potřebných opatření. Soud může také po prokázání zavinění či spoluzavinění poškozené osoby zbavit dopravce zodpovědnosti, nebo danou zodpovědnost zmírnit. (Rozeňalová, 2010)

Náhrady za škody jsou omezeny maximálními částkami, ačkoliv vzhledem k dohodám mezi leteckými společnostmi jsou tyto finanční limity za náhrady v praxi mnohem vyšší. Všechny doložky, které by zprošťovaly odpovědnosti dopravce, jsou dle Úmluvy neplatné a právně neúčinné. (Kučera, 2008)

Reklamací zavazadel je možno uskutečnit do jednoho týdne, reklamací zboží do dvou týdnů. Pokud se jedná o škodu způsobenou zpožděním letadla, je potřeba reklamovat zavazadlo či zboží do 21 dní od předání.

Výše zmíněná Guadalajarská úmluva, která je rozšířením Varšavské smlouvy, zvětšuje využití této smlouvy na případy letecké dopravy, kdy se liší osoba uzavírající přepravní smlouvu (smluvní dopravce) s osobou fakticky tuto přepravu uskutečňující (skutečný dopravce). V praxi je to například cestovní kancelář, která smlouvu uzavírá, ale skutečnou přepravu poté zajišťuje letecká společnost. Ustanovení se vztahují na skutečného dopravce v případě, že provádí celou přepravu nebo jen její část. Pro dopravce smluvního tato ustanovení platí po celou dobu přepravy, pro skutečného dopravce platí pouze na tu část

doby, kdy přepravu uskutečňuje. Skutečný dopravce je dle Varšavské smlouvy odpovědný jen do výše limitů náhrady škody. (Kučera, 2008), (Poláček, 2016)

2.2.4 Montrealská úmluva

Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, která byla uzavřená v r. 1999, sjednocuje podmínky přepravních smluv v mezinárodní letecké přepravě cestujících, které byly do té doby rozděleny v různých částech Varšavského systému. Montrealská úmluva se snaží vyhovět požadavkům rychle rozvíjejícího se průmyslu a také se snaží o spravedlivější podmínky, než nastavovala úmluva přecházející. Zahrnuje jak Varšavskou smlouvu a její novelizace, tak i Guadalajarskou úmluvu a vztahuje se na veškerou mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu.

Při přepravě nákladu je zde podmínkou vydání leteckého nákladního listu a i v tomto případě lze využít jiných prostředků, avšak dopravce musí zaslat odesílateli potvrzení o převzetí nákladu (kargo receipt). (Kučera, 2008)

2.2.5 Odpovědnost za škodu podle Montrealské úmluvy

Pokud dojde ke ztrátě či poškození přepravovaného nákladu, odpovídá za skutečnost dopravce jen a tehdy, pokud tato situace nastane v průběhu letecké přepravy. Výjimku tvoří události, při kterých může dopravce prokázat, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním, ale vadou zboží, kvalitou zboží nebo jinou nedokonalostí přepravovaného nákladu jako např. vadný obal, který byl použit jinou osobou, než tou, kterou určil dopravce. Dále také válkou, následkem ozbrojeného konfliktu či zásahem úředního orgánu spojeným s přepravovaným nákladem. Pokud porovnáme Varšavskou úmluvu a Montrealskou úmluvu, zjistíme, že odpovědnost dopravce je tedy v novější úmluvě více objektivní. I zde je náhrada škody, zpoždění či ztráty limitována a to 17 SDR za kilogram nákladu. (Kučera, 2008)

Doprovce si sám může stanovit i vyšší limity náhrady za škodu, popřípadě si nemusí stanovit limity žádné, nemůže však učinit ujednání, které by mělo za cíl zbavit ho odpovědnosti, nebo stanovit nižší limity, než stanovuje Montrealská úmluva. Mimo to úmluva říká, že zvláštní

smlouvy uzavřené před vznikem škody a všechna ujednání, dle kterých by se strany cíleně dohodly na nedodržování předpisů a pravidel úmluvy, jsou neplatná a právně neúčinná.

Pokud se jedná o poškození přepravovaného nákladu, musí být učiněna písemná reklamace nejpozději do 14 dnů od převzetí, v případě zavazadel do 7 dnů. U zpoždění je reklamační lhůta 21 dnů. Pokud není reklamace učiněna ve stanovené lhůtě, není možná žádná žaloba proti dopravci, pouze za výjimky, kdy se dopravce dopustí podvodu.

Žaloba, která se bude zabývat náhradou škody, může být podána na několika místech. Prvním místem je soud, kde má dopravce bydliště nebo hlavní sídlo podnikání. Dalším místem je soud v místě podnikání dopravce. Dalšími možnostmi jsou soudy v místě sjednání smlouvy nebo místě určení. Okruh příslušných soudů se rozšiřuje v případě usmrcení nebo zranění cestujícího. V případě přepravy nákladu je možné i rozhodčí řízení, které se musí konat v místě výše zmíněných soudů, konkrétně záleží na volbě navrhovatele. Lhůta pro podání žaloby je 2 roky, od data příletu či předpokládaného příletu letadla. Po této lhůtě je nárok na náhradu promlčen. Dle Montrealské úmluvy se tato práva a povinnosti vztahují i na skutečného dopravce, tedy ne jen na dopravce smluvního.

Montrealská úmluva je nadřazená všem ostatním pravidlům mezinárodní letecké přepravy členských států. (Kučera, 2008), (Poláček, 2016)

2.2.6 Nařízení ES

Dalšími důležitými pravidly pro mezinárodní leteckou dopravu jsou Nařízení ES a rady (ES) č 261/2004. Tato pravidla určují především náhrady a pomoci cestujícím v letecké dopravě za okolností odepření možnosti nástupu na palubu, zpoždění nebo dokonce úplného zrušení letů. V porovnání s Montrealskou úmluvou se tato nařízení vztahují spíše na okamžitou pomoc a péči cestujícím, kteří jsou danými okolnostmi postiženi. (Kučera, 2008)

2.3 Vnitrozemská vodní přeprava

V současné době je říční přeprava regulována převážně regionálně, např. Jednotné přepravní podmínky na Dunaji nebo Ranské konosamentní podmínky.

2.3.1 Právní úprava ve vnitrozemské vodní přepravě

Pro celoevropské podmínky byla v roce 2000 přijata Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských cestách CMNI, která se stala platnou v roce 2006 a již je Česká republika smluvním státem. Budapešťská úmluva je použitelná pro všechny smlouvy o přepravě za podmínek, je-li místo nákladu či místo převzetí zboží na půdě dvou různých států a alespoň jeden z nich je státem úmluvy. Použitelnost úmluvy nezávisí na státní příslušnosti, na domovském přístavu, nebo na vedení plavidla jako vnitrozemského či námořního, a stejně tak nehledí na státní příslušnost, bydliště, sídlo nebo pobyt dopravce, odesílatele nebo příjemce. (Poláček, 2012), (Rozehnalová, 2010)

Přepravním dokumentem je přepravní listina, která potvrzuje smlouvu o přepravě. Tento list je vystaven formou náložného listu (konosamentu) či nákladního lisu, popřípadě jiné listiny užívané v obchodním styku. (Kučera, 2008)

2.3.2 Odpovědnost za škodu ve vnitrozemské vodní přepravě

Podobně jako v ostatních typech přepravy je dopravce odpovědný za škodu vzniklou ztrátou, poškozením nebo zpožděním zásilky, a to po celou dobu přepravy a za podmínek, že nedokáže, že tato škoda byla způsobena okolnostmi jím neodvratitelnými. Dopravce se také může dovolávat omezení zodpovědnosti za předpokladu dokázání úmyslného poškození nebo vědomosti o možném poškození druhé smluvní strany.

Limity náhrady škody jsou maximálně 666,67 zúčtovacích jednotek za každé balení (či jinou nákladovou jednotku), nebo 2 účtovací jednotky za 1 kilogram hmotnosti zboží, dle toho, která částka je větší. Pokud je balicí jednotkou kontejner a pokud nejsou v přepravní listině uvedena jiná balení, stanoví se namísto 667,67 zúčtovacích jednotek částka 1 500 zúčtovacích jednotek v případě kontejneru bez uloženého zboží a dalších 25 000 zúčtovacích jednotek za zboží v kontejneru přepravované.

Reklamační lhůta ze strany příjemce je 7 dnů od dodání zboží, a to v případech zjevných a ostatních škod. Reklamace musejí být doručovány písemně. Jakákoliv jiná dohoda,

smluvní ujednání upravující zodpovědnost dopravce, nebo zkrácení oznamovací lhůty, je neplatná. (Kučera, 2008), (Poláček, 2016)

2.4 Mezinárodní námořní doprava

Jedna z nejvíce využívaných způsobů přepravy, vhodná pro velkoobjemové zakázky. Využitelná jak pro pravidelné tak i tzv. trumpové typy přeprav. Dle statistik v kombinaci s říční dopravou tvoří až 90% přepraveného objemu zboží právě tyto dva typy přeprav. (Rozehnalová, 2010)

2.4.1 Haagská pravidla o konosamentech

V dnešní době je námořní přeprava upravena především tzv. Haagskými pravidly o konosamentech (Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924), která byla aktualizována Bruselským konosamentem v roce 1968 (nazvaná Haagsko-visbyská pravidla) a později Bruselským protokolem v r. 1979. Ačkoliv je využívání těchto pravidel časté, Česká republika není jedním ze smluvních států. V minulosti byly zásady z této úmluvy včleněny do českého právního řádu vyhláškou (v roce 1956), ale poté nahrazeny zákonem o námořní plavbě č. 61/200 Sb. Tato pravidla jsou momentálně využívána v podstatě všemi významnými námořními. (Kučera, 2008)

2.4.2 Hamburská pravidla o konosamentech

Hamburská pravidla o konosamentech (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží), se stala platnými v roce 1978 a pro Českou republiku vzešla v platnost v roce 1996 (č. 193/1996 Sb.). Jedná se o novodobou úpravu Haagských pravidel, tato pravidla jsou však v současné době využívána jen málo ekonomicky významnými státy.

Přepravním dokumentem je dle obou výše zmíněných pravidel právě konosament (náložný list). Tento list je brán jako nárok dopravce vydat zásilku dopravcem přepravovanou té osobě, která je oprávněna zásilku převzít. Jelikož je konosament cenným papírem, znamená to možnost s ním obchodovat během přepravy nákladu. (Rozehnalová, 2010)

Hamburská pravidla jsou využita při splnění alespoň jedné ze dvou podmínek. V prvním případě musí být přístav nakládky nebo vykládky na půdě smluvního státu. Druhou možností je případ, kdy je konosament nebo jiný dokument prokazující smlouvu o námořní přepravě vydán v smluvním státě, nebo se stanoví, že tato konkrétní smlouva se bude řídit Hamburskou úmluvou. (Kučera, 2008)

2.4.3 Odpovědnost za škodu v mezinárodní námořní dopravě

Dopravce je zodpovědný za škodu v době, kdy je zboží v jeho péči, pokud neprokáže, že učinil všechna dostupná opatření zabraňující této události a vzniklým škodám. Náhrady škod jsou omezeny částkou 835 SDR za kus (popřípadě jinou dopravní jednotku), nebo 2,5 SDR za kilogram hmotnosti, dle toho, jaká částka je vyšší. Pro opožděné dodání platí limit 2,5 násobku přepravného u postiženého zboží, avšak tato náhrada nesmí přesáhnout celkovou hodnotu přepravného.

Reklamační lhůta pro poškození a ztrátu činí pro zjevné škody 1 pracovní den od předání zboží. Pokud tyto škody nejsou jednoduše zjištělné, je reklamační lhůta 15 dní. U nedodržení dodacího termínu je reklamační lhůta 60 dní. Jakákoliv žaloba je dle Hamburských pravidel promlčena, pokud není její řízení zahájeno do 2 let.

V nynější době je připravována nová Úmluva o smlouvě v mezinárodní přepravě zboží zcela nebo částečně po moři. Tato úmluva je připravována v rámci organizace UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law). Jejím cílem je kompromis mezi předchozími úmluvami a také se snaží zohlednit specifika mezinárodního obchodu v 21. století. (Rozehnalová, 2010)

3. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a její praktické využití ve firmě Fiamm Automotive Czech, a. s.

3.1 Představení firmy Fiamm Automotive Czech, a. s.



Obrázek 2: Logo firmy

Zdroj: Interní zdroj firmy Fiamm

Firma FIAMM vznikla v roce 1942 v Itálii. Její začátky se ale vztahují již ke dvacátým letem téhož století, kdy se mladý inženýr Giulio Dolcetta účastnil veřejných zakázek, a také ke třicátým letem, kdy vznikaly elektrifikační projekty, které Dolcettovi umožnily předpovědět potenciál „Elletry“, která byla koupena a jejíž strategie byla přeměněna na dnešní FIAMM. Za úspěch firmy byli zodpovědní synové Giulia (Giovanni, Francesco a Mario) a jeho vnuk Claudio.

Po válce se společnost zaměřuje na výrobu automobilových baterií a na vysokozdvížený průmysl. Nedlouho poté se výroba specifikuje na stacionární a polostacionární baterie, tedy baterie důležité pro země, které přebudovávají průmysl. V padesátých letech, tedy v letech masové motorizace, se značka FIAMM začíná objevovat v automobilových salonech, vedle těch nejdůležitějších výrobců automobilů, což zapříčinilo vznik propagačního motoristického vozidla. Baterie této značky také poháněla vozy značky Ferrari. Díky důležité spolupráci s firmou „Innocenti Lambretta“ začala firma vyrábět akustické signály.

Díky ekonomickému rozkvětu v šedesátých letech firma posílila, zvýšila svou produkci a neustále uváděla nové produkty; a tak se firma stává moderní a vzrůstající společností. Podvědomí firmy vzrůstá také v zahraničí, kdy se FIAMM objevuje ve spolupráci s Ferrari na nejrůznějších předváděcích akcích. V sedmdesátých letech přináší firma na trh klíčové

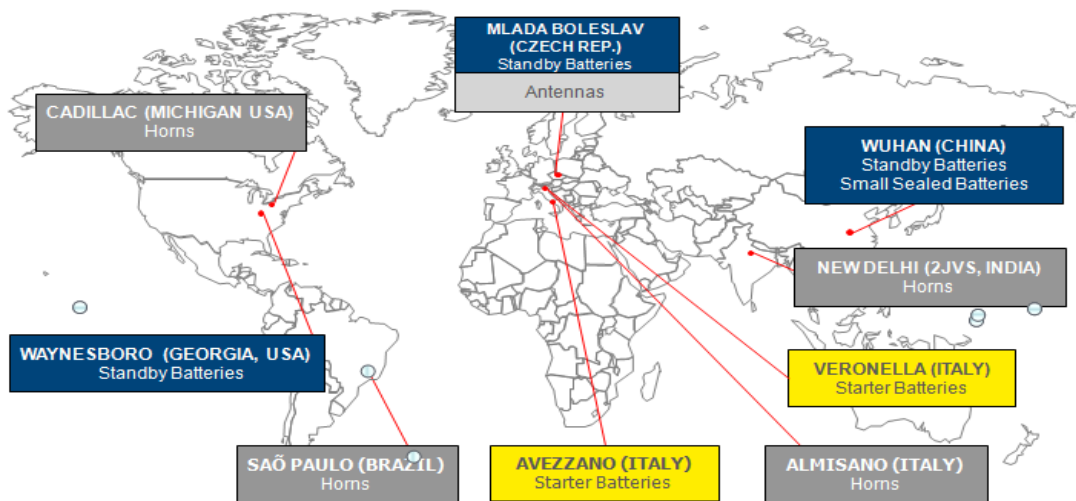
automobilové a nákladní baterie. Díky kvalitě a spolehlivosti jejích výrobků se FIAMM stává dodavatelem nejvýznamnějších výrobců automobilů v Evropě.

Význam staniční baterie startuje v osmdesátých letech i v USA a společnost také vstupuje do zásadních trhů, a to s Německem a s Francií. Americký Ford volí FIAMM jako jeho výhradního dodavatele akustických signálů. Firma pokračuje v zvyšování její pověsti v motosportu.

V roce 2000 se otevírají nové pobočky v USA, dochází k převzetí mnoha distributorů baterií pod FIAMM po celé Evropě a uskutečňují se důležité investice do technologií.

V roce 2007 je firma tvořena dvěma rodinnými základy (jedna pod vedením generálního ředitele Stefana Dolcetta a druhá vedena místopředsedou Alessandrem Dolcettou. (Fiamm, 2017)

3.1.1 Výrobní továrny



Obrázek 3: Výrobní továrny

Zdroj: Interní zdroj firmy Fiamm

Na tomto obrázku je zřejmé, že firma je podnikatelsky i výrobně činná na všech kontinentech vyjma Afriky. Nejvíce továren má v Evropě, dále v Americe a také 2 v Asii.

3.1.2 Produkty firmy

- Startovací baterie

Jsou navrženy pro automobily, nákladní vozy a pro motocykly. Dodávky těchto baterií jsou uskutečňovány po celé Evropě. Jejich podíl na evropském trhu od firmy FIAMM celkově činí 11%.

- Klaksony

FIAMM je největším světovým výrobcem klaksonů. Celkový světový podíl na trhu činí 35% k roku 2009. Do Evropy dodává tato značka průměrně 40% z veškerých klaksonů, do Severní Ameriky pak 65%, do Jižní Ameriky 90% a do Asie 10%.

- Anténové systémy

Jsou hlavně distribuovány v rámci celé Evropy. Jejich produkce se plně nachází v továrně v České Republice, konkrétně v Mladé Boleslavi. Hlavními odběrateli jsou Peugeot-Citroën, Renault, Volkswagen-Škoda, TPCA. Odhaduje se, že k roku 2009 tvoří FIAMM 15% celkového podílu na evropském trhu (vyjma Ruska).

- Průmyslové baterie

Tyto baterie jsou určeny pro telekomunikační technologie. Jsou celosvětově distribuovány. FIAMM je třetím výrobcem v Evropě, má vysoký vzrůst na asijském trhu a má 5% podíl na americkém trhu. (16)

3.1.3 Odběratelé

Mezi americké odběratele se řadí značky Ford, GM, Daimler Chrysler, Caterpillar, Design Line, Bellsouth, SBC, Verizon, AT&T, Sprint.

Mezi asijské odběratele patří značky Mazda, Daewoo, Nissan, Honda, Toyota, Tata, Eltek, Telekom Indonesia, Singtel, Tenaga National Malaysia, Telstra, DTAC Thailand, China Mobile.

Mezi evropské odběratele spadají značky Peugeot, Renault, Volkswagen, BMW, FIAT, Daimler Chrysler, IVECO, Think, Telecom Italia, Deutsche Telecom, Vodafone, France Telecom, EDF, Socomec.

Přímo českými odběrateli jsou značky Škoda auto a.s., Volkswagen, Toyota Peugeot Citroën Automobile, Daimler AG, Renault S. A., Nissan Motor Co., Ltd., Man SE, General Motors Company, Hyundai Trucks, PEKM Kabeltechnik s.r.o., Sumitomo Electric Bordnetze GmbH, Kromberg & Schubert, Visteon, Siemens AG, Lear Corporation, Leoni, DELPHI.

(16)

3.2 Mezinárodní silniční nákladní přeprava

V současné době je silniční nákladní přeprava považována za velmi rychle se rozvíjející obor, s čímž přichází ruku v ruce také spousta komplikací. Nákladní silniční doprava je velmi rychlá, dostupná, flexibilní a mobilní. Vedle výše zmíněných pozitiv je také záhodno uvést některá negativa, jako např. negativní vliv na životní prostředí kolem nás nebo nadměrné vytěžování silničních a dálničních sítí, což zapříčiňuje větší dopravní nehodovost. (Machková, 2014)

Mezinárodní silniční nákladní přeprava je taková doprava, při níž výchozí a konečná destinace leží na území dvou rozdílných států, nebo taková doprava, kdy výchozí i konečná destinace leží na území jednoho státu, ale její část je uskutečněna na území cizího státu. (Krofta, 2015), (Rushton, 2014)

Uskutečňování mezinárodní kamionové dopravy můžeme rozdělit do tří skupin:

- Dvoustranná mezinárodní přeprava: při tomto druhu přepravy je nakládka/vykládka uskutečňována v zemi, kde je vozidlo přihlášené k provozu.

- Přeshraniční přeprava (crosstrade): při tomto druhu přepravy se na rozdíl od prvního uskutečňuje nakládka/vykládka mimo zemi, ve které je vozidlo registrováno k provozu.
- Kabotáž (cabotage): v tomto případě je nakládka i vykládka uskutečňována v jediném státě, který však zároveň není státem, ve kterém je vozidlo přihlášené k provozu. (Machková, 2014)

Z těchto skupin mezinárodní přepravy z velké části v EU převahuje dvoustranná (76 %), druhou skupinou je crosstrade čili přeshraniční přeprava (20%) a zbývající skupinou je kabotáž (4 %). (Machková, 2014)

Z pohledu firmy Fiamm je kamionová přeprava klíčovým prvkem při jejím dennodenním fungování. Drtivá většina vyrobeného zboží je přepravována právě touto formou, popřípadě v kombinaci s jinými druhy přepravy, např. leteckou přepravou. Největším důvodem využívání právě kamionové přepravy je doručení tzv. Just in Time, neboli Právě v čas. Jelikož se firma zabývá výrobou a prodejem komponentů v automobilovém průmyslu, je pro ni dodání dílů ve smluvený čas klíčové. Ve výrobě všech současných automobilek je v sériové výrobě vyžadován právě tento způsob doručení. Umožňuje to efektivněji využívat sklady a tedy snižovat náklady na další potencionálně potřebné prostory. Negativem tohoto způsobu dodání zůstává fakt, že pokud se náklad zpozdí, může právě dodání být důsledkem zastavení výroby a tedy i vzniklá ztráta, což se poté samozřejmě projeví na obchodním vztahu firmy s dodavatelem.

Při výběru přepravní společnosti je ve firmě Fiamm uplatňováno výběrové řízení, které provádí pan Jan Resl, manažer logistiky. Výsledkem tohoto výběrového řízení je vybrání celkem dvou firem, a to z důvodu spolehlivého zajištění dopravy, pokud by byla jedna z těchto dvou společností dočasně nedostupná.

3.2.1 Právní prameny v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Tak jako u ostatních typů mezinárodní přepravy existují jednotné nadnárodní právní úpravy přepravních smluv, platí v mezinárodní silniční nákladní dopravě Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), vyhl. Č. 11/1975 Sb., jenž je také

součástí právního řádu České republiky. Úmluva CMR je platná pro každou smlouvu o přepravě zboží, v jejímž plnění se nachází místo nakládky a vykládky ve dvou různých státech, přičemž alespoň jeden z těchto států je smluvním státem Úmluvy CMR. Z toho tedy plyne, že prioritně se smlouvy o přepravě řídí Úmluvou CMR a jen ty právní vztahy, které nejsou touto úmluvou upraveny, se poté budou řídit národním právem (v ČR je to občanský zákoník) a poté jednotlivými ujednáními mezi účastníky přepravní smlouvy, které, jak už je výše uvedeno, nesmí rozporovat Úmluvě CMR a národnímu právu. Výjimkou není ani případ, kdy je v rámci mezinárodní přepravy smluvní vztah mezi dvěma tuzemskými subjekty. Naopak je několik výjimek, na které se Úmluva CMR nevztahuje, a to např. přepravy v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přepravy mrtvol, přeprava stěhovaných svršků aj. (Krofta, 2015), (Dsv.cz, 2017)

V této úmluvě je řešeno několik zásadních přepravních otázek a pravidel a jakákoliv vychylující se ujednání jsou neplatná. Mezi tyto záležitosti patří:

- *„Právní povaha a obsahové náležitosti základního přepravního dokladu – CMR-nákladního listu*
- *Evidenční kontrola zásilky dopravcem na nakládku*
- *Dispoziční oprávnění odesílatele a příjemce se zásilkou*
- *Překážky v průběhu přepravy zásilky a při jejím vydání příjemci*
- *Odpovědnost dopravce za poškození a ztrátu zásilky a za překročení dodací lhůty, včetně důkazního režimu a možností vyvinění dopravce z odpovědnosti*
- *Rozsah náhradové povinnosti dopravce v případě jeho odpovědnosti za škodu*
- *Reklamační postupy a mezinárodní soudní příslušnost*
- *Odpovědnost odesílatele a dopravce v některých vybraných případech*
- *Promlčení nároků z přepravní smlouvy“* (Krofta, 2015, s. 22)

Protikladem k tomuto výčtu je seznam právních otázek, které Úmluva neupravuje a záleží tedy na rozhodném národním právu, popřípadě jednotlivých ujednání mezi účastníky přepravy. Jedná se tedy o:

- *„Vznik, uzavření přepravní smlouvy*
- *Ukončení přepravní smlouvy, výpověď, odstoupení od smlouvy*

- *Povinnost k nakládce a vykládce zásilky, ložení zásilky na vozidle*
- *Nepřistavení vozidla k nakládce*
- *Počáteční nemožnost plnění přepravní smlouvy*
- *Nárok na přepravné a jeho výši*
- *Povinnost odpovědnostního pojištění dopravce*
- *Zástavní a zadržovací právo na straně dopravce*
- *Stojné*
- *Druh vozidla“ (Krofta, 2015, s. 24)*

Jako doklad o uzavření přepravní smlouvy se v kamionové dopravě využívá nákladní list CMR. Jedná se tedy o důvěryhodný doklad o uzavřené přepravní smlouvě. Dále také potvrzuje převzetí zásilky dopravcem. Má funkce důkazní a potvrzující, kdy potvrzuje a zároveň informuje o stavu převzaté zásilky. Pokud není nákladní list CMR podepsán dopravcem i odesílatelem, stává se neplatným. Praktickou ukázkou vyplněného formuláře CMR můžeme vidět na v Příloze A. (Krofta, 2015)

3.2.2 Právní povaha CMR – nákladního listu

Hlavním dokumentem vycházejícím z úmluvy CMR je Mezinárodní nákladní list – CMR. Při přepravě je využíván jako průvodní doklad ke zboží, většinou společně s dodacím listem (viz. Příloha C). Tento dokument je brán jako věrohodný doklad o uzavření přepravní smlouvy a také jako důkaz o převzetí zásilky dopravcem. Jelikož může být přepravní smlouva uzavřena i ústním ujednáním mezi odesílatelem a dopravcem, není ztráta či chybné vystavení CMR listu důvodem pro zpochybnění existence této přepravní smlouvy. Z toho tedy vyplývá, že CMR list má i jiné funkce. Předně se jedná o dokument, jenž nese většinu zásadních informací o účastnících přepravy a také o povaze a vlastnostech zásilky. CMR list také vstupuje do vztahu mezi pojistitelem, tedy např. pojišťovnou a dopravcem, a to v případě zodpovědnosti dopravce za poškozenou či ztracenou zásilku v rámci pojistného řízení. CMR nákladní list nelze nahradit žádným jiným dokumentem využívaným v mezinárodní silniční nákladní přepravě; tyto dokumenty mohou CMR nákladní list při přepravě pouze doplňovat. (Krofta, 2015), (Dsv.cz, 2017)

Je třeba upozornit, že v Úmluvě CMR není výslovně uvedena povinnost ani jedné ze smluvních stran tento nákladní list vystavit. V konečném důsledku je to však odesílatel, který zodpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesného zapsání povinných dat do nákladního listu. Dopravce není povinen zkoumat, zda-li jsou všechny vyplněné informace v pořádku a v souladu se skutečností. (Krofta, 2015), (Dsv.cz, 2017)

Objednávka dopravy ve firmě Fiamm probíhá dvěma způsoby. Pokud se jedná o klasickou dopravu, je vyjednána e-mailem a tím tedy i vzniká přepravní smlouva. U sběrkových doprav se poté využívají portály jednotlivých dopravců. Příklad interního formuláře objednávky dopravy vidíme v Příloze B.

V praxi firmy Fiamm je správné vyplnění CMR nákladního listu pracovní náplní pracovníků ve skladě. Jelikož zaměstnavatel může za škody vzniklé zaměstnancem požadovat náhradu až do výše 4,5 násobku hrubého měsíčního platu, jsou zaměstnanci pojištěni tzv. Pojištěním odpovědnosti za škodu zaměstnance při výkonu povolání. Dalšími procesy pro zmírnění rizika špatného nebo neúplného vyplnění CMR nákladního listu či při kontrole přijatých dodávek jsou pravidelná školení. (Broker Consulting, a.s., 2015)

Praktické využití listu CMR můžeme vidět v Příloze A. Jedná se o klasický CMR formulář vyplněný dopravcem a odesílatelem, v našem případě tedy firmou Quality Transport a firmou Fiamm.

Dle názoru autora práce by bylo správným řešením upravení Úmluvy CMR do takové podoby, kde by byla povinnost vystavení nákladního listu jasně definována. Jelikož je z Úmluvy patrné, že dopravce (i odesílatel) má povinnost zcela spolupracovat při sestavování tohoto nákladního listu, bylo by možným vyrovnáním smluvních práv a povinností také zavedení určité spoluúčasti na možných škodách dopravce pro případy, kdy je nákladní list vyplněn nesprávně.

3.2.3 Forma a obsah CMR – nákladního listu

Přesná forma nákladního listu CMR není nikterak definována. Všechny smluvní státy využívají formu, která je vyhotovena a aktualizována Mezinárodní unií silniční dopravy (IRU). V dopravě se v každém jednotlivém druhu přepravy jedná o tři různobarevné propisovací listy. Růžový, který je určen pro odesílatele, modrý je určen pro příjemce a zelený je pak určen pro dopravce. V některých zemích je využíváno více vyhotovení těchto propisovacích listů. Nezbytnou součástí jsou podpisy odesílatele a dopravce, v některých státech je možno nahradit podpis firemním razítkem. V dopravní a soudní praxi je nezpochybnitelné, že za dopravce ručí svým podpisem řidič dopravního prostředku, není ale možné, aby sám řidič měnil smluvní ujednání přepravní smlouvy. V případě chybějícího podpisu jedné ze stran je nákladní list neplatný. (Krofta, 2015), (Dsv.cz, 2017), (IRU.org, 2017)

Podle ustanovení článku 6 odstavce 1 Úmluvy CMR musí nákladní list CMR zahrnovat následující údaje. Dle Úmluvy CMR odesílatel odpovídá dopravci za veškeré výlohy a škody, které vzniknou na základě nepřesností uvedených v nákladním listu, vyjma místa a data vystavení, jména a adresy dopravce a nákladů spojených s přepravou.

- Místo a datum vystavení

Tento údaj je podstatný kvůli ustanovení počtu kopií nákladního listu a povinnosti je přítomnost podpisu či razítka. Jak je možno vidět v příloženém CMR nákladním listu, v tomto případě postupuje firma s dopravcem dle svých obchodních zvyklostí a tuto položku vynechává, jelikož obě strany očekávají, že místo vystavení bude stejné jako místo nakládky.

Autor práce navrhuje, aby tyto údaje byly uváděny na každém jednotlivém nákladním listu vždy, a to z důvodu právní jistoty. V rámci dopravního procesu se nejedná o krok, který by v jakémkoli ohledu tento proces zpomalil.

- Jméno a adresa odesílatele

Tento údaj je důležitý z hlediska nároků ze strany dopravce na dopravné a u případných sporů. Odesílatelem nemusí být přímo firma, která si přepravu objednává, ale může jím být

i zprostředkovatel. Firma Fiamm ve své praxi zprostředkovatele nevyužívá, proto můžeme na přiloženém nákladním listu vidět adresu sídla firmy.

- Jméno a adresa dopravce

Obdobně jako v předešlém údaji je toto označení nutné pro případné právní spory. Nutností je nedílnou součástí zápisu registrační značky vozidla.

- Místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení

Tento údaj je v kamionové přepravě důležitý z hlediska výběru podpůrného rozhodného národního práva (viz. článek 31 Úmluvy CMR), pokud nebylo vybráno účastníky smlouvy již dříve. Místo, datum nakládky a určení vykládky je taktéž důležité ve spojení s využitím pravidel INCOTERMS pro určení dodacích podmínek a také pro jednodušší orientaci dopravce.

Z přiloženého nákladního listu je patrné, že místo nakládky a místo vykládky nejsou určeny zcela přesně. Chybí zde přesné označení ulice či budovy. Toto opět vychází z obchodních zvyklostí odesílatele a dopravce.

Dle názoru autora práce by opět tyto údaje měly být kompletní z důvodu právní jistoty.

- Jméno a adresa příjemce

Tento údaj je důležitý z hlediska jasného doručení zásilky do rukou příjemce.

- Označení zboží, balení, počet, hmotnost značky a čísla jednotlivých kusů zásilky.

Přesné označení a uvedení parametrů zásilky je důležité hned z několika důvodů. Pokud je zboží se zvýšenou citlivostí náchylné k určitému poškození, je třeba o tom dopravce informovat, aby mohl přepravu tohoto druhu zboží patřičně upravit. Údaj o váze zásilky je zásadním pro vyvarování se případnému přetížení vozidla nebo clu. Dále je důležité označení jednotlivých kusů přepravovaného zboží, a to z důvodů řešení potencionálních reklamačních nároků či jiných komplikací.

V rámci reálné praxe firmy Fiamm se při značení přepravovaného zboží využívá již zavedených procesů a mezinárodních zvyklostí. S výjimkou několika málo obchodních partnerů využívá systém ODETTE, který je využíván většinou podniků v automobilovém průmyslu. Jak je možno vidět v Příloze D, systém ODETTE přesně definuje požadavky na štítkování a označování jednotlivých kusů zásilek a také na jejich balení. Využívání tohoto jednotného balicího a štítkovacího systému je pro zapojené firmy výhodné především z hlediska úspory časové, nákladové, ale i legislativní. (Nicelabel.com, 2017), (Nexteer.com, 2017)

I přesto se vyskytují obchodní případy, kde jsou požadavky na balení či štítkování odlišná. V těchto případech to samozřejmě pro firmu znamená modifikaci některých již zavedených procesů a s tím i spojené náklady. Dle názoru autora práce by se tato problematika dala zahrnout do Úmluvy CMR, samozřejmě s určitými výjimkami jako např. nadměrné, křehké či jinak specifické zboží apod.

- Pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání

V případě určení dopravce jako zástupce v celním jednání je odesílatel povinen poskytnout dopravci všechny potřebné celní doklady, pokyny a informace.

U firmy Fiamm je celní řízení uskutečňováno za pomoci tzv. celního deklaranta, což je externí pracovník najatý právě pro tyto potřeby. Pro potřeby proclení firma využívá celního úřadu pro Středočeský kraj, sídlem v Kosmonosech.

Určitým ulehčením v této problematice by dle názoru autora bakalářské práce mohlo být získání tzv. statutu schválené odesílatele či příjemce. Tento status umožňuje vyřídit kompletní celní řízení v prostorách podniku a většina řízení je vedena elektronicky. To firmě potencionálně umožní snížit náklady a čas při přepravě zboží do zemí mimo Evropskou unii. V Evropské unii se totiž clo na zboží nevztahuje.

V příloženém listu CMR je vidět, že v praxi zde firma zanáší i jiné informace. V tomto případě se jedná o kód cílového skladu „539“

- Seznam dokladů předaných dopravci

Zápisem tohoto údaje nejsou nijak ovlivněny budoucí nároky vyplývající z nesplnění závazků odesílatele vybavit dopravce potřebnými dokumenty. V praxi se proto setkáváme spíše s administrativní funkcí. Na přiloženém nákladním listě a dodacím listě (viz. Příloha C) je vidno, že na sebe odkazují. Toto je využíváno pro lepší přehled jak odesílatele, tak příjemce v rámci skladových a finančních řízení podniku. Na dodacím listě je také potvrzení předem dohodnutých dodacích podmínek, v případě obchodního případu znázorněném na přiloženém dodacím listě, je využito podmínky *Delivered At Place*, která je firmou při exportu využívána velmi často.

- Fixní dodací lhůta

Tento údaj se zpravidla na nákladním listu CMR nevyplňuje. Jak je možné vidět v Příloze B, dodací lhůtu si firma poptává již při zajištění dopravy. Tato objednávka je poté brána jako uzavření přepravní smlouvy a proto sjednané datum dodání zavazující. I zde platí názor autora, že by v zájmu dopravce a odesílatele, měl být údaj na listu CMR vyplňován vždy.

3.2.4 Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zásilky a za překročení dodací lhůty

Úprava právní odpovědnosti při ztrátě, poškození zásilky a překročení dodací lhůty je jednou z nejdůležitějších součástí Úmluvy CMR. Tato problematika je upravena v kapitole IV. Úmluvy CMR. Existují dva typy důvodů, při kterých může být dopravce zbaven zodpovědnosti za poškození či zničení zásilky.

Prvním typem jsou tzv. obecné důvody zproštění odpovědnosti dopravce. Tyto důvody může dopravce uplatnit jak při poškození nebo při ztrátě zásilky, tak i při překročení dodací lhůty. Jedná se o škody, které byly způsobené vinou či příkazy oprávněného, kterým je odesílatel nebo příjemce. Dále se jedná o škody způsobené zvláštními vadami zásilky, nebo okolnostmi, které dopravce nemohl prokazatelně odvrátit.

Druhým typem jsou tzv. privilegované vyvinující důvody. Ty se nevztahují na nedodržení dodací lhůty. Jedná o přepravy, kde jsou použita vozidla bez plachet, což musí být vysloveně smluveno a zaznamenáno v listu CMR. Dále, pokud je chybějící nebo vadný obal, či nedostatečné nebo zcela chybějící označení jednotlivých kusů zásilky. Další možností je přirozená povaha zboží. Dále se také jedná o případy, kde je zboží poškozeno manipulací, naložením, uložením nebo vyložením odesílatelem, či příjemcem. Posledním důvodem je přeprava živých zvířat. (Krofta, 2015), (Dsv.cz, 2017)

Pokud je poškození zaviněno špatným stavem vozidla, nemůže se dopravce dovolávat zbavení zodpovědnosti. Pokud je ale schopný dokázat, že vada vozidla byla vyvolána vnějším vlivem, který byl mimořádný a nepředpokládaný, je zde možnost výjimky. (Krofta, 2015), (Dsv.cz, 2017)

V praxi firmy Fiamm je v těchto případech vše řešeno pojištěním dopravy, ať už ze strany dopravce, nebo ze strany odesílatele. Pokud se jedná o poškození prokazatelně zaviněné odesílatelem, tedy firmou Fiamm, strhává se v pojistném řízení spoluúčast ve výši 1 % hodnoty nákladu.

V případě, že dopravce nestihne zboží přepravit ve smluvené dodací lhůtě, je dle Úmluvy CMR povinen zaplatit odesílateli částku ve výši nákladů na přepravu.

Dle názoru autora práce je v těchto případech vyplacení pouze nákladů na přepravu nedostatečné. Zpožděním doručení přepravovaného zboží odesílateli vzniká hned několik škod. První škodou je škoda finanční. V dnešním automobilovém průmyslu je většina dodavatelů vázána přesnými dodacími podmínkami a v návaznosti na to také velkými smluvními pokutami za porušení těchto podmínek. Druhým typem škody je poškození dobrého jména odesílatele, a to především při opakovaných překročeních dodacích lhůt. Žádná z těchto výše zmíněných druhů škod není v nákladech na přepravu vyčíslena. Možným řešením je navýšení platební povinnosti dopravce při porušení dodacích lhůt o procentní sazbu v rámci Úmluvy CMR. Dalším případným řešením je sjednávání individuálních smluvních podmínek při každé jednotlivé přepravě.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo prohloubení teoretických znalostí v problematice mezinárodní smlouvy přepravy zboží z pohledu právního a poté porovnání těchto skutečností s reálnými obchodními zvyklostmi ve vybrané firmě se zaměřením na mezinárodní silniční kamionovou přepravu. Teoretické znalosti vychází z pečlivého studia příslušných právních norem, úmluv a zákonů, které se k tomuto tématu vztahují. Praktický pohled na toto téma získal autor především při spolupráci s panem J. Reslem z firmy Fiamm Automotive Czech, a.s. Zdrojem praktických znalostí řešené problematiky byly především osobní kvalifikované rozhovory mezi autorem práce a panem J. Reslem. V rámci těchto rozhovorů, byly, na základě autorových otázek, objasněny všechny záležitosti týkající se přepravní smlouvy v kontextu reálných obchodních případů.

Autor v praktické části bakalářské práce porovnal Úmluvu CMR, která právně upravuje vztahy v mezinárodní silniční kamionové přepravě, s obchodními zvyklostmi firmy Fiamm, především tedy se zaměřením na formulář CMR, jenž slouží jako nákladní list a zároveň jako dokument, kterým je v praxi uzavírána přepravní smlouva. V této části také autor navrhuje možná řešení jednotlivých problémů, či poukazuje na potencionální nedostatky, ať už v praxi, či legislativně. Z rozhovorů vyplynulo, že největším problémem v rámci přepravy zboží je pro firmu Fiamm zvláště velmi náročná administrativa a komunikace při spolupráci se státními úřady. Z autorova pohledu by mohl být tento problém vyřešen větším využitím provázáním jednotlivých institucí a využitím informačních technologií ve státní sféře. To by usnadňovalo komunikaci, a také urychlilo problematické procesy. K dalším problémům se autor vyjadřuje v rámci poslední kapitoly bakalářské práce.

Ačkoliv byly některé řešené části omezeny požadavky na nezveřejnění či upravení poskytnutých informací ze strany firmy, byly cíle této bakalářské práce úspěšně naplněny. Autor při získávání a zpracovávání zdrojů prohloubil své teoretické znalosti v řešené problematice mezinárodní přepravní smlouvy a získal také ceněný praktický pohled. V bakalářské práci byla prokázána provázanost mezinárodních právních úmluvách s praktickou aplikací těchto pravidel do reálných obchodních případů a byly zde také navrženy potencionální zlepšení či řešení vyskytujících se problémů.

Seznam použité literatury

Citace:

KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ, Květoslav RŮŽIČKA, et al., 2008. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-108-3.

KROFTA, Jiří, 2015. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. vyd. Praha: Leges. ISBN 978-80-7502-082-6.

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

POLÁČEK, Bohumil, 2012. *Mezinárodní říční doprava*. Praha: C.H.Beck. ISBN 978-80-7400-258-8.

POLÁČEK, Bohumil, 2016. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-133-0.

ROZEHNALOVÁ, Naděžda, 2010. *Právo mezinárodního obchodu*. 3. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7357-562-5.

RUSHTON, Alan, Phil CROUCHER a Peter BAKER, 2014. *The Handbook of Logistics and Distribution Management: Understanding the Supply Chain*. 5th ed. London: Kogan Page. ISBN 978-0749466275.

ŠVARC, Zbyněk, et al., 2011. *Základy obchodního práva*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-322-3.

Zákon č. 89/2012 Sb., *Zákon občanský zákoník*, ve znění pozdějších předpisů

Interní zdroj firmy Fiamm Automotive Czech, a.s.

Internetové zdroje:

Businesscenter.cz: *Relativní obchod* [online]. [cit. 2017-6-15] Dostupné z: <https://business.center.cz/business/pojmy/p13-relativni-obchod.aspx>

Businessinfo.cz: *Pravidla Incoterms 2010* [online]. [cit. 2017-8-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/prezentace-incoterms-2010-27735.html#!&chapter=1>

Broker Consulting, a.s.: *Odpovědnost zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli* [online]. [cit. 2017-10-3]. Dostupné z: <https://www.bcas.cz/media/aktuality/odpovednost-zamestnance-za-skodu-zpusobenou-zamestnavateli>

DHL: *Incoterms 2010* [online]. [cit. 2017-8-20]. Dostupné z: <http://www.dhlgf.cz/doplnkove-informace-/incoterms-2010>

Dsv.cz: *Úmluva CMR* [online]. [cit. 2017-10-3]. Dostupné z: <http://www.dsv.cz/res/data/001/003438.pdf>

Dsv.cz: *Incoterms* [online]. [cit. 2017-8-20]. Dostupné z: <http://www.dsv.cz/doprava-a-preprava/silnicni-doprava/incoterms/>

Fiata: *Who is Fiata* [online]. [cit. 2017-7-13]. Dostupné z: <http://fiata.com/about-fiata.html>

IRU.org: *IRU CMR model 2007* [online]. [cit. 2017-11-3]. Dostupné z: <https://www.iru.org/resources/iru-library/iru-cmr-model-2007>

Nexteer.com: *Label requirements standarts* [online]. [cit. 2017-11-9]. Dostupné z: <http://www.nexteer.com/wp-content/uploads/Label-Requirements-Standards-DELJIT-Rev-18Feb2015.pdf>

Nicelabel.com: *Automotive label samples* [online]. [cit. 2017-11-9]. Dostupné z: <https://www.nicelabel.com/resources/files/doc/solutions/Automotive%20standards.pdf>

Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky: *Předpis zákona č. 89/2012 Sb.* [online]. [cit. 2017-7-13] Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?O=6&T=362>

Zakony.cz: *Zákon č. 89/2012* [online]. [cit. 2017-7-13] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>

Seznam příloh

Příloha A - Nákladní list CMR	52
Příloha B - Formulář objednávky dopravy	53
Příloha C – Dodací list	54
Příloha D - Systém štítkování ODETTE	55

Příloha A - Nákladní list CMR

1 Exemplář pro odesílatele Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 8003601 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ C 8003601					
Flamm Automotive Czech a.s. Nádražní 1436 293 01, Mladá Boleslav III Česka republika		Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
Daimler AG Feb. 53 LNW - Daimlersrasse 1 767 42, Woerth Am Rhein Deutschland		QUALITY TRANSPORT JASKOLICA 1301/4 KRAČUNK 276 07					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes		17 Další dopravce (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
Místo / Ort Země / Land Woerth Am Rhein Deutschland							
4 Místo a datum nakládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
Místo / Ort Země / Land Mladá Boleslav Česka republika							
5 Příložené doklady Beiliegende Dokumente							
85161738							
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kol Anzahl der Räder	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmotnost Bruttogewicht kg	12 Objem Umfang m ³	
Axpata				9618			
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalitní) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)	14 Dobírka Nachnahme		15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachterrechnung		20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen		
339 "	Vyplocené / Frei		Vyplocené / Frei				
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in		23 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers		24 Zboží obdrženo Gut empfangen		Datum	
30. 11. 2017		[Signature]		[Signature]			
22 Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders		25 SPZ vozidla Kč: 46352562 DIC: CZ46352562		26 Úložné zatížení			
Flamm Automotive Czech, a.s. expedice Nádražní 1436 293 01 Mladá Boleslav Mladá Boleslav III 338 2795		[Signature]		úložné zatížení			
27 Číslo DZV		28 Číslo jedy		29 Hraníční přechody			
				30 Veškeré průvodní doklady			
				31 Různé			
				Pohyzen o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen			

Odesílatel musí zodpovědně vyplnit
 vom Absender sind verantwortungsvoll auszufüllen.
 Sáhle oznámení dále musí vyplnit dopravce
 Sáhle, unternahmende Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.
 1 - 15 a und 21 + 22

Příloha B - Formulář objednávky dopravy

<u>Objednávka dopravy - export</u>		poř. číslo 820/17
PŘÍKAZCE:		DOPRAVCE:
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Fiamm Automotive Czech a.s. Nádražní 1436 Mladá Boleslav kontakt: Michal Němec telefon: 326714256 email: michal.nemec@fiamm.com</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Parcel Trans s.r.o. Průmyslová 829 29306 Kosmonosy Mob. tel.: 420 731 629 423 jiri.kulhanek@parceltrans.cz</div>
ADRESA VYZVEDNUTÍ		ADRESA DODÁNÍ :
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Fiamm Automotive Czech a.s. Nádražní 1436 Mladá Boleslav</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">DAIMLER AG GEB.53 LNW - DAIMLERSTRASSE 1 76742 WOERTH AM RHEIN GERMANY (ABLADESTELLE 534)</div>
DATUM VYZVEDNUTÍ :		DATUM DODÁNÍ :
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">30.11.2017</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; background-color: red; color: white;">01.12.2017</div>
SPECIFIKACE ZÁSILKY :		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">5 x GITTERBOX - 120 x 100 x 100 + 2 x paleta 1200x800x1700 STOHOVATELNÉ - 1000K</div>		
POZNÁMKA :		
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;">D.L. 85161778,79,80,81,85,88 JEDNO MÍSTO VYKLÁDKY WOERTH</div>		
INSTRUKCE PRO VYKLÁDKU:		
bez omezení <input checked="" type="checkbox"/>	pouze z boku <input type="checkbox"/>	pouze na rampě (zadem) <input type="checkbox"/>
<small>Prosím o potvrzení objednávky na email: michal.nemec@fiamm.com Číslo objednávky (v pravém horním rohu) musí být vždy uvedeno na faktuře.</small>		

Příloha C – Dodací list



Fiamm Automotive Czech a.s.
 Nadrazní 1436 - PSČ 293 01 MLADA BOLESLAV - Czech Republic
 Tel: +42 0326 714 149 - Fax: +42 0326 714 190
 Company reg. No. 46352562 - VAT reg. No. CZ46352562
 Bank: UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.
 Zetelavská 1525/1, 140 92, Praha 4
 IBAN: CZ102700000002110474011 - SWIFT: BACX CZPP



INVOICE ADDRESS
DAIMLER AG
 M560 - RECHNUNGSPRÜFUNG
 ABT : FOS / AP, HPC : T 101
 70546 STUTTGART 000 DE



DELIVERY ADDRESS
DAIMLER AG
 GEB. 53 LNW - DAIMLERSTRASSE 1
 76742 WOERTH AM RHEIN DE

DELIVERY NOTE
85161788 30.11.2017
 zona-area 0209-209-020903
 6300 FIAMM AUTOMOTIVE CZECH MB A.S.
 NADRAZNI
 293 01 MLADA BOLESLAV CZ

VENDOR NO. 15475494 SHIP PROGRESSIVE NO. 08003601
 CODE GOODS RECEIVED 30009603 CONFIRMATION NO. 23.12.2016 DATE

CUSTOMER CODE 14602

ORDER INTERNAL NO. 30.11.2017 DATE

JETT Y SUPPLY POINT PARTIAL SETTLEMENT FULL SETTLEMENT
 539

YOUR ORDER NO. 1758905765 09.11.2016 DATE

LINE	PART NUMBER DRAWING	DESCRIPTION	S	U.M	GLOBAL QUANTITY	QUANTITY TYPE	PACKAGING TYPE		
			(*)				DRAWING	DESCRIPTION	No°
		Unsere Bestellung Nr. 30009603 vom 23.12.2016 Ihre Bestellung Nr. 1758905765 vom 09.11.2016							
010	928032	Jericho assembly with air connec PART. A0005425221		ST	160	20	6429		8
010	928032	Jericho assembly with air connec Abladestelle 539 Angeliefert im November. Tax free intra-community delivery.				160	5009	PALLET	1

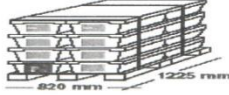
(*) 0 = WET CHARGED - 1 = DRY CHARGED Page 1 / 1

COMPANY YUSEN LOGISTICS (CZEC H) SRO TRUCK PLATE N. 999 9999	ADDRESS D1 LOGISTICS PARK EAST -NA -NA RICA NY -JAZI	SIGNATURE OF CARRIER
	SIGNATURE	
TRANSPORT TO CARGO OF THE <input type="checkbox"/> SENDER <input type="checkbox"/> RECEIVER BY	BEGINNING OF THE TRANSPORT Date / /	Signature
CAUSE OF TRANSPORT Verkaufslieferung	CARRIAGE Delivered At Pla	PACKAGING
PACKAGEN. 1	GROSS WEIGHT KG 96	VOLUME M3 0,900
	NET WEIGHT KG 86	RECEIVER SIGNATURE <i>[Signature]</i>

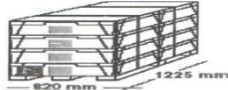
Příloha D - Systém štítkování ODETTE

Label instruction

Smallbox 780



Smallbox 790



K-pallet



780 K-pallet



L-pallet



G-pallet



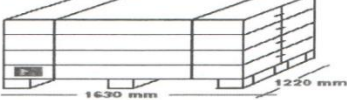
H-pallet^{*)}



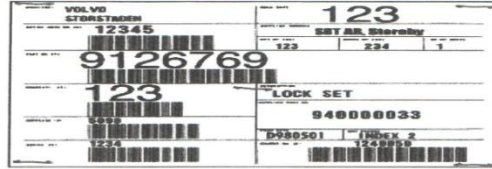
701-pallet^{*)}



F-pallet



^{*)} For Volvo Parts and for Volvo Umeå components the label shall be placed on the long side at the lower left corner



Checklist

1. Is the label perfectly legible?
2. Are there no staples through the bar codes?
3. Are there no straps over the bar codes?
4. Is the dock/gate information correct?
5. There should only be one label on the pallet: the Odette label.



Checklista

1. Är godsmärket fullkomligt läsbart?
2. Inga häftklammrar genom streckkoden?
3. Täcker spännbanden streckkoderna?
4. Är dock/gate (port/föräd) informationen korrekt?
5. Det ska endast vara ett godsmärke på pallan: Odettes streckkodade godsmärke.



Kontrollista

1. Ist der Warenanhänger vollkommen lesbar?
2. Sind Heftklammern in den Barcodes?
3. Sind keine Bänder über den Barcodes?
4. Ist die Dock/Gate-Information korrekt?
5. Es soll nur 1 Warenanhänger an der Palette sein: Der Odette Warenanhänger.



Checklist

1. Is het label duidelijk leesbaar?
2. Geen nietjes in de streepjescodes?
3. Geen spanriem over de streepjescodes?
4. Is de dock/gate-informatie juist?
5. Slechts 1 label per pallet: het Odette-label.



Liste de vérification

1. Étiquette parfaitement lisible?
2. Pas d'agrafes dans les codes-barres?
3. Pas de sangles sur les codes-barres?
4. Indication dock/gate correcte?
5. Étiquette Odette seule étiquette sur la palette.



Tarkistuslista

1. Onko etiketti täysin luettava?
2. Onko riimahaakunan viivakoodin päällä?
3. Peittäiskö vanne viivakoodin?
4. Onko dock/gate informaatio oikea?
5. Lavassa saa ainoastaan olla yksi etiketti: Odette viivakoodi etiketti.



Example and reference to an ODETTE label (DESADV & DELFOR)

DELFOR - NAD 3036 (CN)	RECEIVER: VOLVO STORSTADEN	DOCK GATE 123	DESADV - LOC 3225 (159) DELFOR - LOC 3225 (159)
DESADV - BGM 1004	ADVISE BUY# NO (CN) 12345	SUPPLIER ADDRESS SBT AB, Storeby	
DESADV - LIN 7140 (IN) DELFOR - LIN 7140 (IN)	PART NO (PI) 9126769	NET WT (KG) 123 GROSS WT (KG) 234 NO OF BOXES 1	
DESADV - QTY 6060 (52)	QUANTITY (Q) 123	DESCRIPTION LOCK SET	
DESADV - NAD 3039 (SE) DELFOR - NAD 3039 (SE)	SUPPLIER (VI) 5098	SUPPLIER PART NO 940000033	
DESADV - GIR 7402	SERIAL (SI) 1234	FORM DATE D980501 ENG CHANGE INDEX 2	DESADV - PIA 7140 (DR) (After special agreement)
		CHANGE NO (RI) 1249059	