

Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity v Brně

Seminární práce do předmětu:

## **Právo mezinárodního obchodu**

*Téma: Mezinárodní přepravní smlouvy a mezinárodní zasilatelské smlouvy*

Vypracoval: Stanislav Šebesta (76544)

Datum: 10. ledna 2006

## **Úvod**

V této seminární práci se pokusím vysvětlit proč je důležitá mezinárodní přeprava a jednotlivé typy mezinárodních přepravních smluv, jejich předmět a právní režim. V závěru se pokusím definovat klíčové rozdíly mezi mezinárodní přepravní smlouvou a mezinárodní zasilatelskou smlouvou.

## Mezinárodní přeprava

Mezinárodní přeprava bývá zpravidla definována jako přeprava, 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 jediné přepravní smlouvy.

V některých případech se výchozí a cílové místo dokonce mohou nacházet v témž státě, avšak část přepravy se uskutečňuje na území jiného státu. Zvláštní význam nabývá mezinárodní přeprava v souvislosti s postuláty volného pohybu zboží, osob a služeb, tzn. V souvislosti s ekonomickou integrací států.

Volba způsobu přepravy a tím i výše přepravného závislé na dohodě prodávajícího a kupujícího a má samozřejmě úzkou návaznost na jednotlivé náležitosti kupní smlouvy, zejména na výši kupní ceny a na dodací lhůtu. Stanovená dodací parita by z volby přepravy měla samozřejmě vycházet. Při volbě je však třeba brát v úvahu i další faktory, jakými jsou například:

- přepravní možnosti (infrastruktura, dopravní síť, hustota spojů apod.),
- povaha (vlastnosti) zboží,
- použitá obalová technika.

Prodávající i kupující si mohou přepravu zajistit přímo u dopravců nebo mohou pro tento účel využít specializovaných subjektů – zasilatelů (speditérů).

Dopravcem rozumíme takový subjekt, který sám vlastní dopravní prostředky (např. 4eské dráhy) a jejich prostřednictvím pak realizuje přepravu, a to na základě:

- smlouvy o přepravě věci,
- smluv o nájmu nebo o provozu dopravního prostředku.

## Mezinárodní přepravní smlouva

### Vymezení mezinárodní přepravní smlouvy

Přeprava zboží je zajišťována obvykle na základě smlouvy o přepravě věci nebo smlouvy o nájmu či provozu dopravního prostředku.

Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné). Smlouva nemusí být uzavřena písemně. Smlouva vzniká dohodou o jejím obsahu. Uzavření přepravní smlouvy mohou osvědčovat dva typy dokumentů, a to **nákladní** nebo **náložný list** (konosament).

Nákladní list vystavuje odesílatel jako písemné potvrzení o objednání přepravy a dopravce na něm potvrzuje příjem zásilky k přepravě. **Nákladní list není cenný papír a není převoditelný.** Je průkazní listinou o existenci přepravní smlouvy a o převzetí zboží dopravcem k přepravě. Jedná se o legitimační doklad. Používá se v železniční dopravě, v silniční, letecké, říční a námořní dopravě.

**Náložný list je cenným obligačně právním papírem** obdobně jako např. směnka nebo šek. Je listinou, která má význam i hmotněprávní, tj. zásadně nenahraditelnou podmínku pro vznik práva, jeho výkon, převod a trvání tohoto práva. Náložný list může znít:

- na doručitele
- na jméno určité osoby
- na řad

Práva z náložného listu:

- na doručitele se převádějí předáním náložného listu osobě, která má tato práva nabýt,
- na jméno lze převést na jinou osobu podle ustanovení o postoupení pohledávky,
- na řad oprávněné osoby lze převést vyplněným nebo nevyplněným rubopisem, není-li uvedeno na či řad, platí, že je vydán na řad odesílatele.

**Dopravce je povinen v náložném listu uvést:**

- a) název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání dopravce,
- b) název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání odesílatele,
- c) označení přepravované věci,
- d) údaj, zda byl náložný list vydán na doručitele nebo na jméno příjemce, popř. údaj, že byl vydán na jeho řad,
- e) místo určení,
- f) místo a den vydání náložného listu a podpis dopravce. Pokud byl náložný list vydán ve více stejnopisech, vyznačí se jejich počet na každém z nich. Po vydání zásilky oprávněné osobě na jeden stejnopis, pozbývají ostatní stejnopisy platnosti. Za zničený nebo ztracený náložný list je dopravce povinen vydat odesílateli nový s vyznačením, že jde o náhradní.

Právo domáhat se vydání zásilky má podle náložného listu:

- na jméno: osoba v něm určená,
- na řad: osoba, na či řad byl náložný list vystaven, nebyl-li převeden rubopisem nebo byl-li, pak osoba, která je uvedena jako poslední v nepřerušené řadě rubopisu a nebo doručitel náložného listu s posledním nevyplněným rubopisem,
- na doručitele: osoba, která náložný list předloží dopravci.

Dopravce odpovídá za škodu na zásilce od jejího převzetí do jejího vydání, ledaže by prokázal, že byla způsobena:

- odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky,
- vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky, včetně obvyklého úbytku,
- vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě a byla-li vadnost obalu uvedena v náložném listu poznamenána, dopravce odpovídá za škodu na zásilce vzniklou v důsledku vadnosti obalu jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná.

Dopravci vzniká nárok na přepravné po provedení přepravy do místa určení, nestanoví-li smlouva za rozhodnou jinou dobu. K zajištění svých nároků vyplývajících ze smlouvy má dopravce zástavní právo k zásilce dokud s ní může nakládat. Vázne-li na zásilce několik zástavních práv, má zástavní právo dopravce přednost před zástavními právy dříve vzniklými a zástavní právo dopravce má přednost před zástavním právem odesílatele.

## **Právní režim mezinárodní přepravní smlouvy**

Vzhledem k principu autonomie vůle se pro mezinárodní přepravu uplatní jako základní pravidlo **volba práva**. Chybí-li volba, je rozhodné právo státu, kde má dopravce sídlo. Více než kolizní úprava je však důležitá unifikovaná úprava přímá, která je v oblasti mezinárodní přepravy velmi silná. Mezi nejvýznamnější dokumenty, kterými je vázána i Česká republika, patří:

### **V oblasti železniční přepravy**

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), která byla uzavřena v Bernu v roce 1980 a která jednotně upravuje přepravu po železnicích smluvních států, v českém právním řádu jako vyhláška č. 8/1985 Sb., a to s dodatkem o Jednotných právních předpisech pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM – existuje i dodatek CIV týkající se přepravy osob, ovšem ten není z hlediska mezinárodního obchodu tak významný).

### **V oblasti silniční přepravy**

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (CMR), která byla uzavřena v Ženevě v roce 1956, v českém právním řádu jako vyhláška č. 11/1975 Sb.

### **V oblasti lodní přepravy**

Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla o konosamentech), v českém právním řádu jako vyhláška č. 193/1996 Sb. Hamburská pravidla jsou zcela nově koncipovanou moderní mezinárodní úpravou, která mezi smluvními státy, k nimž ovšem dosud patří pouze relativně málo hospodářsky významnějších států, nahrazuje dosud jinak platná Haagská pravidla.

Haagská pravidla, zpravidla v revidované podobě jakožto Haagsko-visbyská pravidla, zůstávají nadále v platnosti ve vztahu ke smluvním státům, které k Hamburským pravidlům nepřistoupily. Řídí se jimi s určitými modifikacemi dopravci prakticky všech nejsilnějších námořních států světa, a to často na základě recepce do vlastního právního řádu.

### **V oblasti letecké přepravy**

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská smlouva), v českém právním řádu jako vyhláška č. 15/1935 Sb., a to ve znění dodatků.

Varšavská úmluva byla několikrát revidována, ČR je smluvním státem Haagského protokolu z roku 1955, kterým se mění Varšavská úmluva (č. 15/1966 Sb.)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem (Guadalajarská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem z roku 1961), v českém právním řádu jako vyhláška č. 27/1968 Sb.

## Mezinárodní železniční přeprava

Pro **smlouvu o přepravě osob a zavazadel** jsou přepravním dokladem jízdenka a zavazadlový lístek, které musí obsahovat zkratku CIV. Formu a obsah jízdenek a zavazadlových lístků určují mezinárodní tarify.

Železnice odpovídá za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrčen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví v důsledku úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího ve vagónech anebo při nastupování nebo vystupování. Železnice odpovídá dále za škodu, která vznikne úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věcí, jež cestující postižený takovým úrazem má na sobě nebo je veze s sebou jako ruční zavazadlo; odpovídá i za škodu způsobenou poškozením zavazadla, která vznikne v době od přijetí zavazadla k přepravě a ž do jeho výdeje. Železnice je této odpovědnosti zproštěna pouze na základě důvodů výslovně uvedených.

Reklamace musí být uplatněna u příslušné železnice vždy písemně v předepsané lhůtě. Nároky na náhradu škody vyplývající z odpovědnosti železnice při usmrcení a zranění cestujícího se promlčují po 3 letech, jiné nároky z přepravní smlouvy se promlčují po 1 roce.

Pro **přepravu zboží** je přepravním dokladem nákladní list. Smlouva o přepravě je uzavřena, jakmile odesílací železnice přijala k přepravě zboží s nákladním listem. Nákladní list opatřený razítkem je důkazem o uzavření a o obsahu přepravní smlouvy. Železnice, která přijala zboží s nákladním listem k přepravě, odpovídá za provedení přepravy po celé přepravní cestě až do jeho dodání.

Železnice odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží v době od přijetí zboží k přepravě až do jeho dodání, jakož i za škodu vzniklou překročením dodací lhůty. Železnice je zbavena odpovědnosti, jestliže byly ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty zaviněny oprávněným, příkazem oprávněného nevyplývajícím ze zavinění železnice, vlastní vadou zboží (vnitřní zkázou, ubýváním atd.) nebo okolnostmi, které železnice nemohla odvrátit a jejichž následkům předejít nebylo v její moci.

Reklamace musí být uplatněna u příslušné železnice vždy písemně; je předpokladem soudního uplatnění nároků, pro které je většinou stanovena jednorozční promlčecí lhůta.

## Mezinárodní silniční přeprava

Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek po silnici za úplatu, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy, a to bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran přepravní smlouvy. To znamená, že Úmluva prosazuje svou aplikaci i na takové přepravy, v nichž má své sídlo či bydliště ve smluvním státě Úmluvy pouze jedna ze smluvních stran, zatímco druhá nikoli.

Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je nákladní list. Nákladní list je (pokud není prokázán opak) věrohodným dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zásilky dopravcem.

Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty. Dopravce je zproštěn této odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci. Dopravce se nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejich zástupců a nebo pracovníků.

Reklamace ztrát nebo poškození zjevně znatelných musí být učiněna nejpozději při převzetí zásilky; jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné, činí lhůta 7 dní ode dne vydání zásilky. V případě překročení dodací lhůty je třeba reklamovat do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci.

## **Mezinárodní letecká přeprava**

Ve smyslu Varšavské Úmluvy je považována za mezinárodní každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou smluvních stran, nebo na území pouze jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento stát není smluvní stranou.

**Přepravními dokumenty** jsou letenka pro přepravu cestujících a zavazadel, zavazadlový lístek pro zapsaná zavazadla a letecký nákladní list pro přepravu zboží. Tyto dokumenty, pokud nebude prokázán opak, jsou důkazem o uzavření a podmínkách přepravní smlouvy.

Dopravce odpovídá za škodu, jež nastala tím, že cestující byl usmrcen, zraněn, nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle, stala-li se nehoda, která způsobila škodu, v letadle nebo při jakýchkoli operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel nebo zboží, stala-li se událost, jež způsobila škodu, za letecké přepravy. Letecká přeprava zahrnuje dobu, po kterou zavazadla nebo zboží byla pod dozorem dopravcovým, ať již na letišti nebo v letadle či kdekoli jinde při přistání mimo letiště. Dopravce odpovídá i za škodu, která vznikla zpožděním při letecké přepravě cestujících, zavazadel nebo zboží.

Reklamační lhůta při poškození činí 7 dní, jde-li o zavazadla, a 14 dní, jde-li o zboží; při zpoždění je třeba reklamaci podat do 21 dnů od předání zavazadla nebo zboží. Nároky z odpovědnosti je třeba soudně uplatnit ve lhůtě dvou let od příchodu na místo určení nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět nebo od zastavení dopravy.

## **Námořní přeprava**

Přepravním dokumentem je náložný list neboli konosament. Ustanovení Hamburské úmluvy (HU) se použije na všechny smlouvy o námořní přepravě mezi dvěma různými státy, jestliže:

- přístav nakládky nebo vykládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě je na území smluvního státu nebo

- konosament nebo jiný dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě, je vydán ve smluvním státě nebo stanoví, že se tato smlouva má řídit ustanoveními HU nebo právním řádem některého státu, jenž je přijal. Ve všech těchto případech se bude HU aplikovat obligatorně, tzn. i ve vztahu k subjektům ze států, které nejsou smluvními státy HU, což může mít pro ČR hospodářský význam. Ustanovení HU se totiž použije bez zřetele na státní příslušnost lodí, dopravce, dalšího dopravce, odesílatele, příjemce nebo kterékoliv jiné zainteresované osoby.

Doprovce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči, pokud dopravce neprokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům.

Reklamační lhůta v případě ztráty nebo poškození činí 1 pracovní den od předání zboží, a pokud ztráta nebo škoda nejsou zjevné, 15 dní. V případě opožděného dodání činí 60 dnů po dni, kdy zboží bylo předáno příjemci.

## **Mezinárodní zasilatelská smlouva**

### **Vymezení mezinárodní zasilatelské smlouvy**

Základní ustanovení určuje, že smlouvou zasilatelskou se zasilatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli úplatu. Zasilatel je oprávněn žádat, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy (zasilatelský příkaz), jestliže smlouva nemá písemnou formu.

#### **Podstatné části smlouvy tvoří:**

- přesné určení smluvních stran, tj. zasilatele (speditéra) a příkazce,
- závazek zasilatele obstarat vlastním jménem a na účet příkazce přepravu věcí,
- určení věcí, jejichž přeprava bude obstarána,
- stanovení místa odeslání a místa určení,
- závazek příkazce zaplatit zasilateli úplatu.

Při posuzování smlouvy je zřejmé, že se jedná o druh smlouvy o obstarání, zvláštní druh smlouvy komisionářské. Podstatné je, že zasilatel zde vystupuje vlastním jménem na účet příkazce. Jde o smlouvu úplatnou.

Nebude-li použito písemné formy smlouvy, je zasilatel oprávněn žádat písemný zasilatelský příkaz. V něm by mělo být specifikováno zboží a místo odeslání a určení. Zasilatelský příkaz však není ke vzniku smlouvy nutný, i když je obvyklý; zasilatelský příkaz není cenným papírem.

Pokud zasilatel sám provádí přepravu zásilky, odpovídá za škody na zásilce stejně jako dopravce. Jako dopravce by odpovídal ve všech směrech i v případě, že přepravu sám neprovádí, protože nevlastní dopravní prostředek ani jej nemá v nájmu či provozu, ale



vystupuje vůči příkazci jako tzv. smluvní dopravce, který se smluvně zavazuje k provedení přepravy.

Zasílatel je povinen při plnění svého závazku, tj. při sjednání způsobu a podmínek přepravy, postupovat s vynaložením odborné péče a co nejlépe hájit zájmy příkazce.

#### **Doklady vystavené zasílatelem mohou být:**

- potvrzení o převzetí zásilky (Forwarders Certificate of Receipt)
- potvrzení o odeslání zásilky (Forwarding Agents Certificate of Transport).

Při zajišťování kombinovaných přeprav (multimodálních přeprav) mohou vystupovat mezinárodní zasílatelé jako operátoři. Přejímají tak odpovědnost a ručení za řádný průběh celé přepravy a vydávají jediný přepravní doklad, kterým může být FIATA konosament (FBL). FBL jsou oprávněni vystavovat pouze zasílatelé, kteří jsou členy FIATA, a může být vystaven jako obchodovatelný nebo neobchodovatelný dokument.

#### **Právní režim mezinárodní zasílatelské smlouvy**

Pokud jde o kolizní úpravu, dominantní je opět volba práva. Není-li realizována, odkazuje náhradní hraniční určovatel na právo státu, kde má zasílatel sídlo či bydliště.

Mezinárodní unifikovaná úprava zasílatelské smlouvy nebyla dosud přijata, nicméně na činnost mezinárodních zasílatelů, jakož i na unifikační a harmonizační snahy v oblasti práva mezinárodních zasílatelských smluv, má velký vliv nevládní organizace FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés), která sdružuje zhruba 70 členských organizací a 1600 přidružených členů z celého světa. Jejím úkolem je zastupovat zájmy zasílatelů na různých fórech, podporovat spolupráci zasílatelských firem a poskytovat jim informační, školící a další služby.

## Závěr - srovnání

Je třeba rozlišovat, zda se zasílatel zavazuje obstarat přepravu věci či se zavazuje přepravit věc. V prvním případě uzavírá smlouvu zasílatelskou, ve druhém případě smlouvu o přepravě věci, přičemž není rozhodující, zda bude či nebude přepravu provádět vlastními či cizími dopravními prostředky.

Uzavřením smlouvy v případě, kdy zasílatel se svým „příkazcem“ uzavře smlouvu, kterou e zaváže přepravit věc, se dostává do postavení dopravce, které s sebou nese jeho jinou odpovědnost, než kdyby uzavřel s příkazcem zasílatelskou smlouvu, kterou se zaváže obstarat přepravu věci. Při posléze zvoleném řešení totiž zasílatel neodpovídá ze smlouvy o přepravě věci, tedy za provedení přepravy, ale jen ze smlouvy zasílatelské. Podle ujednání v této zasílatelské smlouvě má zasílatel vůči příkazci odpovědnost zejména:

- za včasné obstarání přepravy,
- za udělení správných dispozic k provedení přepravy, tj. k nakládce zboží, k použití vhodného vozidla, ke způsobu nakládky, je-li požadován, k termínu přepravy, k zajištění vykládky,
- za dodržení ceny,
- za upozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů,
- při požádání o doplnění pokynů,
- při nesprávném rozhodnutí zasílatele při nebezpečí z prodlení (zvolení způsobu, jak naložit se zásilkou),
- za správné nakládání se zásilkou,
- za zanedbání odborné péče při sjednávání podmínek přepravy,
- při odvracení škody na převzaté zásilce,
- při zanedbání povinnosti podat příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí nebo která již vznikla,
- spočívající v péči při prodeji zásilky, již hrozí bezprostřední podstatná škoda.

Zasílatel současně nese zejména i rizika:

- ztrát ze svých neuplatněných nároků,
- z realizace zástavních práv,
- z nedostatečného zpracování příslušného přepravního dokladu, pokud to nebylo uloženo dopravci nebo jinému účastníku přepravy.

## **Literatura:**

Rozehnalová N., Waldhans J.: Mezinárodní obchodní transakce, Masarykova univerzita, Brno 2004

Rozehnalová N.: Právo mezinárodního obchodu, Masarykova univerzita, Brno 2002

Kučera Z., Pauknerová M., Růžička K., Zunt V.: Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk, Pelhřimov 2003.

Marek K.: K obchodním závazkovým vztahům, Masarykova univerzita, Brno 1993

Marek K.: Obchodně právní smlouvy, Masarykova univerzita, Brno 2003.

Černohlávková E., Machková H. a kol.: Mezinárodní obchodní operace, HZ Editio, Praha 1998