

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Racionalizace reklamačního procesu v systému kombinované přepravy

Bc. Tomáš Dvořák

Diplomová práce  
2023

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2022/2023

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Tomáš Dvořák**  
Osobní číslo: **D20650**  
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Téma práce: **Racionalizace reklamačního procesu v systému kombinované přepravy**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

## Zásady pro vypracování

Úvod  
1. Přepravní a pojistné podmínky a mezinárodní právo  
2. Technologický proces přepravy  
3. Analýza typologie škodních událostí  
4. Návrhy na zlepšení procesu řešení reklamací  
5. Vyhodnocení návrhů řešení  
Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**  
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2022**  
Termín odevzdání diplomové práce: **12. května 2023**

L.S.

---

**doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.**  
děkan

---

**Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. dubna 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem Racionalizace reklamačního procesu v systému kombinované přepravy jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12. 5. 2023

Bc. Tomáš Dvořák v. r.

Rád bych poděkoval vedoucímu práce doc. Ing. Jaromírovi Širokému, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce.

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na otázku racionalizace procesu řešení reklamací v systému kombinované přepravy. Práce se zabývá definicí reklamací, podmínkami vzniku, způsoby předcházení jejich vzniku a stanovením objemu reklamací při jehož dosažení je třeba zajistit delegaci procesu na specializované zaměstnance.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

reklamace, konosamentní podmínky, škodní událost, kombinovaná přeprava, upevnění zásilek

## **TITLE**

Rationalization of the claim process in the combined transport system

## **ANNOTATION**

The work focuses on the question of rationalization of process of claim settlement in system of combined transport. The work deals with the definition of claims, the conditions of their occurrence, methods of preventing their occurrence, and determining at which volume of complaints it is necessary to delegate the process to specialized employees.

## **KEYWORDS**

Complaint, bill of lading conditions, claim, combined transport, securing shipments

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 PŘEPRAVNÍ A POJISTNÉ PODMÍNKY A MEZINÁRODNÍ PRÁVO .....	10
1.1 Základní pojmy .....	10
1.2 Konosamentní podmínky .....	11
1.3 Mezinárodní dohody a úmluvy spojené s pojistným plněním.....	18
1.4 Pojištění nad rámec odpovědnosti.....	24
2 TECHNOLOGICKÝ PROCES PŘEPRAVY .....	26
2.1 Balení .....	26
2.2 Manipulace se zbožím a kontejnerizace.....	27
2.3 Manipulace s přepravní jednotkou .....	29
2.4 Manipulace v přístavu a plavba.....	31
2.5 Metody .....	32
2.6 Shrnutí.....	33
3 ANALÝZA TYPOLOGIE ŠKODNÍCH UDÁLOSTÍ .....	34
3.1 Představení společností .....	34
3.2 Analýza procesu pohybu zásilky.....	36
3.3 Popis škodního procesu – podklady, nahlášení, pravidla.....	40
3.4 Modely obchodních případů .....	41
3.5 Shrnutí analýzy .....	45
4 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ PROCESU ŘEŠENÍ REKLAMACÍ.....	47
4.1 Soukromé připojištění .....	47
4.2 Restrukturalizace oddělení logistiky.....	49
4.3 INCOTERMS.....	50
4.4 Ostatní .....	51
5 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ ŘEŠENÍ .....	52
5.1 Soukromé připojištění .....	52
5.2 Restrukturalizace oddělení logistiky.....	57
ZÁVĚR .....	59
POUŽITÁ LITERATURA.....	60
SEZNAM TABULEK.....	63

SEZNAM OBRÁZKŮ .....	64
SEZNAM ZKRATEK.....	65
SEZNAM PŘÍLOH.....	66



# ÚVOD

V procesu přepravy zboží je jedním z nejdůležitějších faktorů detekce kritických míst, v kterých může vzniknout škoda na zboží či majetku. Eliminace těchto míst je téměř nemožná, a proto vždy hrozí vznik škodní události, a to jak na zboží, tak na přepravní jednotce nebo dopravních prostředcích. Poškozením zboží se riskuje snížení produktivity výroby, zvýšení nákladů na výrobek, případně snížením zisku z prodeje, jelikož nelze vždy převádět tyto ztráty na koncové uživatele.

Proti vzniku škodní události se společnosti mohou preventivně zabývat školením personálu, kontrolou technického stavu manipulační techniky a přepravních jednotek či vypracováním studií o vylepšení procesu přepravy jako takové. Na tuto prevenci se ale nedá plně spolehnout a ke škodním událostem přeci jen dochází.

Při vzniku škodní události je potřeba zjistit rozsah, původ a následky škody a následně vyčíslit celkovou částku. Proti těmto ztrátám se ovšem lze pojistit, případně je vymáhat, pokud je zřejmá vina konkrétního článku v logistickém řetězci.

Tato práce vysvětluje základní smluvní podmínky v systému kombinované přepravy, popisuje technologický proces pohybu zásilky a identifikuje místa, kde hrozí vznik škodní události.

Cílem práce je na základě analýzy manipulace s přepravovaným zbožím namodelovat obchodní případy a zjistit kritická místa možného vzniku škodní události. Následně za pomoci dostupných řešení minimalizovat jejich dopad, případně zajistit prevenci pro minimalizaci těchto rizik.

# 1 PŘEPRAVNÍ A POJISTNÉ PODMÍNKY A MEZINÁRODNÍ PRÁVO

Základem každé smlouvy, ať už přepravní, nebo jiné jsou jasně stanovené podmínky. Tyto podmínky jsou v námořní přepravě jednou z nejstarších smluv. První takové podmínky byly známy již na počátku civilizace jako *lex mercatoria*. Dle Pauknerové (2013) tím chápeme mezinárodní obchodní zvyklosti, obecně uznané právní principy či zásady. *Lex Mercatoria* byl ovšem z větší části znám jako soubor nepsaných pravidel. V roce 1063 byl dle Kenyona (2006) sepsán soupis norem námořního práva *Ordinamenta et Consuetudo Maris* třemi urozenými námořními konzuly ve městě Trani. O pravdivosti tohoto data se ovšem vedou diskuze. Oficiální publikace textu *Ordinamenta* byla roku 1507 v Benátkách a text je součástí knihy *The Black Book of the Admiralty* z roku 1876. V tomto případě můžeme mluvit o první písemné verzi předchůdce konosamentních podmínek.

Ovšem konosament jako takový vznikl už na počátku naší civilizace, kdy se převáželo obilí z Egypta do Říma. Z počátku se jednalo o pergameny, které následně vystřídaly lodní knihy. V těchto knihách byl soupis informací nejen o lodi, její posádce, trase plavby či rychlosti, ale byla zde i kniha s informacemi o naložených zásilkách. Informace o zboží se psaly vždy na jednu stránku, která se po vyplacení zboží z knihy vytrhla, jako potvrzení o vlastnictví.

Dnes má konosament mnoho podob. Může, ale nemusí být obchodovatelný cenný papír. Může mít fyzickou nebo i elektronickou podobu. Ale co je neměnné je, že musí obsahovat soupis pravidel, kterými se přeprava jako taková řídí.

## 1.1 Základní pojmy

V rámci této práce je třeba nejprve si definovat základní pojmy.

Novák a kol. (2015, s. 13) definují **dopravu** jako „úmyslný pohyb (jízda, plavba, let) *dopravního prostředku po dopravních trasách nebo činnost dopravního zařízení*“. **Přepravou** Novák a kol. (2015) vysvětlují přemístění osob a věcí jako výsledek dopravy. K tomu je potřeba dvou základních rolí, a to **doprovodce** a **převadě** (**zasílatel** a **příkazce** v případě zasílatelské činnosti). **Doprovodce** je definován Novákem a kol. (2015, s. 13) jako „*právnícká nebo fyzická osoba provozující dopravní prostředky, potřebné k realizaci přepravy*“. **Převadě** je dle Nováka a Koláře (2015) chápán zákazník, objedávající si přepravní služby a dopravce mu tuto službu za úplatu poskytne.

Pokud se jedná o přepravu kontejnerovou, hovoří se o **intermodální** přepravě, která je dle Nováka a kol. (2015) definována jako přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce,

která postupně užije různých druhů dopravy. Pokud je hlavní úsek realizován po železnici, vnitrozemskou vodní plavbou nebo na moři, hovoří o ní Novák a kol. (2015) jako o **kombinované** přepravě.

Pro námořní přepravu je základní rozdělení poskytovatelů přepravních služeb dle Nováka a Koláře (2015) na VOCC (vessel operating common carrier) a NVOCC (non-vessel operating common carrier). Prvním se označuje přímo vlastník dopravních prostředků, kdežto druhý je pouze v roli zasílatele. Oba ovšem mohou za pomoci spolupráce s intermodálními operátory nebo silničními dopravci nabízet své služby přepravcům tzv. door-to-door.

Základní přepravní jednotkou pro systém kombinované přepravy je **kontejner**. Ten je definován Novákem a kol. (2015) jako přepravní jednotka trvalé technické charakteristiky a takové konstrukce umožňující snadnou přepravu a manipulaci při přepravě.

V rámci přepravy je mnoho dokumentace, ale základní dokument využívaný v námořní dopravě je náložný list. Pro případy námořní přepravy dle Nováka a Koláře (2015) rozdělujeme na Bill of Lading (B/L) nebo SeaWayBill (SWB). V obou případech se hovoří o náložném listu jako o **konosamentu**.

Pro případy reklamací Česká bankovní asociace (2022) definuje **škodní událost** jako skutečnost, ze které vznikla škoda, a která by mohla být důvodem vzniku pojistné události.

## 1.2 Konosamentní podmínky

Jak bylo zmíněno v základních pojmech, je konosament, náložný list v námořní dopravě, jeden za základních dokumentů užívaný v systému kombinované přepravy. Jako každá smlouva mezi zúčastněnými stranami má své podmínky zmíněné na zadní straně prvního listu konosamentu nebo v elektronické verzi dostupné na internetových stránkách každé VOCC nebo NVOCC společnosti. Tyto podmínky jasně stanovují práva a povinnosti všech stran v přepravním procesu mezi přepravcem a dopravcem (v případě přímé spolupráce s VOCC společnostmi), případně zasílatelem a příkazcem (v případě spolupráce s NVOCC společnostmi). Většina podmínek a pravidel od různých vystavovatelů konosamentů je totožná a liší se jen v detailech. Pro tuto práci byly prověřeny konosamentní podmínky společností Blue Anchor Line, CMA-CGM, Cosco, Hapag, Maersk a MSC a níže jsou vypsány vybrané odstavce.

### Definice

Prvním odstavcem je zpravidla seznam definic a základních pojmů obsažených v podmínkách. Například dle Blue Anchor Line (2022) jsou zde základní pojmy jako přeprava, rejdař, přepravné, kontejner a obchodník.

Pro konosamentní podmínky je důležitá definice obchodníka. („Merchant“). Obchodníkem je například dle Maersk (2022) myšlena jakákoliv osoba, vystupující v konosamentu jako odesílatel, příjemce, je držitelem konosamentu nebo jedná v zastoupení zmíněných stran. Maersk (2022) také definuje tuto osobu jako jednotlivce, společnost nebo jinou právnickou osobu.

Dále u některých rejdařů (BAL, CMA, Maersk, MSC - 2022) jsou zmíněny i rozdíly mezi námořní plavbou a pozemní přepravou. Ne všichni ale v základních definicích zmiňují legislativu USA jako zákony Pomerene Act (1916) a U. S. COGSA (1936) důležité pro přepravu z nebo do USA.

### **Odpovědnost rejdaře**

V tomto odstavci je odpovědnost primárně definována v návaznosti na aktuální použitý druh dopravy. Dle toho jsou odkazy na konkrétní mezinárodní úmluvy a jejich minimální plnění v případě poškození nebo ztráty přepravovaného zboží. Soustředění je například dle CMA CGM (2022) na Haagskou úmluvu v případě námořní části, mezinárodní dohody CIM a CMR v případě pozemní přepravy v rámci Evropy anebo zákon US COGSA v případě pozemních přeprav na území USA. V neposlední řadě je zde i zmíněno, že základním podkladem pro zajištění odpovědnosti jsou také zákony a nařízení platné v době a v místě uskutečnění přepravy. Hodnota náhrady se tedy řídí dle předepsaných pravidel a zákonů a rejdař je povinen případnou částku uhradit.

Dále je zde uvedeno omezení odpovědnosti, pokud ztráta nebo škoda byla způsobena jakoukoli příčinou nebo událostí, které se rejdař nemohl vyhnout a za jejíž následky nemohl. V tomto typu odstavce je tedy zmíněno, že je na uvážení rejdaře, zda bude kompenzovat hodnotu poškozeného či ztraceného zboží. Jediný, kdo zmiňuje minimální plnění konkrétní částkou je CMA CGM (2022), kde je tato náhrada škody stanovena na 1 EUR za kilogram.

### **Povinnosti obchodníka**

Stejně jako předchozí pravidla zmiňují odpovědnost rejdaře, jsou povinnosti obchodníka neméně důležité. Jak již bylo definováno výše, obchodníkem je myšleno jakákoliv osoba nebo společnost zmíněna jako odesílatel, příjemce, je držitelem konosamentu nebo jedná v zastoupení zmíněných stran. Z toho vyplývá jedna z nejdůležitějších povinností, a tou jsou správná a pravdivá data uvedena obchodníkem při vytváření konosamentu. Dle Blue Anchor Line (2022) v odstavci 7.3 je obchodník povinen uvést správně popis zboží a podrobnosti včetně, ale nejen: ověřené hrubé hmotnosti, obsahu, míry, množství, kvality, stavu, značek, čísel, hodnot a dalších důležitých údajů o zásilce. Veškeré podmínky mají i speciální odstavce soustředěné přímo na nebezpečné zboží, zboží s nutností přepravy v kontrolované teplotě, nebo

i dle CMA CGM (2022) na živá zvířata nebo zboží podléhající zkáze, případně dle Hapag (2022) zboží o vysoké hodnotě.

Důležité je, že se v tomto odstavci obchodník zavazuje ke správné manipulaci zboží při balení a nakládání/vykládání zboží do/z kontejneru. Dle Cosco (2022) má obchodník také právo nevyhovující kontejner přistavený na nakládku v případě pochybností o jeho způsobilosti odmítnout. Náklady na extra manipulaci v tomto případě jdou ke vrubu rejdaře nebo dopravce zodpovědného za přistavení kontejneru na nakládku. Pokud ovšem obchodník sám zodpovídá za vyzvednutí kontejneru, je povinen kontejner zkontrolovat v místě převzetí.

Dle Blue Anchor Line (2022) po přijetí kontejneru obchodník přebírá plnou odpovědnost za jeho stav a je povinen případně uhradit poplatky za zdržení před, během nebo po přepravě. Dále zodpovídá nejen za poškození kontejneru, ale i dalšího majetku rejdaře, případně subdodavatele, pokud k němu dojde díky špatně naloženému zboží. Jako poškození se dle Blue Anchor Line (2022) dá klasifikovat i nevyčištění kontejneru před jeho vrácením.

### **Pravidla pro specifické druhy zboží**

Pro specifické druhy zboží je potřeba i specifických pravidel. Jak již bylo výše zmíněno, jsou v konosamentních podmínkách zvláště zmíněna pravidla pro nebezpečné zboží nebo zásilky s potřebou řízené teploty.

Nebezpečné zboží dle Hapag (2022) nesmí být přepravováno bez písemného souhlasu rejdaře. Pokud je vše schváleno, obchodník se dle Hapag (2022) zaručuje, že zboží je dostatečně zabaleno a označeno v souladu se všemi zákony, předpisy a požadavky s ohledem na povahu zboží. V případě pochybení je obchodník povinen uhradit veškeré náklady či pokuty.

Pokud přepravované zboží vyžaduje při přepravě určitou teplotu, je obchodník dle Blue Anchor line (2022) povinen dopředu informovat o požadavcích, aby byla přepravní jednotka připravena a předchlazena (předehřáta) na požadovanou teplotu. Dále je obchodník zodpovědný za kontrolu izolace a správné funkčnosti chladicího systému. Rejdař dle Blue Anchor Line (2022) nenese odpovědnost za ztrátu nebo poškození zboží způsobené vadami, odchylkami, poruchou nebo zastavením strojů pro kontrolu teploty.

### **Subdodavatelé**

Další důležitou součástí konosamentních podmínek je také odstavec o subdodavatelích. Dle Hapag (2022) má rejdař právo uzavřít smlouvu se subdodavatelem na jakoukoliv část nebo i na přepravu jako celek. Subdodavatelem se dle MSC (2022) rozumí všechny společnosti včetně služebníků („servants“ poznámka autora) nebo agentů. Tudíž jakákoliv společnost najatá na konkrétní část přepravního procesu. Tímto odstavcem jsou vybraní subdodavatelé ochráněni vůči případným reklamacím ze strany obchodníka. Obchodník nemá právo konfrontovat

žádného z užitých subdodavatelů napřímo a musí veškeré své reklamace či žádosti komunikovat napřímo s VOCC/NVOCC společností.

Není to ovšem vždy jednostranné. CMA CGM (2022) ve svých podmínkách zmiňuje i případ, kdy se stane společnost sama subdodavatelem v případě, že obchodník je NVOCC společnost, vystavující vlastní konosament pro jiného obchodníka. Tato NVOCC společnost se v tomto případě zavazuje zahrnout konosamentní podmínky CMA CGM do své přepravní smlouvy.

### **Manipulace a upozornění**

Zvláštní důraz je v konosamentních podmínkách na kontejnery naložené přímo obchodníkem. Dle Maersk (2022) rejdař nenesे žádnou odpovědnost za kvalitu naložení zboží, pokud ho nakládá obchodník sám. Obchodník se tímto zavazuje, že zboží bylo řádně naloženo a kontejner je po naložení zabezpečen plombou. Je zde opět zmíněno jako výše v odstavci povinností obchodníka, že pokud by došlo ke zranění, ztrátě nebo poškození z důvodu špatně naloženého zboží, je obchodník povinen uhradit veškeré náklady s tím spojené.

Ihned jak je zboží naloženo v kontejneru a zabezpečeno, může se dle Maersk (2022) bez upozornění obchodníka použít jakýkoliv dopravní prostředek, využít jakoukoliv dostupnou trasu a dopravce negarantuje dobu trvání transportu. Jakékoli zpoždění se tedy považuje za součást smluvní přepravy a nikoli jako odchylka. Dále se může kontejner kdekoliv naložit, vyložit nebo i skladovat, a to po předem neurčenou dobu.

Rejdaři nebo dopravci stejně tak není udělena povinnost obchodníka informovat o pohybu zásilky například avízem o doplutí. Maersk (2022) zmiňuje, že informace na konosamentu o obchodníkovi jsou čistě pro potřeby rejdaře. Je tedy plně na obchodníkovi zásilku a její pohyb zjišťovat a sledovat. Neposkytnutím informací tedy rejdař nezbavuje obchodníka žádných povinností vyplývajících z konosamentních podmínek.

Ba naopak v případě, že obchodník nevyzvedne zásilku v rámci dohodnuté doby, bude mu dle Maersk (2022) účtováno skladné. Zde konosamentní podmínky zmiňují i krajní případ, kdy obchodník odmítne úhradu těchto poplatků. Dle Maersk (2022) pokud to bude nutné, může zboží prodat a tím snížit obchodníkům závazek vůči rejdaři. Pokud by i toto bylo ze strany obchodníka odmítnuto, bude to chápáno jako zřeknutí se práva na zboží.

### **Inspekce**

Jak z předchozích odstavců vyplývá, je obchodník povinen řádně nahlásit, jaké zboží bude naloženo, a pokud ho nenakládá rejdař nebo dopravce, odpovídá i za kvalitu nakládky. I z těchto důvodů MSC (2022) zmiňuje, že rejdař je kdykoliv oprávněn otevřít kontejner a zkontrolovat obsah bez upozornění obchodníka. Tato inspekce může odhalit nedostatky

v řádném naložení nebo popisu daného zboží. Rejdař dle svého uvážení může zvolit libovolnou metodu řešení dle aktuální potřeby. Může se jednat o přeložení z kontejneru do kontejneru, skladování, nebo v krajních mezích i prodej, částečnou nebo úplnou likvidaci zboží. V případě těchto skutečností veškeré zmíněné situace mohou být považovány za řádné doručení zboží dle pravidel konosamentních podmínek. Stejně jako u jiných situací vzniklých v důsledku pochybení i zde veškeré náklady s tímto spojené je povinen obchodník uhradit.

### **Zásilky z/do USA**

Každá destinace má svá specifika, ale jen zásilky do nebo ze Spojených států jsou přímo zmíněny v konosamentních podmínkách. Pokud zásilka putuje z/do této destinace, je třeba dodržovat zákony COGSA (Carriage of Goods by Sea Act) a Pomerene Act (United States Federal Bill of Lading Act 1916 49 U.S.C. 801 nebo jakékoliv jeho změny). Tyto zákony jsou v konosamentních podmínkách zařazeny, jak bylo již zmíněno výše, buď do odstavců zmiňující základní pojmy, nebo pozemní přepravu. MSC (2022) ovšem věnuje tomuto tématu samostatný odstavec a Blue Anchor Line (2022) jako takový zásilky z/do USA nezajišťuje. Kühne + Nagel využívá pro tyto zásilky speciální NVOCC Blue Anchor America Line (BAAL) a jejich samostatnou verzi konosamentních podmínek. V rámci zmíněné legislativy se jedná o úpravu pravidel a podmínek vstupu, výstupu a pohybu zásilek na území USA.

### **Přepravné a tarif**

Další odstavec se zabývá přímo odměnou za přepravní služby. Přepravným (Freight) dle Blue Anchor Line (2022) je dle definice soubor veškerých poplatků za přepravu, zdržné, náklady na zadržení a veškeré výdaje a peněžní závazky, včetně, ale bez omezení, cel, daní a poplatků, které vznikly rejdaři a které má zaplatit Obchodník.

Výše přepravného je v základu stanovena tarifem dohodnutým před uskutečněním přepravy. Konosamentní podmínky toto přímo specifikují v samostatném odstavci Tarif, který jasně definuje platnost zmíněnou v konosamentu nebo v případě Hapagu (2022) a CMA (2022) odkazuje na platný tarif na internetových stránkách. Odstavec tarif také upozorňuje na případné vícenáklady za skladné, stojné a zdržné (storage, demurrage, detention).

Přepravné je dále dle Blue Anchor Line (2022) vypočítáno na základě údajů o zboží a destinaci od obchodníka nebo jeho jménem. Obchodník je také povinen předložit obchodní fakturu za zboží nebo její věrnou kopii, dle které si jej rejdař může zkontrolovat (viz odstavec Inspekce).

Pokud není domluveno jinak, je dle MSC (2022) splatnost přepravného a veškerých poplatků při předání zboží do přepravy. V případě zrušení rezervace, nebo nedodržení termínu

předání zboží, je obchodník povinen zaplatit storno poplatky až do výše domluveného přepravného včetně poplatků a výdajů za zrušení („dead freight“).

Důležitým bodem je dle Blue Anchor Line (2022) ustanovení týkající se měny, ve které má být přepravné zapláceno, směnného kurzu, devalvace a dalších nepředvídaných událostí souvisejících s přepravným v příslušných tarifních podmínkách. Pokud není dohodnuto mezi obchodníkem a rejdařem jinak, platba bude provedena v měně uvedené v nákladním listu nebo dle volby rejdaře.

V případě ostatních poplatků, daní, sankcí a jiných uvalených na zboží, dle Blue Anchor Line (2022) musí být vše hrazeno obchodníkem. To samé platí v případě zvýšení nákladů na přepravu či zpoždění způsobené válkou, válečnými operacemi, epidemiemi, stávkami, vládními nařízeními nebo vyšší mocí.

### **Both-to-Blame**

Konosamentní podmínky také jasně definují odpovědnost za škodu způsobenou nejen zbožím, ale i případnou havárií s dalším plavidlem. Ve všech analyzovaných konosamentních podmínkách byl tento odstavec přímou citací dle definice společnosti BIMCO, jedné z největších mezinárodních asociací zastupující majitele lodí.

Dle BIMCO (2022), pokud dojde ke kolizi s jinou lodí v důsledku nedbalosti nebo selhání lidského faktoru, veškeré náklady poškozené straně zaplatí obchodníci, vlastníci zboží na lodi, která nehodu způsobila.

### **Společná havárie**

Podobně je tomu i v případě Společné havárie (General Average pozn. autora). Dle CMA-CGM (2022) v případě nehody, nebezpečí, škody nebo katastrofy před zahájením plavby nebo během ní, vzniklé z jakékoli příčiny, z nedbalosti či jiné, může rejdař vyhlásit společnou havárii. Na likvidaci škody nebo opravy, zajistí rejdař příspěvek od každého obchodníka, jenž má zboží na dotčeném plavidle. CMA-CGM (2022) také zmiňuje, že tento příspěvek je obchodník povinen zaplatit do tří měsíců od vyžádání a pokud tak neučiní, budou mu také připočítány úroky z dlužného příspěvku ve výši dvou procent ročně nad základ sazby centrální banky země v místě vyhlášení společné havárie.

### **Zástavní právo**

V konosamentních podmínkách je zmíněno mnoho případů finanční odpovědnosti. Aby bylo zajištěno, že obchodník zaplatí veškeré závazky vůči rejdaři, má rejdař dle Blue Anchor Line (2022) zástavní právo ke zboží a veškerým souvisejícím dokumentům v případě jejich neuhrazení. Toto zástavní právo platí i pro případy Both-to-Blame a Společné havárie.



Blue Anchor Line (2022) dále uvádí, že rejdař může své zástavní právo uplatnit kdykoli a kdekoli podle vlastního uvážení, ať už je přeprava dokončena či nikoli. V každém případě jakékoli zástavní právo přetrvává po dodání zboží a lze ho rozšířit tak, aby pokrylo náklady na vymáhání jakýchkoli dlužných částek.

Pokud by k této situaci došlo, vymáhání zástavního práva dle Blue Anchor Line (2022) může rejdař provést soukromou nebo veřejnou dražbou dokladů ke zboží nebo zboží samotného. Vše na náklady a jménem obchodníka, ale pouze za předpokladu, že rejdař vynaložil úsilí na to se tomuto kroku vyhnout a řádně informoval obchodníka. Veškeré výnosy nad rámec vymáhané částky a nákladů pak rejdař předá obchodníkovi.

### **Pravidla soudních sporů**

Pro případy, že by došlo na vymáhání zástavního práva, nebo by některá ze stran chtěla případné spory řešit soudní cestou, bývá v posledním odstavci stanoveno, k jakému soudu v jaké zemi je možné podat žalobu a dle jakého práva se bude rozhodovat. U jiných soudů nesmí být zahájeno žádné řízení, pokud se zúčastněné strany nedohodnou na jiné alternativě. V případě Blue Anchor Line (2022) se jedná o soud v Londýně a o legislativu Anglie a Walesu.

### **Různé**

Jak už bylo řečeno na úvodu, konosamentní podmínky jsou ve všech případech téměř totožné a liší se pouze v detailech či provedení, nicméně někteří rejdaři zmiňují více než ostatní. Hapag (2022) například zmiňuje také odstavec „ISPS code“, který je úpravou pravidel SOLAS (Safety of Life at Sea). Obchodník se zde opět zavazuje k plnění této dohody a úhradě případných poplatků a sankcí.

Cosco (2022) zase v dodatcích upravuje podmínky přímo pro neobchodovatelné konosamenty typu Sea-way-bill, ale pro toto má třeba MSC (2022) samostatnou verzi celých podmínek.

### **FIATA konosament**

V rámci systému kombinované přepravy kromě rejdařských konosamentů je možnost využít konosamentu FIATA. Tento konosament dle Nováka a kol. (2015) se řídí jednotnými pravidly Mezinárodní obchodní komory v Paříži. Novák a kol. (2015) upřesňují, že tento konosament je označen logem ICC a jakékoliv změny formuláře nejsou dovoleny.

Jak dále Novák a kol. (2015, s. 301) uvádí, je tento druh konosamentu oprávněn vystavit pouze člen „národního sdružení či svazu zasílatelů, jenž je řádným členem FIATA.“

### 1.3 Mezinárodní dohody a úmluvy spojené s pojistným plněním

Pro případy, kdy dojde ke škodní či jakékoliv jiné události, jsou konosamentní podmínky nekompromisní. Obchodník je v mnoha případech znevýhodněn jednostranností rozhodnutí vyplývající z prima facie. Lokální legislativa ochrany spotřebitele je bohužel v mezinárodním obchodě těžko vymahatelná, takže pro tyto případy vzniklo několik mezinárodních úmluv a dohod, zmiňující podmínky a výši pojistného plnění.

#### **Haag a Haag-Visby**

Haagská pravidla dle Dutch Civil Law (2023) byla sepsána v roce 1924. Následně byla modifikována v letech 1968 a 1979. V pozdějších verzích byla přejmenována na Haag-Visby pravidla. Pravidla byla přijata více jak osmdesáti zeměmi z celého světa a dle těchto pravidel se řídí veškeré přepravy po moři. Na rozdíl od konosamentních podmínek, dávají obchodníkovi více práv k řešení případných reklamací.

Sama pravidla mají 10 odstavců. V prvním dle Dutch Civil Law (2023) jsou zmíněny klasicky základní pojmy jako rejdař, smlouva o přepravě, zboží, loď a přeprava zboží. Ve druhém dle nich je pak jen ustanovení, že rejdaři není dovoleno vyhnout se případným reklamacím až na výjimky uvedené dále v odstavci IV.

V odstavci III. jsou dle Dutch Civil Law (2023) uvedeny odpovědnosti a závazky rejdaře. Kromě zmínky o povinnosti udržovat plavbu schopnou a řádně vybavenou loď, je zde zmíněno, že rejdař odpovídá i za kvalitu manipulace se zbožím. Dle těchto pravidel odpovídá rejdař i za udržení vhodných podmínek pro přepravu zboží, tj. i předchlazením, pokud je potřeba.

Mezi dalšími články v odstavci III. dle Dutch Civil Law (2023) jsou i pravidla týkající se vystavení a předání konosamentu. Obchodník je povinen uvést správná data, jak již bylo zmíněno v kapitole 1.2, a pokud by došlo k vícenákladům způsobených nesprávnými daty na konosamentu, pravidla jasně omezují odpovědnost na odesílatele zásilky, jako zodpovědnou stranu za jejich správnost. Manipulace s konosamentem dle Dutch Civil Law (2023) je zde jasně stanovena pouze mezi rejdařem a odesílatelem zásilky. Jak s ním následně naloží odesílatel je již v rámci dohody mezi ním a příjemcem zboží.

Poslední a důležitý článek tohoto odstavce dle Dutch Civil Law (2023) jasně říká, že jakákoli klauzule, ujednání nebo dohoda ve smlouvě o přepravě, která zprošťuje dopravce nebo loď odpovědnosti, je neplatná a neúčinná. Tento článek je důležitým argumentem v rámci případných sporů s vystavovatelem konosamentu. Striktně zakazuje vyhnout se přijetí zodpovědnosti, pokud je v souladu s pravidly. Proti tomu stojí například Blue Anchor

Line (2022), který v článku 6.1 konosamentních podmínek přijímá odpovědnost dle Haag-Visby pravidel až na odstavec 3 článku 8.

V odstavci IV je dle Dutch Civil Law (2023) zmíněno vyvinění rejdaře, pokud k poškození nebo ke ztrátám nedojde zanedbáním povinností zmíněných v odstavci III. Důkazní břemeno dle nich v tomto případě leží na straně rejdaře, kdy je v jeho vlastním zájmu prokázat, že z jeho strany nedošlo k žádnému pochybení. Kromě toho je zde vyjmenováno několik situací, a to včetně, ale nejen: požáru, pokud není způsoben cíleně, karanténním opatřením, stávkou nebo výlukou nebo i vyšší mocí. V těchto případech se dle článku 1(q) tohoto odstavce přenáší důkazní břemeno na stranu uplatňující výhodu z této výjimky.

Nedílnou součástí odstavce IV je také výše maximálního plnění v případě náhrady škody. Dle Dutch Civil Law (2023) je tato náhrada ve výši 2 SDR za kilogram zboží nebo 666,67 SDR za jednotku balení.

Zvláštní odstavec zde má opět dle Dutch Civil Law (2023) i přeprava nebezpečného zboží. Jak zde zmiňují, jedná se o téměř totožná pravidla, jako jsou uvedena v konosamentních podmínkách.

Oproti stanoveným pravidlům v odstavci III., článku 8, který jasně dle Dutch Civil Law (2023) zamezuje přidávání článků omezující odpovědnosti rejdaře, má odstavec V. opačný význam. Dle nich může být v konosamentních podmínkách přidán článek o navýšení maximálních částek zmíněných výše. Nicméně většinou rejdaři ve svých podmínkách zmiňují maximální plnění dle odstavce IV. Haag-Visby pravidel. Ba naopak nejen dle Hapag (2022) limit plnění nesmí přesáhnout 100 GPB za jednotku balení.

VI. odstavec dle Dutch Civil Law (2023) řeší nastavení dohody mezi rejdařem a obchodníkem v případě, že se nejedná o běžné obchodní zásilky, ale speciální zásilky s nutností speciálních pravidel pro přepravy bez vystavení konosamentu. Dle autora se může jednat třeba o humanitární zásilky či válečnou logistiku.

V odstavci VII. je dle Dutch Civil Law (2023) uvedeno, že veškerá odpovědnost je v rámci doby nalodění a vylodění zásilky a je jen na dohodě mezi rejdařem a obchodníkem, zda bude rozšířena o dobu před naloděním nebo i po složení z lodě až na domluvené místo.

Odstavec VIII. dle Dutch Civil Law (2023) pouze upozorňuje na přednost platné legislativy v otázkách odpovědnosti dopravce. Pokud je spor řešen v zemi, kde je podobný zákon, má přednost před Haag-Visby pravidly.

Předposlední odstavec dle Dutch Civil Law (2023) je dle svého názvu sebevysvětlující. Haag-Visby pravidla neřeší odpovědnost za jadernou škodu.

Posledním odstavcem se vymezuje platnost Haag-Visby pravidel. Dle Dutch Civil Law (2023) se zásilky těmito pravidly řídí v případě, že místo nalodění nebo vylodění je v zemích, které tyto pravidla přijaly nebo pokud jsou zmíněny v konosamentních či jiných smluvních podmínkách, bez ohledu na státní příslušnost lodi, dopravce, odesílatele, příjemce nebo jakékoli jiné zainteresované osoby.

### **Hamburská úmluva**

Hamburská úmluva, byla sepsána organizací OSN v roce 1978 a přijata byla dle United Nations (2023) ke dnešnímu dni celkem 35 státy. Na rozdíl od Haag-Visby pravidel, byla ratifikována Českou republikou jako Sdělení č. 193/1996 Sb.. Nespornou výhodou je tedy jejich oficiální české znění. Česká republika ovšem není jedinou zemí, kde byla zaimplementována do legislativy konkrétního státu. Dle Lojdy (2014) byla základem pro některé zákony Skandinávských zemí.

Jeden z hlavních rozdílů oproti Haag-Visby dle Lojdy (2014) byl v procesu jejich sepisování a schvalování. Dle něj nebyla na Hamburskou úmluvu nouze o to, mít alespoň nějaká pravidla a bylo i více zkušeností z praxe. Dle Lojdy (2014) byl i větší důraz na smluvní přístup oproti dokumentárnímu. Dle něj při použití jiného dokumentu k přepravě, než konosamentu by vedlo k nedodržování i základních Haag-Visby pravidel.

Rozsah platnosti dle Česka (1996) je totožný s Haag-Visby pravidly. Týká se dle nich veškerých námořních přeprav, pokud alespoň jedna ze zúčastněných stran sídlí v zemi, kde byla úmluva ratifikována, ať už se dle nich jedná o odesílatele, příjemce, zemi původu či destinace nebo zemi, kde byl vystaven konosament nebo uzavřena obchodní smlouva. Dle Lojdy (2014) je důležité, aby v obchodní smlouvě nebo v konosamentu byl zmíněn odkaz na platnost Hamburské úmluvy pro konkrétní přepravu, jinak nemůže být aplikována právě díky omezenému počtu signatářských zemí.

Dle Česka (1996) má sdělení celkem 7 částí a 34 článků. V první části „Obecná ustanovení“ jsou definice základních pojmů a rozsah použití. V základních definicích na rozdíl od Haag-Visby pravidel je dle Česka (1996) i definice konosamentu.

Ve druhé části je 9 článků odpovědnosti dopravce. Zde je dle Česka (1996) zmíněné i mimo jiné minimální plnění tzv. „zúčtovacími jednotkami“, které jsou následně definovány i v šesté části, článek 26. Jedná se o již zmíněnou měnu SDR. Oproti Haag-Visby pravidlům je zde dle Česka (1996) navýšení na 2,5 SDR za kilogram nebo 835 SDR za kus nebo přepravní jednotku, ovšem jedná se o maximální limit, a nikoliv paušální částky. Pro výpočet konkrétní sazby dle Česka (1996) jsou jasně stanovena pravidla ve článku 6 a týká se jen skutečně poškozeného nebo ztraceného zboží.

V rámci části odpovědnosti dopravce je také zmíněna dle Česka (1996) i kompenzace za opožděné dodání zásilky. Nicméně je zde podmíněno tím, že je aplikovatelné jen v případě, pokud dopravce neudělal všechna opatření pro zabránění této situace. Limitem je zde dvou a půl násobek hodnoty části přepravného patřící dotčenému zboží, ovšem maximálně ve výši celkového přepravného.

Oproti Haag-Visby pravidlům jsou zde zmíněny dle Česka (1996) články týkající se využití subdodavatelů a průběžné přepravy. Stejně jako tomu je v případě konosamentních podmínek dle Česka (1996) je hlavní dopravce odpovědný za zboží a obchodník nesmí konfrontovat subdodavatele napřímo. Odpovědnost, jak je zde zmíněno, přebírá hlavní dopravce, který najal subdodavatele. Pro případy průběžné přepravy je zde stanoveno, že dopravce neodpovídá za ztrátu nebo poškození zásilky.

V části III. je uvedena odpovědnost odesílatele. Dle Česka (1996) je zde pouze obecné pravidlo zprošťující odesílatele jakékoliv odpovědnosti v případech kdy nedojde k poškození přímou vinou odesílatele nebo jeho zástupce. Dále je zde uveden článek s pravidly o nebezpečném zboží, který je v základu totožný s těmi v konosamentních podmínkách a v Haag-Visby pravidlech.

VI. část se dle Česka (1996) soustřeďuje na přepravní doklady, a to jak na konosament jako takový, tak na „palubní“ konosament, který lze vystavit na přání odesílatele výměnou za konosament původně vystavený. Případně i jiný dokument namísto konosamentu, který ale dle Česka (1996) může být průkazem o uzavření smlouvy o námořní přepravě.

Náležitosti konosamentu dle Česka (1996) jsou identické s již zmíněnými z Haag-Visby pravidel. Nicméně pokud konosament nebude obsahovat jednu nebo i více informací zmíněných ve článku 15, nemá to vliv na právní povahu dokumentu, pokud jinak vyhovuje definici z části I. Je zde také zmíněn odkaz na článek 23 odstavec 3., který upozorňuje na povinnost zdůraznění, že se přeprava řídí dle Hamburské úmluvy, jak už bylo zmíněno výše.

Pokud sám rejdař nezodpovídá za naložení zboží do kontejneru, nemůže si být stoprocentně jistý správností popisu zboží uvedeného odesílatelem. Z tohoto důvodu je zde dle Česka (1996) uvedena možnost vepsání výhrady do konosamentu jako takového. Mezi nejběžnější patří poznámka uvedena u popisu zboží dle Blue Anchor Line (2022): všechny uvedené kontejnery odesílatelem naloženy, uloženy, spočítány a zaplombovány („ALL MENTIONED CONTAINERS SHIPPERS LOAD, STOW, COUNT AND SEAL“). Případně dle Hapag (2022): Výše uvedené údaje podle prohlášení odesílatele. Bez zodpovědnosti nebo záruky ohledně správnosti rejdaře („Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier“). Výhradu může napsat i odesílatel,

pokud chce upozornit na horší stav zboží. Dle Česka (1996) se stav zboží tedy bere ve zjevně dobré kvalitě, pokud není uvedeno přímo v popisu od odesílatele.

Co se informací o zboží týče dle Česka (1996) za správnost nese plnou odpovědnost odesílatel i v případě, že konosament převede na třetí osobu. Hamburská úmluva zmiňuje dle Česka (1996) i možnost ochrany třetí osoby nebo příjemce zboží před úmyslným podvodem ze strany odesílatele. Pokud by k takové situaci došlo, dle Česka (1996) odpovídá za škodu vzniklou třetí straně nebo příjemci i dopravce, který spoléhá na popis zboží od odesílatele bez zmínění výhrady v konosamentu.

Část V. dle Česka (1996) stanovuje pravidla pro oznámení škod, promlčení práv, soudní příslušnost a rozhodčí řízení.

V prvním článku dle Česka (1996) jasně stanovuje časové limity, do kdy musí příjemce písemně oznámit ztrátu či poškození po dodání zásilky dopravci, či dopravce odesílateli. Výjimku písemného oznámení má dle zmíněného pouze situace, kdy při přejímce zboží byl přítomen i zástupce dopravce a zboží podléhalo společné kontrole.

Pokud by dodání příjemci zajišťoval další dopravce, může být dle Česka (1996) písemné oznámení předáno i jemu a ten má povinnost oznámení předat dál.

Promlčecí lhůta pro všechny tyto případy je dle Česka (1996) doba dvou let, počítaje dnem po dodání zboží dle podmínek článku 4 odstavce 2. Tato doba může být dle Česka (1996) prodloužena na žádost osoby, proti níž je nárok uplatněn.

Oproti striktnímu pravidlu soudní příslušnosti konosamentních podmínek je Hamburská úmluva dle Česka (1996) více benevolentní. Soudní spory mohou být v případě potřeby dle zmíněného například v zemi sídla dopravce, zemi uzavření přepravní smlouvy, přístavu nakládky nebo vykládky nebo lze v přepravní smlouvě přímo stanovit konkrétní místo. Stejně je tomu dle Česka (1996) i v případě rozhodčího řízení.

Doplňující ustanovení v části VI. dle Česka (1996) hned v prvním článku ruší jakékoliv podmínky z jiných smluv či konosamentů, pokud odporují ustanovením Hamburské úmluvy, ale je třeba, jak již bylo zmíněno, přímo zmínit v konosamentu, že se jí přeprava řídí.

Dále je zde dle Česka (1996) zmíněno odvolání na společnou havárii nebo na jiné mezinárodní úmluvy a definice zúčtovací jednotky pro výpočet náhrady za poškozené či ztracené zboží.

Celkově je Hamburská úmluva v rámci vztahu mezi dopravcem a přepravcem na pomyslné středové čáře, nicméně rejdaři spíše stále preferují starší Haag-Visby pravidla. Dalším nástupcem měla být Rotterdamská pravidla, nicméně ty dle United Nations (2023) ještě nebyly ratifikovány potřebným počtem zemí.

## **CMR, CIM, IATA**

V rámci řešení případných reklamací je zcela jasné, že majitel zboží chce za svou ztrátu obdržet maximum. Námořní doprava je, co se maximální výše plnění týče, nejskromnější. V rámci Haag-Visby pravidel je dle Dutch Civil Law (2023) toto plnění omezeno na 2 SDR za kilogram poškozeného, znehodnoceného nebo ztraceného zboží.

V případě pozemní silniční přepravy se pravidla řídí mezinárodní úmluvou CMR přijatou Československou socialistickou republikou na konci roku 1974. Dle Česka (1975) byla náhrada škody 25 zlatých franků 10/31 o ryzosti 0,900 za kilogram poškozeného, znehodnoceného nebo ztraceného zboží. Toto bylo platné až do roku 2005 kdy dle Senátu PČR (2022) byla předložena žádost premiérem České republiky o aktualizaci na částku 8,33 SDR za kilogram. Následně dle Česka (2017) od 1. ledna 2019 byla novelou zákona o silniční dopravě č. 304/2017 Sb. platnost CMR úmluvy rozšířena i na vnitrostátní přepravu.

U pozemní železniční dopravy byla sepsána Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) a ta dle Česka (1984) přijata jako Vyhláška č. 8/1985 Sb. U železniční přepravy je zde zmíněna náhrada ve výši 17 SDR za kilogram, ovšem dokázání odpovědnosti je vysoce komplikované dle konstrukce přepravní smlouvy.

Ač se v systému kombinované přepravy nelze primárně setkat s leteckou částí, mohou existovat i obchodní případy, kdy přepravce objedná pro urychlení toku zboží část zásilky i tímto způsobem. Náhrada škody se dle Česka (2003) řídí sdělením č. 123/2003 Sb. (Montrealská úmluva) a je ve výši 22 SDR za kilogram poškozeného, znehodnoceného nebo ztraceného zboží.

V případě kombinované přepravy obchodník může požadovat náhradu škody dle použitého druhu dopravy, nicméně je obtížné dokázat, v jaké části přepravy se škodní událost přihodila.

## **INCOTERMS**

Dle ICC Česká republika (2019) dodací podmínky INCOTERMS stanovují přechod dispozičního práva, rizik a nákladů z odesílatele na příjemce. V případě řešení reklamací je ovšem domluvená parita jednou z nejdůležitějších vstupních informací pro identifikaci strany odpovědné za řešení škody. Co ovšem INCOTERMS plošně neřeší, je povinnost připojištění zásilky nad rámec odpovědnosti dle mezinárodních úmluv – až na výjimky ve skupině parit C.

Skupina C dle ICC Česká republika (2019) se skládá ze 4 dodacích podmínek (CPT, CFR, CIP a CIF), z čehož 2 jsou vázané přímo na vodní dopravu (CFR a CIF). Pouze ale CIP (Carriage and Insurance Paid to) a CIF (Costs Insurance and Freight) jasně dle svého názvu garantují pojištění zásilky jako doplněk k rozdílnému bodu přechodu rizik a nákladů ve skupině

C. Rozdílem je ovšem dle ICC Česká republika (2019) výše limitu pojištění. Zatímco CIP garantuje pojistné krytí dle pravidel ICC-A LMA-UIA (viz kapitola 1.4), u parity CIF se jedná pouze o krytí dle ICC-C (není-li v kupní smlouvě dohodnuto jinak).

### **York Antwerp Rules**

Pravidla York Antwerp se dle Cornaha (1995) specializují čistě jen pro případy společné havárie. Historie těchto pravidel dle něj sahá do druhé poloviny 19. století. Základní princip je zde zmíněn v jedné větě: „*To, co bylo obětováno ve prospěch všech, bude napraveno přispěním všech*“ (That which has been sacrificed for the benefit of all shall be made good by the contribution of all).

Dle Comite Maritime International (2018) v aktuálním znění z roku 2016 obsahuje celkem 30 pravidel pro případy společné havárie.

## **1.4 Pojištění nad rámec odpovědnosti**

Základní pojistné plnění dle mezinárodních dohod ne vždy přepravci nebo majiteli zboží stačí. Dle kapitoly 1.3 je toto plnění závislé na druhu užitě dopravy, a nikoliv na hodnotě či druhu zboží. Jak již bylo zmíněno výše, v rámci kombinované přepravy je toto plnění nejnižší, pokud nebereme v úvahu zmíněné minimální plnění v konosamentních podmínkách dle CMA CGM (2022). Přepravce může využít soukromého připojištění zásilky nad rámec odpovědnosti vyplývající z mezinárodních dohod. Pojištění přepravy zásilek je běžným produktem pojišťoven. Přepravní společnosti tuto službu mohou nabídnout také. Kühne + Nagel pro tyto případy spolupracuje se společností Nacora.

Dle Generali (2023) toto pojištění může být sjednáno jednorázově nebo může být sepsána rámcová smlouva, případně může být pojištění atypické podle potřeby zákazníka. Sazba pojistného závisí dle nich na typu zboží, destinace a typu užitého druhu dopravy. Výslednou sazbou se pak dle Kühne + Nagel (2023) vynásobí součet hodnoty zboží s hodnotou přepravného navýšený o 10 % a vznikne celkové pojistné pro daný obchodní případ.

Speciálním pojištěním je tzv. lomené pojištění často využívané v systému kombinované přepravy. Dle Nováka a kol. (2015) se jedná o pojištění, kde je odpovědnost za zboží převedena dle užitě parity INCOTERMS z kupujícího na prodávajícího a tyto rozdílné úseky jsou pak pojištěny každý u jiného pojistitele. Zde ovšem dochází často ke konfliktu, kde vlastně došlo k případné pojistné události a řešení je pak o to komplikovanější. Novák a kol. (2015) doporučují v podobných případech dohodu mezi kupujícím a prodávajícím o sjednocení pojištění na přepravu jako celek případně úpravu dodací podmínky na CIF/CIP, kde je jasně dle ICC Česká republika (2019) pojištění stanoveno.



## ICC A/B/C

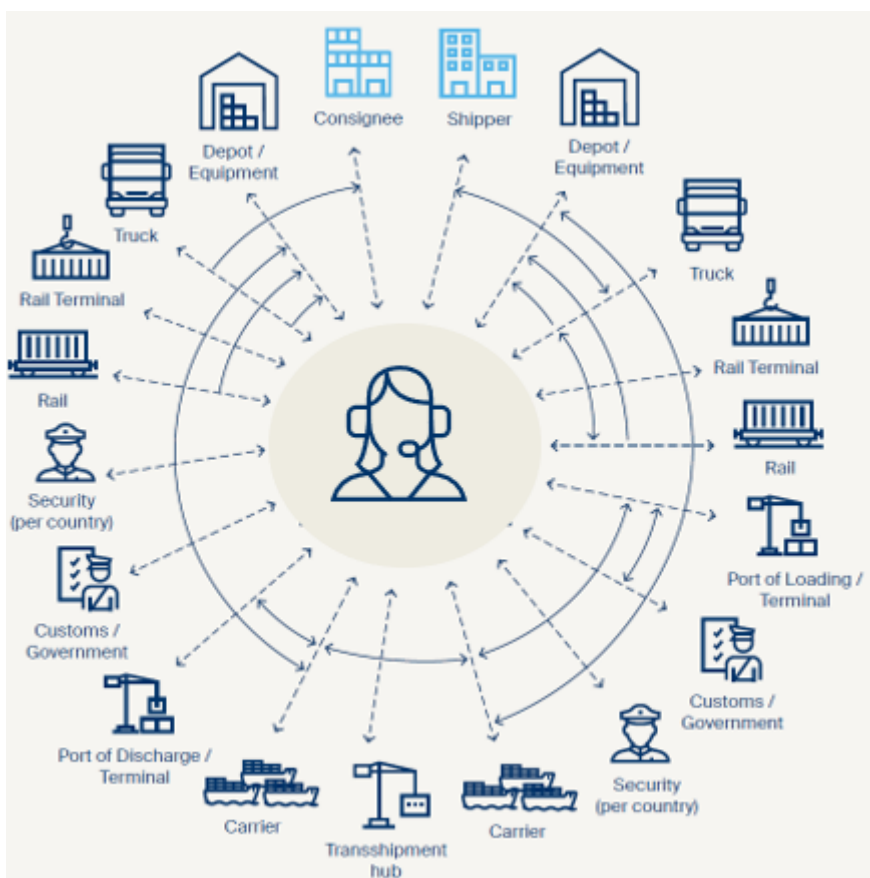
V mezinárodním obchodě je potřeba mít sjednocená pravidla a pojištění zásilek není výjimkou. Dle Hayes Parsons (2023) byla základní pravidla pro pojištění sjednocena Mezinárodní obchodní komorou v roce 1982. Výsledkem toho jsou Institute Cargo Clauses dělené na 3 základní úrovně A, B a C. Poslední zmíněná dle Kühne + Nagel (2023) obsahuje základní plnění škody v případě požáru, exploze, kolize, společné havárie nebo potopení lodi. Nekryje však ztrátu nebo poškození způsobené násilným vniknutím nebo krádež. Úroveň B se v systému kombinované přepravy dle Kühne + Nagel (2023) nenabízí. Dle Nováka a kol. (2015) je v této úrovni pojistné krytí rozšířeno i o zemětřesení, vulkanickou erupci nebo poškození způsobené manipulací v přístavu.

Zbývá úroveň A, nazývaná též „all risk“, dle Kühne + Nagel (2023) kryje většinu možných situací, kdy může dojít k poškození nebo ztrátě zboží až na zmíněné výjimky jako je například úmyslné pochybení obchodníka, nesprávné balení, válečný konflikt, stávka nebo zpoždění přepravy.

## 2 TECHNOLOGICKÝ PROCES PŘEPRAVY

Jako druhý aspekt procesu kombinované přepravy kromě smluvního je i technologický. Proces pohybu a manipulace má taktéž svá pravidla, která při nedodržování způsobí ztrátu nebo poškození nejen přepravovaného zboží ale i manipulační techniky nebo přepravních jednotek. Celkový proces (dle obrázku 1) zahrnuje veškeré typy manipulací od odesílatele až k příjemci.

Kombinovaná přeprava má jasně daná pravidla nejen pro manipulaci se zbožím. Tato pravidla jsou známa jako CTU kodex. Ten byl sepsán a je pravidelně revidován spolkem mezinárodních přepravních asociací Cargo Integrity Group.



**Obrázek 1** Schéma pohybu zásilky mezi odesílatelem a příjemcem (KÜHNE + NAGEL, 2023)

### 2.1 Balení

Prvním krokem pro transport zboží, když pomineme administrativní část, je balení. Obalové materiály mají dnes různou formu i funkci, ale pro přepravu dle CTU (2020) by měl být dostatečně pevný, přizpůsobený stohování uvnitř přepravní jednotky a odolný vůči vertikálním a horizontálním tlakům, které působí během přepravy po silnici, železnici nebo

lodí. Toto podporuje i Novák a kol. (2015) a doplňuje, že pokud není předepsán konkrétní obal, je na odesilatelí zásilky, aby vybral maximálně vhodný pro daný typ zboží.

Novák a kol. (2015) považují za řádný obal:

- Bedny dřevěné, lepenkové, kovové nebo z odolných plastů;
- Bubny lepenkové nebo ocelové;
- Pytle vícevrstvé papírové nebo z tkanin;
- Konve;
- Sudy ocelové nebo plastové.

Stejně tak Novák a kol. (2015) zdůrazňuje povinnost zboží řádně označit dle jeho charakteru. Základní označení pro jednodušší manipulaci zajišťují unifikované štítky (viz obrázek 2), případně dle potřeby a charakteru zboží mít správně označené těžiště. Dále pokud se jedná o nebezpečné zboží dle Nováka a kol. (2015) je povinnost označit zboží štítkem ve tvaru diamantu (kosočtverce) o rozměrech minimálně 100x100 mm se zmíněnou třídou nebezpečné látky a oranžovým štítkem s UN číslem dle EHK OSN.



**Obrázek 2** Manipulační označení zásilek  
(<https://www.template.net/editable/85437/packaging-symbol-vector>, 2023)

## 2.2 Manipulace se zbožím a kontejnerizace

Pokud je zboží řádně zabaleno a označeno může být naloženo do kontejneru. Nicméně ne všechny obchodní případy v systému kombinované přepravy jsou takových rozměrů, aby

využily celou kapacitu přepravní jednotky. Pro tyto případy se užívá označení LCL (Less than container load). V rámci procesu přepravy je třeba zmínit svaz zboží na místo konsolidace zásilek.

Novák a kol. (2015) doporučují při nakládání zboží do kontejneru dodržovat zásady platné pro všechny druhy zboží a typy kontejnerů jako jsou například zákaz překročení limitů přípustných hmotností, užití vhodné manipulační techniky, správné uložení a fixaci. K fixaci mohou pomoci i oka v nákladovém prostoru kontejneru (viz obrázek 3).

Běžné zboží je Novákem a kol. (2015) doporučeno skládat těsně vedle sebe bez mezer mezi zbožím a stěnami kontejneru k docílení kompaktnosti celku a zabránění sesuvu zboží při manipulaci s kontejnerem. Zmiňuje zde i pravidla pro stohování manipulačních jednotek.

Dle CTU (2020) je také zmíněna manipulace výjimečného zboží. Tím je zde vysvětleno zboží s vysokým těžištěm, těžké nákladní předměty, dopravní prostředky nebo cívky. Je zde zdůrazněna potřeba stabilizovat těžiště nebo rozložit váhu na nosnou konstrukci podlahy kontejneru, aby nedošlo k jejímu poškození. V případě nutnosti klínů nebo přídavných brzdících systémů, se nedoporučuje užít k fixaci hřebíky do podlahy ze stejného důvodu. Novák a kol. (2015) tuto manipulaci doplňují ještě grafickým znázorněním.



**Obrázek 3** Oka k zafixování nákladu uvnitř kontejneru (autor)

Speciálním tématem pro přepravu a fixaci zboží jsou bezpochyby nadrozměrné zásilky. Bliault (2007) zmiňuje seznam základních pravidel, kterými se řídit a dává jim označení pravidla zdravého rozumu. Nejen tyto pravidla jsou ale důležitá. Při přepravě zboží na kontejnerech typu OT – Open Top kontejner s otevřenou horní částí pro zboží vyšší než

2385 mm nebo FR – plošinový kontejner pro přepravu nadrozměrného zboží pro zboží s šířkou větší než 2320 mm je nutné mít technický výkres zboží. Ten musí obsahovat:

- Rozměry;
- Váhu;
- Těžiště;
- Manipulační body;
- Vázací body;
- Seznam potřebného vybavení pro manipulaci a fixaci.

Fixace dle Bliaulta (2007) musí být správným počtem vázacích prostředků, jako jsou například kurty nebo textilní a ocelová lana, s předepsanou kapacitou, uvázaných na body určené k fixaci, která by měla být dimenzována dle pravidel a předpisů ke každému typu dopravy užitého v rámci konkrétního obchodního případu kombinované přepravy. Platí zde samozřejmě potřebné rozložení váhy dle Nováka a kol. (2015) jak již bylo zmíněno výše.

### **2.3 Manipulace s přepravní jednotkou**

Proces přepravy kontejneru (přepravní jednotky) jako takového začíná již při vyzvednutí z terminálu. Následně je kontejner přistaven na nakládku, a to buď na kontejnerovém návěsu silničního nákladního vozidla, na železničním voze na vlečku nebo v případě skladových areálů v těsné blízkosti kontejnerového depa pouze pomocí manipulační techniky, jako je například dle Nováka a kol. (2015) kontejnerový vůz s vrchním spreaderem.

Následná přeprava konkrétní přepravní jednotky může být přímo z nakládkového místa kontejneru přímým tahačem do přístavu, nebo lze využít služeb intermodálního operátora. V České republice lze aktuálně využít služeb intermodálních operátorů společností Metrans a.s. nebo Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o., případně obdobné služby nabízejí lokálně i rejdařské společnosti MSC a Maersk.

Standardizované kontejnery využívané pro systém kombinované přepravy dle ČSN ISO 668 (2015) jsou vybaveny pro snazší manipulaci a fixaci rohovými prvky.

Manipulace dle Nováka a kol. (2015) je prováděna překládacími mechanismy, které rozdělují do 3 skupin:

- Jeřáby;
- Mobilní překládací prostředky;
- Silniční vozidla.

Novák a kol. (2015) dále rozdělují zařízení pro uchopení přepravní jednotky využívané těmito mechanismy na:

- Spreadery;
- Kleštiny;
- Ližiny;
- Ramínka a lanové závěsy.

Novák a kol. (2015) upřesňují, že pro rohové prvky jsou uzpůsobeny první 2 typy těchto zařízení. Tyto jsou i nejrozšířenější pro běžnou manipulaci na kontejnerových depech a překladištích.

Dopravní prostředky užívané v rámci systému kombinované přepravy Novák a kol. (2015) rozdělují na silniční, železniční a říční. Každý tento druh dopravních prostředků rozdělují dle typů užitých přepravních jednotek, jako například výměnné nástavby nebo kontejnery.

Pro silniční přepravu kontejnerů ISO řady 1 Novák a kol. (2015) zmiňují návěsové a přívěsové soupravy, vybavené rohovými otočnými prvky s trny pro upevnění kontejneru nebo výměnné nástavby. Tyto návěsy mohou, jak je zde uvedeno, být vybaveny mechanickým nebo pneumatickým systémem, a to buď na prodloužení ložné délky pro kontejnery o délce 45 stop nebo na sklopný systém pro snazší vyprázdnění kontejneru.

Pro přepravu na železnici se využívají dle Nováka a kol. (2015) železniční plošinové vozy typu S. Dle Metrtrans (2023) jsou nejpoužívanější železniční vozy typu Sggns a Sgrss, kterých mají ve vozovém parku přes 3000.

Označením těchto vozů Novák a kol. (2015) vysvětlují:

- S – plošinový podvozkový vůz zvláštní stavby;
- gg – zařízení pro přepravu kontejnerů (výměnných nástaveb) o celkové délce větší než 60 stop;
- n – se 2 nápravami a ložnou hmotností více než 30 t; se 4 nápravami a ložnou hmotností více než 60 t;
- r – článkový vůz;
- ss – max. rychlost 120 km/h.

Vozy Sggns dle Nováka a kol. (2015, s.89) jsou vybaveny dvěma dvounápravovými podvozkami a 34 ks výklopných upevňovacích trnů. „*Toto umožňuje velkou variabilitu umístění kontejnerů.*“ Lze tedy na jednom voze přepravit kombinaci kontejnerů o celkové délce 80 stop a celkové hmotnosti 68,5 t.

Následná vlakotvorba na vnitrozemském depu je zajišťována pomocí portálových jeřábů. Ty se dle Nováka a kol. (2015) dělí dle konstrukce na portálový jeřáb na pneumatikách typu Kalmar nebo na portálový kolejový jeřáb.

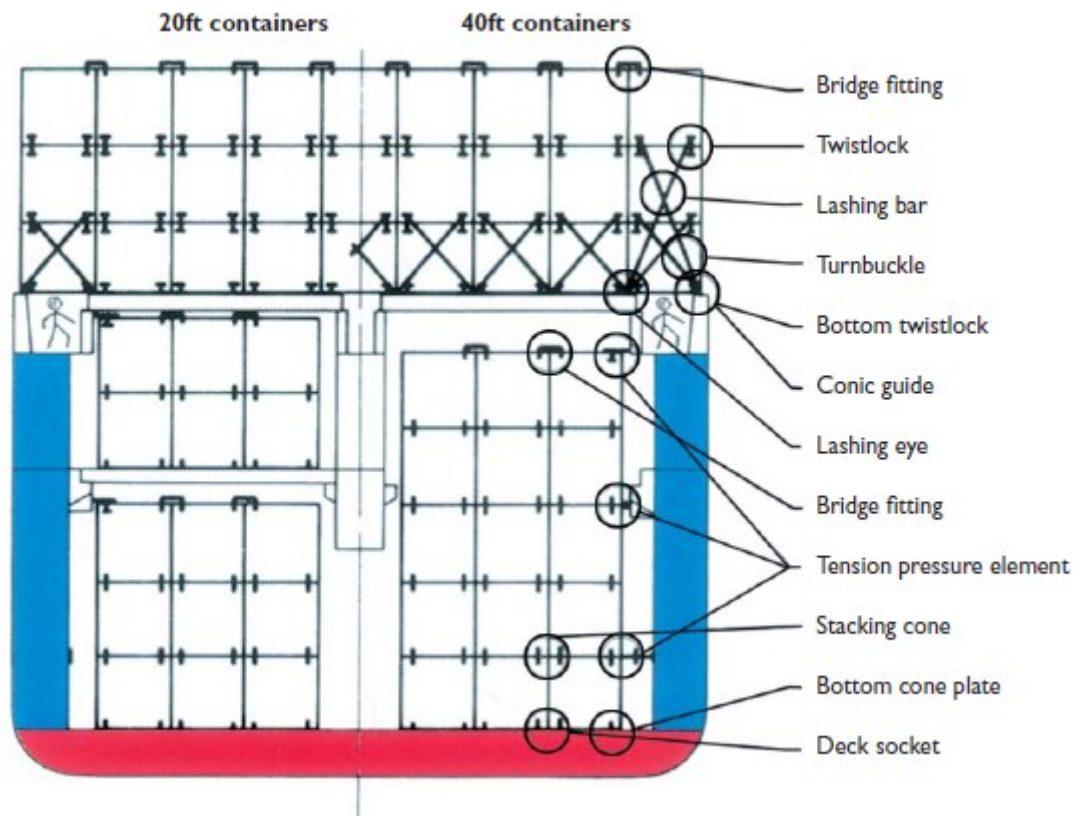
Říční přeprava díky nedostatečné splavnosti řek v České republice a rozsáhlé síti servisu intermodálních operátorů je bohužel pro systém kombinované přepravy primárně nevyužívána.

## **2.4 Manipulace v přístavu a plavba**

Po příjezdu na terminál v přístavu jsou kontejnery překládány totožnou technikou jako na vnitrozemských depech. Jediným rozdílem jsou dle Nováka a kol. (2015, s.67) nábrežní kontejnerové jeřáby. Tyto jeřáby, jak zmiňuje, jsou speciálně určené pro manipulaci „*nakládku a vykládku „do“ nebo „z“ námořních kontejnerových lodí.*“ Kapacita těchto jeřábů, jak uvádí, je konstruována dle požadavků provozovatele. Dle Eurogate (2023) jsou aktuálně používány například v přístavu Wilhelmshaven jedny z největších na světě, schopny nakládat až do vzdálenosti 69 metrů 25 řad kontejnerů s kapacitou 120 t.

Následná fixace kontejnerů na lodi by dle Bliaulta (2007) měla vydržet i extrémní výkyvy. Ty uvádí pro příklad boční 30° do každé strany nebo stoupání a klesání na vlnách v hodnotě 10°.

Pro tyto případy kontejnery dle Bliaulta (2007) musí být fixovány otočnými zámky mezi stohovanými kontejnery, kleštinovou spojkou vrchních vrstev a upevňovacími tyčemi v prvních patrech nad palubou (viz obrázek 4).



**Obrázek 4** Schéma fixování kontejnerů na lodi (Bliault, 2007)

Pokud je toto vše zajištěno, nemělo by docházet k uvolňování kontejnerů a případným ztrátám zboží po dobu plavby. Aktuálně největší lodě, schopné pojmout více jak 24 tisíc TEU, mají konstrukční řešení takové, že mezi dvěma řadami kontejnerů jsou vyvýšené rampy pro pomocnou fixaci.

Následná manipulace v přístavu určení pokračuje již popsanými kroky – složením z lodi pomocí kontejnerového jeřábu, manipulací na depu pro přepravu pomocí vlaku nebo kamionu a následnou distribucí zboží buď přímo zákazníkovi přistavením na sklad, nebo přes konsolidační uzel v případě potřeby distribuce vozidlem s menší kapacitou.

## 2.5 Metody

Metody užití v této práci jsou pozorování, analýza, a to procesní a situační a modelování. Ochrana (2019) pozorování popisuje jako empirickou metodu získávání informací o zkoumaném předmětu nebo problémové otázce. Upřesňuje to dále jako výběrové vnímání dílčí části sledovaného subjektu – předmět zkoumání. Ten je dle něj následně izolován od externích faktorů, aby nedocházelo k rušení pozorování.

Ochrana (2019) vysvětluje analýzu jako klíčovou obecně vědní metodu. Tu dále rozvádí dle zkoumaných entit na kompoziční, strukturně-funkční a procesní. Dále ji vysvětluje jako



metodu pro rozklad zkoumaného jevu. V případě této práce se jedná o dekompozici procesu přepravy zásilek. Pro identifikaci klíčových kritických míst v rámci procesu se využívá dle Fotra a kol. (2010) situační analýza. Ta se dle něj dá rozdělit do pěti na sebe navazujících kroků:

- Rozpoznání problémových situací,
- dekompozice problémových situací do dílčích úloh,
- stanovení priorit řešení dílčích úloh,
- určení způsobu řešení dílčích úloh,
- stanovení plánu řešení.

Ochrana (2019, s.70) vysvětluje modelováním zjednodušující zobrazení určité reality. Rozděluje je na ideální a materiální dle typu zpracování. Zmiňuje zde, že „*Ideální modely zobrazují daný problém nemateriálními prostředky*“.

## 2.6 Shrnutí

Jak smluvní, tak i technologický aspekt procesu kombinované přepravy je důležitý. Jeden bez druhého nemohou nabídnout objektivní pohled na problematiku celku. Denním zpracováváním obchodních případů časem může vzniknout situace, kdy skutečně dojde ke škodní události a bude nutné zajistit plynulost řešení reklamace, aby nedocházelo ke zbytečnému prodloužení a dalším ztrátám. Bez těchto znalostí se proces reklamace může pouze prodloužit.

V analytické části budou namodelovány obchodní případy bez využití možnosti připojištění zásilky. Užité metody pro tuto diplomovou práci jsou procesní analýza a situační analýza.

### 3 ANALÝZA TYPOLOGIE ŠKODNÍCH UDÁLOSTÍ

V analytické části se tato práce bude zabývat celkovým procesem a bude zde namodelováno několik obchodních případů. Zmíněné případy jsou fiktivní zásilky vytvořené přímo pro tuto diplomovou práci a jakákoliv podobnost s reálnými obchodními případy je čistě náhodná. V daných případech bude analyzováno, kde může dojít v rámci procesu ke škodní události a jaké mohou být finanční dopady bez dodatečného pojištění zásilek. Administrativní část procesu bude zmíněna individuálně v každém obchodním případě, pokud bude potřeba.

Pro tuto analýzu byly vybrány společnosti nabízející na lokálním trhu logistické služby ať už jako celek nebo jen vybrané dílčí části přepravního procesu.

#### 3.1 Představení společností

##### **Kühne + Nagel**

Společnost Kühne + Nagel se sídlem ve Švýcarském Schindellegi byla založena v roce 1890 pány Augustem Kuehnem a Friedrichem Nagelem. Za více než 130letou historii se společnost rozrostla do 106 zemí po celém světě, kde nabízí své služby zákazníkům ve všech službách spojených s dopravou.

V rámci námořní a letecké dopravy se jedná o aktuální jedničku na trhu a díky zázemí vnitrostátní logistiky patří i mezi přední společnosti nabízející logistické služby v pozemních přepravách a skladování.

Pobočka v České republice byla založena v roce 1991 a nabízí služby pro klienty na míru jejich potřebám. Díky rozsáhlému portfoliu služeb je společnost schopná zajistit logistické řešení prakticky pro cokoli od malého balíku po nadrozměrné zásilky včetně doprovodné administrativy pro specifické druhy zboží.

##### **Metrans**

Jedním z nejsilnějších hráčů na trhu intermodálních přeprav nejen v České republice, ale i ve střední Evropě, je bez pochyby společnost Metrans. První zmínky o této společnosti se datují na konci čtyřicátých let minulého století, nicméně tehdejší politický režim nepodporoval soukromé podnikání.

Novodobou společnost založil v roce 1991 Ing. Jiří Samek. Ještě v době Československa Metrans spustil první pravidelnou linku mezi Prahou a Hamburkem a v roce 1993 byly jejich služby rozšířeny o linku Praha – Bremerhaven. V průběhu let devadesátých rozšířil Metrans své aktivity nejprve otevřením terminálu ve Zlíně a posléze ještě na Slovensku

v Dunajské Středě. Během následujících dvou dekad došlo k rozšíření jejich aktivit do Rakouska, Německa, Maďarska, Polska, Slovinska či Turecka.

Ing. Jiří Samek vedl společnost Metrans téměř až do své smrti v roce 2018. V téže roce převzala společnost skupina HHLA, zaštiťující provoz přístavu Hamburg.

K dnešnímu dni Metrans obhospodařuje celkem 19 terminálů ve střední a východní Evropě se skladovou kapacitou přes 2,4 milionu m<sup>2</sup> a týdně vypraví více jak 600 vlakových souprav na více jak 30 destinacích (viz obrázek 5). Celkový objem přepravených kontejnerů za rok 2021 dosáhl téměř 1,4 milionu TEU.



**Obrázek 5** Mapa sítě společnosti Metrans (METRANS, 2023)

### Česped CZ

Česped CZ, s.r.o. byl založen v roce 2011 jako spediční společnost a za 12 let si upevnila svoji pozici na trhu jako spolehlivý a stabilní přepravní partner.

Běžně nabízí služby flotily 15 kamionů pro přepravu kontejnerů, ale je schopna ji dočasně rozšířit až na 80, případně nabídnout dopravní prostředky pro nadrozměrné a speciální transporty. Kromě transportních služeb jsou schopni zajistit vystavení tranzitní dokumentace,

uskladnění v celním skladu nebo celkové celní odbavení. V případě potřeby jsou schopni nabídnout i fytosanitární či veterinární odbavení zásilek.

### **A1 Transport & Logistic**

Společnost A1 byla založena v roce 2002 se zaměřením na kontraktní logistiku se sídlem v Nučicích. V roce 2010 využila možnosti zařídit si skladovací prostory v těsné blízkosti terminálu Metrans v Uhříněvsi. Díky této strategické pozici upevnila své místo na trhu. V roce 2016 rozšířila své aktivity podobně u terminálu Metrans Ostrava.

K dnešnímu dni nabízí celkové služby skladování na téměř 12000 m<sup>2</sup> v Praze, Ostravě a Budapešti, překládky kontejnerů, svoz a distribuce kusových zásilek, celní služby a díky členství ve skupině OSK i služby námořních přeprav přes společnost Austromar.

### **MSC Česká republika**

Rejdařská společnost MSC byla založena roku 1970 a za svou dobu na trhu se během několika let dostala na pozici světového lídra v globální kontejnerové přepravě. Díky své flotile 730 lodí na více jak 260 námořních trasách je schopna nabídnout rejdařské služby ve více jak 500 přístavech ve 155 zemích světa a od roku 2016 jsou členy iniciativy OSN Global Compact. Aktuálně v její flotile pluje i momentálně největší z kontejnerových lodí MSC Irina s kapacitou 24.346 TEU na trase mezi dálným východem a Evropou.

V České republice má své zastoupení od roku 1995 a v roce 2000 rozšířila své aktivity i v sousedním Slovensku. Dnes kromě rejdařských služeb nabízí i intermodální řešení v rámci lokálního trhu s distribucí přes své terminály v Obrnicích a Mošnově.

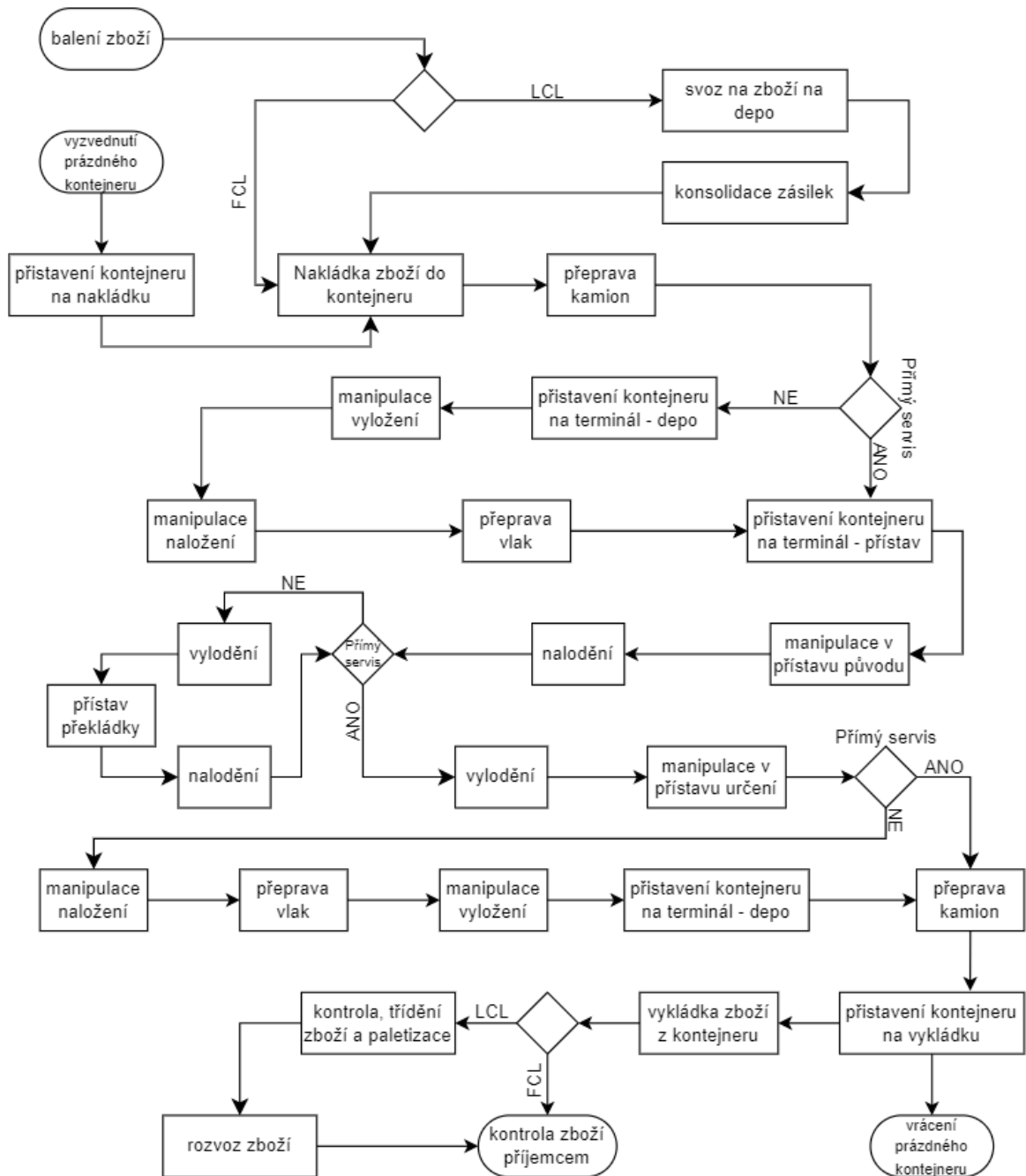
## **3.2 Analýza procesu pohybu zásilky**

Celkový proces pohybu zásilky od objednání transportních služeb až po doručení finálnímu příjemci je komplexní záležitostí. Každý i sebemenší pohyb nebo přesun má vliv na stav či je zde vždy riziko možné nežádoucí interakce.

### **FCL/LCL**

Mezi celo-kontejnerovými a kusovými zásilkami je rozdíl v manipulaci mimo přepravní jednotku. Zatímco FCL je konsolidována, balena a nakládána do kontejneru ve skladu zákazníka, kusová zásilka oproti tomu musí projít několika manipulacemi, než se dostane ke kýžené přepravní jednotce (viz obrázek 6). Svoz zásilek od odesílatele po konsolidační uzel může, ale nemusí, být přímé spojení. V tomto záleží na poskytovateli dané přepravní služby, zda užitá přepravní linka má konsolidační uzel v lokální oblasti, nebo je potřeba kombinovat svoz přes více přepravních uzlů.

Jakmile je zboží naloženo v kontejneru, záleží na daném obchodním případě, zda je nutný přímý transport přepravní jednotky na kamionu do přístavu, nebo lze využít nákladově ekonomičtější intermodální spojení, kde ovšem dochází k častějším manipulacím.



**Obrázek 6** Procesní diagram FCL/LCL zásilek (autor)

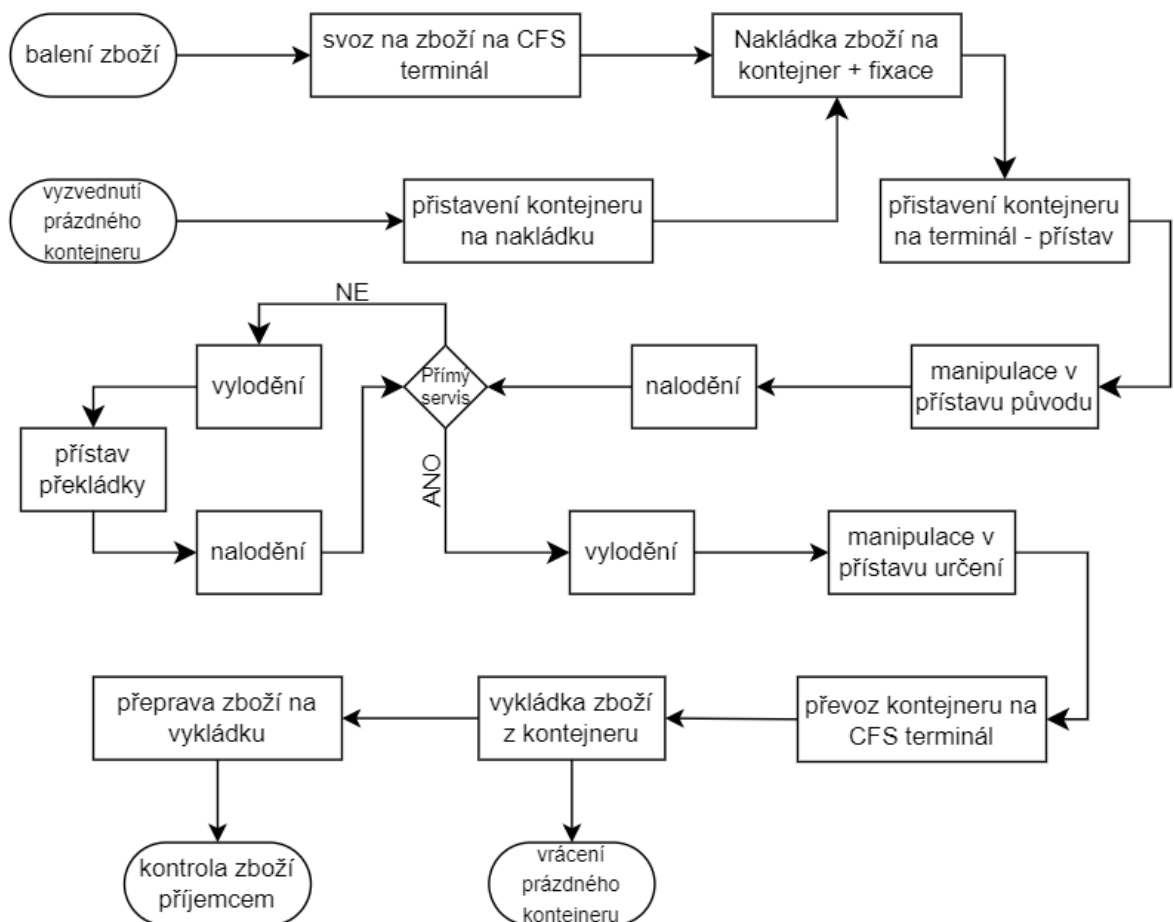
Po realizaci námořní části, kde i zde dochází k překládkám v mezilehlých přístavech, je celý proces téměř zrcadlově otočen a opět dochází k manipulaci nejprve v rámci přepravní jednotky, a to opět buď přímou nebo nepřímou distribucí na místo určení. Opět je rozdíl v distribuci dle velikosti zásilky. Ukončením celého procesu je vyložení zboží ve skladu

příjemce, a to buď přímo z kontejneru, nebo jiného nákladního vozidla, dle velikosti zásilky nebo možností příjemce.

### Nadrozměrné zásilky

Zboží s většími rozměry, než jsou maximální vnitřní rozměry dveří kontejneru k přepravě potřebují kromě speciální manipulace a vybavení mnohdy i povolení z důvodů překročení maximálních povolených limitů na šířku, výšku, délku nebo váhu v zemích původu, tranzitu nebo destinace. Pokud to vyžaduje situace je potřeba i doprovodných vozidel s výstražným osvětlením. V procesním diagramu (viz obrázek 7) se spíše podobají kusovým zásilkám, nicméně právě díky jejich velikosti a administrativní části jsou daleko komplexnější. U každé manipulace by měl být i přítomen dozor, který kontroluje správnost manipulace dle instrukcí v technickém výkresu zásilky a pořizuje fotodokumentaci nejen pro případy reklamací.

Dalším rozdílem je fixace zboží na kontejner. Dle kapitoly 2.2 je potřeba této části věnovat maximální pozornost.



**Obrázek 7** Procesní diagram nadrozměrných zásilek (autor)

Co oproti běžným kontejnerovým zásilkám odpadá, je přeprava zboží (přepravní jednotky) po železnici, protože rozměry zásilek zpravidla nejsou v souladu s průjezdními průřezy, které jsou navíc různé v různých státech.

Námořní část v procesu má stejný průběh, ale i zde je rozdíl, a to umístění přepravní jednotky oproti běžným kontejnerům. Kontejnery typu OT/FR musí být vždy umístěny v horní řadě. Balení zásilky tedy musí dle kapitoly 2.1 nejen odpovídat parametrům a charakteru přepravovaného zboží, ale i povětrnostním podmínkám.

Po složení přepravní jednotky z plavidla se opět proces distribuce podobá zrcadlově jeho svozu. Zboží z přepravní jednotky je za přítomnosti kontrolora vyloženo z kontejneru a naloženo na nákladní vozidla, na kterých je dodáno příjemci.

Dle dat v procesních diagramech (viz obrázky 6 a 7), byly zjištěny části procesů, u kterých hrozí poškození zásilky a jsou jim přiřazeny hodnoty nebezpečí následovně:

- 0 – neexistující riziko
- 1 – zanedbatelné riziko
- 2 – nízké riziko
- 3 – střední riziko
- 4 – vysoké riziko
- 5 – extrémní riziko

**Tabulka 1** Situační analýza pohybu zásilek

Činnost	LCL	FCL	Nadrozměrná zásilka
Balení zboží	3	3	5
Svoz zboží	3	0	3
Nakládka na/do kont.	3	2	4
Fixace zboží	3	2	3
Překládka kontejneru	2	2	2
Přeprava na kamionu	2	3	3
Přeprava na vlaku	2	2	0
Manipulace na depu	3	2	3
Manipulace v přístavu	3	2	3
Nalodění	2	2	2
Vylodění	2	2	2
Vykládka z kontejneru	3	2	4

Zdroj: autor

Jelikož každá z činností je přímo i nepřímo závislá na předchozích nelze s jistotou určit hodnotu rizika. Pro hodnocení byl jejich vliv zanedbán a riziko při činnosti bylo vyhodnoceno individuálně. Pokud by ovšem došlo k pochybení na začátku celého procesu, například při kontejnerizaci, je pravděpodobnost vzniku negativní události s každou manipulací vyšší.

Riziko se také může zvýšit v případě opakování činností jako jsou překládky mezi přepravními prostředky, nalodění/vylodění v mezilehlých přístavech nebo působením vnějších vlivů, které se mohou projevit v průběhu přepravního procesu. Jedná se například o povětrnostní podmínky, technický stav dopravních prostředků nebo technický stav přepravní jednotky. Rizika vyplývající z povahy zboží jsou hodnocena individuálně.

### **3.3 Popis škodního procesu – podklady, nahlášení, pravidla**

Základní dělení možné reklamace je škoda nebo ztráta zjevná, nebo zjevně neznatelná tzv. skrytá závada. S tím počítá i česká legislativa, kde oznamovací doba pro tyto případy je například dle novely zákona 111/1994 sb., Zákon o silniční dopravě 7 dní.

Jak bylo zmíněno v kapitole 1.2 nebo 1.3, přímou konfrontaci může obchodník realizovat pouze s dopravcem, u kterého byla přeprava objednána. Reklamace jako taková má mít písemnou formu a musí být podána bez zbytečného prodlení. Jako oznámení škody by se mohla v konkrétním případě přijmout i vepsaná výtko do dodacího listu nebo CMR, pokud je tato možnost smluvně přijata oběma stranami.

Pokud dojde ke zjištění škodní události, je oznamovatel povinen dodat s reklamačním protokolem následující podklady pro urychlení celého procesu:

- nárokovanou částku;
- rozsah škody;
- obchodní fakturu;
- označení ztraceného či poškozeného zboží v obchodní faktuře, aby bylo patrné, o kterou část zásilky se jedná a s jakou hodnotou;
- hrubou hmotnost ztraceného či poškozeného zboží;
- fotodokumentaci přepravního obalu a poškozeného zboží
- přepravní dokumentaci s výhradou podepsanou příslušnou osobou;
- v případě poškození lokalitu, kde se dané zboží nachází, a to z důvodu eventuální kontroly.

Pokud v přepravní či jiné smlouvě nejsou uvedeny termíny a lhůty, je doporučeno v oznámení uvést klauzuli o automatickém přijetí odpovědnosti, pokud oznámení bude bez příslušné reakce ze strany dopravce.



Po přijetí oznámení může dojít ještě k prověření škodním likvidátorem nebo rovnou k přijetí odpovědnosti a následné úhradě škody, do aktuální výše platné v rámci přepravních podmínek případně dle aktuálního obchodního rozhodnutí nad rámec těchto limitů.

### **3.4 Modely obchodních případů**

V rámci zjednodušení pochopení problematiky v této práci budou modelové případy zpracovány s odpovědností na lokálního obchodníka buď v roli odesílatele nebo v roli příjemce.

#### **Exportní zásilka LCL DAP – destinace Česká republika – JAR**

Zákazník A z České republiky objednal transport elektroniky. Jedná se o volně loženou zásilku na paletě o rozměrech 80x70x90 cm. Hrubá váha 150 kg, netto váha 139 kg a hodnota zboží 8.000 USD. Zásilka je zafixována ocelovými pásky k paletě, obalena smršťovací folií a označena dle kapitoly 2.1.

Vyzvednutí zásilky je ve skladu zákazníka u Jihlavy. Sklad není vybaven nakládací rampou pro kamiony, ale je zde manipulační paletový vozík s nastavitelnou výškou do jednoho metru. Dopravní prostředek vhodný pro vyzvednutí může být běžná dodávka s kapacitou do 3,5t.

Zásilka je po příjezdu na první mezilehlé stanoviště v lokálním skladě dopravce přidána do konsolidovaného kamionu, který jezdí v týdenním intervalu do skladu v německých Brémách. Je tedy po nezbytně potřebnou dobu uskladněna a před nakládkou připravena na nakládací rampu.

Po příjezdu do skladu v Německu je zásilka opět po dobu nezbytně nutnou uskladněna a následně naložena do kontejneru s ostatními zásilkami jiných zákazníků do stejné destinace. Díky váze a rozměrům je zásilka umístěna na jinou zásilku, schopnou stohovatelnosti, na kraj kontejneru.

Naložený a zaplombovaný kontejner je dodán do přístavu, kde je uskladněn do příjezdu lodi, na kterou je knihován. Po dobu plavby byly povětrnostní podmínky příznivé. Následně je složen v přístavu Durban v Jihoafrické republice a převezen na dekonsolidační sklad přímo v areálu přístavu.

Při otevření bylo zjištěno proniknutí vlhkosti do přepravní jednotky díky nezjevnému poškození jeho vnějšího pláště a část nákladu byla tímto ovlivněna včetně sledované zásilky. Díky manipulaci s paletou byl obal ze smršťovací folie poškozen a vlhkost pronikla i do zásilky. Zákazník byl informován a s příjemcem byl sepsán škodní protokol. Celkem bylo poškozeno zboží o netto váze 69 kg a hodnotě 4.000 USD. Díky užití paritě DAP je řešení poškození v gesci odesílatele.

## **Exportní FCL zásilka CFR s nízkou hodnotou zboží – destinace Česká republika – Čína**

Zákazník B má připravenou zásilku papírových kelímků. Celkem se jedná o 7,5t zboží zabalených v 1200 kartonových krabicích o celkovém objemu 68 kubických metrů a hodnotě 6.000 USD. Celkově se jedná o plně naložený zvýšený 40stopý kontejner – high cube.

Od dopravce objednali kontejner na svůj sklad v Praze. Po přistavení byl kontejner zkontrolován, zda není nijak zjevně poškozen a zboží do něj bylo naloženo. To vše řádně zdokumentováno. Zákazník dostal nabídku na přímý servis kamionem z nakládky do přístavu, ale odmítl ji, jelikož se nejedná o spěšné zboží. Kontejner tedy směřoval od zákazníka na lokální depo intermodálního operátora a zde byl naplánován na ucelený vlak do přístavu. Kromě manipulace z kamionu, byl také po dobu nezbytně nutnou uložen na překladišti a následně naložen na vlak.

Po příjezdu do přístavu byl naloděn na určenou loď a odplul. V průběhu plavby loď zasáhla bouře a musela být odstavena v přístavu Singapur kvůli nezbytně nutným opravám. Zde byl kontejner přeložen na jinou loď, která pokračovala do přístavu určení. Kontejner byl vyloděn, přesunut na distribuční depo a kamionem dodán příjemci.

Příjemce si všiml poškození kontejneru na boku, pravděpodobně způsobeným neopatrnou manipulací s přepravní jednotkou v rámci překládky. Po otevření kontejneru bylo zjištěno, že je celá zásilka zničena vlivem protékající vody skrz poškozenou část přepravní jednotky.

Příjemce odeslal škodní protokol odesílateli a požaduje po něm celkovou náhradu škody. Odesílatel díky užití paritě CFR celou záležitost komunikuje s rejdářem/zasilatelem, se kterým byla přeprava objednána a realizována.

## **Exportní FCL zásilka CFR s vysokou hodnotou zboží – destinace Česká republika – USA**

Zákazník C má připravenou zásilku pneumatik z České republiky. Jedná se o dva plně naložené 40stopé kontejnery. Zboží je o celkové váze 12,5t a hodnotě 150.000 USD. V objednávce byla zahrnuta i klauzule o nutnosti skladovat kontejnery pouze na místech s ostrahou a kamerovým systémem.

Zákazník objednal přepravu ze své továrny v Rokycanech. Kontejnery byly přistaveny, zkontrolovány, zda nejsou poškozeny, zboží do nich bylo naloženo a zafixováno dle předpisů a oba kontejnery byly zaplombovány a řádně zabezpečeny.

Přeprava od zákazníka byla přímým spojením kamionem do přístavu odplutí. Díky aktuální nepříznivé situaci v přístavu Hamburg byl příjem kontejnerů na terminál pozastaven

a oba kamiony musely čekat 24 hodin, než jim byl umožněn vjezd na manipulační plochu, kde byly kontejnery odebrány a přeloženy na místo odkud byly ihned naloděny na plánovanou loď. Průběh plavby byl bez komplikací ovšem při vylození a následné manipulaci v přístavu Houston bylo zjištěno, že číslo plomby na jednom kontejneru neodpovídá tomu uvedenému v přepravních dokladech. O této skutečnosti byl informován jak odesílatel, tak příjemce.

Přeprava z přístavu byla pomocí vlaku na terminál v Kansas City, kde byly kontejnery přeloženy na kamion a dodány příjemci. Na vykládce se při kontrole plomb zjistilo, že i u druhého kontejneru neodpovídá číslo plomby. Vše bylo řádně zdokumentováno a při kontrole zboží bylo zjištěno, že v prvním kontejneru chybí 40 kusů pneumatik v hodnotě 8.500 USD a o váze 155 kg a v druhém 32 pneumatik v hodnotě 7.800 USD a o váze 140 kg.

Odesílatel s příjemcem se navzájem dohodli, že škodu si rozdělí dle toho, kdy byla provedena kontrola a zjištěny nesrovnalosti s číslem plomby a reklamaci podají odděleně, vždy na dopravce/zasílatele odpovědného za konkrétní část přepravy.

#### **Importní LCL zásilka FCA – destinace Jihokorejská republika – Česká republika**

Zákazník D provozuje velkoobchod s kancelářskými potřebami a objednal si zásilku barev na sklo z Jižní Koreje. Zásilka jsou dvě palety zboží o celkové váze brutto 310 a netto 285 kg a hodnotě zboží 2.000 USD.

Zásilka byla odesílatelem řádně zabalena smršťovací folií a odeslána na konsolidační sklad ve městě Busan, odkud již dle parity FCA byla předána rizika i náklady na příjemce.

Palety byly uskladněny po dobu nezbytně nutnou a následně naloženy do kontejneru společně s ostatním zbožím. Přepravní jednotka byla odvezena z přepravního uzlu na terminál a zde byla naložena na loď. Po dobu nakládky byly povětrnostní podmínky mírně nepříznivé a foukal silný vítr, který způsobil výkyvy kontejnerů. Zbylou dobu byla již plavba klidná.

Po příplutí byla přepravní jednotka na terminále naložena na ucelený vlak z přístavu Hamburg na vnitrozemské depo v Praze a následně distribuována na dekonsolidační sklad v Říčanech u Prahy. Při vykládce kontejneru bylo zjištěno, že jedna paleta byla rozdrčena zásilkou pro jiného zákazníka zboží z jedné palety znečistilo druhou. Po domluvě s příjemcem byla zničená paleta ponechána na skladě a druhá byla dovezena na místo určení pro podrobnou kontrolu. Znečištěná paleta měla poškozený svrchní obal a část zboží zde bylo klasifikováno jako neprodejné díky poškozenému vnitřnímu obalu barvou ze zničeného zboží. Celková škoda byla 155 kg netto váhy v hodnotě 1.200 USD.

## **Importní FCL zásilka FOB s kontrolovanou teplotou – destinace USA – Česká republika**

Zákazník E je společnost vyrábějící a distribuující farmaceutické produkty. Laboratoř a výrobu mají lokalizovanou ve městě Charlotte v USA. Převahu objednává dceřiná společnost registrovaná v České republice.

Převázané zboží jsou farmaceutika s podmínkou přepravy s řízenou teplotou. Jedná se o zásilku plně naloženého 40stopého kontejneru RF – reefer. Zboží je o hrubé váze 13 t a hodnotě 800.000 USD. Díky charakteru zboží je zásilka vybavena doprovodnou snímací jednotkou se záznamovým zařízením.

Pozemní přeprava dle prohlášení odesílatele proběhla v pořádku. Kontejner byl dle požadavků předchlazen a dopravní prostředky užitá k manipulaci s přepravní jednotkou měli kontejner připojený ke zdroji energie pro udržení požadované teploty.

Přepravní jednotka byla doručena do přístavu New York, kde byla po dobu nezbytně nutnou uskladněna a připojena ke zdroji energie na skladovací ploše uzpůsobené skladování RF kontejnerů. Po přistavení lodi na terminál byl kontejner naložen a zapojen na zdroj energie na plavidle. Po dobu plavby byly příznivé povětrnostní podmínky.

Po vylodění přepravní jednotky zákazník objednal pro eliminaci prostojů přímý tahač se dvěma řidiči z přístavu do svého skladu v Ostravě. Kamion dorazil na vykládku do druhého dne. Po otevření kontejneru byla jako první vyjmuta snímací jednotka a záznam z ní byl analyzován. Bylo zjištěno několikanásobné kolísání a nárůst teploty nad limity tolerance a zásilka byla celá prohlášena za znehodnocenou.

## **Importní FCL zásilka EXW spěšné zboží – destinace Taiwan – Česká republika**

Zákazník F je distributorem náhradních dílů pro automobily a pravidelně objednává zásilky různých dílů dle aktuální poptávky. Aktuální zásilka obsahuje díly jako jsou například tlumiče, ložiska či řídicí jednotky. Všechno zboží o váze 15 t a hodnotě 60.000 USD je řádně naloženo v 40stopém kontejneru a zajištěno.

Z nakládky byl kontejner převezen do přístavu ve městě Kaohsiung a naložen na loď směřující do přístavu Hamburg. Po celou dobu plavby byly povětrnostní podmínky příznivé. V přístavu Hamburg na přepravní jednotku již čekal objednaný tahač, jelikož na zboží již čekali koncoví zákazníci.

V průběhu přepravy ovšem došlo ke zhoršení povětrnostních podmínek a kamion byl účastníkem hromadné dopravní nehody a došlo k částečnému převrácení přepravní jednotky.

Kontejner byl naložen na náhradní kamion a odvezen příjemci na sklad. Ten byl mezitím informován o skutečnostech. Při otevření kontejneru zboží díky řádnému zafixování nejevilo

známky poškození. Při důkladné kontrole bylo zjištěno poškození části zboží a citlivější díky jako jsou řídicí jednotky a ložiska byly odeslány na přetestování, aby se vyloučilo jejich skryté poškození.

Celková škoda nakonec dosáhla v rámci zjevných i zjevně neznatelných škod 6 tun zboží o celkové hodnotě 25.000 USD. Zákazníkovi F ovšem vznikly i vícenáklady za kontrolu a měření veškerých dílů citlivých na pohyb nebo náraz kvůli skrytým závadám.

### **Přeprava vyžadující special equipment (OT/FR)**

Zákazník G objednává převoz výrobního zařízení a jeho doplňků. Díky výšce 325 cm, celkovým rozměrům 8,00 x 2,00 x 3,25m a váze 25 tun je potřeba 40stopého kontejneru s otevřenou horní částí (Open Top). Celková hodnota zboží naloženého v kontejneru přesahuje 300.000 USD. Užitá parita INCOTERMS byla FOB z přístavu Yantian s dodáním do připravované nové továrny ve Slaném. Zákazník bohužel k balení a nakládce nevyužil služeb zasilatele, zodpovědného za námořní část a dodání v destinaci, a tyto služby mu zajistil odesílatel zásilky.

Kontejner byl předán odesílatelem v přístavu odplutí bez zjevných známek poškození. Stroj byl zabalený pouze do krycí plachty o váze 120 g / m<sup>2</sup>. Horní část Open Top kontejneru byla uzavřena plachtou, která byla napnuta k fixačním bodům v horní části kontejneru k tomu určeným.

V průběhu plavby došlo k jedné překládce v mezilehlém přístavu Port Klang, ale nebyly hlášeny žádné extrémně zhoršené povětrnostní podmínky. V přístavu Hamburg byl kontejner transportován na překládkové depo, kde na zboží čekal jeřáb a tahač uzpůsobený pro nadrozměrné transporty. Při rozbalování kontejneru bylo zjištěno, že je natržená plachta kontejneru, a že obalový materiál neodpovídá námořním standardům. Dále chybí označení těžiště, manipulačních i fixačních bodů. Na výzvu, aby byl předložen technický výkres zákazník nereagoval a tím se i zkomplikovala manipulace a fixace na návěs.

Po dodání k zákazníkovi a rozbalení z nevyhovujícího obalu bylo zjištěno poškození horní části výrobního zařízení, pravděpodobně způsobeno neopatrnou manipulací jiného kontejneru. Díky nevhodnému balení došlo i k vniknutí vlhkosti do stroje a stroj je třeba rozebrat a opravit, pokud to bude možné. Celková škoda tedy není jasně stanovena.

## **3.5 Shrnutí analýzy**

V rámci praxe je rozmanitost obchodních případů daleko rozsáhlejší. Zmíněné obchodní případy jsou pouze zlomkem možné reality. Ne vždy je jednoduché takto jasně definovat, kde

se stala škoda a kdo by za ni měl nést odpovědnost. Nehledě na skutečnost, že řešení každé jednotlivé škodní události je dlouhodobou záležitostí.

Pojištěním zásilek jsou zákazníci chráněni před možnou finanční ztrátou v případě neočekávatelných situací. Pokud ale již k těmto skutečnostem dojde, je lepší mít specializovaného zaměstnance. Pokud by škodní události byly řešeny běžnými referenty logistiky, byla by díky časové náročnosti procesu řešení jejich každodenní operativní činnost ohrožena.

## 4 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ PROCESU ŘEŠENÍ REKLAMACÍ

Jak je v předchozí kapitole zmíněno, jsou reklamace denním rizikem v rámci celého procesu. Jejich naprostá eliminace je díky působení vnějších vlivů, jak očekávaných, tak neočekávatelných, téměř nemožná. Obchodníci musí být připraveni čelit minimálním i celkovým ztrátám nejen na zboží, ale i na ostatním majetku spojeným s přepravním procesem.

Nejvýznamnější slabinou procesu je bezpochyby snížení hodnoty poškozeného nebo ztraceného zboží. Dle kapitoly 1.3 v případě ztráty nebo poškození chybou rejdaře případně zasilatele, pokud vystavoval vlastní konosament, je obchodníkovi vyplaceno 2 SDR za kilogram, což ne vždy odpovídá skutečné hodnotě přepravovaného zboží. V modelových případech bylo vždy poškození zásilek zamýšleno s odkazem na jasnou identifikaci, kde ke škodě došlo. V praxi toto ovšem není jednoduchá disciplína a obchodník by měl být připraven na to, že mu reklamace bude dopravcem nebo zasilatelem zamítnuta a neobdrží ani zmíněnou náhradu.

### 4.1 Soukromé připojištění

Pojistit v dnešní době lze mnoho činností, kde hrozí riziko škody na zdraví či majetku. Záleží na oboru podnikání daného obchodníka a jeho individuálních potřebách. Základní pojistné produkty nabízené komerčními pojišťovnami pro právnické subjekty zahrnují pojištění:

- Vozidel nebo flotily;
- Cestování;
- Majetku;
- Odpovědnosti;
- Finančních rizik.

V rámci procesu kombinované přepravy lze uvažovat o využití kombinace pojistných produktů a nespoléhat pouze na smluvní náhrady škod v rámci mezinárodních úmluv, které ovšem nejsou garantovány.

Základním doporučeným minimem je pojištění přepravy zásilek. To může nabídnout komplexní ochranu nejen hodnoty zboží, ale i přepravného v případě celkové ztráty. Nicméně pojišťovna může následné plnění pojistné události krátit v případě pochybností o správnosti dodržení pravidel konkrétního přepravního procesu.

Toto pojištění je v rámci obchodních nabídek mnoha zasilatelů nebo pojišťoven, a to buď jednorázově, nebo lze sjednat rámcovou smlouvu. Rámcová smlouva je výhodná pro

zákazníky s vyšším objemem přeprav. Pojištění je díky ní předem schváleno a je zde pouze oznamovací povinnost o počtu a obsahu zásilek dle smlouvy. Pokud by se ale jednalo o zboží s vyšší hodnotou nebo se specifickým charakterem, je případná rámcová smlouva nutností pro zamezení případného zamítnutí plnění ze strany pojišťovny.

V případě že by se jednalo o obchodníka objedávajícího přepravy nadrozměrných zásilek, je toto pojištění téměř nutností díky absenci části ochranného prvku přepravní jednotky.

Pojistné krytí může mít několik úrovní a ty se odvíjejí dle Institute Cargo Clauses zmíněných v kapitole 1.4. Základní pojištění úrovně ICC (C) tedy kryje živelné pohromy, svržení nákladu přes palubu, hromadnou havárii nebo i potopení lodi. Ovšem lze připojistit i na úroveň ICC (A) a mít pokryté případy včetně například krádeží.

K tomuto pojištění by měla být podmíněna i fotodokumentace pořizovaná při nakládce zboží do přepravní jednotky pro případné reklamace k dokázání, že obchodník při nakládání zboží nepochybil v užití správného obalu, či způsobu naložení a fixace zboží.

Pokud by ovšem došlo ke ztrátě či poškození díky zanedbání povinností zaměstnancem a pojišťovna celý případ zamítne, obchodník by měl využít jiného pojistného produktu a tím je pojištění odpovědnosti zaměstnance. Toto pojištění může zaměstnavatel vyžadovat po zájemcích o zaměstnání nebo jej sjednat jako benefit na pozicích, u kterých hrozí vyšší riziko škody na zdraví či majetku. Nejde ale pouze o skladníky, ale i o disponenty nebo referenty, kteří jsou zodpovědní za administrativní část přepravy. Pokud by byla zásilka administrativně zpracována špatně, nelze z toho ihned vinit přímo jednotlivce fyzicky manipulujícího se zbožím.

V podobných případech může být také případná pojistná událost společně s minimální finanční spoluúčástí i nástrojem pro personální oddělení k individuálnímu hodnocení zaměstnance.

Obchodník se nemusí obávat ani v případě poškození zásilky při dopravní nehodě, kde je jako viník klasifikována fyzická osoba řídící osobní vůz. Díky zákonné povinnosti povinného ručení je po dobu přepravy zboží nepřímo chráněno i proti takovým případům neočekávatelných vnějších vlivů.

Další pojištění může obchodník přizpůsobit ve spolupráci s komerčními pojišťovnami na míru svému podnikání. Pokud se ale srovná zmíněný základní návrh se situační analýzou (viz tabulka č.1), je každá činnost, kde hrozí nebezpečí vzniku škody, pojištěna. Případné konkrétní škodní události se mohou projednávat individuálně a následně rozhodnout, jakým způsobem budou řešeny ve spolupráci se smluvní pojišťovnou případně zasilatelem.



Pokud ke škodní události dojde, je třeba aby obchodník měl možnost uskladnit poškozené zboží po dobu nezbytně nutnou, než dojde ke kontrole škodním likvidátorem. Toto uskladnění nemusí ovšem být přímo sklad obchodníka. Pokud se škoda stane na cestě například v místě překládky, je možnost se domluvit s aktuálním provozovatelem daného skladu.

## 4.2 Restrukturalizace oddělení logistiky

Dalším návrhem kromě zmíněného komerčního pojištění je změna v procesu řešení externí logistiky, která má přímý vliv na vznik reklamací. Stálým trendem nejen v logistice je outsourcing a mnoho společností zaměstnává pouze referenty pro expedici bez rozšířeného vzdělání logistických technologií či legislativy nebo specialisty na případné řešení reklamací. Nicméně v posledních několika letech se některé společnosti více zabývají i případným pojmem insourcing.

Pokud by obchodník měl určité minimální pravidelné objemy zásilek, mohl by řešit otázku části procesu vlastními kapacitami nebo rozštěpením procesu na dílčí části. V tomto případě by za určitou část přepravy nesl odpovědnost přímo obchodník a škodu na zboží v průběhu vlastní přepravy by bylo kryto například vlastním pojištěním odpovědnosti zmíněným v kapitole 4.1.

V tomto případě by se mohlo jednat o pracovní pozici vhodnou pro absolventy dopravních fakult či případně méně zkušené zaměstnance z oboru dopravy. Popis práce případného specialisty logistiky se může rozdělit dle postupu na několik fází. První fáze by mohla být brána jako analytická:

- Analýza interních procesů;
- Zjištění poptávky po přepravních službách;
- Průzkum trhu logistických společností;
- Zaslání poptávky vybraným společnostem;
- Vyhodnocení nabídek;
- Realizace přeprav;
- Řešení případných reklamací.

Po uskutečnění první fáze a testovacím období 3-6 měsíců, dle potřeby, by se vyhodnotila situace. První fáze by mohla být také klasifikována jako zkušební doba dle pracovní smlouvy. Dále by pak záleželo na konkrétním toku zboží, kde by se dalo uvažovat o dekompozici přepravního procesu mezi více dodavateli, případně i vlastní přepravní kapacitami.

Druhá fáze této restrukturalizace je tedy projektová. Dle tabulky situační analýzy z kapitoly 3.2 jsou patrné základní dílčí procesy, u kterých může daný specialista rozhodnout, zda budou v gesci jednoho, či více dodavatelů. Balení se v tomto případě považuje za základ, který musí být zajištěn obchodníkem. Specialista logistiky tedy využije získaných informací ohledně logistického trhu a porovná ho s dílčími procesy. V kapitole 3.1 jsou zmíněny společnosti s různým rozsahem nabízených služeb. Dle tohoto lze snadno získat cenové nabídky zvláště ke každé části, ať už na pozemní část, silniční nebo železniční, námořní část nebo i v případě absence volných skladovacích prostor i na část služeb kontraktní logistiky. Pozemní silniční část lze ovšem také zajistit vlastními kapacitami. Operativní leasing je stále jednou z nejběžnějších forem financování vlastních dopravních prostředků, ať už se jedná o osobní, užitkové či nákladní vozy.

Nedílnou součástí této fáze je i implementace firemního OMS (Order management system) v nově vzniklém logistickém oddělení, pro řízení toku zboží a plánování přeprav pro určitá období. Dále se ve druhé fázi předpokládá expanze oddělení a navýšení počtu zaměstnanců. Celková doba druhé fáze je v řádech měsíců až do jednoho roku.

Třetí fáze je už čistě kontrolní. Pravidelným reportováním v předem stanoveném intervalu se zjistí rentabilita oddělení a v případě rostoucího potenciálu se může dále rozšířit.

### **4.3 INCOTERMS**

Další důležitou částí přepravního procesu je užitá parita INCOTERMS. Dodací doložky jasně určují náklady, rizika a místa jejich přechodů. Náhradu škod ale neřeší. Stejně tak z většiny ani negarantují povinnost zásilku pojistit, až na výjimky ze skupiny C dle kapitoly 1.2.

Z kapitoly 3.4 jasně vyplývá, že jednodušší verze procesu je při užití konkrétních dodacích podmínek, aby se dalo vyhnout případným sporům mezi kupujícím a prodávajícím, kdo za jakou část nese odpovědnost. To výběr ideálních zužuje na EXW nebo DAP a DDP. V případě výběru ostatních parit hrozí riziko lomeného pojištění, pokud vůbec oba subjekty, jak prodávající, tak kupující, pojistí část, za kterou jsou odpovědní.

Předmětem návrhu je v rámci dalších revizí doplňková skupina k dodacím doložkám typu například „-IA“ nebo „-IC“, která by ke konkrétní užití paritě dala povinnost pojištění všem zúčastněným. To by umožnilo eliminaci parit CIP a CIT, které by pozbyly potřeby. Výsledná forma INCOTERMS užitá v daném obchodním případě by byla například FOB-IA, nebo CFR-IC.

#### **4.4 Ostatní**

Dalšími návrhy mohou být například zvýšení prevence pomocí pravidelného školení a distribucí návodů, jak manipulovat a fixovat zboží do přepravní jednotky. Díky vlivu lokálního zastoupení ICC, v případě České republiky Svaz spedice a logistiky, může proběhnout kampaň přímo soustředěná na ochranu zboží v průběhu přepravy. Pomocí sjednocené obrázkové verze CTU kodexu by se mohlo přímo cílit na společnosti, zabývající se přepravou zboží v kontejnerech a tyto společnosti by posléze tyto příručky sdíleli svým zákazníkům, a to buď v elektronické formě nebo pomocí krátkých manuálů.

## 5 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ ŘEŠENÍ

Modelové případy z kapitoly 3.4 představily problematiku rozdílné výše náhrady škody dle Haag-Visby pravidel. I když se podaří prokázat pochybení na straně rejdaře nebo zasilatele, výše náhrady zdaleka neodpovídá skutečné hodnotě poškozeného nebo ztraceného zboží. Průměrná hodnota SDR se dle MMF rovná 1,35 USD. Pokud se tato hodnota porovná s hodnotou zboží (viz tabulka č.2), je jasné zřetelné, že daná výše náhrady neodpovídá skutečné škodě.

### 5.1 Soukromé připojištění

Jako první možné řešení tohoto problému je soukromé připojištění. Pro tuto práci byly namodelované případy předloženy společnosti Generali s požadavkem cenové nabídky pojištění. Zástupce společnosti Generali požadoval následující údaje o zásilkách:

- Hodnotu zboží,
- Rozměry a váhu,
- Destinaci,
- Užitý druh dopravy pro každý úsek.

Následně zaslal cenové nabídky jednorázového pojištění s výší pojistného (viz tabulka č.2). Z provozního hlediska se jedná o operativní řešení s okamžitou efektivitou a nabízené ceny jsou horním cenovým stropem na dané modelové případy.

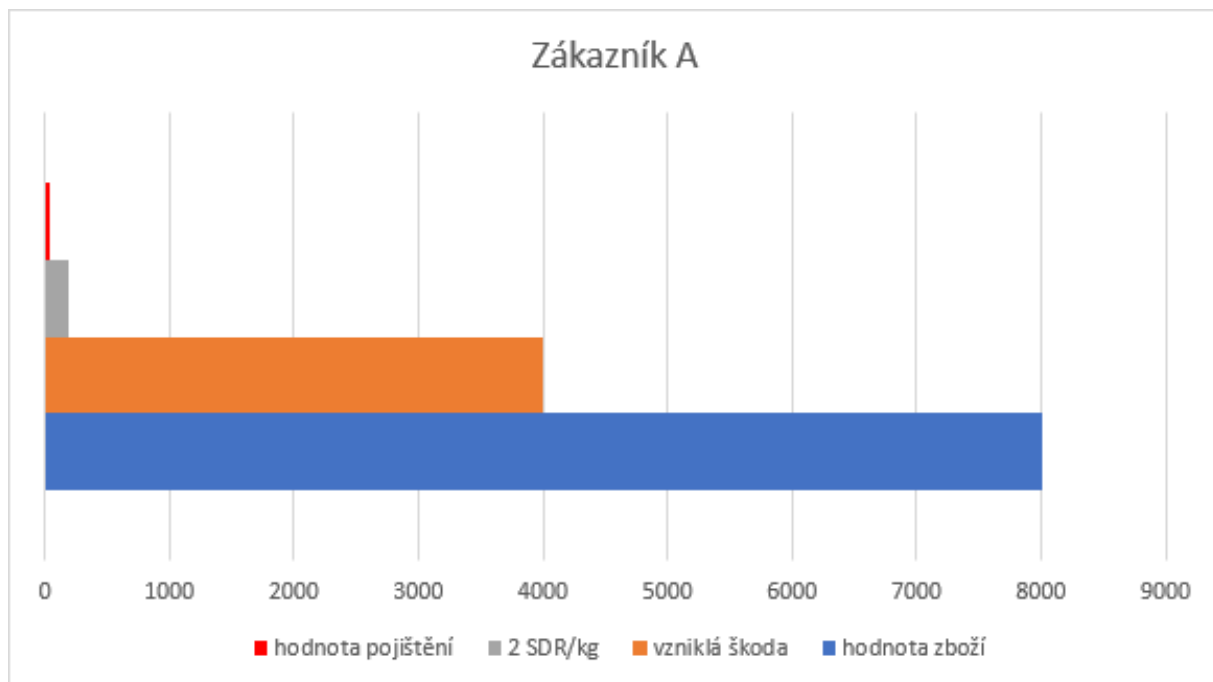
**Tabulka 2** Hodnoty zboží – ztráta/náhrada/cena případného pojištění

modelový případ	hodnota zboží (USD)	vzniklá škoda (USD)	Váha (kg)	2 SDR/kg (USD)	hodnota pojištění (USD)
A	8 000	4 000	69	186,3	45
B	6 000	6 000	7 500	20250,0	45
C	150 000	8 500	155	418,5	259
D	2 000	1 200	155	418,5	45
E	800 000	800 000	13 000	35 100,0	1 569
F	60 000	25 000	6 000	16 200,0	239
G	300 000	300 000	25 000	67 500,0	N/A

Zdroj: autor

V případě zákazníka A je zmíněná škoda 50 % celkové hodnoty zboží s návratností necelých 5 %. Pro tento obchodní případ přepravy spotřební elektroniky do dané destinace pojišťovna spočítala pojistné v přepočtu 45 USD. Jedná se o minimální sazbu pojistného dle smluvních podmínek, jelikož vypočtená částka dle pojistné sazby je podstatně nižší. Ale i v tomhle případě se jedná o částku 0,56 % celkové hodnoty přepravovaného zboží a oproti

celkové ztrátě téměř minimální investice (viz obrázek 8). Obchodník A by na pravidelné objemy měl zboží pojistit.

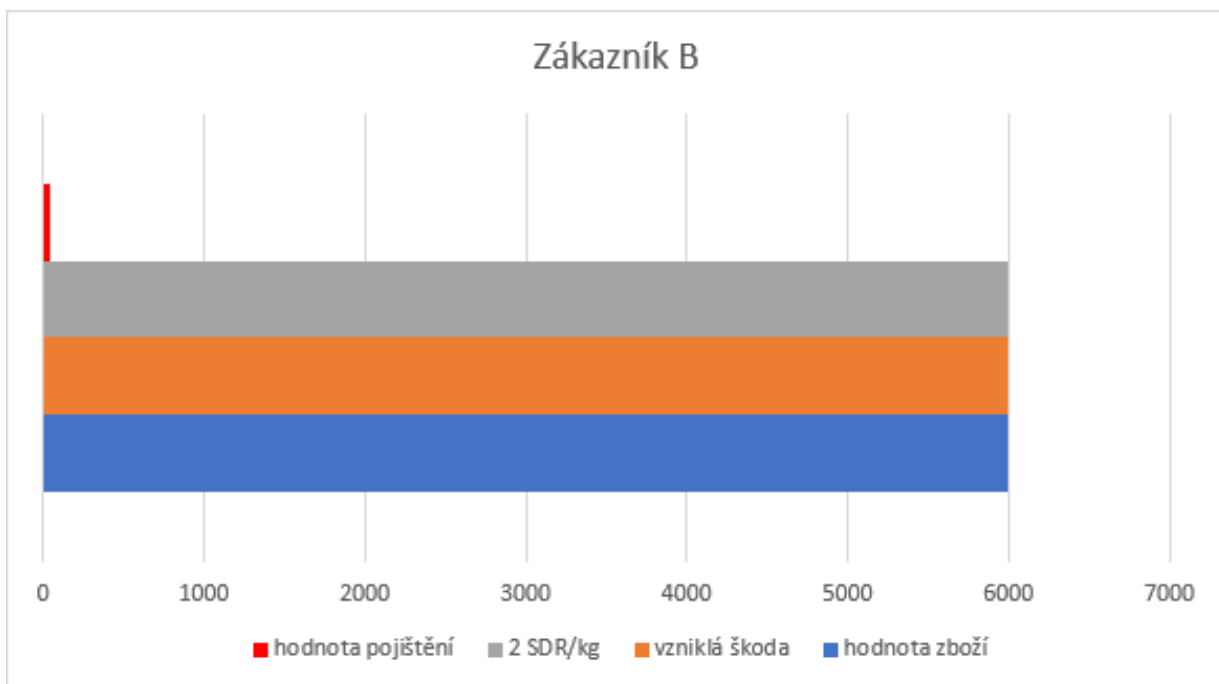


**Obrázek 8** Rozdíly hodnot – zákazník A (autor)

Oproti tomu zákazník B, přepravující zboží o nižší hodnotě jak 2,7 USD za kilogram pojištění nepotřebuje za každou cenu. Zboží v tomto modelovém příkladu bylo poškozeno v průběhu přepravy díky technickému stavu přepravní jednotky a náhrada škody dle Haag-Visby pravidel (viz obrázek 9) pokryje celkovou ztrátu. Pokud by ovšem došlo ke znehodnocení jiným způsobem, zmíněným v odstavci IV Haag-Visby pravidel škoda rejdařem nebo zasilatelem nebude uhrazena.

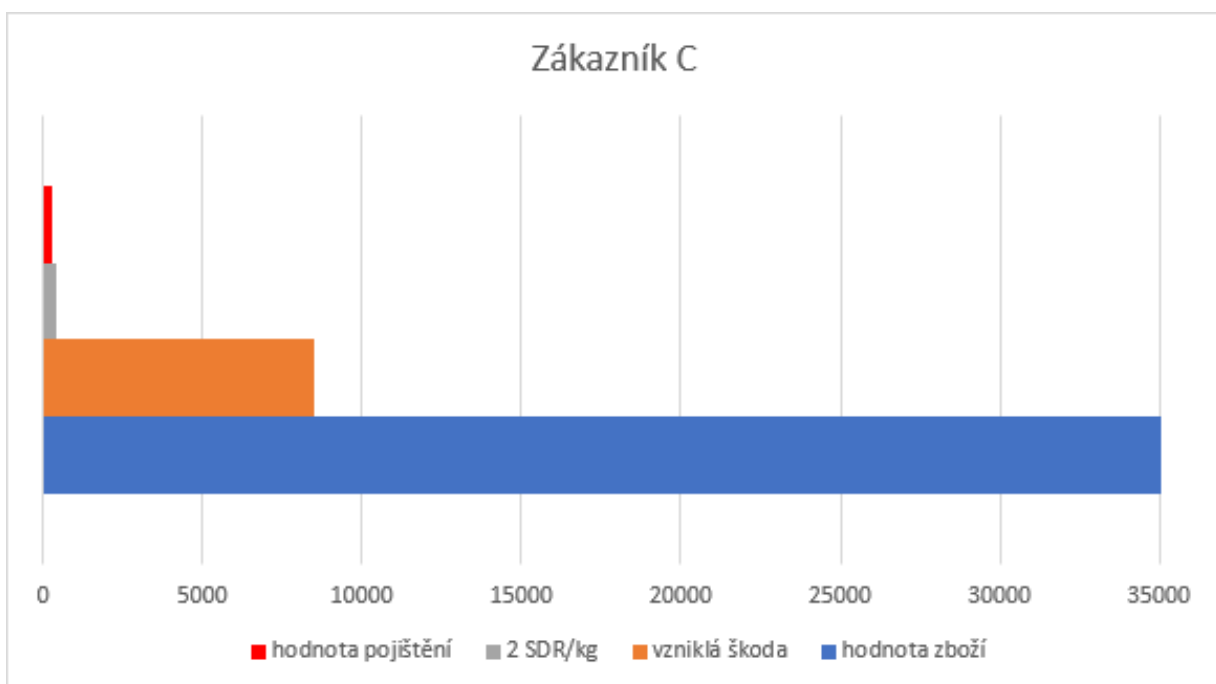
Další otázkou je cena přepravného. V případě celkové škody sice obchodníkovi bude nahrazena hodnota zboží, ale zbývá mu povinnost zaplatit přepravné. Komerční pojišťovny toto mohou zohlednit a v případě pojistného plnění by proplatili i adekvátní částku za přepravu. Toto například dle kapitoly 1.4 nabízí i společnost Kühne + Nagel, kde při výpočtu pojistného zahrnuje přepravné k hodnotě zboží. Cenová nabídka pro tento obchodní případ je díky hodnotě zboží 45 USD jako minimální sazba dle pojistných podmínek. Tudiž je na rozhodnutí zákazníka, zda zásilku pojistí.

Pokud by ale zboží bylo vyšší váhy a nebylo by správně fixováno, nebylo by k užítku ani zmíněné pojištění přepravy zásilek. Špatně zafixované zboží o vyšší váze může prorazit kontejner zevnitř a ohrozit i další kontejnery ve svém okolí. V takovém případě by zákazník musel nahradit ztrátu všem zúčastněným stranám.



**Obrázek 9** Rozdíly hodnot – zákazník B (autor)

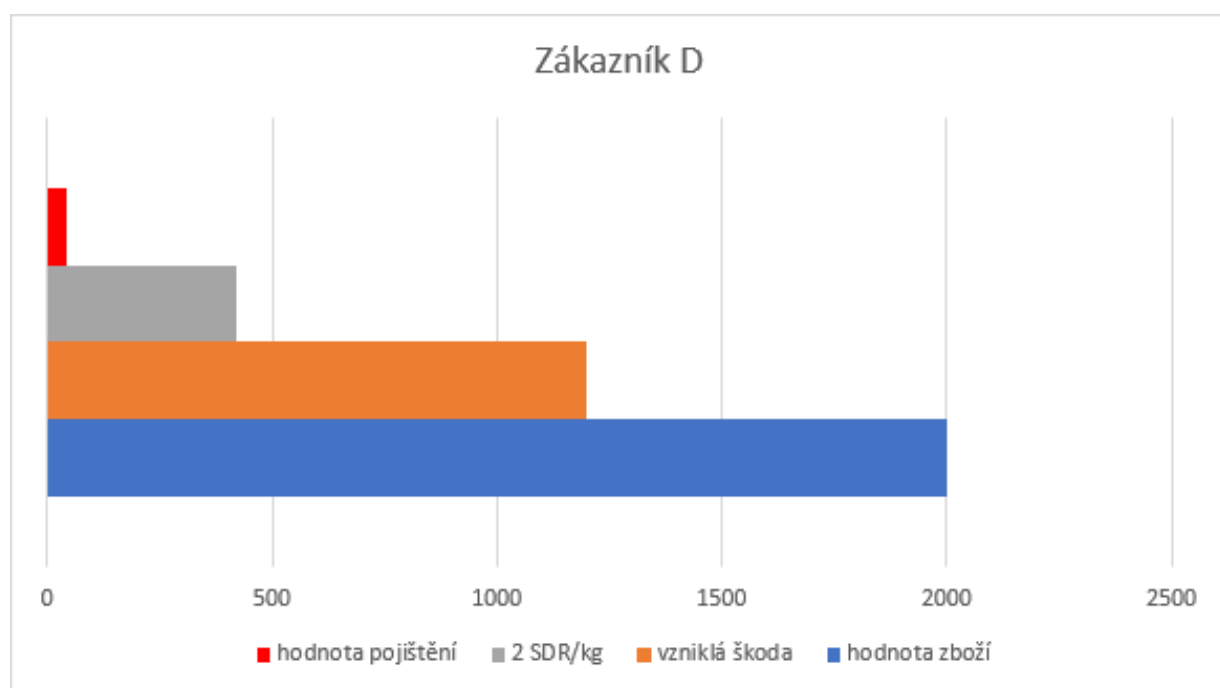
Škoda způsobená zákazníkovi C vznikla díky krádeži přepravovaného zboží v průběhu přepravy. V podobných případech je zcela zbytečné zkoumat příčinu problému. Obchodník zaplomboval kontejner vlastní plombou, která v průběhu přepravy do přístavu určení zmizela a byla nahrazena jinou. Stejná situace nastala i na trase z přístavu do místa dodání u druhé části zásilky.



**Obrázek 10** Rozdíly hodnot – zákazník C (autor)

Zde se jedná o modelový příklad možnosti lomeného pojištění. Zákazník C pojištěním kryje zboží do přístavu určení, kde došlo k odhalení škodní události v hodnotě necelých 6 % z celkové hodnoty zboží. Náhrada dle Haag-Visby by ovšem byla pouhých 5 % ze vzniklé škody díky charakteru zboží. Hodnota pojistného dle nabídky pojišťovny v tomto případě je ale 0,17 % z celkové hodnoty zboží (viz obrázek 10) a pokryla by vzniklou ztrátu.

Jak by měl kupující vyřešenou ztrátu na své části obchodního případu bohužel zákazník C neovlivní, ale díky celkové hodnotě zboží v poměru k váze, je pojištění přepravy zásilek více než nutné.



**Obrázek 11** Rozdíly hodnot – zákazník D (autor)

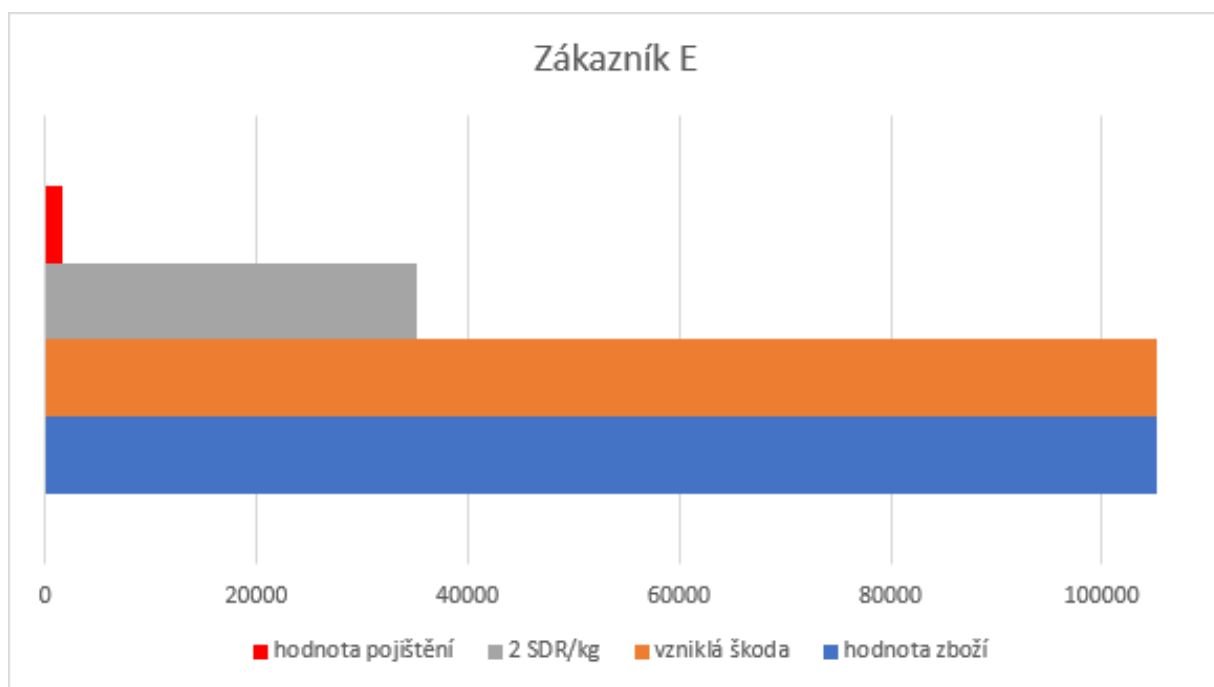
Zákazník D je v situaci, kdy mu zboží dorazilo znehodnocené díky zanedbání povinností zaměstnance na konsolidačním skladu. Zboží bylo naloženo ve sběrném kontejneru nerovnoměrně a díky manipulaci v průběhu přepravy bylo poškozeno jinou zásilkou.

V tomto případě (dle obrázku 11) bylo poškozeno 60 % zboží ale náhrada dle Haag-Visby je pouhých 35 % z poškozeného zboží. Stejně jako v případě zákazníka A je částka vypočítaná dle sazby ve výši pod minimální hodnotou pojistného dle smluvních podmínek pojišťovny, ovšem jedná se o ztrátu 20 % z celkové hodnoty zásilky. I v tomto případě se investice 2,25 % do pojištění vyplatí.

Zásilka zákazníka E podléhala přísným pravidlům pro transport a byla i vybavena doprovodnou jednotkou pro kontrolu dodržení požadované teploty. V průběhu transportu došlo k přerušení toku energie do chladicího agregátu a celá zásilka byla znehodnocena.

Dle konosamentních podmínek v kapitole 1.2 rejdař neodpovídá za výkyvy či nedodržení teploty. Při hodnotě zboží 800.000 USD a váze 13 t je hodnota kompenzace dle Haag-Visby pouze 4,3 % celkové hodnoty zboží (viz obrázek 12). Pojištěním zásilky zákazník ochrání více jak 95 % hodnoty zboží pouze za cenu pojistné sazby ve výši 0,2 %.

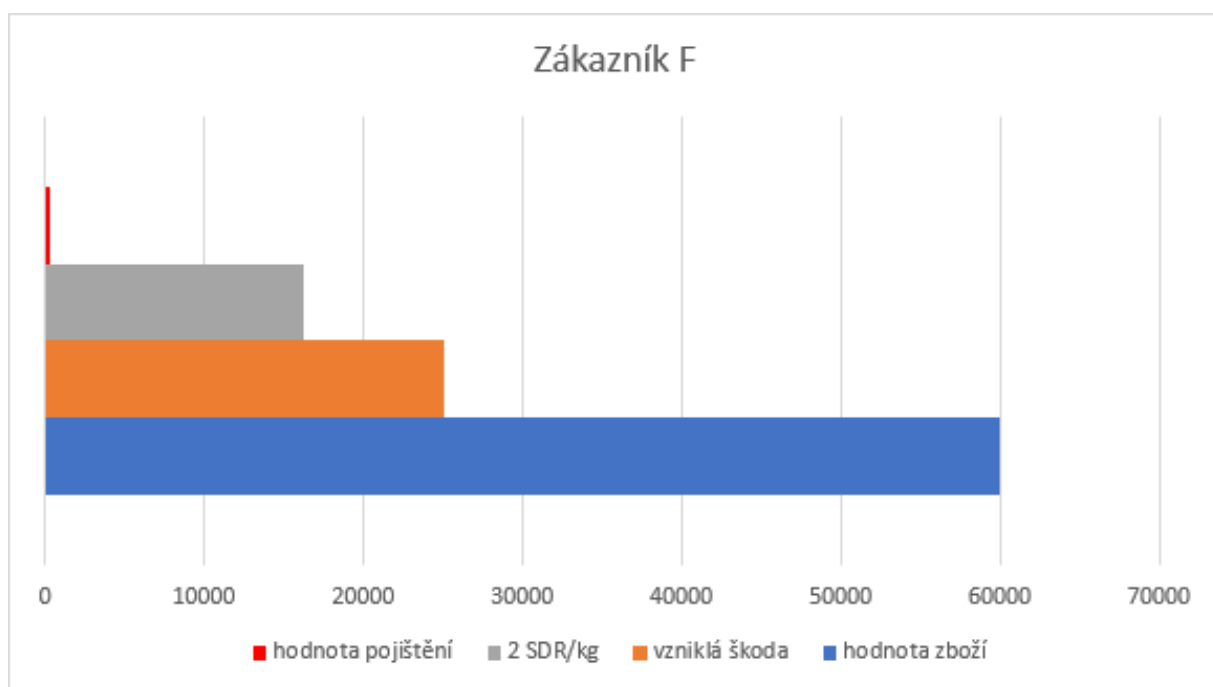
Opět je zde ale problematika ceny přepravného. Oproti případu zákazníka B se jedná ale o speciální kontejner, kde cena přepravného je řádově vícenásobná.



**Obrázek 12** Rozdíly hodnot – zákazník E (autor)

V případě zásilky zákazníka F kromě přímé škody na zboží došlo ještě k vícenákladům za otestování veškerých součástí citlivých na neočekávaný pohyb či náraz. Tyto náklady nejsou zahrnuty v celkové výši škody, která činí téměř 42 % z celkové hodnoty přepravovaného zboží (viz obrázek 13). Tyto náklady nelze jednoznačně vyčíslit díky jejich subjektivnímu charakteru, ale lze je zahrnout do hodnoty škodní události pro pojišťovnu. Rozdíl v nekryté části mimo pojištění není tedy pouze zmíněných 35 %.





**Obrázek 13** Rozdíly hodnot – zákazník F (autor)

Nabídku pojištění pro zákazníka G společnost Generali bohužel nebyla schopna zaslat díky specifickému charakteru zboží a jeho hodnotě. Nicméně v tomto obchodním případě, jak byl popsán by nebyla náhrada škody potvrzena ani v minimální hodnotě 2 SDR/kg díky pochybení na straně odesílatele. V případě výměny rolí, mezi odesílatelem a příjemcem, by ovšem zákazník G mohl vzniklou škodu požadovat po zaměstnanci odpovědného za technickou dokumentaci a balení.

Zaměstnanec zákazníka G by v tomto případě měl mít sjednané pojištění odpovědnosti. Toto pojištění je například pro pozice skladníků řádově v hodnotě 3.000 korun na rok na osobu a kryje škody dle konkrétní pojistné smlouvy.

## 5.2 Restrukturalizace oddělení logistiky

Dalším návrhem zmíněným v kapitole 4.2 je restrukturalizace oddělení logistiky. Jedná se o řešení se střednědobým charakterem návratnosti investice.

V první fázi, pokud budou režijní náklady na provoz kanceláře zanedbány, budou přímé náklady po zmíněnou dobu následovné:

- Hrubá mzda zaměstnance,
- 24,8 % sociální pojištění počítané z hrubé mzdy,
- 9 % zdravotní pojištění počítané z hrubé mzdy,
- Jednorázové náklady na pořízení výpočetní techniky.

Po dobu první fáze se neočekávají náklady na benefity.

V druhé fázi dle výsledků mohou být náklady navýšeny o stravné či příspěvek na penzijní připojištění, nebo příspěvek na volnočasové aktivity, na který má dle zákona zaměstnavatel daňové zvýhodnění do výše 20.000 CZK ročně. Tyto náklady se budou násobit v případě rozšíření oddělení o další zaměstnance.

Výnosy oddělení externí logistiky se mohou kvantifikovat jako rozdíl mezi stanoveným rozpočtem a skutečnými náklady pro plánované přepravy. Základem pro podobný rozpočet mohou být historická data z období před zavedením nového oddělení, aktualizovaná o inflaci, či palivové doložky.

## ZÁVĚR

V posledních několika letech docházelo na trhu k turbulentním změnám, a to nejen díky epidemii nemoci koronaviru SARS-CoV-2, ale i různým nepředvídatelným situacím jako byl neprůjezdný Suezský průplav díky zaklíněné lodi Ever Given. Nejen vlivem těchto událostí započal průběh sekundárních negativních situací ovlivňujících poptávku, nabídku, cenu, ale i kvalitu dostupných služeb. Prakticky každý článek logistického řetězce nejen v systému kombinované přepravy byl prověřen. Koncoví uživatelé zapříčinili, z důvodu epidemiologických opatření, mnoho nestandardních situací, které bylo nutno řešit.

Neočekávatelným efektem období pandemie byla zvýšená poptávka po spotřebním zboží. Díky této poptávce byly přepravní kapacity na několik měsíců dopředu vyčerpány. Ceny přepravného na tuto skutečnost reagovaly prakticky okamžitě a docházelo i k více než desetinásobnému navýšení cen přepravného na totožné destinaci v průběhu po sobě jdoucích tří měsíců. I přes navýšenou cenu neklesla poptávka po přepravních službách. Následně nastal problém z důvodu jednosměrnosti přepravovaných objemů, v jehož důsledku došlo k nedostatku přepravních jednotek. Do oběhu se začaly dostávat kontejnery v průměrně horším stavu, které právě kvůli nedostatku kapacit odesílatelé ani nekontrolovali, pokud nešlo o viditelný špatný technický stav.

Tato práce obsahuje upozornění na jednostrannost smluvního aspektu v systému kombinované přepravy. Platné mezinárodní dohody a přepravní podmínky jsou veřejně dostupné, a jejich znalost by měla být díky této skutečnosti součástí obecného přehledu logistických specialistů. V kombinaci se znalostí technologického procesu mohou být snadno odhalena celková rizika a lze se díky tomu proti nim bránit jak aktivními, tak pasivními prostředky.

Cíl práce, vytyčený v úvodu, byl naplněn díky návrhu implementace pojistných produktů do každodenní operativní činnosti jako investice na ochranu majetku a tržeb. Stejně tomu je i v případě návrhu insourcingu oddělení externí logistiky. Specializovaní zaměstnanci by měli dle návrhu řešit odborné procesy efektivněji a rychleji.

Oproti pojištění nebo změně struktury oddělení jsou ostatní uvedené návrhy doplňkové. Návrh revize INCOTERMS by mohl být možným tématem k další diskuzi s ohledem na ulehčení práce pro zaměstnance v oblasti daného tématu, jelikož v systému kombinované přepravy dodnes trvá spor, kde má zákazník hledat oporu. Stejně tomu je i v případě možné osvěty pomocí obrázkových návodů.

## POUŽITÁ LITERATURA

A.P. MOLLER – MAERSK, 2022. *House Bill of Lading for Ocean or Multimodal Transport* [online]. [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: <https://terms.maersk.com/HBL>

BLIAULT, Charles. *Cargo stowage and securing: A guide to good practise*, 2007. Newcastle upon Tyne: North of England P&I Association Limited, 2007. ISBN 978-0-9546537-8-1.

BIMCO, 2022. *Both-to-Blame Collision Clause* [online]. [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/both\\_to\\_blame\\_collision\\_clause](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/both_to_blame_collision_clause)

CARGO INTEGRITY GROUP, 2023. *CTU Code – a quick guide* [online]. [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://www.ttclub.com/media/files/tt-club/cig/ctu-code-a-quick-guide-2022-update.pdf>

CMA CGM GROUP, 2022. *CMA CGM Terms And Conditions* [online]. [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: <https://www.cma-cgm.com/products-services/shipping-guide/bl-clauses>

COMITE MARITIME INTERNATIONAL, 2018. *York-Antwerp Rules (YAR)* [online]. [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>

CORNAH, Richard, 1995. *Guide to General Average* [Online] [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.charlestaylor.com/en/news/news-post/a-guide-to-general-average/>

COSCO SHIPPING LINES CO., LTD., 2022. *Guideline & Download* [online]. [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: <https://lines.coscoshipping.com/home/HelpCenter/business/BillConditions>

ČESKÁ BANKOVNÍ ASOCIACE, 2021. *ŠKODNÍ UDÁLOST* [online]. [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: <https://www.financnivzdelavani.cz/svet-financi/pojistovnictvi/skodni-udalost>

ČESKO, 1996. *Sdělení č.193/1996 Sb., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978* [online]. [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-3784.html>

ČESKO, 2003. *Sdělení č. 123/2003 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě* [online]. [cit. 2023-03-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/ms/2003-123>

ČESKO, 1975. *Vyhláška č. 11/1975 Sb. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)* [online]. [cit. 2023-03-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-11/zneni-19741203>

ČESKO, 2017. *Zákon č. 304/2017 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony* [online]. [cit. 2023-03-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-304>

ČSN ISO 668, 2015. *Kontejnery řady 1 - Třídění, rozměry a brutto hmotnosti*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Třídící znak 269341.

- ČSN EN ISO 6346, 1997. *Kontejnery – Kódování, identifikace a značení*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Třídící znak 269342.
- DUTCH CIVIL LAW, 2023. *Hague-Visby Rules* [online]. [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm>
- EUROGATE, 2023. *Glossary* [online]. [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: [https://www1.eurogate.de/en/SERVICE/Glossary/\(limit\)/60](https://www1.eurogate.de/en/SERVICE/Glossary/(limit)/60)
- FOTR, Jiří a kol. *Manažerské rozhodování: postupy, metody a nástroje*. 2. přepracované vyd. Praha: Ekopres. 2010. ISBN 978-82-86929-59-0.
- GENERALI ČESKÁ POJIŠŤOVNA, 2023. *Pojištění přepravy zásilek* [online]. [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://www.generaliceska.cz/documents/20183/0/Poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD+p%C5%99epravy+z%C3%A1silek/4e76b42a-f9a7-406e-aeb5-59f9c26442fc>
- HAPAG-LLOYD AG, 2022. *Terms of Transport* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.hapag-lloyd.com/en/meta/terms-conditions-transport.html>
- HAYES PARSONS, 2023. *The Difference Between Institute Cargo Clauses A, B and C* [online]. [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://www.hayesparsons.co.uk/the-difference-between-institute-cargo-clauses-a-b-and-c/>
- KENYON, Todd, 2006. *Historical Documents* [online]. [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: <http://www.admiraltylawguide.com/historical.html>
- KÜHNE + NAGEL, 2023. *Interní materiály*. Praha: Kühne + Nagel.
- LOJDA, Jiří, 2014. *Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití*. *EPRAVO.CZ* [online] 17. 6. 2014 [cit. 2023-02-06]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html?mail>
- METRANS, 2023. *Downloads* [online]. [cit. 2023-04-07]. Dostupné z: <https://metrans.eu/media/downloads/>
- MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., 2022. *MSC Terms & Conditions* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.msc.com/en/carrier-terms>
- MY SEA TIME, 2023. *A basic and simplified guide of Hague Visby rules for seafarers* [online]. [cit. 2023-02-04]. Dostupné z: <https://www.myseatime.com/blog/detail/a-basic-and-simplified-guide-of-hague-visby-rules-for-seafarers>
- NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ, 2015. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-601-2.
- NOVÁK, Jaroslav et al., 2015. *Kombinovaná přeprava*. 5., rozšíř. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-948-7.
- OCHRANA, František, 2020. *Metodologie, metody a metodika vědeckého výzkumu*. Praha: Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-4200-0.

PAUKNEROVÁ, Monika, 2013. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-504-6.

SENÁT PČR, 2022. *Senát PČR: Úmluva o přepravní smlouvě v mez. silniční nákladní dopravě*. [online]. [cit. 2023-03-14]. Dostupné z: [https://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/webNahled?id\\_doc=34332&id\\_var=29012](https://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/webNahled?id_doc=34332&id_var=29012)

TRANSPAC CONTAINER SYSTEM, 2022. *Blue Anchor Line* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://blue-anchor-line.com/>

UNITED NATIONS, 2023. *Status: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules")* [online]. [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status)

UNITED NATIONS, 2023. *Status: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")* [online]. [cit. 2023-03-14]. Dostupné z: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status)

## **SEZNAM TABULEK**

<b>Tabulka 1</b>	Situační analýza pohybu zásilek .....	39
<b>Tabulka 2</b>	Hodnoty zboží – ztráta/náhrada/cena případného pojištění .....	52

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b>	Schéma pohybu zásilky mezi odesílatelem a příjemcem.....	26
<b>Obrázek 2</b>	Manipulační označení zásilek .....	27
<b>Obrázek 3</b>	Oka k zafixování nákladu uvnitř kontejneru.....	28
<b>Obrázek 4</b>	Schéma fixování kontejnerů na lodi.....	32
<b>Obrázek 5</b>	Mapa sítě společnosti Metrans .....	35
<b>Obrázek 6</b>	Procesní diagram FCL/LCL zásilek.....	37
<b>Obrázek 7</b>	Procesní diagram nadrozměrných zásilek .....	38
<b>Obrázek 8</b>	Rozdíly hodnot – zákazník A .....	53
<b>Obrázek 9</b>	Rozdíly hodnot – zákazník B .....	54
<b>Obrázek 10</b>	Rozdíly hodnot – zákazník C .....	54
<b>Obrázek 11</b>	Rozdíly hodnot – zákazník D .....	55
<b>Obrázek 12</b>	Rozdíly hodnot – zákazník E .....	56
<b>Obrázek 13</b>	Rozdíly hodnot – zákazník F .....	57



## SEZNAM ZKRATEK

INCOTERMS	International Commercial Terms soubor mezinárodních pravidel pro výklad dodacích doložek
LMA-UIA	Lloyd's Market Association International Underwriting Association of London
ICC	Institute Cargo Clauses
FCL	Full Container Load
LCL	Less than Container Load
OMS	Order Management System
ICC	International Chamber of Commerce
MMF	Mezinárodní měnový fond

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Institute Cargo Clauses (A)

**Příloha B** Institute Cargo Clauses (C)



1/1/09

#### INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

##### RISKS COVERED

###### Risks

1. This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

###### General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

###### "Both to Blame Collision Clause"

3. This insurance indemnifies the Assured, in respect of any risk insured herein, against liability incurred under any Both to Blame Collision Clause in the contract of carriage. In the event of any claim by carriers under the said Clause, the Assured agree to notify the Insurers who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

##### EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover

- 4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
- 4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
- 4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
- 4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
- 4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
- 4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage  
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
- 4.7 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5. 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

- 5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
- 5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out  
prior to attachment of this insurance or  
by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

5.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

6. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

- 6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 6.2 capture seizure arrest restraint or detention (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense

- 7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
- 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
- 7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted

7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

#### DURATION

##### Transit Clause

8. 8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit,

continues during the ordinary course of transit

and terminates either

8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

8.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the subject-matter insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

8.2 If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 8.1.1 to 8.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

##### Termination of Contract of Carriage

9. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either

9.1 until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

9.2 if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

##### Change of Voyage

10.10.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.

10.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

#### CLAIMS

##### Insurable Interest

11.11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

11.2 Subject to Clause 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

##### Forwarding Charges

12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter insured is covered under this insurance, the

Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their employees.

#### Constructive Total Loss

13. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

#### Increased Value

14.14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:

The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

#### **BENEFIT OF INSURANCE**

15. This insurance

- 15.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,
- 15.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

#### **MINIMISING LOSSES**

##### Duty of Assured

16. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

- 16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and
- 16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

##### Waiver

17. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

#### **AVOIDANCE OF DELAY**

18. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

#### **LAW AND PRACTICE**

19. This insurance is subject to English law and practice.

*NOTE:- Where a continuation of cover is requested under Clause 9, or a change of destination is notified under Clause 10, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.*

© Copyright: 11/08 - Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA).

CL382

01/01/2009

## INSTITUTE CARGO CLAUSES (C)

**RISKS COVERED**Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below,
  - 1.1 loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to
    - 1.1.1 fire or explosion
    - 1.1.2 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized
    - 1.1.3 overturning or derailment of land conveyance
    - 1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water
    - 1.1.5 discharge of cargo at a port of distress,
  - 1.2 loss of or damage to the subject-matter insured caused by
    - 1.2.1 general average sacrifice
    - 1.2.2 jettison.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

"Both to Blame Collision Clause"

3. This insurance indemnifies the Assured, in respect of any risk insured herein, against liability incurred under any Both to Blame Collision Clause in the contract of carriage. In the event of any claim by carriers under the said Clause, the Assured agree to notify the Insurers who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

**EXCLUSIONS**

4. In no case shall this insurance cover
  - 4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
  - 4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
  - 4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
  - 4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
  - 4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
  - 4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage  
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
  - 4.7 deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons
  - 4.8 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
5. 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
  - 5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
  - 5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out  
prior to attachment of this insurance or  
by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.
- 5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.
- 5.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.
6. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by
  - 6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
  - 6.2 capture seizure arrest restraint or detention, and the consequences thereof or any attempt thereat
  - 6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.
7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense

- 7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
- 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
- 7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted
- 7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

#### DURATION

##### Transit Clause

- 8. 8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either
  - 8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,
  - 8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or
  - 8.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or
  - 8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the subject-matter insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.
- 8.2 If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 8.1.1 to 8.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.
- 8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

##### Termination of Contract of Carriage

- 9. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either
  - 9.1 until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur, or
  - 9.2 if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

##### Change of Voyage

- 10.10.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.
- 10.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

#### CLAIMS

##### Insurable Interest

- 11. 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 11.2 Subject to Clause 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

##### Forwarding Charges

- 12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter insured is covered under this insurance, the



Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their employees.

#### Constructive Total Loss

13. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

#### Increased Value

14.14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:

The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

#### **BENEFIT OF INSURANCE**

15. This insurance

15.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,

15.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

#### **MINIMISING LOSSES**

##### Duty of Assured

16. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

##### Waiver

17. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

#### **AVOIDANCE OF DELAY**

18. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

#### **LAW AND PRACTICE**

19. This insurance is subject to English law and practice.

*NOTE:- Where a continuation of cover is requested under Clause 9, or a change of destination is notified under Clause 10, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.*

© Copyright: 11/08 - Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA).

CL384

01/01/2009