



Doprava v mezinárodním obchodu

Prezentace pro Czechtrade

9.2.2022

Svatá Apolena v mlhu je často zahalena.

Vítejte ve světě mezinárodní dopravy !

**Ing. Petr Rožek, PhD.
Lektor ICC, Semis s.r.o., SSL**

Doprava v mezinárodním obchodu

Obsah prezentace

- DOPRAVA ZBOŽÍ V MO, VOLBA DOPRAVNÍHO MÓDU A CESTY
- Dopravce a přepravce, Smlouva o přepravě, základní body jejího obsahu
- Námořní přeprava, na co si dát pozor při sjednávání a co očekávat po nalodění
- Letecká přeprava, výhody i nevýhody
- Železniční přeprava na dlouhé vzdálenosti jako alternativa k dopravě po moři
- Může i transkontinentální silniční přeprava být opcí pro dovoz zboží?
- Aktuální problémy v přepravě zboží z DV
- Jaké dodací podmínky Incoterms zvolit pro jaké přepravy
- Pojistit či nepojistit

Doprava v mezinárodním obchodu

I. Vymezení pojmů

- Dopravce
- Převpravce
- Zasílatel (zprostředkovatel, samovstup, NVOCC)
- Smlouva zasílatelská vs. Smlouva o přepravě
- Nákladní list vs. Náložný list

Doprava v mezinárodním obchodu

II. Druhy doprav v mezinárodní směně zboží

- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Námořní doprava
- Vnitrozemská vodní doprava
- Letecká doprava
- Kombinovaná (multimodální doprava)

Doprava v mezinárodním obchodu

1. Kamionová doprava, podmínky CMR, AETR, ADR, IRU

- právní předpisy
- vozidla
- dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Doprava v mezinárodním obchodu

Provozování silniční dopravy upravují právní předpisy Evropské unie (směrnice, nařízení, rozhodnutí), mezinárodní smluvní dokumenty a vnitrostátní právní předpisy (zákony, vyhlášky, nařízení vlády).

a. Právní předpisy Evropské unie

Přehled a anotace jednotlivých právních předpisů EU z oblasti silniční dopravy vycházejí z Nařízení Rady (EHS), Nařízení Komise (EHS), Směrnic Rady ES, a Směrnic Komise (ES), Směrnic Evropského parlamentu a Rady ES.

Jednou z možností, jak získat znění právních předpisů EU je internetový Portál veřejné zprávy po zvolení nabídky **EUR-Lex**.

Doprava v mezinárodním obchodu

Vybrané právní předpisy EU:

- Směrnice Rady č. **96/26/ES** o přístupu k povolání provozovatele silniční přepravy zboží a provozovatele silniční přepravy osob, jakož i o vzájemném uznávání diplomů, osvědčení a jiných dokladů o dosažené kvalifikaci, s cílem umožnit účinný výkon svobody usazování těchto dopravců v oblasti vnitrostátní a mezinárodní dopravy,
- Nařízení č. **561/2006/ES** Evropského parlamentu a Rady týkající se harmonizace určitých sociálních předpisů vztahujících se k silniční dopravě měnící [Nařízení Rady \(EHS\) č. 3821/85](#) a (ES) 2135/98, a rušící [Nařízení Rady \(EHS\) č. 3820/85](#),
- Nařízení Rady (EHS) č. **3821/85** o záznamovém zařízení v silniční dopravě ve znění pozdějších Nařízení,

Doprava v mezinárodním obchodu

- Směrnice Rady č. **96/53/ES** kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. **2000/30/ES** o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. **2003/59/ES** o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS.

Doprava v mezinárodním obchodu

b. Vybrané významné mezinárodní dohody a úmluvy:

- Úmluva CMR - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
- Úmluva TIR - Celní úmluva o mezinárodní dopravě zboží na podkladě karnetů TIR
- Dohoda ADR - Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí
- Dohoda ATP - Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy.

Doprava v mezinárodním obchodu

c. Vnitrostátní právní předpisy ČR

Vnitrostátní právní předpisy jsou publikovány ve Sbírce zákonů (Sb.). Základní ustanovení obsahují zákony, které vymezují práva a povinnosti subjektů. V rozsahu zmocnění v zákonech jsou vydávány prováděcí předpisy. Prováděcí předpisy mohou mít například formu nařízení vlády, vyhlášky příslušného ústředního orgánu (např. vyhláška vydaná Ministerstvem dopravy) nebo několika takových orgánů. směrnic, apod.

Značným usnadněním pro orientaci v právních předpisech je existence speciálních programů - právních informačních systémů. Mezi ně patří např. program „**Automatizovaný Systém Právních Informací**“ (ASPI).

Doprava v mezinárodním obchodu

Základní právní předpisy:

- **Občanský zákoník** s ohledem na silniční dopravu obsahuje základní ustanovení: Smlouva o přepravě osob, Smlouva o přepravě nákladu, Společná ustanovení ke smlouvě o přepravě.
- **Obchodní zákoník** upravoval rámcově následující smlouvy, které mají bezprostřední vztah k silniční dopravě: Smlouva o skladování, Smlouva zasílatelská, Smlouva o přepravě věci, Smlouva o nájmu dopravního prostředku, Smlouva o provozu dopravního prostředku; dnes zčásti řešeno v rámci NOZ, který ho nahradil.
- **Zákon o živnostenském podnikání** obsahuje členění živností a podmínky pro jejich provozování (Volné živnosti jsou uvedeny v příloze č. 4 živnostenského zákona a patří sem živnost č. 53 Zasílatelství a zastupování v celním řízení).

Doprava v mezinárodním obchodu

Vybrané právní předpisy ČR:

- zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů, tedy především novely s účinností od 1.1.2019 (§9a)
- vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,

Doprava v mezinárodním obchodu

Vybrané právní předpisy ČR: ./.

- vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční ve znění pozdějších předpisů

Doprava v mezinárodním obchodu

d. 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). Odesílatel je povinen poskytnout dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze a odpovídá za škodu způsobenou dopravci porušením této povinnosti.

Doprovce je povinen přepravu provést do místa určení s odbornou péčí ve smluvené lhůtě, jinak bez zbytečného odkladu. V pochybnostech počíná lhůta běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem. Dopravce může svůj závazek plnit pomocí dalšího dopravce a odpovídá při tom, jako by přepravu uskutečňoval sám.

Je-li dopravci znám příjemce zásilky, je povinen mu zásilku doručit, nebo má-li podle smlouvy příjemce zásilku v místě určení vyzvednout, oznámit mu ukončení přepravy.

Doprava v mezinárodním obchodu

e. Odpovědnost dopravce za škodu

Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče. Za škodu na zásilce však dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, 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 byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána; neupozornil-li dopravce na vadnost obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vadnosti jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná.

Dopravce je povinen urychleně podat odesílateli zprávu o škodě na zásilce vzniklé do jejího předání příjemci.

Doprava v mezinárodním obchodu

Podle smlouvy může být dopravce povinen vydat odesílateli při převzetí zásilky k přepravě

f. „Nákladní list“. Nákladní list je listina, s níž je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny. Nákladní list může znít na jméno určité osoby nebo na zástupce. Dopravce je povinen v nákladním listu uvést:

- firmu nebo název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání, popřípadě bydliště fyzické osoby dopravce,
- firmu nebo název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání, popřípadě bydliště fyzické osoby odesílatele,
- označení přepravované věci,
- údaj, zda byl nákladní list vydán na doručitele nebo jméno příjemce, popřípadě údaj, že byl vydán na jeho řad,
- místo určení,
- místo a den vydání nákladního listu a podpis dopravce.

Doprava v mezinárodním obchodu

Dopravce je oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, a odesílatel je oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky.

Dopravce je povinen zásilku vydat osobě oprávněné podle nákladního listu, jestliže mu tato osoba nákladní list předloží a potvrdí na něm převzetí zásilky.

Za zničený nebo ztracený nákladní list je povinen dopravce vydat odesílateli nový nákladní list s vyznačením, že jde o nákladní list náhradní. V případě zneužití původního nákladního listu je odesílatel povinen uhradit škodu, která tím dopravci byla způsobena.

Doprava v mezinárodním obchodu

Dopravce je povinen:

- Používat v silniční dopravě vozidlo, registrované v České republice a opatřené příslušnou národní registrační značkou,
- Zajistit pravidelné technické prohlídky pro nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, pro přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg (kromě nebrzděného přívěsu, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg), nejpozději ve lhůtě čtyř let po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel, a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách 2 let,
- Zajistit pravidelné technické prohlídky pro nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, speciální automobil, přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg,

Doprava v mezinárodním obchodu

nejpozději ve lhůtě jednoho roku po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel, a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách,

-Používat v silniční dopravě vozidlo, od jehož měření emisí neuplynula doba delší než stanoví zákon o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (u nákladního vozidla, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, speciálního automobilu, ve lhůtě jednoho roku po zaevidování, a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách,

-Zajistit při organizaci práce řidičů dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů,

-Zajistit, aby práce řidiče v mezinárodní nákladní dopravě, pokud se provozuje nákladním vozidlem o celkové hmotnosti

Doprava v mezinárodním obchodu

vyšší než 7500 kg, vykonávala pouze osoba bezúhonná, která před prvním nastoupením činnosti řidiče pracovala nejméně 2 roky jako řidič nákladního vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3500 kg nebo jako řidič autobusu (odlišná praxe v některých zemích EU jako řešení nedostatku řidičů),

-zajistit, aby práce řidiče z povolání vykonávala osoba, která se podrobila pravidelné lékařské prohlídce a je podle této prohlídky k řízení motorových vozidel zdravotně způsobilá,

-Podnikatel v silniční dopravě je povinen označit vozidla, tahače a nákladní vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3500 kg, které používá k podnikání, svým obchodním jménem,

-Zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání.

Doprava v mezinárodním obchodu

Práva dopravce:

- Obdržet nabídku písemně a v takové lhůtě, která umožní požadované služby splnit
- Požadovat za svoje služby odměnu ve výši kryjící obvyklé náklady služby plus přiměřený zisk; v době silného kolísání vstupních nákladů (např. za PHM) stanovit příslušnou přírážku,
- Obdržet smluvní odměnu včas a v plné výši; v případě reklamace škody či ztráty dodávané zásilky bude náhrada vypořádána zvlášť,
- U dodacích podmínek EXW a DAP/DDP, kde se předpokládá aktivní účast řidiče u nakládkových/vykládkových operací, umožnit řidiči přístup do prostoru přípravy nakládky/vykládky,
- Po ukončení nakládky/vykládky obdržet písemný doklad o ukončení a okamžitém stavu zásilky, nejlépe zápisem do CMR

Doprava v mezinárodním obchodu

g. Charakteristika, předpisy pro přepravu nebezpečných věcí na silnici

Nebezpečné věci jsou látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí. Nebezpečné věci lze převzít k přepravě pouze na základě podmínek stanovených zvláštními předpisy.

Přeprava nebezpečných věcí se řídí pravidly **Dohody ADR** - Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. V České republice vydána ve Sbírce zákonů jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí **č. 159/1997 Sb.** Toto sdělení bylo novelizováno. Dále bylo k tomuto sdělení vydáno **Sdělení** Ministerstva zahraničních věcí **č. 13/2009 Sb.m.s.**, o vyhlášení přijetí změn a doplňků „Přílohy A - Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů“ a „Přílohy B - Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě“ Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

Doprava v mezinárodním obchodu

Podle **zákona č. 111/1994 Sb.**, o silniční dopravě věcná ustanovení Dohody ADR se vztahují i na vnitrostátní přepravu. Tento vnos byl zopakován i v novele 111/1994 s účinností od 1.1.2019.

Další podmínky vnitrostátní přepravy nebezpečných věcí upravuje prováděcí vyhláška zákona č. 111/1994 Sb., kterou je **vyhláška č. 478/2000 Sb.** (zde jsou např. ustanovení týkající se bezpečnostních poradců).

Dohoda ADR byla vypracována Evropskou komisí v roce 1957. Československá republika přistoupila na podmínky dohody v roce 1986. Součástí dohody jsou přílohy A, B a jejich dodatky.

Doprava v mezinárodním obchodu

Rozdělení nebezpečného zboží do tříd

Nebezpečné zboží je rozděleno do výlučných a volných tříd, počet tříd je 1 – 9 jak uvádí tabulka.

Třída	Pojmenování třídy	Typ třídy
1	Výbušné látky a věci obsahující výbušné látky	výlučná
2	Plyny	volná
3	Hořlavé kapaliny	volná
4.1	Hořlavé tuhé látky	volná
4.2	Samozápalné látky	volná
4.3	Látky, které při styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny	volná
5.1	Látky podporující hoření	volná
5.2	Organické peroxidy	volná
6.1	Jedovaté látky	volná
6.2	Infekční látky	volná
7	Radioaktivní látky	výlučná
8	Žiravé látky	volná
9	Jiné nebezpečné látky a předměty	volná

Doprava v mezinárodním obchodu

h. Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě (ADR)

Dopravce je povinen přesvědčit se, zda je schopen požadovanou přepravu provést, protože přeprava nebezpečných látek podléhá povinnému předepsanému vybavení dopravních prostředků.

Přeprava nebezpečných látek se provádí valníkovými, skříňovými nebo speciálními vozidly k tomu účelu speciálně vybavenými. Dopravní prostředky musí být opatřeny dvěma pravoúhlými reflexními oranžovými tabulemi rozměrů 40 x 30 cm, umístěnými vpředu a v zadu (obvykle na levé straně vozidla), kolmo k podélné ose vozidla viz. následující obrázek:

Doprava v mezinárodním obchodu

i. V květnu 1956 byla v Ženevě sjednána „**Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě**“ (CMR). Československo tuto smlouvu ratifikovalo v září 1974. Česká republika jako nástupnický stát ji také respektuje. Úmluva CMR byla publikována ve Sbírce zákonů jako **vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)** a byla **novelizována vyhláškou č. 108/2006 Sb.m.s.**

Tato Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy CMR.

Doprava v mezinárodním obchodu

Podmínky Úmluvy **CMR se nevztahují** na přepravy prováděné v rámci mezinárodních přeprav:

- pošty,
- mrtvol,
- stěhování svršků.

Při přepravě zásilek kombinovanou dopravou se **Úmluva CMR** používá rovněž, s výjimkou těch případů, kdy dojde k přeložení zásilky. V případě, že překročení dodací lhůty nebo ztráta zásilky jsou zaviněny jiným druhem dopravy, nenesí silniční dopravce podle této Úmluvy odpovědnost.

Doprava v mezinárodním obchodu

Uzavření a provádění přepravní smlouvy

Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je „**Nákladní list CMR**“, který se vyhotovuje ve **3** původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem:

- 1 doklad patří odesílateli,
- 1 doklad doprovází zásilku,
- 1 doklad si ponechá dopravce.

Doklady vyhotovuje odesílatel a ručí za správnost údajů uvedených v tomto dokladu. Odpovídá za škody, které mohou dopravci vzniknout z uvedení nesprávných údajů.

Doprava v mezinárodním obchodu

Odpovědnost odesílatele:

Odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti vyplnění Nákladního listu CMR,

Odesílatel odpovídá dopravci za škody způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách vadami obalu zásilky, jakož i za veškeré výlohy vzniklé z tohoto důvodu, ledaže by závada byla zjevná nebo dopravci známá v době převzetí zásilky a dopravce neměl k tomu výhrady.

Odpovědnost dopravce:

Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

Doprovce odpovídá za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů v Nákladním listě CMR uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných. Je však povinen nahradit nejvýše částku, kterou by hradil při ztrátě zásilky.

Doprava v mezinárodním obchodu

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 jejích zástupců nebo pracovníků.

Dopravce je zproštěn 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. Podat důkaz o tom, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly některou z těchto příčin náleží dopravci.

Doprava v mezinárodním obchodu

Dopravce, který zajišťuje přepravu zásilky dle podmínek **Úmluvy CMR** **musí splnit povinnosti**, které jsou dány Úmluvou CMR:

- při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumá:

1. správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech,
2. zjevný stav zásilky a jejího obalu.

Dopravce potvrdí přijetí zásilky v Nákladního listu CMR, případně uvede výhrady do nákladního listu, pokud má pochybnosti o dobrém stavu zásilky.

- povinnosti spojené s převzetím zásilky,
- odpovědnost dopravce během přepravy - dodržet dodací lhůty, zabránit poškození a ztrátě zásilky,
- povinnosti spojené s vydáním zásilky.

Doprava v mezinárodním obchodu

Dodací lhůta:

- Překročení dodací lhůty nastává tehdy, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané lhůtě (pokud byla stanovena). V případě, že dodací lhůta nebyla sjednána, má se za dodací lhůtu taková doba, kterou k zajištění přepravy potřebuje pečlivý dopravce.

Ztráta zásilky:

- Za ztracenou se zásilka považuje tehdy, jestliže nebyla vydána:
- do 30 dnů od sjednané dodací lhůty,
- do 60 dnů ode dne převzetí zásilky dopravcem, nebyla-li doba dodání sjednána.

Doprava v mezinárodním obchodu

Náhrada škody dopravcem

Má-li dopravce podle ustanovení této Úmluvy povinnost nahradit škodu za **úplnou ztrátu** nebo **částečnou ztrátu** zásilky, vypočítá se **náhrada z hodnoty zásilky** v místě a době jejího převzetí k přepravě. Hodnota zásilky se určuje podle burzovní ceny, a není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny, a není-li ani burzovní ani běžná tržní cena, podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Náhrada škody však nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti (podrobný výpočet náhrady škody je uveden v čl. 23 Úmluvy CMR). Kromě toho se hradí dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem; jiné škody se nehradí.

Doprava v mezinárodním obchodu

Při poškození zásilky hradí dopravce částku, o kterou se její hodnota snížila. Částka se vypočítává z hodnoty zásilky. Náhrada škody nesmí však přesahovat:

- je-li poškozením znehodnocena celá zásilka, částku, která by se vyplatila při její úplné ztrátě,
- je-li poškozením znehodnocena jen část zásilky, částku, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky.

Je-li **překročena dodací lhůta** a oprávněný prokáže, že vznikla škoda z tohoto důvodu, je dopravce povinen hradit škodu jen do výše dovozného.

Doprava v mezinárodním obchodu

k. Úmluva TIR – Celní úmluva o mezinárodní dopravě zboží na podkladě karnetů TIR. Tato Úmluva byla poprvé vydána v ČSSR jako vyhláška č. 144/1982 Sb., nejnovější novela (Sdělení MZV) má číslo 61/2008 Sb., nahrazující vyhlášku ministra ZV č. 144/1982 Sb.

Úmluva TIR stanoví, že zboží musí být přepravováno ve vozidlech nebo kontejnerech, jejichž nákladový prostor je konstruován takovým způsobem, aby nebyl možný přístup do ložného prostoru, a každé vniknutí nezanechalo viditelné stopy. Zboží ve vozidlech nebo kontejnerech musí být pod celní uzávěrou.

Karnet TIR je možné použít pouze pro přepravu zboží prováděnou beze změny nákladu, přes jedny nebo více státních hranic, od celnice odeslání jedné ze smluvních zemí Úmluvy TIR

Doprava v mezinárodním obchodu

k celnici určení jiné smluvní země, nebo téže smluvní země, ve kterých působí vydávající a záruční sdružení TIR.

Karnet TIR nelze použít v rámci vnitrounitních přeprav, neboť toto území je považováno za celní unii a nedochází tak k překračování státních (celních) hranic.

Získání karnetu TIR

Podání Žádosti o přijetí do systému TIR

Projednání žádosti orgány Sdružení a Celním ředitelstvím

Po kladném stanovisku žadatel podepíše Závazné prohlášení dopravní společnosti pro přijetí do celního systému TIR a udělení oprávnění k užívání běžných karnetů TIR. K podmínkám patří mj. složení finanční záruky, absolvování školení TIR a potvrzení o bezdlužnosti žadatele vůči státu.

Doprava v mezinárodním obchodu

Použití karnetu TIR:

Vydaný karnet TIR obsahuje 4, 6, 14 nebo 20 útržkových a kmenových listů, na jejichž počtu závisí, kolika zeměmi bude možno na podkladu karnetu TIR tranzitovat. Úmluva TIR umožňuje celní projednávání zboží u více celních úřadů odeslání a více celních úřadů určení, tzn. je možné provádět i částečné nakládky a vykládky zboží, jejich počet však nesmí přesáhnout čtyři.

Použití karnetu není omezeno pouze na silniční dopravu, ale na základě uznání kontejneru jako schválené nákladní jednotky (za stanovených podmínek) i pro dopravu po železnici, pro vnitrozemskou vodní a výjimečně i pro námořní dopravu, přičemž alespoň minimální část celé přepravní operace musí být uskutečněna po silnici.

Doprava v mezinárodním obchodu

I. Karnet ATA je mezinárodní celní dokument, který umožňuje dočasné vyvezení zboží osvobozené od cla a daní. Tento dokument je vhodný pro použití u obchodních vzorků, zařízení potřebných pro výkon povolání, vědeckovýzkumný materiál nebo prezentační nabídky na veletrzích a výstavách ve vyjmenovaných zemích světa (cca 60 včetně ČR).

Karnet ATA ulehčuje celní projednávání:

Úspora času a fin. prostředků (odpadá povinnost složit celní jistinu)

Urychlení celního odbavení

Snadná manipulace s vyváženým zbožím v zahraničí

Karnet ATA může být vystaven i fyzické osobě bez jakékoli registrace (proti pasu či OP, a složení celní jistiny, která činí cca 1/3 hodnoty zboží uvedené v karnetu ATA. Jistina je vratná po odevzdání řádně projednaného karnetu ATA.

Doprava v mezinárodním obchodu

Postup při použití karnetu ATA:

- Vyzvednout formuláře ATA a tiskopis „Smlouvy o vystavení karnetu ATA“ v Hospodářské komoře ČR; vyjmenovat všechny státy předpokládaného tranzitu a dočasného dovozu)
- Vyplnit všechny listy karnetu ATA (korespondenční jazyk země dočasného dovozu)
- Vyplněný karnet ATA předložit s registrací Smlouvy k potvrzení na HK ČR
- Zaplatit poplatek za vystavení karnetu ATA
- Po potvrzení u HK předjednat karnet ATA u příslušného vnitrozemského CÚ
- Při vývozu zboží na karnet ATA tento předložit každému celnímu úřadu průvozu – zaznamenává se datum vstupu nebo výstupu, oddělí se příslušný list
- Po zpětném dovozu se použitý a řádně ukončený karnet ATA vrací HK

Doprava v mezinárodním obchodu

m. Doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostní přestávky řidičů upravuje:

- Nařízení ES 561/2006: při provozování vnitrostátní či mezinárodní silniční nákladní dopravy v členských státech ES, Lichtenštejnska, Švýcarska, Norska i Islandu musí dopravce zajistit, aby při kontrole řidič předložil záznamy z běžného dne a záznamy použité řidičem z období 28 předchozích dnů před kontrolou
- Dohoda AETR: při provozování silniční dopravy mimo uvedené státy musí dopravce zajistit, aby řidič při probíhající kontrole předložil záznamy týkající se předchozího kalendářního týdne a poslední den týdne předcházejícího, ve kterém řídil.

Doprava v mezinárodním obchodu

Práce osádek dle nařízení ES 561/2006:

Práci osádek silničních tahačů v rámci EU a vnitrostátní dopravy v ČR upravuje nařízení č. 561/2006/ES Evropského parlamentu a Rady týkající se harmonizace určitých sociálních předpisů vztahujících se k silniční dopravě, měnících Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) 2135/98, a rušící Nařízení Rady (EHS) 3820/85.

Dopravce musí zajistit, aby řidič dodržoval následující pracovní doby:

1. Doba řízení: celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky a nebo denním a týdenním odpočinkem nesmí přesáhnout 9 hodin. Výjimečně, 2x za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Doprava v mezinárodním obchodu

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin, a nesmí být současně překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená Nařízením vlády č. 589/2006 Sb.

Celková doba řízení nesmí přesáhnout dobu 90 hodin v období 2 po sobě následujících týdnů.

2. Bezpečnostní přestávka:

Bezpečnostní přestávka je doba, během které řidič nesmí řídit ani vykonávat jakoukoliv jinou práci, která je určena výhradně k jeho zotavení.

Po 4,5 hodinách musí mít řidič nepřerušenu přestávku v délce minimálně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Tato přestávka může být rozdělena do dvou o trvání nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka o 30 minutách.

Doprava v mezinárodním obchodu

m. Závěr - Pojmy:

- Burzy nákladů a volných dopravních prostředků = Raaltrans, TimoCom,
- mezizasílatelé v silniční dopravě; zásady předcházení škodám při použití neznámých (nových) smluvních dopravců
- Falešné mezičlánky, přerušení odpovědnosti za škodu či ztrátu zásilky
- Odpovědnost dopravce za dozor nad zásilkou; výluky z odpovědnosti v případě krádeže a loupeže
- Databáze rizikových dopravců

Doprava v mezinárodním obchodu

2. Železniční doprava, podmínky CIM, SMGS

- právní aspekty
- přeprava a doprava
- dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Doprava v mezinárodním obchodu

a. Základní dělení přepravního systému - Přeprava jednotlivých vozů

Jediná, ale objemem velice rozsáhlá kategorie nákladní přepravy, kde probíhá skutečný boj mezi železniční a silniční přepravou.



Doprava v mezinárodním obchodu

b. Základní dělení přepravního systému –

Skupiny vozů

Standardní přepravy vagonových zásilek středního objemu, bez opakování (na ústupu)

Ucelené vlaky (blocktrains / blokzug)

Smluvní přepravy jediné komodity na celovlakové bázi, obvykle nahodile / bez opakování, avšak mezi pevnými stanicemi. Dlouhodobé smluvní ceny s operátorem / operátory. Nahodilá sestava použitelných vozů

Ucelené vlaky (shuttle / kyvadlo)

Pravidelně se opakující, ucelené vlaky o pevné sestavě použitých vozů, jezdící podle pevného jízdního řádu. Moderní způsob efektivního a ekonomického využití dopravní cesty, model budoucnosti. Závisí od dostatečného a pravidelného objemu přepravovaného nákladu.

Doprava v mezinárodním obchodu

c. Legislativa EU

Evropskou železniční legislativu v podstatě tvoří základní legislativní dokumenty (např. Šestá směrnice EU – rámec evropských daňových zákonů, a množství dalších obdobně koncipovaných legislativních dokumentů), legislativní dokumenty pro interoperabilitu evropského železničního systému (zkrácené označované jako TSI) a dokumenty deklaratorního charakteru, jako jsou např. různé bílé, zelené a další knihy EU, tzv. železniční balíčky, a další. Schvalovací procesy pro každou skupinu zmíněných legislativních dokumentů jsou různě složité a prolínají se rozličnými evropskými institucemi.

Doprava v mezinárodním obchodu

Legislativa EU

4 železniční balíčky

„Železničním balíčkem“ je označován souhrn návrhů nové, resp. novelizace stávající, legislativy Evropské unie, příp. další opatření, iniciovaný Evropskou komisí v rámci svých pravomocí s vlivem na evropský železniční trh.

Doprava v mezinárodním obchodu

d. Legislativa v ČR

Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

- Vlastník dráhy
- Provozovatel dráhy
- Provozovatel drážní dopravy

**Prováděcí předpisy k zákonu č. 266/1994 Sb., o drahách –
vyhlášky a nařízení**

Doprava v mezinárodním obchodu

Vyhlášky

- Dopravní řád drah
- Řád určených technických zařízení
- Stavební a technický řád
- Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- Vyhláška o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení
- Vyhláška o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci

Doprava v mezinárodním obchodu

Nařízení

- Přepravní řád pro veřejnou nákladní přepravu
- Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému

Ostatní

- Užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah – cenová regulace
- Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních při provozování drážní dopravy

Doprava v mezinárodním obchodu

e. Přepravní smlouva v železniční dopravě

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

„Nový občanský zákoník“

§ 2555 - § 2585

Doprava v mezinárodním obchodu

f. Cenotvorba v železniční dopravě

Cena za trasu, cena za hmotnost vlaku, spotřebovaná elektrická energie, bonusy a příplatky dopravní politiky



Poplatek za dopravní cestu
Poskytnutí železničního vozu
Odpovědnost z přepravní smlouvy
Náklady dopravce
Marže

Doprava v mezinárodním obchodu

Vnitrostátní přeprava x Mezinárodní přeprava

Ucelené vlaky x Jednotlivé zásilky



4 železniční přepravní systémy

(Kombinovaná přeprava)

Doprava v mezinárodním obchodu

g. Ucelené vlaky

- Jednoduchá technologie dopravce
- Pravidelný x ad hoc režim
- Přizpůsobení nakládacích a vykládacích míst
- Ložený a prázdný běh zpravidla 1:1

Komplikace

- Nutnost vyřazení vozu z ucelené soupravy

Doprava v mezinárodním obchodu

h. Jednotlivé zásilky

- Uzavřený systém vlaků
- Náhodný výskyt zásilek
- Dirigování pohybu prázdných vozů
- Nenáročná nakládací a vykládací místa
- Seřadovací stanice

Komplikace

- Zavlčení vozu, oddělení nákladního listu a zásilky

Doprava v mezinárodním obchodu

i. Úmluva COTIF

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) sdružuje smluvní strany - členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Oblast působnosti 39 členských států Úmluvy COTIF je od Severního moře k Středozemnímu moři, od Atlantiku po Černé moře. Úmluva byla podepsána v Bernu (1980), ratifikována (1983) a stala se právním předpisem - platným i pro ČSSR (1985) - jejím uveřejněním ve Sbírce zákonů, a to vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb.

Doprava v mezinárodním obchodu

j. Jednotné právní předpisy CIM

Jednotné právní předpisy platí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech úmluvy. Uvedené platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.

Základní pojmy

Navazující dopravce

Smluvní dopravce

Výkonný dopravce

Doprava v mezinárodním obchodu

k. Dohoda SMGS

Uplatňuje se pro přepravy mezi státy – členy OSŽD, pokud jsou účastníky dohody.

Česká republika je členem OSŽD, ale není účastníkem dohody SMGS.

Při přepravách mezi ČR a zeměmi, které nejsou členy Úmluvy COTIF, ale jsou účastníky Dohody SMGS dochází ke změně přepravního režimu.

Lze využívat společný nákladní list CIM/SMGS

Doprava v mezinárodním obchodu

I. Přechodnost vozů

Přechod vozů mezi železničními podniky s různým rozchodem koleje je řešen buď výměnou podvozků nebo použitím přestavitelných podvozků.

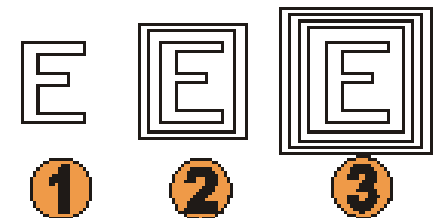
Normální rozchod

Normálně rozchodné vozidlo je určeno pro provoz po koleji s rozchodem 1435 mm.

Široký rozchod

Širokorozchodné vozidlo je určeno pro provoz po koleji s rozchodem větším než 1435 mm. Španělsko a Portugalsko používá takzvaný iberský rozchod 1668 mm. Vozy s přechodností na tratě Španělska a Portugalska mají na skříni vozu označení podle obr. 8 poz. 1.

Litva Lotyšsko, Estonsko, Rusko a státy bývalého Sovětského svazu používají rozchod 1520 mm. Přechodnost vozů na tyto železnice je značena podle obr. 8 poz. 2.



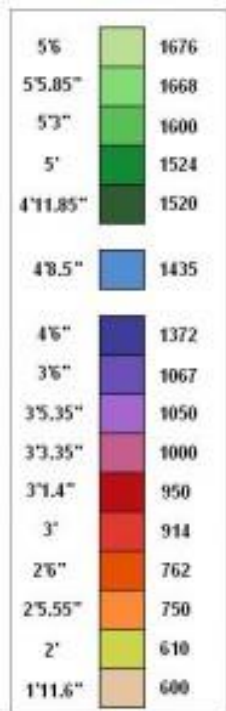
Doprava v mezinárodním obchodu

Normální rozchod

Za normální rozchod je dnes označován rozchod 1435 mm, 4 stopy 8 ½ palce. Je dnes standardem na přibližně 60 % železnic světa, včetně většiny českých. Byl údajně odvozen z rozteče kol anglických dostavníků a v Británii v roce 1846 stanoven zákonem jako jednotný rozchod. Normální rozchod se používá v Evropě (kromě zemí bývalého SSSR, Finska, Španělska a Portugalska), na Blízkém Východě, v Číně, severní Africe, Severní Americe, Austrálii a v Novém Jižním Walesu a u transkontinentálních železnic.

Do skupiny normálního rozchodu se zařazují i některé nepříliš odlišné rozchody:

Doprava v mezinárodním obchodu



Doprava v mezinárodním obchodu

3. **Námořní doprava liniová, trampová**
- historie; definice
 - hardware
 - dokumenty = konosament
 - Incoterms – pravidla pro vodní dopravu
 - tarify a ceny
 - geografie a zvláštnosti



Doprava v mezinárodním obchodu

a. Smlouva o přepravě (v námořní dopravě) obecně

Jakákoliv dohoda, jejímž obsahem a cílem je vymezit podmínky pro přemístění (včetně doprovodných služeb) zboží z jednoho bodu do druhého, je označována jako **Smlouva o přepravě** (Contract of Carriage).

Základními smluvními stranami jsou zde PŘEPRAVCE neboli zadavatel přepravy (v obecných případech se kryje s odesílatelem zboží nebo příjemcem), a DOPRAVCE (neboli provozovatel / vlastník či nájemce dopravního prostředku užitého ke kontrahovanému úkonu přepravy). Oba mohou být zastoupeni svými zplnomocněnými agenty.

Smlouva o přepravě má obvykle písemný, listinný charakter; dosud výjimečně bývá uzavřena pouze v elektronické podobě, a též ústní gentlemenské dohody jsou bez dalšího zápisu uzavírány velmi zřídka (vymahatelnost práva v případě sporu).

Doprava v mezinárodním obchodu

Tento typ smluv zcela opomíjí silnější vymezení vlastnických vztahů vůči dopravnímu prostředku a podmínky respektive omezení jeho použití.

Smlouva o (námořní) přepravě se v obecných případech též obvykle vyhýbá pevnému určení času, po kterou bude přeprava uskutečňována a též nestanoví pokuty či slevy za případné překročení vymezeného času.

Pevnými údaji ve smlouvě o (námořní) přepravě budou:

- smluvní strana přepravce – objednatele přepravy
- smluvní strana dopravce (případně jeho zástupci – agenti)
- strany s vlastnickým nárokem na zboží (odesílatel = Shipper a příjemce = Consignee)
- **Merchant Clause u liniové námořní přepravy**

Doprava v mezinárodním obchodu

- geografické vymezení přepravy (obecně místa nakládky a vykládky; v souvislosti s rozvojem multimodálních přeprav se tyto body zásadně nemusí krýt s přístavem nakládky a přístavem vykládky)
- datum uzavření smlouvy – může se krýt s okamžikem započetí přepravy

Součástí písemného vyjádření Smlouvy o přepravě může být i cenové ujednání a ujednání o dalších podmínkách přepravy s vlivem na konečnou cenu přepravy (rozsah placených služeb v přístavech nakládky a vykládky, omezení pobytu zboží a/nebo kontejnerů v přístavech a z toho vyplývající dodatečné pokuty atp.)

Moderní smlouvy o (námořní) přepravě jsou obvykle předtištěny na sjednocených formulářích a kromě výše uvedených základních údajů též uvádějí podrobná vymezení záruk dopravce vůči přepravci či možnosti postihu při nenaplnění práv a povinností každé ze smluvních stran.

Doprava v mezinárodním obchodu

b. Smluvní vztahy dopravce vs. přepravce – Smlouva o nájmu lodi neboli Charter Party

V rámci Smlouvy o nájmu lodi lze obecně definovat dvojici smluvních stran:

- Vlastník plavidla respektive provozovatel (angl. Owner)
- Nájemce čili Charterer

Vlastník plavidla Smlouvou o nájmu dává plavidlo Chartererovi do nájmu, a to buď

- S úplnou posádkou a vybavením a zásobami
- Či bez posádky (pouze vlastní plavidlo)

Další dělení Smlouvy je možné dle časového hlediska na

- Určitou vymezenou dobu (Time Charter) nebo
- Určitou vymezenou jízdu či jízdy (Voyage/Consecutive Voyage Charter)

Doprava v mezinárodním obchodu

c. Odpovědnost námořního dopravce za svěřený náklad

V obecném povědomí bohužel převládá názor, že okamžikem převzetí zboží k přepravě poskytuje dopravce vlastníku zboží na oplátku ručení (v případě poškození i ztráty) až do výše plné hodnoty přepravovaného zboží.

Smluvní vztahy v námořní dopravě jsou v tomto partikulárním směru řízeny mezinárodními úmluvami, z nichž zatím poslední (tzv. Hamburská pravidla z roku 1978, u nás po ratifikaci Parlamentem ČR zák. 513/91 Sb.). Ručení námořního dopravce je zde vymezeno částkou SDR (Zvláštní práva čerpání) 2,5 za kilogram přepravovaného zboží, respektive SDR 888,66 za zásilku, při zásadě „čeho-je-více“.

Hamburská pravidla byla přijata v rámci OSN s nabývací klausulí podmíněnou ratifikací v minimálně 20 státech světa. Ač k tomu již dávno došlo, k HP dosud nepřistoupila jediná významná námořní mocnost, a jelikož je případné uplatnění vymezeno pouze dvěma signatáři Pravidel, je jejich globální účinnost velmi nízká.

Doprava v mezinárodním obchodu

Základním uspořádáním tedy zůstávají tzv. Hague-Visbyská pravidla (původní úmluva ze 60.let doplněná o některé nové klauzule). Zde je odpovědnost dopravce vymezena na SDR 2/kg přepraveného zboží resp. SDR 666,62 za zásilku, při stejné zásadě. Na Hague-Visby Rules se odvolává naprostá většina smluv o přepravě v námořním průmyslu.

Vzhledem k rostoucí hodnotě zásilek a poměrně dlouhému odstupu od ratifikace HVR byl v rámci OSN učiněn 3. pokus o univerzální celosvětovou dohodu o pravidlech námořní dopravy (Rotterdamská úmluva).

Jakékoliv další krytí případných škod vylýnuvších z přepravy zboží po moři se doporučuje připojistit (zbožové pojištění) u komerční pojišťovny. Takové pojištění, dle dojednaného rozsahu či omezení (komoditního apod.) poskytne vlastníku nejen dostatečnou náhradu v případě částečné či úplné ztráty nákladu, ale jistí jej i ve zvláštních případech – Společná havárie (viz dále)

Doprava v mezinárodním obchodu

d. Pojištění v dopravě = Pojmy:

- Rozsah (zákonné) odpovědnosti dopravce v mezinárodní a národní dopravě
- Historicky zjištěná míra rizika = základ pro výpočet pojistných sazeb vs. komerční vlivy
- Hodnota zboží, dopravné jako součást pro stanovení pojištěné částky
- Rozsah pojistného krytí; Institute Cargo Clauses A/B/C
- Způsob výpočtu pojištění, pojistná prémie ~ cena pojištění
- Připojištění zisku
- Výluky a nezahrnutá rizika
- Připojištěná rizika

Doprava v mezinárodním obchodu

Rozsah krytí u zbožových pojistek (marine)

Ve smyslu tak zvaných Institute Cargo Clauses komerční pojišťovny obvykle nabízí 3 standardní úrovně pojištění rizik v námořní přepravě:

- Dříve FPA (Free of Particular Average), dnes ICC Clause „C“
- Dříve WPA (With Particular Average), dnes ICC Clause „B“
- Dříve AAR (Against All Risks), dnes ICC Clause „A“

Nejběžnější a nejdoporučovanější je úroveň **„Proti všem rizikům/ ICC „A“**, navíc s rozsahem 110% ceny zboží, neboť kromě přímé finanční ztráty způsobené podstatným poškozením resp. úplným zničením zboží kryje i dopravní náklady a ušlý zisk obchodníka / vlastníka zboží, a dále náklady na ověření rozsahu škody (tzv. Survey) a – což je podstatné – případné povinné výlohy u Společné havárie (General Average).

Doprava v mezinárodním obchodu

e. Společná havárie – General Average

Společnou havárií se označuje taková událost a následné uspořádání finančních nároků (kompenzací) a příslušných právních vztahů, kdy loď se během plavby dostane do kritické situace. Kapitán ve snaze zachránit alespoň část majetku a životy posádky provede takový úkon, kterým zničí část nákladu (příkladem může být odlehčení potápějící se lodi ve snaze udržení plavidla na hladině až do nejbližšího přístavu).

Tento stav je povinně zapsán do tzv. Log Book (palubní knihy) a ověřen v nejbližším přístavu, než je Společná havárie vyhlášena. Okamžikem vyhlášení se zahajuje tzv. dispašní řízení (dispaš). Stanovený dispašer(ři) postupují tak, aby byly zajištěny zájmy té části nákladu, která byla obětována ve prospěch záchrany celku. Cílem dispaše je takový stav, kdy všichni vlastníci zachráněného majetku přispějí finanční částkou - příslušným podílem na celkové hodnotě zachráněného majetku. Z tohoto fondu jsou pak uspokojeni

Doprava v mezinárodním obchodu

e. Společná havárie (pokračování)

vlastníci, kteří utrpěli ztrátu z této havárie.

Příspěvek do remunerace v rámci Společné havárie je povinný a – vzhledem k obecné globální akceptaci základních pravidel (tzv. York-Antwerp Rules) – jednoduše vymahatelný. Tento příspěvek lze však v rámci rozsahu AAR připojistit, kdy pojišťovna nejen poskytne krytí do plné výše příspěvku, ale též zastoupí klienta při (mnohdy zdlouhavém a v zahraničí probíhajícím) vyřizování právních náležitostí dispaše.

Doprava v mezinárodním obchodu

f. Bill of Lading (B/L) neboli Konosament

Základní podobou Smlouvy o námořní přepravě je námořní konosament neboli Bill of Lading, s výhradou nájmu lodí, kde tuto podobu nabývá Charter Party a Konosament má pouze funkci potvrzení o nakládce.

Tato listina v předtištěné podobě je používána pro všechny typy námořních přeprav; dle jejich typu však funkce zakotvení smluvních podmínek příslušné přepravy nabývá rozdílné intenzity (viz Liner Bill of Lading vs. Genconbill k Charter Party).

Konosament má obecně následující 3 funkce

- Smlouva o přepravě (s výlukou viz výše)
- Potvrzení o nakládce zboží na palubu lodi včetně jeho stavu
- Doklad o vlastnictví ke zboží (viz uvolnění zboží v POD)

Tato funkce je zvláštní a v oboru dopravy výlučná (podobně pouze Warrant u skladovacích služeb). Bill of Lading zvláště velmi přesně definuje přechod vlastnických práv a způsob exekuce tohoto přechodu.

Doprava v mezinárodním obchodu

V případě nepřítomnosti originál(ů) B/L u příjemce v okamžiku příplutí lodi do POD (z jakýchkoliv důvodů = nedokončená platba za zboží, ztráta, zcizení, zničení) existuje několik úrovní řešení / možností jak uvolnit zásilku od dopravce bez předložení vyžadovaného originálu(ů) B/L. Stupnice nejspolehlivějšího, avšak nejméně populárního až po procesně nejjednodušší řešení zahrnuje

- Bankovní a nebankovní záruky
- Souhlas Shippera s podmíněným uvolněním zásilky bez originálu B/L (Letter of Indemnity)
- Kombinace MBL a HBL usnadňující uvolnění zboží od rejdaře
- Telex Release nebo Surrender

V prostředí NVOCC jsou tyto postupy odvozeny od vztahu dopravce (výstavce) vs. Převážce

Role zasílatele (NVOCC) v procesu předkládání B/L v POD

Postup při pochybnostech o pravosti záznamů na B/L – zneužití B/L

Doprava v mezinárodním obchodu

g. Přeprava nebezpečných věcí po moři (SOLAS, IMDG Code, MARPOL)

Za nebezpečný náklad jsou považovány věci a látky, které svými vlastnostmi, jakými jsou například výbušnost, hořlavost, jedovatost, možnost vyvolání infekce, žíravost apod. mohou ohrozit zdraví nebo život člověka a / nebo ohrozit životní prostředí, či způsobit velké újmy na majetku. Přeprava těchto látek podléhá příslušným právním normám, které stanovují podmínky pro klasifikaci, postupy balení, značení, možnosti a způsoby expedice atd.

V rámci těchto předpisů jsou stanovovány úplné zákazy přepravy, povolení podmíněné příslušným balením, maximálním množstvím v přepravní jednotce, přípustné a zakázané kombinace společné nákladky více substancí nebezpečného charakteru na dopravní prostředek. Zcela podrobně jsou definovány podoby dokladů tyto zásilky doprovázejících.

Doprava v mezinárodním obchodu

Látky znečišťující moře jsou látky a předměty, které na základě svých vlastností ohrožují životní prostředí (akutní nebo chronická jedovatost).

Látka musí být zaříděná jako látka ohrožující životní prostředí (vodní prostředí), pokud patří do kategorie Akutní 1 pro vodu, Chronická 1 pro vodu anebo Chronická 2 pro vodu .

Látky znečišťující moře musí být přepravované podle Přílohy III Dohody MARPOL 73/78

Sloupec (4) tabulky 3.2 IMDG Code označuje tyto látky písmenem „P“



Doprava v mezinárodním obchodu

h. Zvláštní Pravidla Incoterms pro námořní přepravu

Pro dodávky zboží, u kterých se předpokládá alespoň částečná přeprava po vodě, se nabízejí doložky

1. FAS (Free Alongside Ship) – prodávající splní svoje povinnosti tím, že dopraví zboží na svoje náklady a riziko na takové místo v přístavu nakládky, ze kterého si ho může kupující převzít a naložit.
2. FOB – Free on Board (Port of Loading), která stanovuje povinnost prodávajícího na svoje náklady a riziko naložit zásilku na palubu plavidla v přístavu nakládky. Lodní společnost nominuje, námořné dopravné sjednává a hradí kupující (či jeho zástupce)
3. CFR – Cost and Freight Paid to (Port of Destination), kde prodávající hradí veškeré náklady spojené s dodáním zásilky do přístavu určení (bez vykládky). Rizika však přecházejí již při naložení zboží na palubu lodi v přístavu nakládky.
4. CIF – Carriage, Insurance and Freight Paid to = dodací podmínka totožná s CFR, rozšířená o povinnost prodávajícího sjednat pojištění dopravy (v rozsahu port-port)

Doprava v mezinárodním obchodu

4. Vnitrozemská vodní doprava

- právní aspekty
- plavidla
- dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Doprava v mezinárodním obchodu

a. Vnitrozemskou vodní dopravou rozumíme dopravu po vnitrozemských vodních cestách. Vnitrozemská vodní doprava se v dopravní soustavě uplatňuje jako dopravní obor, který:

a) uspokojuje přepravní nároky hospodárně, s nízkou energetickou náročností a s minimálními ekologickými vlivy;

b) je vhodný pro přepravu substrátů, u kterých není rozhodující rychlost přepravy, tzn. především pro přepravu hromadného sypkého a tekutého zboží, ale i pro přepravu kusových zásilek shromážděných kontejnerizací;

c) vzhledem k relativně řídké síti vodních cest nenabízí plošnou obsluhu celého území, a pro obsluhu všech i drobných zdrojů a cílů přepravních proudů vyžaduje spolupráci jiných dopravních oborů, zejména železniční a silniční dopravy;

d) má velký význam při zajišťování dopravních vazeb mezi vnitrozemím a námořními přístavy, zejména při přepravě hromadného sypkého zboží;

e) je mimořádně výhodný a vhodný pro přepravu těžkých a nadrozměrných kusů.

Doprava v mezinárodním obchodu

Základní výrazy a pojmy ve vnitrozemské vodní dopravě zboží

Spolu se základními výrazy a pojmy převzatými z námořní dopravy jsou ve vnitrozemské vodní dopravě ještě používány názvy:

- **vnitrozemské vodní cesty** - vodní toky a jiné plochy, na kterých je možno provozovat plavbu
- **plavba** - provozování plavidla na vodní cestě,
- **plavební síť** - technická základna vnitrozemské plavby, která se skládá ze sítě vodních cest a ze sítě přístavů,
- **vnitrostátní přeprava** - přeprava mezi nakládacím a vykládacím přístavem po vnitrozemské vodní cestě, uskutečněná výlučně na území jednoho státu,
- **mezinárodní přeprava** - přeprava mezi nakládacím a vykládacím přístavem po vnitrozemské vodní cestě, leží-li nakládací i vykládací přístav na území dvou států,

Doprava v mezinárodním obchodu

- **třetizemní přeprava** - je taková mezinárodní přeprava, přepravuje-li zboží mezi nakládacím přístavem jednoho státu a vykládacím přístavem druhého státu plavidlo, které je registrováno třetím státem ("pluje pod vlajkou") druhého státu,
- **rejdař** - provozovatel (i vnitrozemské) vodní dopravy pro cizí potřebu,
- **"společná havárie"** (německy "Große Hawarie", anglicky "General Average") - škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot v případě společného nebezpečí při společném podniknutí, přičemž náhrada těchto škod se rozpočítává a uhrazuje podle podílu (hodnoty) plavidla, zboží a dopravného,

Doprava v mezinárodním obchodu

- **dispaš** - dohoda (návrh na dohodu) o rozvrhu nákladů na úhradu škody při společné havárii, přičemž účastníky této dohody jsou zejména dopravce a přepravce (majitel zboží),
- **dodací lhůta** - doba od převzetí zboží dopravcem od odesílatele do ohlášení příjemci, že zboží je připraveno k předání v přístavu určení,
- **nakládací nebo vykládací doba** - doba pobytu v přístavu, během které musí být plavidlo naloženo nebo vyloženo,
- **zdržné** - poplatek přepravce dopravci za překročení nakládací nebo vykládací doby,
- **knihování** - sjednání lodního prostoru pro (budoucí) přepravu,

Doprava v mezinárodním obchodu

- **nákladní list** - přepravní doklad, potvrzující uzavření přepravní smlouvy mezi odesílatelem (speditérem) a dopravcem (rejdařem); je průkazní listinou, není cenným papírem, a není převoditelný,
- **náložný list (Konosament, Bill of Lading B/L)** - jednak je přepravním dokladem a potvrzuje uzavření přepravní smlouvy mezi odesílatelem (speditérem) a dopravcem (rejdařem), jednak je (každý originál B/L) cenným papírem a zastupuje zboží, které je na něm uvedeno.

Přepravu **nebezpečného zboží** upravují zejména §§ 35 až 38 vyhlášky 222/1995 Sb. Tato ustanovení se odvolávají na Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí - ADR. V praxi se jako referenční předpis užívá ADNR - Podmínky pro přepravu nebezpečného zboží plavidly po Rýně.

Doprava v mezinárodním obchodu

5. Letecká nákladní doprava, technologie (ULD, PAX/Freighter)

- IATA, Varšavská konvence, Montrealská úmluva
- ICAO-TI
- hardware
- dokumenty
- cenotvorba
- geografie



Doprava v mezinárodním obchodu

a. Výhody a nevýhody letecké přepravy zboží

Z vlastní povahy letecké dopravy a z přirozených rozdílů proti dopravě pozemní nebo námořní vyplývá celá řada předností a záporů, na které musí být brán zřetel při kalkulaci její výhodnosti a rozhodování o jejím použití.

Tyto ukazatele musí být posuzovány v celé své komplexnosti, protože u přepravy konkrétní zásilky, z hlediska jejich vlastností, respektive potřeby dodání může převážit určitá přednost nad mnoha jinými nevýhodami, a to ve srovnání s obdobnou zásilkou přepravovanou v jiném čase nebo v rozdílných podmínkách.

Podmínky, za kterých je nutno rozhodnout o způsobu přepravy zásilky, tedy o použití konkrétní přepravní cesty se mění a vyvíjejí nejen s ohledem na rozvoj infrastruktury, tj. podmínek na letištích, či jejich hustoty ale i parametrů finančních trhů a potřeb mezinárodního obchodu.

Doprava v mezinárodním obchodu

Mezi ukazatele, které je třeba posoudit patří:

- Rychlost
- Bezpečnost
- Výše pojistného
- Výše přepravného
- Náklady následné přepravy
- Překlad
- Náklady skladování zásilky
- Dispoziční možnosti
- Pravidelnost
- Přesnost
- Způsob vystavování dokumentů
- Proclení zásilky
- Možnosti dispozice se zásilkou
- Vzdálenost místa dodání
- Podmínky přepravy nebezpečného zboží

Srovnání s kamionovou přepravou na vzdálenost do 1000 km

Doprava v mezinárodním obchodu

Některé příklady nosnosti letadel

typ letadla	nosnost cca	výška nákl. prostoru
▪ Boeing 747 Combi	48 tun	180 cm
▪ Boeing 747 Freighter	120 tun	160/240 cm
▪ Boeing 737-400	4 tuny	150 cm

Velmi často jsou limitujícím faktorem pro přepravu rozměry zásilky, nikoli celková hmotnost.

Doprava v mezinárodním obchodu

b. Letecká doprava ve světě je organizována a řízena celou řadou mezinárodních smluv a organizací. Zmíníme se o třech nejvýznamnějších:

ICAO International Civil Aviation Organisation

Byla založena v roce 1944 v Chicagu a je součástí Organizace spojených národů. Její sídlo je v Montrealu v Kanadě. Cílem této organizace je rozvoj a podpora civilního letectví, zajištění rovných konkurenčních podmínek ve všech členských zemích a rovné jednání a respektování jejich práv.

Varšavská smlouva (uskupení zemí)

Varšavská smlouva byla podepsána ve Varšavě 12.10.1929 za účasti 23 zemí. Vzhledem k poválečnému vývoji byl 28.9.1955 v Haagu podepsán dodatečný protokol, který upravoval tuto smlouvu na aktuální podmínky. Tento tzv. Haagský protokol vstoupil v platnost v srpnu 1963. Rovněž v roce 1971 na konferenci v Guatemale došlo k další úpravě této konvence.

Doprava v mezinárodním obchodu

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsané v Montrealu dne 28. května 1999 (Montrealská úmluva). Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Ve stejném rozsahu se vztahuje na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou.

Aby se na danou přepravu aplikovala ustanovení Montrealské úmluvy, musí být splněna tato kritéria:

- a) existence přepravní smlouvy;
- b) v rámci přepravní smlouvy se musí jednat o mezinárodní přepravu;
- c) mezinárodní přeprava se týká osob, zavazadel nebo nákladu;
- d) přeprava je prováděna letadlem;
- e) přeprava je poskytnuta za úplatu; v případě bezplatné přepravy se Úmluva aplikuje pouze tehdy, je – li provedena podnikem nebo organizací zabývající se leteckou dopravou.

Doprava v mezinárodním obchodu

Montrealská úmluva mezitím nabyla stejně významné působnosti jako její Varšavský vzor. Upravuje právní otázky při přepravě osob a zboží v mezinárodní letecké přepravě a má především donucovací charakter. Platí pro všechny mezinárodní přepravy osob, zavazadel a zboží, které jsou uskutečňovány mezi územím dvou členských států. Všechny letecké společnosti, které jsou členy IATA, mají však povinnost dodržovat nejen její pravidla, ale i Varšavskou smlouvu.

Doprava v mezinárodním obchodu

d. IATA International Air Transport Association

Mezinárodní asociace leteckých dopravců byla založena v roce 1945 leteckými společnostmi mnoha zemí.

Převzala tak funkci bývalého sdružení "International Air Traffic Association", které působilo již od roku 1919 a bylo založeno v Haagu. Tato původní asociace se zasloužila o rozvoj pravidelné linkové letecké dopravy.

Členství v IATA je dobrovolné a otevřené pro každou leteckou společnost, která má sídlo v některém ze států, který je členem mezinárodní organizace ICAO (International Civil Aviation Organisation). Tato je součástí OSN a jejím cílem je prosazovat závěry chicagské úmluvy a upravovat vztahy mezi jednotlivými členskými státy.

Členem IATA může být pouze letecká společnost, která má povolení provozovat mezinárodní leteckou dopravu.

Vedle plného členství sdružuje IATA rovněž členy přidružené.

Doprava v mezinárodním obchodu

Jako svou hlavní úlohu zajišťuje IATA bezpečnou, rychlou a co nejvíce efektivní mezinárodní leteckou dopravu, a to jak z hlediska leteckých společností tak i veřejnosti, resp. uživatelů. Plní úlohy, které letecké společnosti nejsou schopny řešit samy jednotlivě. IATA se tak stává mezinárodním společenstvím, které slouží k výměně zkušeností a informací a řeší mnoho společných úkolů v různých směrech a oblastech činnosti letecké dopravy. Pomáhá rovněž zajišťovat rychlou a hospodárnou přepravu mezinárodní letecké pošty.

Všeobecně je IATA garantem vysokého standartu kvality, výkonnosti mezinárodní letecké dopravy, solidních obchodních způsobů leteckých společností a jejich agentů, jakož i cen a sazeb leteckého dopravného, které jsou ekonomické.

Doprava v mezinárodním obchodu

e. Odpovědnost leteckého dopravce

Tak jako u jiných druhů dopravy, i letecký dopravce odpovídá za škody způsobené ztrátou zásilky nebo jejím poškozením, přičemž je povinen se zásilkou zacházet s nejvyšší možnou péčí. Výše jeho odpovědnosti je však omezena, limitována obdobně jako v jiných druzích dopravy.

Letecký dopravce ručí do výše SDR 22 (druhá revize) za jeden kilogram hrubé váhy zásilky (Montrealská úmluva)

Tento limit je přepočítáván na národní měny členských zemí. Odpovědnost leteckého dopravce je takto limitována i v případě, že k poškození zásilky dojde při přepravě jiným druhem dopravního prostředku. Disponent je proto povinen vzít v úvahu tuto limitovanou odpovědnost a nabídnout příkazci pojištění zásilky, které kryje všechny škody na zásilce až do výše její skutečné hodnoty.

Doprava v mezinárodním obchodu

f. Výpočet leteckého dopravného

Letecké dopravné není určováno jednotlivými leteckými společnostmi, ale závazným tarifem, který vydává IATA. Ty jsou sjednávány dopravními konferencemi, kterých se účastní zainteresované letecké společnosti. Výjimkou jsou tzv. otevřené oblasti a vnitrostátní letecké tarify, které jsou sjednávány bez zapojení IATA. Sazby platí vždy pro přepravu z letiště odeslání na letiště určení a použije se zásadně sazba, která je platná v den vystavení leteckého nákladního listu. Sazba je platná vždy pouze pro jeden směr a v opačném směru přepravy mezi dvěma stejnými letišti platí sazby jiné.

Výše sazeb je na jedné straně závislá na poptávce a nabídce v daném přepravním směru, na straně druhé však zde hrají i roli obchodně-politické zájmy. Významnou roli při konstrukci tarifů hrají jednak již zmíněná struktura poptávky a nabídky po přepravních službách v určité relaci, avšak i hodnota, váha, objem zboží, konkurenční vztahy a hospodářská struktura dané oblasti. Dopravní vzdálenost hraje všeobecně nevýznamnou roli v určení tarifu.

Doprava v mezinárodním obchodu

Stanovení tarifní váhy

Je velmi důležité stanovit tarifní váhu zásilky, neboť zejména u objemných zásilek se nejedná o prostou hmotnost zásilky. Hrubá váha zásilky, která je využívána pro výpočet přepravného je aktuální váha včetně obalu a palet. Hmotnost je stanovena v kilogramech, při přepravách z USA v librách (pound).

Desetiny kilogramu se zaokrouhlují na nejbližší půlkilogram nebo na nejbližší celou libru !!

Letecký nákladní prostor není limitován pouze užitečnou hmotností (nosností) letadla, tedy váhou se kterou může letadlo vzlétnout, ale rovněž objem nákladového prostoru. Z toho důvodu je potřebné kalkulovat i objem zásilky a zkontrolovat, jaký prostor k přepravě je potřeba. IATA stanovila mezinárodní zásadu, že jedno kilo hrubé váhy zásilky odpovídá maximální jednotce objemu.

Doprava v mezinárodním obchodu

6000 ccm = 1 kg

366 cu inch = 1 kg

166 cu inch = 1 lb

Objemová/počitatelná hmotnost zásilky se vypočítá z rozměrů jejích jednotlivých kusů bez ohledu na geometrickou základnu s použitím následujícího vzorce pro výpočet:

délka x šířka x výška (v cm) x počet kusů

6000

V případě, že údaj takto vypočtený je vyšší než skutečná hrubá hmotnost zásilky, použije se tento k určení tarifní váhy a zaokrouhlí se stejným způsobem, jako by se jednalo o skutečnou váhu. V případě, že jednotlivé kusy, které zásilka obsahuje, nemají stejné rozměry, sečte se jejich objemová hmotnost a použije pro výpočet dopravného.

Doprava v mezinárodním obchodu

g. Letecký nákladní list (Airwaybill) je mezinárodně uznávaným přepravním dokumentem v letecké přepravě zboží. Letecký nákladní list má řadu dalších funkcí:

- je potvrzením o uzavření přepravní smlouvy mezi leteckou společností a příkazcem (odesílatelem či jeho agentem)
- slouží jako pracovní podklad
- v některých případech je používán jako celní deklarace
- je podkladem pro vyúčtování přepravného, či se dokonce používá jako přepravní faktura
- může být rovněž použit jako pojistný certifikát
- slouží jako průkaz k uplatnění nároků podle Varšavské smlouvy či Montrealské úmluvy

Doprava v mezinárodním obchodu

Na rozdíl od námořního konosamentu není letecký nákladní list obchodovatelný.

Odesílatel zásilky je povinen vyplnit letecký nákladní list, může však použít služeb svého agenta nebo dokonce požádat o tuto službu leteckou společností. Avšak i v těchto případech je odesílatel odpovědný za uvedené údaje.

IATA rozlišuje dva druhy leteckého nákladního listu

Manuální IATA letecký nákladní list

Používá se k vyplňování tiskárnou, či psacím strojem

Elektronický IATA letecký nákladní list

Používá se k přenosu údajů elektronickou cestou

Obsah leteckého nákladního listu je závazně stanoven. Jednotlivá pole obsahují tyto údaje:

Doprava v mezinárodním obchodu

Podmínky pro přepravu nebezpečného zboží v letecké dopravě, které je k této přepravě připuštěno, jsou obsaženy v pravidlech pro tuto přepravu, které vydává IATA pod názvem

h. IATA - Dangerous Goods – Regulations

Tyto závazné předpisy jsou obsaženy zejména v následujících kapitolách

Všeobecné předpisy pro balení zboží

Nejdříve musí být zkontrolováno, zda předmětná zásilka je vůbec připuštěna k letecké dopravě. Např. zboží, které při normálních přepravních podmínkách vyvíjí plyny, je z přepravy vyloučeno.

Zboží, které má být přepraveno podle těchto předpisů musí být zabaleno tak, aby vylučovalo jakékoli nebezpečí pro

- vlastní zásilku
- ostatní spolu ložené zboží
- letištní personál, posádku letadla a cestující
- letadlo

Doprava v mezinárodním obchodu

Balení jednotlivých látek

Musí být kontrolováno balení zboží s ohledem na povolení maximálního množství v jednotlivých kusech, ale zároveň i v příslušném letu

Společná nakládka

Letecká společnost je povinna kontrolovat, že v každém letu bude naloženo pouze omezené množství různého zboží, které je povoleno a zároveň, že nebude naloženo zboží, které může spolu vyvíjet chemické reakce a jejichž společná nakládka je zakázána.

Způsob dopravy

Pro některé druhy zboží je předepsáno, že tato mohou být přepravována pouze nákladními letadly a je zákaz nakládky do letadel s cestujícími (pax).

Doprava v mezinárodním obchodu

Povinnost značení zásilek

Odesílatel nebezpečné zásilky je povinen tuto označit přesně podle jejího chemického nebo technického pojmenování. Obvyklá obchodní pojmenování nejsou povolena, neboť z těchto není zřejmý nebezpečný charakter zboží. Toto označení musí být uvedeno jak v nákladním leteckém listu tak i v tzv. Extension List a Material Safety Data Sheet (MSDS).

V případě přepravy nebezpečného zboží má odesílatel povinnost vedle nákladního leteckého listu vystavit také Shipper`s Declaration for Dangerous Goods a tuto připojit k AWB.

Zásilku nebezpečného zboží může odbavovat jen pracovník s platným certifikátem IATA DGR!

Speditér, který vystavuje tuto deklaraci jako agent musí být obzvláště opatrný, neboť odpovídá za následky nesprávných údajů uvedených v deklaraci !!

Doprava v mezinárodním obchodu

Jednotlivé druhy nebezpečného zboží musí být polepeny nálepkami, které odpovídají charakteru nebezpečí. Jedná se o samolepící etikety, formátu 10 x 10 cm.

Nebezpečné zboží v letecké dopravě je zařazeno do tříd

Třída 1	Výbušniny
Třída 2	Plyny - stlačené, zkapalněné
Třída 3	Zápalné tekutiny
Třída 4	Zápalné pevné látky
Třída 5	Organické peroxidy
Třída 6	Jedovaté látky
Třída 7	Radioaktivní látky
Třída 8	Žíraviny
Třída 9	Různé nebezpečné zboží
Zvláštní	Magnetický materiál

Doprava v mezinárodním obchodu

i. Pravidla Incoterms vhodná pro přepravu zboží vzduchem (kombinovaně)

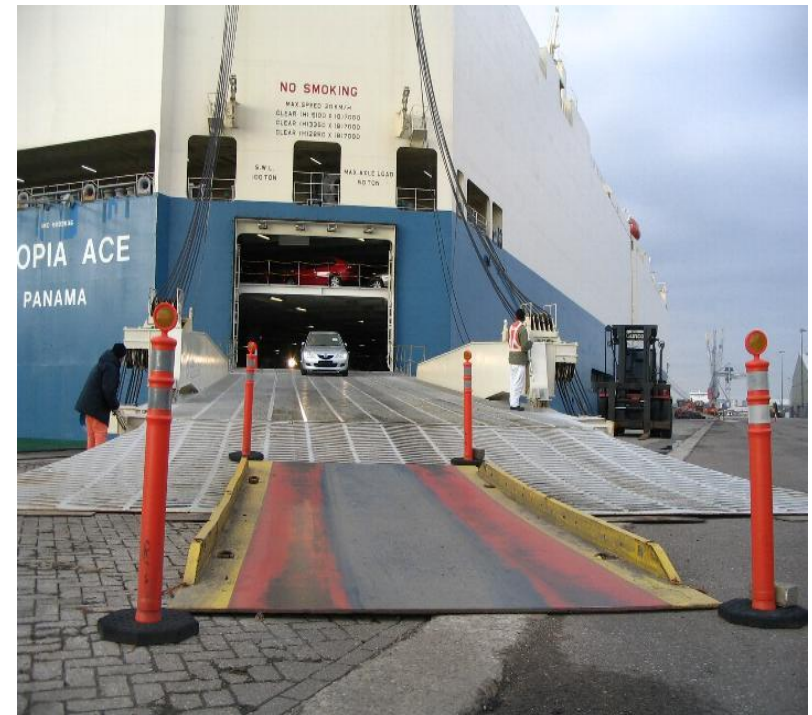
Pro dodávky zboží, u kterých se předpokládá alespoň částečná přeprava vzduchem, se nabízejí doložky

1. FCA – Free Carrier (Airport of Origin), která stanovuje povinnost prodávajícího na svoje náklady a riziko naložit zásilku na palubu letadla na letišti odeslání. Leteckou společnost nominuje, letecké dovozní sjednává a hradí kupující (či jeho zástupce)
2. CPT – Carriage Paid To (Airport of Destination), kde prodávající hradí veškeré náklady spojené s dodáním zásilky do letiště určení. Rizika však přecházejí již při předání zásilky leteckému dopravci na letišti odeslání.
3. CIP – Carriage and Insurance Paid To = dodací podmínka totožná s CPT, rozšířená o povinnost prodávajícího sjednat pojištění dopravy (v rozsahu letiště-letiště)

Doprava v mezinárodním obchodu

6. Kombinovaná přeprava Ro-La, zvláštní přepravy typu Ro-Ro, Lo-Lo

- právní aspekty
- druhy KP
- operátoři, hardware, dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Doprava v mezinárodním obchodu

Kombinovaná přeprava Ro-La, zvláštní přepravy typu Ro-Ro,
Lo-Lo (pokračování)

- zvláštnosti
- podpora KP
v rámci EU



Doprava v mezinárodním obchodu

III. Bezpečnostní opatření v mezinárodní dopravě

- definice, zásady
- USA
- Evropa
- AMS, ENS, AIS, C-TPAT, 10+2 Rule,
- VGM
- úmluvy



Doprava v mezinárodním obchodu

a. Definice

Pojem safety používáme ve vztahu s provozní bezpečností. Například je známo spojení Bezpečnost a ochrana zdraví při práci. V tomto případě chráníme (povinně ze zákona) životy a zdraví především zaměstnanců a dalších lidí, kteří se nacházejí v pracovním okolí. Vytváříme systém, který nám umožní chránit lidi a životní prostředí před vlivy a působením strojů, zařízení a například i přepravovaného nebezpečného zboží.

Doprava v mezinárodním obchodu

Pojem security používáme ve vztahu k ochraně před protiprávními činy. Bezpečnost (security) se používá v souvislosti s teroristickými činy, sabotážemi, krádežemi, pašováním, nelegální imigrací. V rámci přístupu k security vytváříme systém, který následně umožňuje takovým činům předcházet. Prostřednictvím systému security (systému ochrany před protiprávními činy) chráníme stroje, zařízení, přepravované zboží ale také budovy, městská sídla, životní prostředí a lidi v něm žijící, před působením úmyslných nebezpečných vlivů jiných lidí.

Doprava v mezinárodním obchodu

Do češtiny můžeme oba pojmy přeložit různými způsoby. V prvním případě může jít o bezpečnost a zabezpečení podle použitého názvu této prezentace. Při užívání těchto termínů dochází k jejich skloňování a používání ve slovních spojeních. Často se například používá pojem bezpečnostní plán. Pojem bezpečnostní plán se může vztahovat k bezpečnosti (safety) ale ještě více k zabezpečení (security).

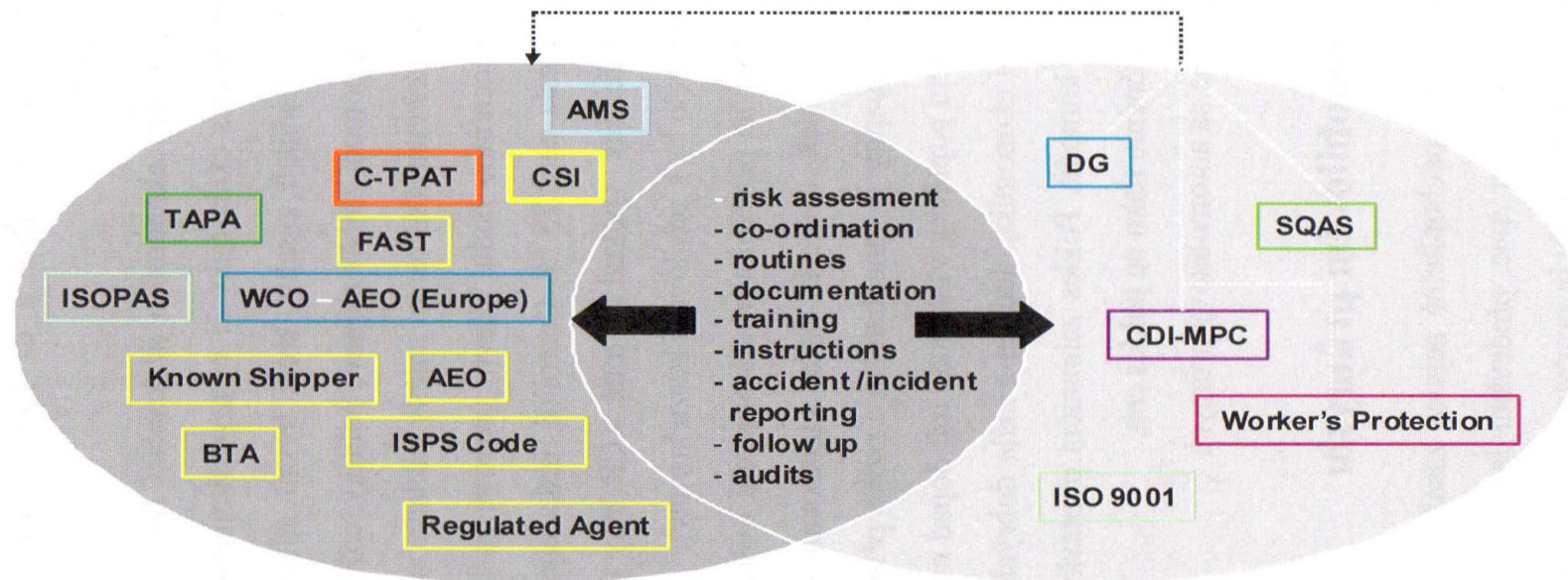
Doprava v mezinárodním obchodu

Security

"prevent loss or damage as a result of a conscious act"

Safety

"prevent loss or damage as a result of an accident"



Dangerous goods cannot be dealt with in isolation with regard to security measures.

Doprava v mezinárodním obchodu

IV. Dodací podmínky v mezinárodním obchodě a jejich vztah se zvoleným druhem přepravy

- přehled dodacích podmínek dle INCOTERMS 2010
- podmínky vhodné pro silniční přepravu
- podmínky doporučené pro leteckou přepravu
- podmínky vyhrazené pro přepravu po moři
- regionální odlišnosti
- obvyklé chyby při volbě dodací podmínky

Doprava v mezinárodním obchodu

Incoterms ® 2010 – shrnutí

Doporučená skladba dodacích podmínek v exportu a importu

- V závislosti na teritoriální skladbě obchodu
- V závislosti na ekonomické síle prodávajícího
- V závislosti na dostupnosti logistických řešení
- V závislosti na komoditě
- V závislosti na obvyklém či orgány nařízeném uspořádání
- V závislosti na znalosti a pochopení dodací podmínky u obou smluvních stran

Doprava v mezinárodním obchodu

V. Celní předpisy EU a v ČR (sjednoceno vstupem ČR do EU)

- obsah; celní hodnota
- vstup zboží na celní území
- celní prohlášení
- zjednodušené postupy
- celně schválené určení
- celní status zboží

Nový Celní kodex EU 2016

Nový celní řád ČR 2016



**Děkuji Vám za
pozornost**

Petr Rožek, lektor

