

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Konrád Hanák

**Standardizované dodací podmínky
INCOTERMS v mezinárodním obchodním
styku**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Mgr. Magdalena Pfeiffer, Ph.D.

Katedra: Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 25.08.2022

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 145 988 znaků včetně mezer.

V Praze dne 25.08.2022

Konrád Hanák

Poděkování

Rád bych poděkoval paní doc. JUDr. Mgr. Magdaleně Pfeiffer, Ph.D. za její vstřícný přístup, doporučení a rady při vedení mé diplomové práce.

Obsah

Úvod.....	1
1. Prameny úpravy poměrů v mezinárodním obchodním styku	3
1.1. Obecně závazné normy a smluvní úprava	3
1.2. Soft law.....	5
1.3. Vykládací pravidla Incoterms jako prostředek soft law	6
1.3.1. Obsah a dělení doložek Incoterms	8
1.3.2. Historie Incoterms	11
1.4. Způsoby aplikace Incoterms na právní poměr.....	15
1.4.1. Incoterms jako smluvní ujednání	15
1.4.2. Incoterms jako obchodní zvyklost	17
1.4.3. Další případy aplikace Incoterms	20
2. Hlavní podmínky koupě zboží dle Incoterms	21
2.1. Dodání zboží.....	22
2.1.1. Čas dodání, způsob dodání a dodací dokumentace	24
2.2. Přechod nebezpečí na zboží.....	25
2.2.1. Pojištění zboží	30
2.3. Převaha zboží	31
3. Charakteristika jednotlivých skupin doložek Incoterms.....	33
3.1. Skupina E.....	33
3.2. Skupina F.....	35
3.3. Skupina C	37
3.4. Skupina D	41
3.5. Skupina lodních doložek oproti multimodálním doložkám	43
4. Další vývoj Incoterms	45
4.1. Změny obsahu a systematiky Incoterms.....	46

4.2.	Změny lodních doložek	52
4.3.	Další dílčí změny obsahu Incoterms.....	54
4.4.	Úpravy vizuální a jazykové prezentace Incoterms	56
	Závěr	59
	Seznam zkratk	62
	Seznam zdrojů.....	63
	Standardizované dodací podmínky INCOTERMS v mezinárodním obchodním styku, abstrakt, klíčová slova.....	70
	INCOTERMS: Standard delivery terms in international commerce, abstract, key words	71

Úvod

Mezinárodní obchod představuje důležitou část ekonomiky, nicméně uskutečňování mezinárodních obchodních transakcí je velmi složité. Zboží je přepravováno na velkou vzdálenost. Komunikaci smluvních stran komplikuje jazyková bariéra. V neposlední řadě mohou mít smluvní partneři rozdílné představy o právní úpravě. V průběhu času se v mezinárodním obchodní styku vyvinuly praktické prostředky právní úpravy za účelem zvýšení efektivity a překonání některých obtíží, se kterými se obchodníci v rámci tohoto styku setkávají.¹ Jedním z nich jsou i dodací doložky upravující některá vzájemná práva a povinnosti stran kupní smlouvy. Tyto doložky² zjednodušují a zrychlují uzavírání smluv a snižují pravděpodobnost vzniku sporu mezi stranami. Z těchto důvodů jsou v mezinárodním obchodním styku hojně využívány.³

Pravidla Incoterms představují kodifikovaný výklad některých z těchto dodacích doložek. Jedná se o nejznámější a nejpoužívanější vykládací pravidla dodacích podmínek.⁴ Pod pojmem Incoterms lze rozumět i jednotlivé vyložené doložky ve znění dle těchto vykládacích pravidel. Incoterms jsou výsledkem práce Mezinárodní obchodní komory (dále jen „MOK“).

Cílem práce je analyzovat používání doložek Incoterms a obsah vykládacích pravidel Incoterms, dále upozornit na problémy při jejich použití smluvními stranami. Hlavní metodou práce je proto analýza. Rozebrána budou jak pravidla jako celek, tak jednotlivé doložky, resp. skupiny doložek. Zohledněny budou i otázky spojené s použitím Incoterms v praxi. Následně bude provedena syntéza poznatků a jejich porovnání, s naznačením možností budoucího vývoje Incoterms.

Práce je členěna do úvodu, čtyř hlavních kapitol a závěru. V první kapitole je nejprve pojednáno o pramenech úpravy práva mezinárodního obchodu, a to jak o obecně závazných právních normách, tak o tzv. soft law. Dále se v první kapitole věnuji Incoterms jako

¹ PFEIFFER, M., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. *Mezinárodní obchodní právo*. 2019, s. 35.

² Pozn.: V práci jsou kromě výrazu „dodací doložky“ užívány i pojmy „parity“ a „dodací podmínky“. Všechny tyto pojmy jsou používány jako vzájemná synonyma.

³ JOHNSON, W. P. Analysis of Incoterms as Usage under Article 9 of the CISG. *University of Pennsylvania Journal of International Law*. 2013, sv. 35, č. 2, s. 381.

⁴ PFEIFFER, M., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K., cit. 1, s. 49.; RADTKE, C. M., Incoterms® 2020. *ICC Germany-Magazin*, 2019 s. 39.; JOHNSON, cit. 3, s. 386.; HULMÁK, M. § 1754 [Užívaná vykládací pravidla]. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054)*. 2014, s. 175.

prostředku soft law. Je zde stručně popsán obsah a účel Incoterms, jejich historický vývoj a způsoby jejich aplikace na právní poměr.

Druhá kapitola je zaměřena na hlavní podmínky transakce, které vykládací pravidla Incoterms obecně upravují. Vzhledem k následující analýze jednotlivých skupin doložek Incoterms jsou blíže představeny některé povinnosti stran, na základě kterých se jednotlivé doložky nejvíce odlišují. Tím dojde jednak k vyložení hlavních principů Incoterms, jednak k nastínění důvodů odlišení jednotlivých skupin doložek a samotných doložek.

Třetí kapitola se zabývá jednotlivými skupinami doložek Incoterms. V návaznosti na předchozí kapitolu uvádím nejprve charakteristické znaky dané skupiny a její odlišnost od ostatních skupin. Následně se soustředím na stěžejní otázky spojené s příslušnou skupinou a doložkami v ní zařazených. Zároveň poukazuji na důvody odlišení jednotlivých doložek v rámci skupiny.

Ve čtvrté kapitole shrnuji některé zjištěné problémy při využití Incoterms a upozorňuji na slabší místa v obsahu a systematice Incoterms, na základě kterých mohou některé z problémů vznikat. Zároveň se věnuji nastínění možných změn v Incoterms, které by mohly některé z odhalených problémů vyřešit.

1. Prameny úpravy poměrů v mezinárodním obchodním styku

Právní poměry vznikající při mezinárodním obchodním styku vykazují oproti právním poměrům vnitrostátního obchodního styku některé zvláštnosti. Na rozdíl od vnitrostátních obchodních poměrů, které probíhají na území jediného státu, jsou mezinárodní obchodní poměry uskutečňovány v rámci území více států. Některé z prvků těchto obchodních poměrů tak mají vztah k jinému státu než ostatní prvky. Zejména se může jednat o vztah subjektu právního poměru k zahraničí,⁵ dále například u koupě zboží bude předmět koupě zřejmě přepraven přes hranice států. Pro takové odlišnosti je třeba mezinárodní obchodní poměry náležitě upravit.⁶ Tato úprava je jednak obsažena v obecně závazných normách, nadto účastníci blíže upraví podmínky poměru smluvně. Dále může být k úpravě těchto poměrů využito tzv. soft law.

1.1. Obecně závazné normy a smluvní úprava

Úprava mezinárodního obchodního styku je obsažena jak v normách vnitrostátního původu, tak v normách původu mezinárodního a unijního. Jedná se o obecně závazné normy vytvářené státy na vnitrostátní úrovni, nebo na mezinárodní úrovni prostřednictvím mezinárodních úmluv, které se následně stanou součástí právních řádů smluvních států.⁷ Tyto normy obsahují úpravu samotného rámce mezinárodního hospodářského styku⁸ i zvláštní hmotněprávní úpravu mezinárodních soukromoprávních poměrů vznikajících mezi smluvními stranami.⁹ Případně jsou v těchto normách obsažena pravidla pro určení rozhodného právního řádu a procesní pravidla pro rozhodování sporů z mezinárodního obchodního styku.¹⁰

Úprava obecně závazných norem však pro závazkové poměry nedostačuje, především pak pro mezinárodní obchodní styk. Subjekty poměru zpravidla upraví jeho podmínky podrobněji smluvně zejména z následujících důvodů. V mezinárodním obchodním styku mohou oproti vnitrostátním závazkovým poměrům vznikat obtíže při určení rozhodného

⁵ KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. 2015, s. 24.

⁶ KUČERA, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 5, s. 23.

⁷ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 31.

⁸ Např. úprava dovozu a vývozu zboží, bezpečnostních nebo hygienických požadavků, ochrany zahraničních investic apod.

⁹ Např. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží (dále jen „Vídeňská úmluva“).

¹⁰ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 33.

právního řádu. Složitě může být rovněž následné zjišťování obsahu cizího práva, stejně jako jeho aplikace soudem, například z důvodu jazykové bariéry nebo odlišnosti právního systému. Obdobně jako u vnitrostátních závazkových poměrů mohou mít smluvní strany zájem na odlišné úpravě vzájemných práv a povinností, než jak je stanovuje kterýkoli právní řád.

Některé z těchto obtíží by bylo možné eliminovat přijetím obecně závazných norem na mezinárodní úrovni a státy tak v některých případech a oblastech činí.¹¹ Nicméně tato cesta by zřejmě nevyřešila všechny problémy, a ani z dalších důvodů nemusí být praktická. Zejména by tyto normy nemusely obsahovat dostatečnou úroveň detailů vyžadovanou praxí mezinárodního obchodu a potřebami smluvních stran.¹² Dále bývá proces přijímání mezinárodních smluv provázen náročným vyjednáváním o jejich obsahu. Státy obtížně nachází shodu na řešení některých otázek z důvodu rozdílnosti právních řádů a z politických důvodů.¹³ Z těchto důvodů státy rovněž často přijímají mezinárodní smlouvy pouze s výhradami,¹⁴ což ve výsledku činí orientaci v nich opět méně přehlednou.¹⁵ Tento způsob úpravy navíc nemusí obstát z dlouhodobého hlediska, protože pro zohlednění změn v praxi mezinárodního obchodu by novely mezinárodních smluv musely opět projít náročným procesem přijetí.¹⁶

Podrobnější úprava závazkového poměru je proto ponechána na smluvních stranách. Ty vedle případné volby rozhodného právního řádu a způsobu a místa řešení sporů smluvně sjednají i další podmínky tohoto poměru. Příprava a vyjednávání smluv však může být náročná na čas a další zdroje. Náročnost vyjednávání a formulování obsahu smlouvy mohou vést k chybám ve smluvních ujednáních, ať již z důvodu nedostatečného porozumění průběhu závazku nebo prostého přehlédnutí. Následná nefunkčnost smlouvy zapříčiněná chybami pak vede ke sporu, jehož řešení může být opět finančně i časově nákladné.

¹¹ Např. Vídeňskou úmluvou.

¹² GAL, I. The Commercial Law of Nations and the Law of International Trade. *Cornell international law journal*. 1972, sv. 6, č. 1, s. 69.

¹³ COETZEE, J. CISG and Incoterms: reviving the traditions of the *lex mercatoria*. In: HUTCHISON, A., MYBURGH, F. *Research Handbook on International Commercial Contracts*. 2020, s. 173.

¹⁴ Tzn. stát si vyhradí, že určitou částí mezinárodní smlouvy není vázán.

¹⁵ GAL, cit. 12, s. 69.

¹⁶ RAMBERG, J. Incoterms 2000 the necessary link between contracts of sale and contracts of carriage. *Zbornik Pravnog Fakulteta Zagrebu*. 2008, sv. 58, č. 1, s. 41.

1.2. Soft law

Vedle obecně závazných právních norem jsou vytvářeny další prostředky k úpravě otázek mezinárodního obchodu, a to i nestátními subjekty.¹⁷ Lze je rozdělit na ty, které jsou určeny státem,¹⁸ a vedle toho na ty, které jsou určeny přímo soukromým subjektům pro jejich kontraktační potřeby. Následující text je zaměřen na prostředky určené smluvními stranám.

Jedná se zejména o mezinárodně používané smluvní doložky, ujednání, zkratky, vzorové smlouvy a obchodní podmínky.¹⁹ Tyto prostředky jsou často vypracovávány soukromými subjekty, jako jsou například nevládní mezinárodní organizace zabývající se mezinárodním obchodem, případně sdružení obchodníků nebo odborníků.²⁰

V teorii jsou tyto prostředky nazývány jako soft law z důvodu jejich odlišení od obecně závazných právních norem. Obecně závazné normy musí splňovat určité formální a obsahové požadavky,²¹ zejména musí být obecně závazná norma přijata v rámci legislativního procesu podle stanovených pravidel. To platí jak při vytváření vnitrostátních právních předpisů, tak při vytváření mezinárodních právních předpisů v rámci uzavírání mezinárodních smluv, případně v rámci působnosti mezinárodních organizací, na které je státy přenesena jejich legislativní pravomoc.²² Při splnění formálních a obsahových náležitostí je pak normě přiznána obecná závaznost, kdy se norma aplikuje na všechny právní poměry všech subjektů, na něž dle svého okruhu působnosti dopadá.²³ Dotčené subjekty se musí chovat v souladu s těmito normami, není-li dle obecných právních zásad a pravidel umožněno něco jiného. Prostředky soft law jsou oproti obecně závazným normám charakteristické zejména tím, že nejsou obecně

¹⁷ Srov. např. UNCITRAL, jako dceřinou organizaci mezivládní Organizace spojených národů, a její arbitrážní pravidla nebo modelové zákony, a např. MOK, jako nevládní organizaci a její soft law tvorbu.

¹⁸ Např. modelové zákony, které mohou sloužit za vzor při přijímání závazného vnitrostátního právního předpisu. KUČERA, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 5, s. 41.;

Dále např. rezoluce a doporučení mezinárodních organizací.

¹⁹ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 45.

²⁰ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 35.;

Např. Grain and Feed Trade Association (GAFTA), jako organizace sdružující obchodníky a další odborníky z oblasti související se zemědělskou výrobou. Viz <https://www.gafta.com>.;

Dále např. The International Federation of Consulting Engineers (FIDIC), jako organizace sdružující inženýry. Viz <https://fidic.org/about-us>.

²¹ ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. 2018, s. 83.

²² PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 36.

²³ GERLOCH, A. *Teorie práva*. 2021, s. 39.

závazné, protože nespĺňujú některé z požadavků na obsah nebo formu. Soft law však může být závazné mezi stranami v případě, že strany projeví vůli být těmito prostředky vázány.

Tento charakter soft law vyplývá z toho, že jeho použití v závazkovém poměru stojí na dvou základních principech soukromého práva, a to na principu smluvní svobody a principu závaznosti smlouvy.²⁴ Díky těmto principům si strany mohou upravit poměry dle svých specifických představ a potřeb, a využít tedy i některý prostředek soft law. Následně je bude tato úprava včetně zahrnutého soft law prostředku zavazovat jako ujednání jejich smlouvy. Rozsah uplatnění těchto dvou principů bude však záležet na rozhodném právu, tedy na obecně závazných normách vytvořených státy.²⁵ Nicméně bez toho, aby smluvní strany soft law explicitně nebo implicitně zahrnuly do smlouvy, soft law mezi stranami závazné nebude. Aplikaci prostředků soft law na právní poměr na základě implicitního zahrnutí do smlouvy umožňují opět obecně závazné právní normy, když připouštějí užívání těchto soft law norem z různých právních důvodů. Více k tomu viz kapitola 1.4.

Prostředky soft law jsou vytvářeny a následně v praxi aplikovány zkušenými a odbornými subjekty. Vzhledem k tomu vyvolávají vysokou míru jistoty ohledně kvality a způsobu úpravy jednotlivých otázek. Soft law usnadňuje smluvním stranám vyjednávání smluvních podmínek²⁶ a snižuje chybovost smluvních ujednání.²⁷ Zahrnutím soft law do závazkového poměru tak strany ušetří časové a finanční prostředky.

1.3. Vykládací pravidla Incoterms jako prostředek soft law

Incoterms jsou prostředkem soft law. Jedná se o kodifikovaná pravidla pro výklad dodacích doložek užívaných v mezinárodním obchodě. Jako taková stanovují význam a obsah vybraných doložek.²⁸ Pravidla Incoterms byla vypracována Mezinárodní obchodní komorou

²⁴ COETZEE, cit. 13, s. 173.; GAL, cit. 12, s. 66.

²⁵ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 37.

²⁶ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 49.; ČARUNTU, C., LĂPĂDUȘI, M. L. Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms. *Petroleum-Gas University of Ploiesti Bulletin, Economic Sciences Series*. 2010, sv. 62, č. 1, s. 99.

²⁷ GILLETTE, C. P. Harmony and Stasis in Trade Usages for International Sales. *Virginia Journal of International Law*. 1999, sv. 39, č. 3, s. 707.

²⁸ HULMÁK, cit. 4, s. 175.; MAREK, K., ŽVÁČKOVÁ, L. *Obchodní podmínky, obchodní zvyklosti a vykládací pravidla*. 2008, s. 21.

v Paříži. Tato nestátní mezinárodní organizace se mimo jiné²⁹ věnuje právě tvorbě soft law.³⁰ MOK v pravidlech Incoterms sepsala a sjednotila výklad dodacích doložek vytvořených v praxi mezinárodního obchodu. Následně MOK Incoterms upravovala v návaznosti na vývoj praxe a za účelem jejich vylepšení. Celkem MOK vydala devět verzí Incoterms, každá z nich je označena rokem. Zatím poslední verzí jsou Incoterms 2020, které byly vydány v září roku 2019.³¹ K vývoji viz kapitola 1.3.2.

Dodací doložky, jejichž výklad je obsažen v Incoterms, jsou původem obchodní zvyklosti,³² tj. pravidla chování smluvních stran charakteristická některými svými znaky. Obchodní zvyklosti vznikají spontánně v delším časovém úseku jako vedlejší produkt frekventovaného chování mnoha subjektů. Obchodní zvyklosti nejsou výsledkem zamýšleného procesu jediného nebo několika subjektů. V základní podobě jsou zvyklosti nepsané. Vzhledem k těmto důvodům může být obsah zvyklostí, a tedy dodacích doložek, neurčitý. Rovněž mohou vznikat rozdíly v obsahu a interpretaci doložek dané místem obchodování a druhem obchodovaného zboží.³³ MOK proto vypracovala Incoterms za účelem standardizace dodacích doložek.³⁴

Dodací doložky se v praxi mezinárodního obchodu využívají v kupních smlouvách. Jejich účelem je efektivní úprava některých smluvních povinností kupujícího a prodávajícího souvisejících zejména s dodáním zboží, zpravidla přes hranice různých států.³⁵ Zahnutím doložky do smlouvy strany sjednají, že některá jejich vzájemná práva a povinnosti budou stanovena zvolenou doložkou. K výkladu doložky dle vykládacích pravidel Incoterms je

²⁹ Vedle tvorby soft law při MOK např. funguje Mezinárodní rozhodčí soud. Viz <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/>.

³⁰ Vedle Incoterms se jedná např. o modelové smlouvy a modelová smluvní ujednání. Model contracts and clauses [online], dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/model-contracts-clauses/>;

Dále se jedná např. o Jednotné zvyklosti a pravidla ICC pro dokumentární akreditivy. Global rules [online], dostupné z: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/banking-finance/global-rules/>.

³¹ Verze Incoterms tedy nemusí být označena rokem vydání. Zároveň se nejedná ani o rok platnosti nebo účinnosti. Novou verzí Incoterms lze použít od okamžiku, kdy ji MOK publikuje. V souladu se zásadou autonomie vůle je pouze na uživatelích Incoterms, odkdy uveřejněnou verzí začnou užívat. K účinnosti Incoterms viz kapitola 1.4.1.

³² ROZEHNALOVÁ, N., VALDHANS J., KYSELOVSKÁ, T. *Právo mezinárodního obchodu: včetně problematiky mezinárodního rozhodčího řízení*. 2021, s. 161.; COETZEE, cit. 13, s. 169.; SCHMITTHOFF, C. M. The Unification or Harmonisation of Law by Means of Standard Contracts and General Conditions. *International and Comparative Law Quarterly*. 1968, sv. 17, č. 3, s. 556.

³³ ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 160.

³⁴ COETZEE, cit. 13, s. 169.; ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 161.

³⁵ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 50.; K vnitrostátnímu užití Incoterms viz kapitola 2.3.

třeba, aby smluvní strany kromě příslušné doložky ve smlouvě výslovně stanovily její výklad dle pravidel Incoterms,³⁶ nebo aby k jejich aplikaci došlo na základě jiného právního důvodu. K inkorporaci Incoterms do smlouvy a dalším důvodům jejich aplikace na právní poměr viz kapitola 1.4. Verze Incoterms 2020 zahrnuje výklad jedenácti různých doložek. Jednotlivé doložky se vzájemně obsahově liší a je na smluvních stranách, kterou z nich zvolí.

1.3.1. Obsah a dělení doložek Incoterms

Incoterms 2020 obsahují následující doložky:

český název ³⁷	anglický název	zkratka	skupina	
Ze závodu	Ex works	EXW	E	multimodální doložky
Vyplaceně dopravci	Free carrier	FCA	F	
Přeprava placena do	Carriage paid to	CPT	C	
Přeprava a pojištění placeny do	Carriage and insurance paid to	CIP	C	
S dodáním v místě vyloženo	Delivered at place unloaded	DPU	D	
S dodáním v místě	Delivered at place	DAP	D	
S dodáním clo placeno	Delivered duty paid	DDP	D	
Vyplaceně k boku lodi	Free alongside ship	FAS	F	lodní doložky
Vyplaceně na palubu	Free on board	FOB	F	
Náklady a přepravné	Cost and freight	CFR	C	
Náklady pojištění a přepravné	Cost insurance and freight	CIF	C	

Tab. 1³⁸

Každá z doložek má stručný název zhruba charakterizující rozsah povinností prodávajícího. Tím je naznačeno, co musí prodávající zajistit, například přepravu, vykládku zboží, pojištění atp.³⁹ Název doložky není vyčerpávajícím popisem povinností prodávajícího. Z tohoto názvu pak pro každou z doložek vyplývá i její zkratka složená ze tří velkých písmen.

³⁶ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 50.

³⁷ Většina zde uvedených českých překladů názvů doložek převzata z ICC ČESKÁ REPUBLIKA, ŠUBERT, M. *Incoterms 2010 by the International chamber of commerce (ICC) Pravidla ICC pro použití dodacích položek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě*. 2010. (Dále citováno jako „Incoterms 2010“.)

³⁸ Doložky jsou v této tabulce seřazeny stejně jako v Incoterms 2020.

³⁹ Např. název doložky CIP – „*Carriage and Insurance Paid to*“ zejména značí, že prodávající obstarává a hradí přepravu a pojištění zboží.

Incoterms upravují zejména podmínky a náležitosti dodání zboží, podmínky přechodu nebezpečí na zboží, zajištění přepravy zboží, pojištění, vzájemné poskytování dodací dokumentace, obstarání vývozních a dovozních formalit, zajištění bezpečnostních kontrol a balení zboží a v neposlední řadě pravidla ohledně vzájemného oznamování některých informací mezi stranami. Za účelem úpravy těchto otázek je každá z doložek Incoterms 2020 strukturována do celkem 20 článků. Ty jsou rozděleny na deset článků „A“ upravujících práva a povinnosti prodávajícího a deset článků „B“ upravujících práva a povinnosti kupujícího. V korespondujících dvojicích článků A a B stejného čísla jsou vždy zrcadlově řešeny práva a povinnosti prodávajícího a kupujícího týkající se stejné otázky.⁴⁰

Incoterms neupravují všechny z výše uvedených otázek komplexně nebo do vyčerpávajících detailů. Vzhledem k tomu nenahrazují dodací podmínky Incoterms kupní smlouvu jako celek, naopak na ni navazují a doplňují ji.⁴¹ Obdobně Incoterms nenahrazují ani jiné smlouvy navazující na smlouvu kupní, které jsou potřebné k uskutečnění celé transakce. Incoterms například v souvislosti s přepravou anebo pojištěním předpokládají uzavření samostatných smluv s třetími osobami,⁴² ačkoliv stanovují některé obecné požadavky na tyto smlouvy. Incoterms jsou uzpůsobeny k použití v kupní smlouvě, protože upravují povinnosti prodávajícího a kupujícího. Vzájemné povinnosti smluvních stran těchto navazujících smluv proto doložkou podrobněji upraveny nejsou. Navíc vzhledem k tomu, že tyto smlouvy budou obvykle uzavírány prodávajícím nebo kupujícím s třetími osobami, nebude zvolená doložka v tomto dalším poměru bez dalšího závazná. Incoterms jsou totiž součástí smlouvy kupní a stejně jako tato smlouva jsou závazné pouze pro její smluvní strany.⁴³ Případné přímé začlenění doložky do smluv s kupní smlouvou souvisejících bude mít zřejmě pouze deklaratorní charakter.

⁴⁰ Např. v čl. A2 každé z doložek jsou upraveny povinnosti prodávajícího ohledně dodání zboží. V čl. B2 jsou upraveny povinnosti kupujícího ohledně převzetí zboží. V čl. A5 je upravena povinnost prodávajícího ohledně obstarání pojištění. V čl. B5 je tato povinnost upravena pro kupujícího.

⁴¹ PILTZ, B. Incoterms® 2020. *Revija Kopaoničke škole prirodnog prava*. 2020, sv. 2, č. 1, s. 26.; RAMBERG, J. INCOTERMS 2010. *European Journal of Law Reform*. 2011, sv. 13, č. 3-4, s. 383.;

Články A1 a B1 každé z doložek dokonce mimo jiné výslovně stanovují, že odevzdání zboží a zaplacení kupní ceny musí být provedeno v souladu s kupní smlouvou.

⁴² RAILAS, L. Incoterms 2010 and contracts of transport and insurance. *International Commercial Arbitration Review*. 2011, roč. 2011, č. 2, s. 64.

⁴³ BERGAMI, R. Managing Incoterms 2010 risks: tension with trade and banking practices. *International Journal of Economics and Business Research*. 2013, sv. 6, č. 3, s. 328.; PILTZ, cit. 41, s. 26.; DEBATTISTA, C. Introduction to Incoterms® 2020. In: INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms® 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*. 2019, s. 9.

Incoterms rovněž nemohou nahradit rozhodné právo, protože neobsahují řešení všech nezbytných vztahů a souvislostí.⁴⁴ Nejsou v nich totiž obsažena například pravidla o kontraktačním procesu, stanovení a splatnosti kupní ceny, stanovení termínů dodání zboží, vymezení kvality zboží, způsobu řešení sporů atp. V doložkách je upravena otázka přechodu nebezpečí na zboží, nikoli však otázka přechodu vlastnického práva.⁴⁵

Z těchto důvodů Incoterms tvoří spíše rámec transakce, její další podmínky je třeba stanovit ve smlouvách. Incoterms si tak udržují atribut obecnosti, jinak by byly příliš kazuistické⁴⁶ a nebyly by uplatnitelné v širším spektru případů. Bližší podmínky kupní smlouvy je třeba sjednat v návaznosti na zvolenou doložku.⁴⁷ Rovněž je třeba, aby další smlouvy uzavírané v souvislosti s danou kupní smlouvou odpovídaly požadavkům stran a jim zvolené dodací parity.⁴⁸ Incoterms mohou případně posloužit jako výchozí bod k vyjednávání smluvních podmínek, protože poskytují ucelené řešení dodání zboží hned v několika možných variantách.

Doložky Incoterms lze dělit do několika skupin. Jednak lze doložky rozčlenit podle rozdělení povinností mezi smluvní strany. Tímto způsobem jsou doložky zařazeny do čtyř skupin označených písmeny E, F, C a D.⁴⁹ Skupina E představuje případ, kdy má prodávající minimum povinností spojených s transakcí. Rozsah povinností prodávajícího se následně postupně rozšiřuje a skupina D tak představuje případy, kdy má prodávající nejširší povinnosti při transakci.

MOK také systematicky odděluje doložky do dvou skupin podle toho, zda je obsah doložky navázán na využití určitého způsobu dopravy. Dle tohoto hlediska jsou první skupinou doložky použitelné pro jakýkoli způsob dopravy (dále jen „multimodální doložky“). Druhou skupinou jsou doložky uzpůsobené výhradně pro smlouvy, kdy bude při přepravě

⁴⁴ Použitím Incoterms tak např. smluvní strany nevyloučí aplikaci Vídeňské úmluvy jako celku, nýbrž nahradí pouze některá její ustanovení. SCHWENZER, I. H. *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*. 2016, s. 956.

⁴⁵ COETZEE, cit. 13, s. 169.; PILTZ, cit. 41, s. 26.; MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 86.

⁴⁶ RAILAS, cit. 42, s. 82.

⁴⁷ VOGT, J., DAVIS, J. The state of Incoterm® research. *Transportation Journal*. 2020, sv. 59, č. 3, s. 309.

⁴⁸ DEBATTISTA, cit. 43, s. 9.; RAILAS, cit. 42, s. 63.

⁴⁹ Doložky jsou do těchto skupin rozděleny dle prvního písmene anglického názvu každé z doložek a zároveň i prvního písmene příslušné zkratky. K tomu viz tabulka 1.

využita lodní doprava (dále jen „lodní doložky“).⁵⁰ Více k důvodům dělení a odlišným znakům různých skupin doložek viz kapitola 3.

1.3.2. Historie Incoterms

Doložky, které MOK sepsala v Incoterms, se vyvinuly v praxi mezinárodního obchodu jako obchodní zvyklosti. MOK začala doložky zkoumat ve 20. letech 20. století.⁵¹ Při výzkumu zjistila, že přesto, že jsou v různých oblastech světa používány doložky stejných názvů, jejich výklad se v jednotlivých místech liší.

Nejprve MOK prozkoumala výklad šesti nejběžnějších doložek ve třinácti zemích a v roce 1923 zveřejnila publikaci *Trade Terms*. V té pouze popsala, v čem je výklad doložek v různých oblastech světa odlišný. Obdobnou studii MOK provedla a zveřejnila znovu v roce 1928, tentokrát se zaměřením na více než třicet zemí světa. Na základě těchto výzkumů pak byla vydána první verze Incoterms z roku 1936, která standardizovala tehdy nejužívanější parity.⁵² Tato verze se soustředila na námořní přepravu zboží a obsahovala výklad šesti doložek: FAS, FOB, C&F (Cost and Freight), CIF, Ex Ship a Ex Quay.⁵³

Praxe mezinárodního obchodu se neustále vyvíjí, zejména díky technologickému pokroku. MOK proto Incoterms po vydání jejich první verze aktualizovala, aby zůstaly nadále aktuální a v praxi využívané. V aktualizacích MOK pokračuje dodnes.

Po dobu druhé světové války byly tyto práce přerušeny, k první revizi Incoterms proto došlo až v roce 1953. Do této verze Incoterms byly přidány tři nové doložky: FOR (Free on Rail), FOT (Free on Truck) a DCP (Delivered Costs Paid). Všechny byly určeny pro jiný než lodní způsob dopravy.⁵⁴ Jejich začlenění souviselo s tehdejším rozmachem vlakové dopravy, kdy parity FOR a FOT byly uzpůsobeny k použití právě ve spojení s přepravou zboží vlakem.⁵⁵

⁵⁰ K tomuto dělení viz tabulka 1.

⁵¹ ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 161.

⁵² RAMBERG, cit. 16, s. 36.; ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 161.; Incoterms® rules history [online], dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>.

⁵³ RAMBERG, cit. 16, s. 36.

⁵⁴ RAMBERG, cit. 16, s. 36.; Incoterms® rules history [online], cit. 52.

⁵⁵ RAMBERG, cit. 41, s. 380.; RAMBERG, cit. 16, s. 39.; Tyto doložky zohledňovaly průběh přepravy zboží při využití vlakové dopravy a používaly jí odpovídající pojmy.

Následující revize Incoterms z roku 1967 se soustředila na odstranění zjištěných interpretačních problémů. Byly rovněž přidány dvě nové doložky: DAF (Delivered at Frontier) a DDP.⁵⁶

Další aktualizace, Incoterms 1976, reagovala na využívání letecké dopravy zboží nově zavedenou doložkou FOB Airport. Při použití dosavadní doložky FOB uzpůsobené pro lodní dopravu v letecké dopravě totiž vznikal významný nesoulad mezi momentem přechodu nebezpečí na zboží a momentem ztráty fyzické kontroly nad zbožím.⁵⁷ Tato situace je nežádoucí a MOK ji proto vyřešila samostatnou speciální leteckou doložkou.⁵⁸

Po této revizi následovala další v roce 1980. Incoterms 1980 opět uvedly výklad nové doložky, tentokrát FRC (Free Carrier). Zavedení této doložky souviselo s tehdejšími rozmachem přepravy s využitím kontejnerů. Podobně jako u letecké dopravy mohou při použití kontejnerů vznikat problémy spojené s nesouladem momentu přechodu nebezpečí a ztráty fyzické kontroly nad zbožím. MOK proto zavedla tuto novou doložku, která ovšem na rozdíl od předchozí doložky FOB Airport nebyla určena pouze pro použití ve spojení s určitým druhem dopravy, ani pouze ve spojení s kontejnery. Její využití je tedy v tomto ohledu univerzálnější.⁵⁹ Kromě toho byly přidány doložky CPT, nahrazující dosavadní doložku DCP,⁶⁰ a CIP, které jsou multimodální obdobou lodních doložek CFR a CIF.⁶¹

Následující revize z roku 1990 přidala na významnosti doložky Free Carrier. Dosavadní parity specifické pro vlakovou a leteckou dopravu byly z výkladu odstraněny a doložka Free Carrier, nyní se změněnou zkratkou FCA, byla určena k použití místo nich. Touto aktualizací Incoterms také započala implementace úpravy elektronických prostředků komunikace používaných v mezinárodním obchodě.⁶² Rovněž bylo nově zavedeno seřazení jednotlivých doložek do čtyř skupin E, F, C, a D podle rozsahu vzájemných práv a povinností.⁶³

⁵⁶ RAMBERG, cit. 16, s. 37.; Incoterms® rules history [online], cit. 52.

⁵⁷ K přechodu nebezpečí na zboží a momentu ztráty fyzické kontroly viz kapitolu 2.2.

⁵⁸ RAMBERG, cit. 16, s. 37.;

K obdobným potížím dochází dnes při použití lodních doložek ve spojení s přepravou zboží v kontejnerech. K tomu viz kapitoly 2.2. a 3.5.

⁵⁹ RAMBERG, cit. 16, s. 37.

⁶⁰ RAMBERG, cit. 16, s. 36.

⁶¹ RAMBERG, cit. 41, s. 381.

⁶² RAMBERG, cit. 41, s. 382.

⁶³ ČĀRUNTU, LĀPĀDUŠI, cit. 26, s. 100.

Na konci 90. let začala MOK připravovat revizi, kterou uvedla v roce 2000. Touto verzí došlo zejména ke zjednodušení úpravy obstarávání celních formalit napříč doložkami. Od této verze má vývozní odbavení na starost vždy prodávající a dovozní odbavení vždy kupující, až na dvě výjimky, jimiž jsou doložky EXW, reprezentující minimální závazek prodávajícího, a DDP, reprezentující maximální závazek prodávajícího.⁶⁴

Následující verze Incoterms byla vydána k roku 2010. Tato verze opět reagovala na vývoj v praxi a napříč doložkami rozšířila používání elektronických prostředků komunikace.⁶⁵ Dále byly uvedeny nové multimodální doložky DAP a DAT (Delivered at Terminal) jako náhrada za lodní doložky DES (Delivered ex Ship) a DEQ (Delivered ex Quay) a multimodální doložky DAF (Delivered at Frontier) a DDU (Delivered Duty Unpaid). Parity DES, DEQ, DAF a DDU byly vynechány s tím, že nové doložky DAP a DAT dostatečně anebo dokonce lépe reagují na relevantní situace, byť je jich méně.⁶⁶ Tím se počet doložek snížil ze třinácti na současných jedenáct. U lodních doložek FOB, CFR a CIF dále došlo ke změně momentu přechodu nebezpečí na zboží. Riziko tak u těchto doložek od této verze přechází při naložení zboží na palubu namísto při přechodu zboží přes zábradlí lodi.⁶⁷ MOK v této aktualizaci dále věnovala pozornost například i provádění bezpečnostních opatření a kontrol při přepravě zboží nebo možnosti následného prodeje zboží během přepravy.⁶⁸ Kromě toho MOK přidáním informace o vnitrostátním použití do podnázvu vykládacích pravidel formálně zdůraznila možnost použití doložek ve vnitrostátním obchodě a v obchodních blocích, kde nejsou žádné, anebo pouze nízké nároky na celní formalities.⁶⁹ Počínaje touto verzí pravidel Incoterms jsou lodní doložky uváděny odděleně od ostatních pro lepší přehlednost. Pro zajištění správného použití a snazší výběr konkrétní doložky byly před každou doložku vloženy pokyny pro uživatele.⁷⁰

Před přijetím této verze byly jednotlivé doložky řazeny chronologicky podle data jejich přidání do vykládacích pravidel. DAVIS, J., VOGT, J. Incoterms® 2020 and the missed opportunities for the next version. *International Journal of Logistics Research and Applications*. 2021, s. 2.

⁶⁴ RAMBERG, cit. 16, s. 41.

⁶⁵ ŠUBERT, M. Komentář k vydání pravidel Incoterms® 2010. In: ICC ČESKÁ REPUBLIKA, ŠUBERT, M. *Incoterms 2010 by the International chamber of commerce (ICC) Pravidla ICC pro použití dodacích položek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě*. 2011, s. 8.

⁶⁶ Incoterms 2010, s. 17.

⁶⁷ ŠUBERT, cit. 65, s. 9.

⁶⁸ Incoterms 2010, s. 24.

⁶⁹ Incoterms 2010, s. 23.; Více k vnitrostátnímu a vnitro unijnímu použití doložek viz kapitolu 2.3.

⁷⁰ RAMBERG, cit. 41, s. 383.; DEBATTISTA, cit. 43, s. 16.

Poslední aktualizace, v pořadí již osmá, byla vydána k roku 2020. Z hlediska obsahu doložek se toto vydání opět věnuje doložce FCA. Došlo k lepšímu zohlednění praxe při poskytování náložného listu prodávajícímu, který je často požadován k poskytnutí plnění z dokumentárního akreditivu.⁷¹ Dále byly provedeny změny například u požadovaného standardu pojištění u doložek CIP a CIF a detailnější úpravy se opět dočkala ustanovení týkající se bezpečnostních opatření.⁷² Incoterms 2020 nově zohledňují situaci, kdy zboží nepřepравuje jako dopravce třetí osoba, ale sám prodávající nebo kupující.⁷³ Rozšíření se opět dočkalo používání elektronických dokumentů. Incoterms nyní stanovují, že jakýkoli dokument dle kupní smlouvy může být poskytnut elektronicky, nejen dokument předpokládaný přímo v Incoterms.⁷⁴

Kromě těchto změn v obsahu MOK touto verzí pokračuje ve snaze vylepšit přístupnost, srozumitelnost a celkovou prezentaci vykládacích pravidel, zřejmě zejména za účelem předcházení chyb při používání vyložených doložek. Incoterms 2020 obsahují oproti předchozí verzi rozšířený úvod k vysvětlení některých stěžejních otázek a pojmů. Před každou doložkou jsou znovu vloženy vysvětlující pokyny, rovněž v o něco detailnější podobě než v předchozím vydání. Parita DAT se dočkala přejmenování na DPU rovněž z důvodu snazšího pochopení.⁷⁵ Dále bylo změněno pořadí doložek DAP a DPU, protože v doložce DAP má prodávající méně povinností, a proto je tato nyní uvedena v pořadí před doložkou DPU.⁷⁶ Kromě těchto změn byly napříč doložkami seskupeny náklady do jednoho článku pro prodávajícího a kupujícího pro lepší přehlednost.⁷⁷ Celkově bylo změněno seřazení článků, aby byly v popředí každé z doložek zdůrazněny stěžejní záležitosti.⁷⁸ Jako novinku obsahuje vydání Incoterms 2020 rovněž sekci s uvedením všech článků stejného písmena a čísla napříč

⁷¹ DEBATTISTA, cit. 43, s. 16.; Více k tomu viz kapitola 3.2.

⁷² Incoterms® 2020 vs 2010: What's changed? [online], dostupné z: <https://icc.academy/incoterms-2020-vs-2010-whats-changed/>.

⁷³ DEBATTISTA, cit. 43, s. 7.

⁷⁴ PILTZ, cit. 41, s. 13.; Srov. znění čl. A1 a B1 Incoterms 2010 a Incoterms 2020.

⁷⁵ Kvůli slovu „*terminál*“ v názvu doložky docházelo často k nepochopení této doložky smluvními stranami, které mu přisuzovaly příliš velkou váhu. Používali doložku jen při dodávání do nějaké budovy. Použití doložky ale takto omezeno nebylo, terminálem mohlo být jakékoliv místo. Stěžejní pro doložku byla povinnost prodávajícího vyložit zboží. PILTZ, cit. 41, s. 10.; Incoterms 2010, s. 89.

⁷⁶ DEBATTISTA, cit. 43, s. 16.

⁷⁷ What are the key changes in Incoterms® 2020? [online], dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/>; DEBATTISTA, cit. 43, s. 14.

⁷⁸ DEBATTISTA, cit. 43, s. 11.

doložkami hned za sebou. Toto řazení umožňuje uživatelům snazší porovnání rozložení povinností smluvních stran v jednotlivých doložkách.⁷⁹

1.4. Způsoby aplikace Incoterms na právní poměr

Incoterms jsou prostředkem soft law, které se na právní poměr stran aplikuje na základě principů autonomie vůle a závaznosti smlouvy. Strany zpravidla vyjádří vůli být vázány doložkou ve znění dle Incoterms výslovně. Vedle toho však existují i případy implicitní aplikace, kdy lze o použití vykládacích pravidel Incoterms v právním poměru uvažovat i bez toho, aby je strany do smlouvy včlenily výslovně. V návaznosti na to lze na povahu pravidel Incoterms nahlížet různými způsoby. Vždy podle důvodu, na základě kterého se na právní poměr aplikují.

1.4.1. Incoterms jako smluvní ujednání

Pravidla Incoterms jsou předně kodifikovaným prostředkem soft law, který je určen k použití ve smlouvách na základě výslovné dohody smluvních stran.⁸⁰ Za účelem inkorporace Incoterms do smlouvy musí strany spolu s uvedením vybrané doložky uvést i název „*Incoterms*“ a označení jejich konkrétní verze, kterou mají v úmyslu použít.⁸¹ Tím smluvní strany nejlépe zajistí výklad doložky dle Incoterms.⁸²

Označení konkrétní verze je stěžejní, protože dosud bylo vydáno celkem devět verzí Incoterms. Přestože se v souvislosti s aktualizacemi Incoterms lze setkat s datem jejich účinnosti,⁸³ novější verze nevyřazují z používání ty starší,⁸⁴ a kteroukoli z nich lze proto stále

⁷⁹ DEBATTISTA, cit. 43, s. 12.

⁸⁰ DEBATTISTA, cit. 43, s. 3.; ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 162.; PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 49.

⁸¹ DEBATTISTA, cit. 43, s. 3.

⁸² MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 75.;

Tento způsob aplikace Incoterms na právní poměr je jako první uveden i v § 1754 zákona č. 89/2012 Sb. (dále jen „Občanský zákoník“).

⁸³ Takové informace jsou uváděny zejm. na některých webových stránkách odlišných od stránek MOK.

⁸⁴ Na rozdíl o obecně závazných právních norem, kde se uplatní zásada přednosti pozdějšího právního předpisu před dřívějším.

použít.⁸⁵ Ke správné funkci doložky je třeba rovněž uvést jmenované místo, kde dojde k dodání zboží nebo do kterého má prodávající povinnost obstarat přepravu. Více ke jmenování místa viz kapitola 2.1. MOK doporučuje uvést toto místo co možná nejpřesnějším způsobem, ideálně alespoň jako přesnou adresu.⁸⁶ Pro řádné začlenění doložek Incoterms by tedy mělo být ve smlouvě uvedeno například „DDP, nám. Curieových 901/7, 116 40 Praha, Česká republika, Incoterms 2020“.

Naopak pokud ujednání o začlenění pravidel Incoterms do smlouvy nebude přesné, vystavují se strany v případě sporu možnosti odlišné interpretace doložky, než jakou zamýšlely.⁸⁷ V případě neuvedení jmenovaného místa by soud musel situaci posuzovat zřejmě podle jiných smluvních ujednání, okolností případu, systematiky Incoterms, obsahu zvolené doložky a případně dle rozhodného práva.⁸⁸ V případě neuvedení konkrétní verze Incoterms by soud mohl na zvolenou verzi usuzovat ze samotné zvolené doložky. Například doložka DPU je vyložena pouze v Incoterms 2020, doložka DAT pouze v Incoterms 2010 atp.⁸⁹ V ostatních případech bude opět záležet na konkrétních okolnostech, zda by měla být použita poslední verze Incoterms, nebo některá z předcházejících.⁹⁰ Použití předchozí verze přichází v úvahu zvláště v případech, kdy v momentě uzavření smlouvy uplynula od vydání poslední verze Incoterms jen relativně krátká doba. Nelze tedy bez dalšího předpokládat, že se strany stačily s touto poslední verzí seznámit a řídí se jí.⁹¹ V případě neuvedení vykládacích pravidel vůbec se strany vystavují možnosti výkladu parity dle definic obsažených v rozhodném

⁸⁵ COETZEE, cit. 13, s. 170.; NDLOVU, P. Incoterms 2010: consideration of certain implications of the amendments to the traditional incoterms 2000. *Comparative and International Law Journal of Southern Africa*. 2011, sv. 44, č. 2, s. 210.; Incoterms® 2020 [online], dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>.

⁸⁶ Incoterms 2010, s. 12.; DEBATTISTA, cit. 43, s. 3.

⁸⁷ ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 162.

⁸⁸ ŠINDELKOVÁ, M., Jak správně včlenit dodací doložky INCOTERMS do smlouvy [online], dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/jak-spravne-vclenit-dodaci-dolozky-incoterms-do-smlouvy-99838.html>;

Srov. rozhodnutí England and Wales Court of Appeal, Velká Británie, zn. EWCA Civ 307, bod 10.

⁸⁹ ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 162.

⁹⁰ DEBATTISTA, cit. 43, s. 3.

⁹¹ YAAKUB, S., SZU, L. Y., ARBAK, S., HALIM, N. A. INCOTERMS selection factors and its effect on export performance. *Journal of Advance Research in Business, Marketing, and Supply Chain Management*. 2018, sv. 2, č. 1, s. 13.;

Lze se však setkat i s názorem, že by měla být aplikována nejnovější verze Incoterms v době uzavření smlouvy bez dalšího. Srov. např. rozhodnutí Tribunal Cantonal Valais, Švýcarsko, zn. C1 08 45, čl. II, bod 4, písm. aa).

právu⁹² nebo dle obchodních zvyklostí. Naopak pokud strany nechtějí, aby doložka byla vykládána dle pravidel Incoterms, měly by jejich aplikaci buď výslovně vyloučit, nebo dostatečně určitě stanovit jiný zdroj výkladu doložky.

1.4.2. Incoterms jako obchodní zvyklost

K aplikaci Incoterms může dojít v případě, kdy pravidla Incoterms naplní znaky obchodních zvyklostí.⁹³ Jedná se o jeden z případů, kdy může dojít k aplikaci Incoterms na právní poměr i bez toho, aby je strany výslovně zahrnuly do smlouvy, nebo bez toho, aby ujednání o jejich zahrnutí bylo dostatečně přesné. Doložka pak bude dle Incoterms vyložena na základě ustanovení obecně závazné právní normy stanovujícího použití zvyklosti na právní poměr i bez výslovného zahrnutí Incoterms do smlouvy.⁹⁴

Tuto možnost připouští například Vídeňská úmluva nebo Občanský zákoník. Vídeňská úmluva pojem obchodních zvyklostí pro účely jejich použití v právním poměru bez výslovného začlenění do smlouvy definuje jako „*zvyklost, kterou obě strany znaly nebo měly znát, a která je v mezinárodním obchodu v široké míře známa stranám smlouvy téhož druhu v příslušném obchodním odvětví a zpravidla jimi dodržována.*“⁹⁵ Naproti tomu Občanský zákoník tento pojem v § 558 odst. 2 sice uvádí, ale kromě požadavku obecnosti zachovávání nebo zachovávání alespoň v určitém obchodním odvětví ho blíže nedefinuje⁹⁶ a ponechává jeho aplikaci na soudu.

V teorii jsou pak obchodní zvyklosti definovány určitými typickými znaky. Například dle Rozehnalové se obchodní zvyklosti vyznačují ustáleností postupu stran při určitém druhu smluvních vztahů nebo určitém druhu zboží, známostí a rozšířeností tohoto postupu, dobou jeho zachovávání a oblastním okruhem, ve kterém je tento postup stran zachováván.⁹⁷ Další

⁹² Např. americký Uniform Commercial Code obsahuje definice např. doložek FOB, CIF a dalších v Art. 2 – Sales, § 2-319 a násl. ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s.162.

⁹³ COETZEE, cit. 13, s. 169.

⁹⁴ MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 65.; COETZEE, cit. 13, s. 173.

⁹⁵ Čl. 9 odst. 2 Vídeňské úmluvy.

⁹⁶ V případě aplikace Občanského zákoníku na právní poměr by však byla přílehavější aplikace Incoterms bez výslovného zahrnutí do smlouvy na základě § 1754 odst. 1 Občanského zákoníku. Více viz kapitola 1.4.3.

⁹⁷ ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 160.

autoři uvádí obdobné znaky.⁹⁸ Dobu zachovávání ovšem nelze arbitrárně stanovit a zvláště v odvětvích charakteristických dynamickým vývojem může být zřejmě relativně krátká.⁹⁹

Obsah doložek Incoterms má svůj původ v mezinárodních dodacích doložkách, které jsou obchodními zvyklostmi. To ovšem bez dalšího neznamena, že samotné doložky Incoterms, jak jsou zpracovány MOK, mají povahu obchodních zvyklostí.¹⁰⁰ Incoterms budou tuto povahu mít, pokud v konkrétním případě naplní znaky obchodních zvyklostí dle rozhodného práva.¹⁰¹ V návaznosti na uvedené znaky obchodních zvyklostí lze najít několik argumentů jak ve prospěch povahy Incoterms jako obchodních zvyklostí, tak i v neprospěch tohoto závěru.

Ve prospěch povahy Incoterms jako obchodních zvyklostí svědčí zejména jejich známost a rozšířenost. Mnoho autorů zmiňuje Incoterms jako nejrozšířenější a nejpoužívanější výklad dodacích doložek.¹⁰² Incoterms jsou v mezinárodním obchodě používány celosvětově,¹⁰³ což naznačuje, že může být naplněn jak požadavek zachovávání na určitém území, tak případný požadavek používání v rámci mezinárodních transakcí. Incoterms mají navíc původ ve výkladu doložek, který je obchodní zvyklostí, a MOK při aktualizacích Incoterms pamatuje na zohlednění aktuální praxe, aby byla zachována přiléhavost Incoterms na současné obchodní vztahy a postupy.¹⁰⁴

Na druhou stranu MOK Incoterms v některých případech aktualizuje i tím způsobem, že doložky upravuje bez ohledu na současnou praxi. Činí tak za účelem jejich rychlého zefektivnění, než aby čekala, až se praxe sama vyvine stejným způsobem.¹⁰⁵ K tomu dále přistupuje fakt, že od roku 1990 byly aktualizace vydávány každých deset let. Z těchto důvodů může být naplnění znaků obchodních zvyklostí sporné. Při častých aktualizacích, které navíc obsahují změny nereflektující dosavadní praxi, se nelze spoléhat, že dostatek subjektů bude s pravidly seznámen. Již jen z toho důvodu je pak nebudou v obchodním styku

⁹⁸ HANDLAR, J. § 545 [Pojem právního jednání]. In: LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 2022, s. 1732.; COETZEE, J. The role and function of trade usage in modern international sales law. *Revue de droit uniforme*. 2015, sv. 20, č. 2-3, s. 249.

⁹⁹ HANDLAR, cit. 98, s. 1732.

¹⁰⁰ MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 23.; ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 161.

¹⁰¹ COETZEE, cit. 13, s. 173.; JOHNSON, cit. 3, s. 430.; COETZEE, cit. 98, s. 253.

¹⁰² Např. PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 49.; JOHNSON, cit. 3, s. 386.

¹⁰³ Incoterms® rules [online], dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/>.

¹⁰⁴ SCHMITTHOFF, cit. 32, s. 179.; RAMBERG, cit. 41, s. 383.

¹⁰⁵ RAMBERG, cit. 41, s. 386.; COETZEE, cit. 13, s. 177.

zachovávat. Například změna okamžiku přechodu rizika v aktualizaci Incoterms 2010 u doložek FOB, CFR a CIF mohla být překvapivá, a tudíž zřejmě přerušující znaky dlouhodobosti zachovávání a známosti doložky.¹⁰⁶ Nicméně dnes, dvanáct let po zavedení této změny, by znak dlouhodobosti a známosti tohoto výkladu doložky mohl být opět naplněn.¹⁰⁷ Uvedené aspekty bude však třeba posuzovat vždy případ od případu. Jednak v návaznosti na konkrétní změny v novějších verzích Incoterms a jednak v návaznosti na vývoj obchodní praxe.

V případě, že by nejnovější verze Incoterms nenaplnila znaky obchodní zvyklosti, nebrání podle mého názoru nic tomu, aby za obchodní zvyklost byla považována některá z předchozích verzí. Smluvní strany mohou na základě principu smluvní svobody na právní poměr aplikovat i starší vydání Incoterms. Obdobně by mohlo dojít k aplikaci starší verze Incoterms jako obchodní zvyklosti, pokud by tato verze potřebné znaky naplnila.

Nabízejí se i další argumenty zamezující aplikaci Incoterms na konkrétní právní poměr jako obchodních zvyklostí. Například může být shledáno, že by se na konkrétní právní poměr měl použít jiný zvyklostní výklad než výklad dle Incoterms, který je přílehavější z důvodu častějšího nebo rozšířenějšího místního používání.¹⁰⁸ Kromě toho je třeba mít na paměti, že obchodní zvyklosti se na právní poměr nepoužijí, vyloučí-li jejich použití strany ve smlouvě.¹⁰⁹ Stejně tak by strany mohly smluvně vyloučit aplikaci konkrétně Incoterms.

Dalším úskalím aplikace Incoterms jako obchodní zvyklosti je navíc to, že před soudem se ohledně zvyklostí neuplatní zásada *iura novit curia*. Je na stranách sporu, aby tvrdily, že se zvyklosti mají na právní poměr uplatnit, a prokázaly jejich existenci a obsah.¹¹⁰ Prokázat, že Incoterms mají v daném případě povahu obchodních zvyklostí, tj. prokázat splnění všech potřebných znaků, může být v praxi složité.¹¹¹

¹⁰⁶ COETZEE, cit. 13, s. 177.

¹⁰⁷ COETZEE, cit. 13, s. 180.

¹⁰⁸ FERRARI, F. Trade Usage and Practices Established between the Parties under the CISG. *International Business Law Journal*. 2003, roč. 2003, č. 5, s. 575.; COETZEE, cit. 98, s. 246.; MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 23.; ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 162.

¹⁰⁹ PFEIFFER, PAUKNEROVÁ, RŮŽIČKA, cit. 1, s. 46.

¹¹⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu, č. j. 1 Afs 103/2009-232, právní věta.; FERRARI, cit. 108, s. 576.; MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 22.

¹¹¹ COETZEE, cit. 98, s. 246.

1.4.3. Další případy aplikace Incoterms

Dalším případem, kdy se Incoterms na právní poměr aplikují i bez řádného zahrnutí do smlouvy, je použití Incoterms jako zavedené praxe stran.¹¹² S touto možností opět počítají obecně závazné normy, například čl. 9 odst. 1 Vídeňské úmluvy a rovněž § 556 odst. 2 Občanského zákoníku. Na rozdíl od obchodních zvyklostí nemusí být zavedená praxe stran všeobecně známá ani rozšířená. Postačí, pokud existuje pouze mezi konkrétními subjekty v jejich vzájemných vztazích. Opět se ale vyžaduje zachování této praxe po určitou dobu nebo v určitém počtu obdobných případů.¹¹³ V případě, že mezi smluvními stranami byly v minulosti založeny právní poměry, ve kterých strany zachovávaly pravidla Incoterms, může se strana dovolávat jejich aplikace i na další obdobný právní poměr se stejnou druhou stranou. Existenci zavedené praxe stran spočívající ve výkladu užití doložky dle Incoterms bude muset stejně jako u obchodních zvyklostí prokázat ta strana, která se této praxe dovolává.

Právní předpisy mohou při začlenění doložky a absenci dalšího ujednání stran rovněž předpokládat aplikaci obvykle používaných pravidel pro výklad doložky.¹¹⁴ Prokázání obvyklého používání Incoterms v konkrétním případě by mohlo být opět snazší než prokazovat, že se jedná o obchodní zvyklost. K aplikaci Incoterms na právní poměr může dojít také v případě, kdy obecně závazná norma výslovně stanoví výklad doložky dle Incoterms.¹¹⁵ Právní předpis může například výslovně stanovit, že pokud strany ve smlouvě použijí doložku FOB, bude vyložena dle Incoterms 2020. V tomto případě dojde k aplikaci Incoterms zřejmě i bez jejich implicitního včlenění do smlouvy.¹¹⁶

Kromě výše uvedených případů, kdy se pravidla Incoterms aplikují přímo a v celé své šíři, lze uvažovat o situaci, kdy budou pravidla Incoterms použita jako vzorový výklad doložky. Půjde o situace, kdy strany zahrnuly do smlouvy dodací doložku bez dostatečně přesného ujednání o použití Incoterms. Přitom nedošlo k aplikaci Incoterms na základě

¹¹² FERRARI, cit. 108, s. 575.

¹¹³ HANDLAR, J. § 558 [Výrazy používané v podnikatelském styku; obchodní zvyklosti]. In: LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 2022, s. 1779.; ROZEHNALOVÁ, VALDHANS, KYSELOVSKÁ, cit. 32, s. 161.

¹¹⁴ Takovou úpravu obsahuje např. § 1754 odst. 1 Občanského zákoníku.

¹¹⁵ ŠILHÁN, J. Soft law s hard core účinky. In: *Dny práva – 2010 – Days of Law*. 2010, s. 3174.;

Právní předpisy obsahující odkaz na pravidla Incoterms existovaly např. v právních řádech Španělska anebo Iráku. COETZEE, cit. 13, s. 169.

¹¹⁶ Smluvní strany však stále alespoň implicitně začlení dodací doložku obecně, bez výslovné nebo implicitní vazby na Incoterms jako pravidel výkladu.

žádného z výše uvedených důvodů. Zároveň ani jedna ze stran přesvědčivě netvrdila a neprokázala jiný výklad doložky, který by se měl přednostně uplatnit. Soudu nezbude než vyložit obsah doložky, aby nedošlo k odepření spravedlnosti. V takovém případě ji může vyložit ve světle Incoterms, jako praxí vyzkoušeného a fungujícího výkladu doložek.¹¹⁷ Nemusí však zřejmě jít o doslovné použití Incoterms, může se pouze přihlížet k jejich základním principům a ujednáním.

2. Hlavní podmínky koupě zboží dle Incoterms

Všechny verze vykládacích pravidel Incoterms zahrnují výklad více různých doložek. Incoterms 2020, stejně jako Incoterms 2010, obsahují celkem jedenáct dodacích doložek. Každá z parit obsahuje úpravu výše uvedených okruhů vzájemných práv a povinností stran. Úprava některých z těchto otázek a rozdělení některých povinností mezi smluvní strany jsou však napříč doložkami odlišné.¹¹⁸ Jedná se zejména o rozdíly v otázce místa a způsobu dodání zboží a dále v otázce přepravy zboží. Další odlišnosti v úpravě jednotlivých doložek již navazují na úpravu těchto hlavních povinností. Například přechod nebezpečí na zboží je přímo navázán na dodání zboží. Dále je na dodání a přepravu zboží úzce navázána například otázka obstarání celních formalit. Vzhledem k odlišnostem volba doložky umožňuje smluvním stranám vybrat mezi několika alternativami průběhu transakce.

V návaznosti na rozdělení povinností mezi smluvní strany upravují doložky Incoterms rovněž i hrazení nákladů spojených s těmito povinnostmi. Jednotlivé náklady jsou jednak zmíněny v člancích upravujících povinnost, ke které se náklady vztahují. Jednak jsou všechny náklady shrnuty v čl. A9 a B9 každé z doložek. Rozdělení nákladů mezi kupujícího a prodávajícího zpravidla odpovídá rozdělení jednotlivých povinností.¹¹⁹ Stěžejním pro přechod nákladů je proto opět moment dodání zboží.¹²⁰

¹¹⁷ HONNOLD, J. *Uniform Law for International Sales Under the 1980 United Nations Convention*. 2009, s. 168. COETZEE, cit. 13, s. 179.;

Jako interpretační vzor byly Incoterms použity např. v rozhodnutí The International Commercial Arbitration Court at the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry, zn. 406/1998, bod 3.4.2.

¹¹⁸ Naopak např. otázka balení zboží je upravena ve všech doložkách Incoterms identicky.

¹¹⁹ PILTZ, cit. 41, s. 22.

¹²⁰ PILTZ, cit. 41, s. 23.

Všechny doložky Incoterms jsou přes vzájemné odlišnosti vystavěny na stejných principech. Jednotlivé doložky podle podobností nebo odlišností v obsahu také systematicky užívají odpovídající pojmy. Je však na smluvních stranách, aby v závislosti na konkrétních podmínkách transakce vybraly vhodnou dodací paritu.¹²¹ Pro zajištění vhodného výběru doložky je třeba seznámit se s úpravou Incoterms a významem používaných pojmů.¹²²

2.1. Dodání zboží

Dodání zboží dle Incoterms znamená dodání smluvní, tedy moment, kdy prodávající splní závazek dodat zboží podle podmínek stanovených smlouvou, respektive dodací doložkou. Nemusí se jednat o dodání v konečné destinaci, kde kupující zboží osobně převezme a má možnost s ním skutečně nakládat.¹²³ Ve skutečnosti bude místem dodání častěji dřívější místo na trase transportu zboží, než je konečná destinace.

Dle Incoterms je zboží dodáno, když jej prodávající přenechá k dispozici kupujícímu (doložky skupiny E, F a D), případně když jej předá dopravci (pouze doložky skupiny C). Přenechání zboží k dispozici probíhá dle příslušných doložek vždy v předem zvoleném místě. Předání dopravci dle doložek skupiny C proběhne i bez přechozího ujednání specifického místa dodání. V některých doložkách je k dodání ze strany prodávajícího potřeba zboží rovněž naložit na dopravní prostředek, nebo z něj zboží vyložit.

Podmínkou řádného začlenění každé z dodacích doložek do smlouvy a následného bezproblémového průběhu transakce je vždy jmenování určitého místa. V závislosti na doložce jmenují smluvní strany buď místo dodání (doložky skupiny E a F), nebo místo určení (doložky skupiny C a D). U doložek skupin E, F a D dojde k dodání zboží v tomto jmenovaném místě, u doložek skupiny C však dojde k dodání zboží v jiném než jmenovaném

¹²¹ PILTZ, B. Incoterms 2010. *European Journal of Commercial Contract Law*. 2011, sv. 3, č. 1, s. 7.; VALIOTI, Z. Passing of Risk in international sale contracts: A comparative examination of the rules on risk under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna 1980) and INCOTERMS 2000. *Nordic Journal of Commercial Law*. 2004, roč. 2004, č. 2, s. 21.

¹²² HIEN, N., LAPORTE, G., ROY, J. Business environment factors, incoterms selection and export performance. *Operations and Supply Chain Management: An International Journal*. 2014, sv. 2, č. 2, s. 64.

¹²³ DAVIES, M., SNYDER, D. V. *International transactions in goods: global sales in comparative context*. 2014, s. 245.;

Srov. také rozsudek Soudního dvora EU C-87/10, bod 62.

místě, a to v místě, kde bude zboží předáno dopravci.¹²⁴ Více k úpravě doložek skupiny C viz kapitola 3.3.

Přes svůj název není místo dodání u doložek skupin E a F od místa určení u doložek skupin C a D primárně odlišeno povinností dodat zboží. U doložek skupiny D dochází k dodání zboží v místě určení. Rozdíl mezi jmenováním místa dodání nebo určení proto plyne z povinnosti prodávajícího obstarat svým jménem a na své náklady přepravu, respektive z absence této povinnosti. U doložek skupiny C a D strany jmenují místo určení, protože prodávající obstarává přepravu zboží.¹²⁵ Naproti tomu u doložek skupiny E a F prodávající přepravu neobstarává, a proto je jmenováno místo dodání. Odlišení míst dodání a určení také zřejmě souvisí s geografickou polohou místa. Místo dodání bude relativně blíže výchozímu místu a prodávajícímu, zpravidla ve státě prodávajícího. Naproti tomu místo určení bude relativně blíže konečné destinaci a kupujícímu, zpravidla ve státě kupujícího.¹²⁶ To je však primárně důsledek povinnosti prodávajícího obstarat přepravu.

Kromě pojmu jmenované místo pak Incoterms pracují s pojmem dohodnutý, nebo případně jmenovaný bod v rámci jmenovaného místa. Určení konkrétního bodu slouží smluvním stranám k upřesnění jmenovaného místa.¹²⁷ V závislosti na doložce se bude jednat opět o bod v místě dodání nebo určení. Není-li bod dohodnut, vybere ho v rámci jmenovaného místa jedna ze smluvních stran dle zvolené parity, neujedná-li si strany jinak.¹²⁸

Místo a způsob dodání dle čl. A2 a B2 doložek by měly být hlavním hlediskem při výběru konkrétní parity, protože úprava dodání zboží determinuje i úpravu dalších otázek. Zejména se jedná o moment přechodu nebezpečí na zboží a povinnost obstarat přepravu zboží. I ostatní pravidla obsažená v Incoterms jsou určena převážně dodáním.¹²⁹

¹²⁴ DEBATTISTA, cit. 43, s. 3.

¹²⁵ Místo, kam prodávající obstarává přepravu se tak shoduje s místem dodání dle doložek skupiny D. U doložek skupiny C se však tato místa neshodují. K tomu viz kapitoly 3.3 a 3.4.

¹²⁶ To lze dovodit mmj. z alokace povinností obstarat celní formality. K tomu viz kapitola 2.3.

¹²⁷ VOGT, DAVIS, cit. 47, s. 308.;

Místem se dle Incoterms myslí především město, bodem pak konkrétní adresa, konkrétní dok atp. PILTZ, cit. 41, s. 14.;

V úvahu připadá i určování konkrétních bodů např. pomocí souřadnic GPS nebo obdobným způsobem.

¹²⁸ PILTZ, cit. 121, s. 4.

¹²⁹ PILTZ, cit. 41, s. 25.

2.1.1. Čas dodání, způsob dodání a dodací dokumentace

S dodáním zboží úzce souvisí stanovení času dodání. Dodací parity Incoterms předpokládají, že strany ve smlouvě ujednají čas nebo lhůtu dodání. Incoterms ale neupravují situace, kdy čas ani lhůta nejsou stranami stanoveny.¹³⁰ Kromě doložek skupiny D takto ujednaný čas dodání nikdy neurčuje čas, kdy bude zboží přepraveno do místa určení nebo konečné destinace.¹³¹ S uplynutím lhůty k dodání jsou za určitých podmínek spojeny nepříznivé následky pro kupujícího. K tomu viz kapitola 2.2.

V doložkách skupin E, F a D je dodání zboží podmíněno jeho přenecháním k dispozici kupujícímu vždy určitým způsobem. Incoterms v jednotlivých doložkách rozlišují přenechání zboží k dispozici nenaložené, naložené na přistavený dopravní prostředek, přenechání zboží k dispozici připravené k vyložení z dopravního prostředku nebo přenechání po jeho vyložení. Stěžejní však přitom zřejmě není faktické převzetí zboží kupujícím a možnost s ním nakládat, nýbrž dokončení potřebného úkonu ve jmenovaném místě. V momentě, kdy dojde k dodání zboží stanoveným způsobem v uvedeném místě, nemusí mít kupující ke zboží vůbec přístup. Na splnění podmínky dodání a následků spojených s dodáním dle Incoterms však přístup kupujícího nebude mít vliv. Převzetí zboží kupujícím není podmínkou dodání.¹³² V doložkách skupiny C je dodání zboží podmíněno pouhým předáním dopravci, nikoli např. jeho naložením, nebo vyložením v určitém místě. Více k tomu viz kapitola 3.3.

Přestože Incoterms rozdělují mezi smluvní strany povinnost naložit zboží na dopravní prostředek, nebo jej z něj vyložit, v praxi se tato povinnost často řídí přepravní smlouvou.¹³³ Provedení nakládky či vykládky zboží druhou smluvní stranou nad rámec jejích povinností dle zvolené doložky ovšem opět nemá vliv na splnění podmínek dodání a na následky

¹³⁰ PILTZ, cit. 121, s. 7.

¹³¹ V doložkách skupiny C čas dodání určuje čas předání zboží dopravci, nikoli čas přepravení do místa určení, protože k dodání dojde právě při předání dopravci. PILTZ, cit. 41, s. 15.; Blíže ke skupině C viz kapitola 3.3.

¹³² Např. k vyložení z letadla dojde na letišti, přičemž ani v momentě, kdy je zboží připraveno k vyložení, ani okamžitě po jeho vyložení z letadla, nebude mít kupující ke zboží přístup. Manipulaci se zbožím na letišti bude zajišťovat personál letiště. RAILAS, cit. 42, s. 76.

¹³³ RAILAS, cit. 42, s. 71.;

Např. přestože kupující má dle Incoterms povinnost vyložit zboží z dopravního prostředku, vyloží ho dopravce prodávajícího, a tedy nepřímo prodávající, protože dopravce má tuto povinnost dle smlouvy uzavřené s prodávajícím.

řádného dodání.¹³⁴ Provedení této povinnosti však znamená přesah nákladů. Tento přesah je výslovně upraven v čl. A9 a B9 doložek o rozdělení nákladů mezi smluvní strany¹³⁵ a představuje výjimku z pravidla přechodu nákladů při dodání.¹³⁶

Spolu s dodáním zboží si strany dle čl. A6 a B6 Incoterms mají předat dodací dokumenty. Požadavky na dokumenty se liší dle jednotlivých doložek. Tím je zohledněna povaha jednotlivých doložek a praxe při jejich používání.¹³⁷ Strany si mohou dodací dokumenty poskytnout v elektronické verzi. Elektronická verze musí mít stejné vlastnosti a náležitosti, jaké by mělo listinné vyhotovení dokumentu.¹³⁸ V případě smluvené platby pomocí dokumentárního akreditivu je stěžejní zajistit soulad dodacích dokumentů s požadavky akreditivu.¹³⁹

2.2. Přechod nebezpečí na zboží

Obchodní transakce jsou spojeny s mnoha riziky. Jednak se jedná se o riziko v podobě nesplnění smlouvy druhou stranou, například z důvodu její insolvence nebo nedostatečné kompetence. Dále jsou zde ekonomická rizika, spočívající v možnosti snížení nebo zvýšení cen nebo nákladů po uzavření smlouvy.¹⁴⁰ Riziko mohou představovat i možné státní zásahy, války nebo problémy při obstarávání vývozních a dovozních formalit.¹⁴¹ V neposlední řadě půjde také o nebezpečí ohrožující fyzickou podstatu zboží, jako je například poškození a ztráta zboží, snížení jeho kvality nebo ztráta požadovaných vlastností.¹⁴²

¹³⁴ PILTZ, cit. 121, s. 5.; INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms® 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*. 2019, s. 22. (Dále citováno jako „Incoterms 2020“.); RAILAS, cit. 42, s. 76.

¹³⁵ Tyto vícenáklady však např. nejsou uvedeny u doložky EXW Incoterms 2020, přestože by dle mého názoru mohly vzniknout.

¹³⁶ RAILAS, cit. 42, s. 74.; PILTZ, cit. 41, s. 23.

¹³⁷ PILTZ, cit. 41, s. 20.

¹³⁸ RAILAS, cit. 42, s. 79.

¹³⁹ BERGAMI, cit. 43, s. 333.

¹⁴⁰ ERAUW, J. CISG Articles 66-70: the risk of loss and passing it. *Journal of Law and Commerce*. 2005, sv. 25, č. 1, s. 206.

¹⁴¹ ERAUW, cit. 140, s. 205.; FLAMBOURAS, D. Transfer of Risk in the Contract of Sale Involving Carriage of Goods – A Comparative Study in English Law, Greek Law and the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods. *International Trade and Business Law Annual*. 2001, sv. 6, s. 90.

¹⁴² ERAUW, cit. 140, s. 205.

Zdrojem těchto rizik může být jednání smluvních nebo třetích stran, běžné fyzikální procesy, vyšší moc nebo státní opatření. Pokud se během transakce některé z rizik projeví, vzniknou stranám dodatečné náklady. Může dojít k nedodání zboží, dodání vadného zboží, dodání opožděné nebo v nesprávném místě apod. Náklady pak ponese ta ze stran, která v příslušný okamžik nese předmětné riziko. Mezinárodní koupě zboží se vyznačuje mimo jiné tím, že zboží je přepravováno na velkou vzdálenost a po relativně dlouhou dobu. Z těchto důvodů může být zboží vystaveno velkému počtu rizik. Vzhledem k tomu je klíčové řešení otázky, která ze stran v určitý okamžik nese nebezpečí na zboží.¹⁴³

Incoterms upravují v čl. A3 a B3 každé z doložek přechod nebezpečí na zboží spočívající ve ztrátě nebo poškození zboží. Jedná se o ztrátu nebo poškození nezpůsobené v důsledku konání nebo opomenutí prodávajícího nebo kupujícího.¹⁴⁴ Ztráta nebo poškození způsobená jednáním třetích stran však zahrnuta je.¹⁴⁵ Kromě poškození a ztráty zboží Incoterms další rizika neupravují. Tyto ostatní případy bude třeba posoudit podle smlouvy a rozhodného práva.¹⁴⁶

Pravidla přechodu nebezpečí dle Incoterms určují okamžik, respektive podmínky, za kterých rizika přecházejí z prodávajícího na kupujícího. V důsledku toho je stanoveno, zda má prodávající nárok na zaplacení kupní ceny a zda je kupující povinen ji zaplatit i přesto, že obdržel poškozené zboží, nebo jej dokonce vůbec neobdržel.¹⁴⁷

V teorii i v právních předpisech se lze setkat se třemi možnostmi přechodu rizika. Přechod rizika bývá navázán buď na moment uzavření smlouvy, nebo na moment převodu vlastnického práva ke zboží, nebo na moment dodání zboží.¹⁴⁸ V každé z doložek Incoterms je přechod rizika navázán na moment dodání zboží prodávajícím. Riziko na zboží přechází na

¹⁴³ FLAMBOURAS, cit. 141, s. 87.; VALIOTI, cit. 121, s. 8.

¹⁴⁴ VALIOTI, cit. 121, s. 12.;

Může se jednat např. o krádež zboží, vypaření kapalin, ztráta kvality zboží kvůli jeho poničení nebo špatnému uskladnění, ztráta z důvodu spadnutí z paluby do moře atp. FLAMBOURAS, cit. 141, s. 89.

¹⁴⁵ Např. jednání dopravce zvoleného smluvní stranou. PILTZ, cit. 41, s. 16.; RAILAS, cit. 42, s. 66.; VALIOTI, cit. 121, s. 22.

¹⁴⁶ RAILAS, cit. 42, s. 66.

¹⁴⁷ FLAMBOURAS, cit. 141, s. 88.; RAILAS, cit. 42, s. 66.

¹⁴⁸ FLAMBOURAS, cit. 141, s. 88.; VALIOTI, cit. 121, s. 8.

kupujícího, jakmile prodávající splní svou povinnost zboží dodat v souladu s čl. A2 zvolené doložky. Převzetí řádně dodaného zboží kupujícím není podmínkou přechodu nebezpečí.¹⁴⁹

Pravidlo přechodu rizika při dodání se zdá být nejvhodnější volbou pro mezinárodní obchod. Na základě tohoto pravidla nese riziko ta ze smluvních stran, která má zrovna nad zbožím fyzickou kontrolu. Tato strana má nejlepší možnost se o zboží starat, například přijmout opatření k zabezpečení zboží, zachránit co největší část zboží při projevu rizikové události atp.¹⁵⁰ Přepravu zboží do místa dodání a z něj dále sice často nebudou provádět strany samy,¹⁵¹ nicméně zpravidla bude příslušnou část přepravy provádět dopravce najatý tou ze stran, která je za její obstarání odpovědná. Riziko proto stále ponese ta smluvní strana, která má k této třetí straně nejbližší a která může nejlépe ovlivnit podmínky přepravy skrze smluvní vztah s dopravcem.¹⁵² Naopak při přechodu nebezpečí při uzavření smlouvy nebo při převodu vlastnického práva nejsou kontrola nad zbožím ani množství rizik během přepravy vůbec zohledněny. Vzhledem k již zmíněné délce přepravy tak může dle těchto dvou pravidel přechodu nebezpečí docházet k tomu, že jedna ze stran ponese riziko po celou dobu přepravy bez ohledu na to, kdo ji zajišťuje.¹⁵³

Při přechodu nebezpečí při dodání je navíc vyloučena situace, kdy riziko na zboží přejde během cesty na dopravním prostředku. V těchto případech může být obtížné zjistit a prokázat, v jaký okamžik po naložení na dopravní prostředek ke škodě došlo.¹⁵⁴ I vzhledem k tomu, že přechod rizika není nikterak navázán na převod vlastnického práva, přejde nebezpečí v momentě dodání bez ohledu na to, jestli je zboží označeno nebo odděleno pro kupujícího od ostatních věcí téhož druhu.¹⁵⁵

K přechodu nebezpečí dochází dle Incoterms během přepravy zboží. V závislosti na volbě konkrétní doložky se pak okamžik přechodu nebezpečí liší dle místa a času dodání.¹⁵⁶

¹⁴⁹ PILTZ, cit. 41, s. 16.; VALIOTI, cit. 121, s. 28.

¹⁵⁰ VALIOTI, cit. 121, s. 9.; BERGAMI, cit. 43, s. 332.

¹⁵¹ VALIOTI, cit. 121, s. 9.

¹⁵² RAILAS, cit. 42, s. 71.

¹⁵³ VALIOTI, cit. 121, s. 8.

¹⁵⁴ VALIOTI, cit. 121, s. 14.

¹⁵⁵ VALIOTI, cit. 121, s. 22.;

Srov. § 2124 Občanského zákoníku.;

Naproti tomu pro umožnění například vyložení zboží z dopravního prostředku kupujícím již bude třeba zboží označit. PILTZ, cit. 121, s. 5.

¹⁵⁶ PILTZ, cit. 121, s. 5.

Například při použití parity EXW tak riziko přejde relativně dříve než při použití parity DAP, protože dle parity EXW dojde k dodání zpravidla již v prostorech prodávajícího, před přepravou zboží. Více viz kapitola 3.

K přechodu rizika nedojde, dokud prodávající zboží nedodá způsobem stanoveným v čl. A2 doložky, například dokud nevyloží zboží z dopravního prostředku. To však neplatí bezvýjimečně. Nebezpečí v některých případech přejde nezávisle na splnění povinnosti prodávajícího dodat zboží. Jedná se o situace, kdy kupující nesplní některou z povinností potřebných k tomu, aby prodávající mohl zboží řádně dodat. Dle jednotlivých doložek se jedná například o oznámení určitého termínu, určení lodi atp.¹⁵⁷ Tyto situace upravuje čl. B3 každé z doložek. Riziko pak přechází buď od ujednaného data dodání, nebo od konce ujednané dodací lhůty. Pro přechod rizika za těchto okolností je však třeba zboží pro kupujícího zřetelně označit.¹⁵⁸ Dodatečné náklady prodávajícího jsou v tomto případě zohledněny v čl. B9 každé z doložek. Určení data nebo lhůty dodání ve smlouvě tak může prodávajícího chránit před některými nepříznivými následky prodlení kupujícího. Situace, kdy dodání brání nesplnění povinnosti kupujícího, avšak strany si termín dodání nijak nestanoví, není v Incoterms upravena.¹⁵⁹

Dle doložek je prodávající povinen informovat kupujícího o dodání, případně poskytnout informace umožňující kupujícímu zboží převzít. Tato oznámení však nejsou podmínkou splnění dodání ani přechodu nebezpečí dle Incoterms.¹⁶⁰ Zejména pokud mají strany ujednaný termín nebo lhůtu dodání, měl by kupující dodání očekávat.¹⁶¹

Výběrem konkrétní doložky smluvní strany mimo jiné určují rozsah neseného nebezpečí. Zboží je vystaveno riziku po celou dobu přepravy. Možnost vzniku škody a dodatečných nákladů se zvyšuje při každé manipulaci se zbožím a s narůstajícím počtem využitých dopravních prostředků.¹⁶² Čím dříve při transportu zboží dojde k dodání dle

¹⁵⁷ PILTZ, cit. 121, s. 5.; VALIOTI, cit. 121, s. 25.

¹⁵⁸ VALIOTI, cit. 121, s. 25.

¹⁵⁹ PILTZ, cit. 41, s. 16.

¹⁶⁰ Nesplnění této oznamovací povinnosti je však porušením smlouvy, a prodávající se tak vystavuje možným nepříznivým následkům z tohoto důvodu. RAMBERG, J. To What extend do Incoterms 2000 vary articles 67 (2), 68 and 69. *Journal of Law and Commerce*. 2005, sv. 25, č. 1, s. 222.; PILTZ, cit. 41, s. 24.

¹⁶¹ RAMBERG, cit. 160, s. 222.

¹⁶² BERGAMI, cit. 43, s. 328.

Incoterms, tím dříve přejde nebezpečí na zboží. Tento důsledek se pak může projevit na kupní ceně.¹⁶³

Po přechodu nebezpečí je pro účely Incoterms irelevantní, která ze stran, respektive kterou z nich najatá třetí osoba, se zbožím dále manipuluje. Proto například pokud prodávající naloží zboží na dopravní prostředek, přestože to není podmínkou dodání dle vybrané doložky, riziko při nakládání již leží na kupujícím.¹⁶⁴

V mezinárodním obchodě je běžné, že je zboží prodáváno během jeho přepravy. To platí zvláště při obchodování s komoditami.¹⁶⁵ Může být tedy obtížné přesně určit okamžik vzniku škody na zboží, pokud ke škodě dojde během přepravy. Podmínky přechodu nebezpečí jsou proto v tomto případě stěžejní. Vhodná úprava přechodu nebezpečí pomůže předejít sporům náročným na dokazování.¹⁶⁶ Na možnost prodeje během přepravy Incoterms reagují ve všech doložkách, kromě doložky EXW.¹⁶⁷ V případě prodeje během přepravy dochází dle dodacích termínů Incoterms k přechodu nebezpečí na zboží vždy k momentu dodání zboží.¹⁶⁸

Zvláštní situaci představuje přeprava zboží v kontejnerech, které jsou v mezinárodním obchodě využívány velmi často.¹⁶⁹ Kontejnery nabízí bezpečné uložení zboží ve spojení s jejich snadným nakládáním a uskladněním na dopravním prostředku.¹⁷⁰ V případě, že zboží naplní celý kontejner, může do něj být uloženo již v prostorech prodávajícího. Často však k uložení zboží do kontejneru dochází až v kontejnerových terminálech.¹⁷¹ Po naplnění je kontejner uzavřen a k otevření dojde zpravidla až po provedení hlavní přepravy.¹⁷² Pokud k poškození zboží dojde během přepravy, může být velmi obtížné zjistit přesný okamžik

¹⁶³ BERGAMI, cit. 43, s. 330.;

Délka intervalu odpovědnosti za nebezpečí se projeví zřejmě i na případném pojistném.

¹⁶⁴ PILTZ, cit. 121, s. 5.; DEBATTISTA, cit. 43, s. 22.; RAILAS, cit. 42, s. 76.

¹⁶⁵ Incoterms 2020, s. 30.

¹⁶⁶ VALIOTI, cit. 121, s. 15.

¹⁶⁷ Incoterms pro tento případ využívají slovní spojení „*procure the goods so delivered*“ nebo „*by procuring the goods so delivered*“. Incoterms 2020, s. 30 a s. 42.

¹⁶⁸ Na rozdíl od Vídeňské úmluvy, kde je základním pravidlem v této situaci přechod nebezpečí v momentu uzavření smlouvy. Srov. čl. 68 Vídeňské úmluvy.; RAMBERG, cit. 160, s. 221.; VALIOTI, cit. 121, s. 16.

¹⁶⁹ BERGAMI, cit. 43, s. 331.

¹⁷⁰ VALIOTI, cit. 121, s. 32.

¹⁷¹ VALIOTI, cit. 121, s. 32.; RAMBERG, cit. 160, s. 220.

¹⁷² VALIOTI, cit. 121, s. 32.

vzniku škody.¹⁷³ Proto je vhodné sjednotit moment přechodu rizika s momentem uložení zboží do kontejneru a jeho zapečetěním.¹⁷⁴ Zvolením místa uložení zboží do kontejneru za místo dodání dle vybrané doložky smluvní strany nejlépe dosáhnou souladu momentů ztráty fyzické kontroly a přechodu nebezpečí na zboží. Sladění těchto momentů činí nejčastěji problém při použití lodních doložek ve spojení s přepravou zboží v kontejnerech.¹⁷⁵ Více k problematice použití lodních doložek ve spojení s kontejnery viz kapitola 3.5.

2.2.1. Pojištění zboží

Před ekonomickými ztrátami způsobenými poškozením nebo ztrátou zboží se smluvní strany mohou chránit uzavřením smlouvy o pojištění. Doložky Incoterms obecně nestanovují povinnost zboží pojistit. Povinnost pojistit zboží ve prospěch kupujícího má prodávající jen v případě doložek CIP a CIF, k tomu více viz kapitola 3.3. V ostatních doložkách je otázka pojištění ponechána na uvážení každé smluvní strany.¹⁷⁶

Jako možné řešení se nabízí oddělené pojištění prodávajícího a kupujícího v návaznosti na moment přechodu rizika. Proávající si v takovém případě pojistí zboží do okamžiku přechodu rizika, kupující pak od tohoto okamžiku dále.¹⁷⁷ V těchto případech je třeba vhodně navázat počátek doby pojištění na moment přechodu rizika, tedy řádně zohlednit podmínky dodání zboží prodávajícím dle zvolené doložky.¹⁷⁸ Toto řešení se však v praxi nedoporučuje kvůli případné nejistotě ohledně okamžiku vzniku škody.

Alternativou je v kupní smlouvě ujednat společné uzavření jedné pojišťovací smlouvy, kterou bude škoda na zboží pokryta po celou dobu přepravy. Nárok vůči pojistiteli pak může uplatnit kterákoli ze stran, případně obě strany společně.¹⁷⁹ V případě odděleného pojištění stranám rovněž nic nebrání v tom, aby si zboží pojistily po delší časový interval než po dobu,

¹⁷³ ROMEIN, A. The Passing of Risk A comparison between the passing of risk under the CISG and German law. *Institute of International Commercial Law*. 1999, kap. 2, písm. D, čl. II [online], dostupné z: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/scholarly-writings/passing-risk-comparison-between-passing-risk-under-cisg-and-german-law>.

¹⁷⁴ VALIOTI, cit. 121, s. 32.

¹⁷⁵ DAVIES, SNYDER, cit. 123, s. 254.; BERGAMI, cit. 43, s. 332.; PILTZ, cit. 41, s. 24.

¹⁷⁶ PILTZ, cit. 41, s. 19.

¹⁷⁷ RAILAS, cit. 42, s. 79.

¹⁷⁸ RAILAS, cit. 42, s. 81.

¹⁷⁹ BERNSTORFF, C. G. *Incoterms® 2020 der Internationalen Handelskammer (ICC): Kommentierung für die Praxis inklusive offiziellem Regelwerk*. 2020, s. 153.

po kterou nesou nebezpečí na zboží. Například v situaci, kdy je sjednána výhrada vlastnického práva, je pro prodávajícího výhodné pojistit si zboží i po přechodu nebezpečí až do zaplacení kupní ceny.¹⁸⁰

2.3. Přeprava zboží

Přeprava zboží je klíčovou součástí mezinárodní koupě zboží. Zboží je třeba transportovat z výchozího místa, kde jej má v dispozici prodávající, do konečné destinace, kde s ním bude nakládat kupující. Celý proces transportu zboží lze obecně rozdělit na několik dílčích úseků. Incoterms upravují pouze tzv. hlavní přepravu¹⁸¹ (dále jen „hlavní přeprava“), a to v čl. A4 a B4 každé z doložek.

Hlavní přepravou je zpravidla ta část přepravy, při které zboží překračuje státní hranice. Obvykle se také jedná o nejdelší úsek přepravy. Hlavní přepravu má povinnost obstarat vždy jedna ze smluvních stran v závislosti na zvolené doložce. Nicméně na transportu zboží se budou ve většině případů podílet obě smluvní strany, neboť před zahájením úseku hlavní přepravy bude třeba zboží zpravidla transportovat do místa dodání. Naopak po uskutečnění hlavní přepravy bude nutné zboží odvézt z místa určení, pokud toto není konečnou destinací.¹⁸² Místo dodání tedy stanovuje začátek hlavní přepravy a místo určení případně její konec.¹⁸³ Přepravu před a po hlavní přepravě lze také nazvat jako místní nebo vnitrostátní a hlavní přepravu pak jako mezinárodní.¹⁸⁴

Dle Incoterms obstarává hlavní přepravu vždy kupující nebo prodávající. Za tím účelem se primárně předpokládá, že odpovědná strana uzavře smlouvu o přepravě s dopravcem. Hlavní přeprava může být provedena jak na základě několika navazujících smluv zajišťujících dílčí úseky přepravy, tak na základě jediné smlouvy zajišťující celou hlavní přepravu.¹⁸⁵ Odpovědná smluvní strana může uzavřít jak přepravní smlouvu, tak obstarat přepravu pomocí

¹⁸⁰ V případě nezaplacení kupní ceny kupujícím a vzniklé škodě na zboží může být snazší získat plnění od pojistitele než od kupujícího. RAILAS, cit. 42, s. 79.

¹⁸¹ V anglických textech jako „*main carriage*“, např. RAILAS, cit. 42, s. 67.

¹⁸² RAILAS, cit. 42, s. 67.

¹⁸³ RAILAS, cit. 42, s. 70.

¹⁸⁴ BERGAMI, cit. 43, s. 329.

¹⁸⁵ DEBATTISTA, cit. 43, s. 6.; RAILAS, cit. 42, s. 73.

zasílatelské smlouvy.¹⁸⁶ Kromě toho může odpovědná strana obstarat přepravu vlastními prostředky. I tuto možnost doložky Incoterms upravují.¹⁸⁷

Zvolená doložka Incoterms není závazná pro třetí strany, tedy ani pro najatého dopravce. Smluvní strana odpovědná za uzavření přepravní smlouvy proto musí zajistit soulad ujednání této smlouvy se zvolenou doložkou. Zejména je třeba zařídit přepravu vhodným dopravním prostředkem.¹⁸⁸ Zde je třeba rovněž pamatovat na to, že některé doložky jsou uzpůsobené speciálně k využití lodní dopravy pro hlavní přepravu.¹⁸⁹ Více k tomu viz kapitola 3.5. Dále je třeba zabalit zboží vhodným způsobem podle druhu dopravy. Povinnost zabalit zboží nese ve všech doložkách prodávající.¹⁹⁰ Způsob balení v návaznosti na způsob dopravy se doporučuje ujednat ve smlouvě výslovně.¹⁹¹

Incoterms mezi smluvní strany rozdělují také povinnosti obstarat celní povolení, zaplatit celní poplatky a provést další úkony související s přechodem zboží přes hranice různých států. Povinnost obstarat tyto formalities pro vývoz má zásadně prodávající, pro dovoz pak zásadně kupující. Obstarání tranzitních povolení má pak zpravidla na starost strana obstarávající přepravu zboží. Strana obstarávající příslušnou celní povinnost má rovněž povinnost obstarat související bezpečnostní povolení. Obstarání celních formalit je jedinou povinností dle Incoterms, která přímo souvisí s mezinárodním charakterem transakce, proto bylo do příslušných článků přidáno slovní spojení „pokud to přichází v úvahu“.¹⁹² MOK k této úpravě přistoupila za účelem podpory a objasnění možnosti využití Incoterms ve vnitrostátním obchodě a v obchodě uvnitř celní unie.¹⁹³

¹⁸⁶ Viz např. rozsudek Okresního soudu v Liberci, č. j. 29 C 255/2019-113, kde došlo ke sporu kupujícího a jím najatého zasílatele při použití Incoterms.

¹⁸⁷ DEBATTISTA, cit. 43, s. 16.

¹⁸⁸ Tento požadavek je zdůrazněn u doložek skupiny C, kde hlavní přepravu zajišťuje prodávající, ale nebezpečí na zboží již nese kupující. RAILAS, cit. 42, s. 70.; K tomu viz kapitola 3.3.

¹⁸⁹ PILTZ, cit. 121, s. 6.; VALIOTI, cit. 121, s. 21.

¹⁹⁰ PILTZ, cit. 41, s. 22.

¹⁹¹ MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 115.

¹⁹² V originálním znění jako „where applicable“, např. Incoterms 2020, s. 26.

¹⁹³ Incoterms 2010, s. 22.

3. Charakteristika jednotlivých skupin doložek Incoterms

Doložky lze rozčlenit dle různých kritérií do několika skupin. Jednak do skupin E, F, C a D podle rozložení vzájemných povinností prodávajícího a kupujícího. Rozdíl mezi těmito skupinami vyplývá primárně z odlišných míst, kde dojde k dodání zboží, a odlišné strany odpovědné za obstarání hlavní přepravy zboží. Rozdíly mezi doložkami v rámci každé ze skupin pak spočívají v odlišné úpravě dílčích otázek, jako je například povinnost naložit či vyložit zboží, obstarat pojištění atp. Dále lze doložky rozdělit do dvou skupin podle navázání jejich obsahu na určitý druh dopravy použitý pro hlavní přepravu, tedy na multimodální a lodní doložky. Vzhledem k vzájemným odlišnostem má každá ze skupin a každá z doložek svá specifika, kterým je třeba porozumět k zajištění bezproblémového použití doložky.

3.1. Skupina E

Skupina E obsahuje pouze jednu doložku, EXW (Ex works). Tato multimodální doložka představuje minimální závazek prodávajícího.¹⁹⁴ Povinnosti prodávajícího spočívají v zásadě jen v zabalení zboží a dodání zboží tím způsobem, že ho prodávající přenechá kupujícímu k dispozici ve jmenovaném místě. Kromě absence povinnosti prodávajícího obstarat hlavní přepravu zboží se doložka EXW liší od ostatních skupin také z důvodu alokace povinnosti obstarat vývozní formalities z výchozího státu. EXW je jedinou z doložek, kde odbavení zboží pro vývoz zařizuje kupující. Povinnost kupujícího odbavit zboží pro vývoz je stěžejní pro odlišení doložky EXW od doložek skupiny F.¹⁹⁵

Z názvu doložky lze usuzovat, že místem dodání budou typicky prostory prodávajícího, ve kterých se zboží vyrábí anebo připravuje k prodeji. V úvahu tedy připadají například závody, továrny a skladiště prodávajícího.¹⁹⁶ O prostory prodávajícího se však jednat nemusí.¹⁹⁷ Na rozdíl od doložky FCA se v ustanoveních doložky EXW nesetkáme s pojmem

¹⁹⁴ Incoterms 2010, s. 34.

¹⁹⁵ BERGAMI, cit. 43, s. 329.

¹⁹⁶ Incoterms 2010, s. 35.

¹⁹⁷ Incoterms 2020, s. 21.;

Tato informace je obzvláště patrná při porovnání pokynů pro uživatele k doložce EXW v příručce Incoterms 2010 a v příručce Incoterms 2020, nicméně již dle znění doložky EXW Incoterms 2010 nebylo dodání v prostorech prodávajícího podmínkou použití této doložky. Samotný název doložky však zřejmě stačí k nasměrování smluvních stran k jejímu použití ve spojení s prostory prodávajícího.

„*prostory prodávajícího*“. Volba místa dodání proto není dle doložky EXW kromě jejího názvu ničím omezena.

Zboží je dle parity EXW dodáno, když jej prodávající přenechá kupujícímu k dispozici ve jmenovaném místě. Dodání tedy nezahrnuje naložení na dopravní prostředek kupujícího.¹⁹⁸ Kupující má povinnost dodané zboží převzít, což zřejmě zahrnuje naložení zboží na dopravní prostředek a odvezení z místa dodání.¹⁹⁹ Povinnost kupujícího odvézt zboží je ve verzi Incoterms 2020 patrnější oproti předchozí verzi, a to díky změně znění čl. B4 doložky upravujícího přepravu. Ten nyní výslovně zmiňuje přepravu zboží z místa dodání.²⁰⁰

V souvislosti s odvozem zboží z místa dodání mohou vznikat problémy s manipulací se zbožím v místě dodání. Jednak s sebou kupující, resp. dopravce, nemusí mít potřebné technické vybavení, jednak může být z bezpečnostních důvodů v místě dodání omezen pohyb třetích osob a jejich manipulace se zbožím.²⁰¹ Řešením těchto problémů může být naložení zboží prodávajícím, ať již předem domluvené, nebo v reakci na vzniklou situaci na místě. Naložení zboží prodávajícím však nebude mít vliv na přechod nebezpečí na zboží. Dle doložky EXW přechází nebezpečí na zboží v momentě, kdy je zboží dáno k dispozici kupujícímu. Škody vzniklé při nakládání prodávajícím proto jdou dle této doložky k tíži kupujícího. V případech, kdy by měl zboží nakládat na dopravní prostředek prodávající, je namísto použít doložku FCA.

Další problémy mohou vznikat při zajišťování vývozních formalit kupujícím. Jednak mohou pro prodávajícího nastat nepříznivé následky, kdy prodávající může nést odpovědnost za případné nesrovnalosti v celním řízení.²⁰² Jednak mohou vznikat problémy při podání celního prohlášení a účasti v celním řízení, protože v některých státech nebo celních uniích mohou být k těmto úkonům oprávněny pouze subjekty usazené v daném celním území.²⁰³ Zajištění celních formalit patří mezi nejnáročnější úkony potřebné k uskutečnění mezinárodní obchodní transakce. Národní úprava a rozhodování místních orgánů může být často

¹⁹⁸ Incoterms 2020, s. 21.

¹⁹⁹ RAILAS, cit. 42, s. 67.

²⁰⁰ Srov. čl. B3 doložky EXW Incoterms 2010. Dříve bylo pouze uvedeno, že kupující nemá vůči prodávajícímu povinnost uzavřít přepravní smlouvu. RAILAS, cit. 42, s. 66.

²⁰¹ VOGT, DAVIS, cit. 47, s. 316.; Incoterms 2020, s. 22.

²⁰² DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 6.

²⁰³ Např. čl. 170 nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013. PILTZ, cit. 41, s. 25.

překvapivá.²⁰⁴ Pokud mají smluvní strany ohledně zařizování celního odbavení pochybnosti, řešením může opět být využití doložky FCA.²⁰⁵

3.2. Skupina F

Skupina F zahrnuje doložky FCA (Free carrier), FAS (Free alongside ship) a FOB (Free on board). Parita FCA je multimodální doložkou, parity FAS a FOB jsou lodními doložkami. Z názvů doložek lze dovodit, že k dodání zboží dojde před hlavní přepravou, ve státě prodávajícího. Dále z nich vyplývá, že úsek cesty před hlavní přepravou, tzn. z výchozího místa do místa dodání, hradí prodávající. Od doložek skupin C a D se skupina F odlišuje tím, že hlavní přepravu zařizuje a hradí kupující.

Doložky skupiny F jsou specifické také tím, že je v každé z nich výslovně uvedena možnost, že hlavní přepravu obstará prodávající na účet kupujícího, případně i jménem kupujícího.²⁰⁶ Tato možnost je ve skupině F ponechána z toho důvodu, že prodávající může často získat výhodnější podmínky pro vypravení zboží z výchozího státu, nebo že je organizace hlavní přepravy z výchozího státu pro kupujícího příliš složitá. Kupující chce mít však následně nad přepravou lepší kontrolu nebo chce čerpat výhody při dovozu zboží do domovského státu.²⁰⁷ Tímto postupem se nijak nemění místo dodání a v důsledku toho ani podmínky přechodu nebezpečí na zboží.²⁰⁸ Při využití této možnosti se transakce začne velmi blízce podobat situaci podle doložek ze skupiny C. Odlišnost těchto případů však zůstane zachována. Zejména proto, že tímto postupem dle doložek skupiny F hlavní přepravu dále hradí kupující, na rozdíl od doložek skupiny C, kde tuto přepravu hradí prodávající. Toto pravidlo o nákladech na hlavní přepravu se dle doložek skupiny F uplatní bez ohledu na to, zda kupující uzavře přepravní smlouvu vlastním jménem, nebo jménem kupujícího. Nadále zůstávají zachovány také další dílčí odlišnosti od skupiny C.²⁰⁹

Jednotlivé doložky v rámci skupiny F se mezi sebou liší pouze místem a způsobem dodání. Místem dodání u parit FAS a FOB musí být přístav, přičemž zboží musí být dodáno

²⁰⁴ BERGAMI, cit. 43, s. 331.

²⁰⁵ Incoterms 2020, s. 22.

²⁰⁶ RAILAS, cit. 42, s. 68.

²⁰⁷ RAILAS, cit. 42, s. 68.

²⁰⁸ PILTZ, cit. 41, s. 18.

²⁰⁹ RAILAS, cit. 42, s. 69.; Zejm. se jedná o způsob dodání.

k boku lodi dle FAS, nebo na jeho palubu dle FOB. Tím jsou tyto dvě doložky uzpůsobeny specificky pro lodní dopravu. Více k tomu viz kapitola 3.5. Naproti tomu doložka FCA umožňuje využít jakékoliv místo dodání. Ve způsobu dodání se však doložka FCA odlišuje od všech ostatních doložek Incoterms. Jako jediná obsahuje v čl. A2 dvě modality dodání. Podmínky splnění povinnosti dodat zboží závisí dle čl. A2 této parity na tom, zda jsou jmenovaným místem dodání prostory prodávajícího (tato možnost dále jen „FCA – A“), nebo jiné místo (tato možnost dále jen „FCA – B“).

Dle FCA – A jsou místem dodání prostory prodávajícího.²¹⁰ Prostorem prodávajícího může být jakýkoli prostor, který má prodávající pod kontrolou, ať již ve vlastnictví, nebo pronajatý. Záleží tedy primárně na prodávajícím, jaké prostory za své označí.²¹¹ Pokud jsou místem dodání prostory prodávajícího, má prodávající povinnost naložit zboží na dopravní prostředek přistavený kupujícím. Tím je vyřešen výše zmíněný potenciální problém při manipulaci se zbožím v prostorech prodávajícího u doložky EXW a také případný nesoulad fyzické manipulace se zbožím a odpovědností za nebezpečí na zboží.

Na rozdíl od toho v případě FCA – B, kdy je jmenováno jiné místo než prostory prodávajícího, splní prodávající povinnost dodat zboží, jakmile ho přenechá k dispozici kupujícímu ve stavu připraveném k vyložení z dopravního prostředku prodávajícího. Jestli ve skutečnosti bude zboží vykládat kupující však může záležet také na dopravním prostředku, případně na použití kontejnerů nebo povaze přepravovaného zboží. Proto může být vykládání zboží z dopravního prostředku kupujícím opět problematické, podobně jako u parity EXW.²¹²

Parita FCA vznikla v reakci na rozmach dopravy s využitím kontejnerů. Oproti paritám FOB a FAS je k tomuto účelu lépe uzpůsobena, protože dodání není navázáno na přístav. Doložka FCA tak vhodněji reflektuje faktický průběh dodávání zboží v kontejnerech, a eliminuje tak problémy v nesouladu přechodu rizika na zboží a ztrátou kontroly nad věcí.²¹³ Závisí však na smluvních stranách, zda za tímto účelem vhodně zvolí místo dodání. Vzhledem ke svému využití jako alternativy k FOB a FAS ve spojení s transportem v kontejnerech, je

²¹⁰ V originálním znění jako „*seller's premises*“. Incoterms 2020, s. 29.

²¹¹ RAILAS, cit. 42, s. 72.

²¹² RAILAS, cit. 42, s. 72.

²¹³ RAMBERG, cit. 16, s. 39.;

Stále je však třeba, aby strany jmenovaly vhodné místo dodání. Tím bude místo, kde bude zboží uloženo do kontejneru. BERGAMI, cit. 43, s. 332.

doložka FCA často používána při využití lodní dopravy. Při využití tohoto druhu dopravy bývá platba často sjednána pomocí dokumentárního akreditivu plněnému při předložení náložného listu, který potvrzuje naložení zboží na palubu lodi. Při využití parity FCA a kontejneru však k dodání zboží dojde již před naložením zboží na palubu lodi,²¹⁴ přičemž prodávající se zpravidla již nedostane do kontaktu s dopravcem při naložení zboží na palubu lodi. Za tím účelem byla v Incoterms 2020 do doložky FCA výslovně přidána možnost sjednat, že kupující udělí dopravci pokyn vydat náložný list prodávajícímu. Prodávající má po jeho uplatnění v dokumentárním akreditivu následně povinnost předat náložný list kupujícímu.²¹⁵

Tohoto postupu není třeba, pokud strany využijí možnosti obstarání přepravy prodávajícím na účet kupujícího, protože pak by měl být v kontaktu s dopravcem prodávající. Prodávající by měl sám instruovat dopravce k vydání náložného listu dle své potřeby.²¹⁶ Dalším řešením této situace s dokumentárním akreditivem a doložkou FCA je sjednat v dokumentárním akreditivu předložení dokumentu, který obdrží prodávající při dodání zboží přímo ve sjednaném místě dodání.²¹⁷ Tímto naposledy uvedeným způsobem se dle mého názoru smluvní strany nejspíše vyhnou potenciálním problémům, složitým ujednáním a nadbytečným interakcím mezi prodávajícím a dopravcem.

3.3. Skupina C

Skupina C se skládá z doložek CPT (Carriage paid to), CFR (Cost and freight), CIP (Carriage and insurance paid to) a CIF (Cost insurance and freight). Doložky CPT a CIP jsou multimodální doložky, CFR a CIF jsou lodní doložky.²¹⁸ Jak lze dovodit z názvů jednotlivých doložek, jsou charakteristické tím, že prodávající obstarává a hradí hlavní přepravu. Doložky skupiny C se od ostatních odlišují dále tím, že transport zboží zahrnuje dvě místa, která jsou stěžejní pro posouzení vzájemných povinností smluvních stran.

²¹⁴ Kontejner bude na loď naložen vždy až po dodání zboží, ke kterému dojde při naložení zboží na dopravní prostředek v prostorech prodávajícího (FCA – A) nebo při dodání zboží připravenému k vyložení z dopravního prostředku v místě dodání (FCA – B). K tomu srov. také kapitola 3.5.

²¹⁵ PILTZ, cit. 41, s. 20.; DEBATTISTA, cit. 43, s. 14.

²¹⁶ PILTZ, cit. 41, s. 20.

²¹⁷ PILTZ, cit. 41, s. 21.

²¹⁸ Obdobně jako u doložek skupiny F jsou multimodální doložky CPT a CIP lépe uzpůsobeny použití při přepravě zboží v kontejnerech oproti lodním doložkám CFR a CIF.

Vzhledem k povinnosti prodávajícího zajistit hlavní přepravu na vlastní účet, bude zboží přepraveno až do místa určení. K přechodu nebezpečí na zboží však dojde dříve, již v místě dodání. Proávající tedy neodpovídá za to, že zboží do místa určení dorazí nepoškozené, nebo že vůbec dorazí. Jeho odpovědností je pouze řádným způsobem zařídit přepravu do tohoto místa.²¹⁹ Místo určení a místo dodání se v doložkách skupiny C neshodují. Jedná se o jediné doložky z vykládacích pravidel Incoterms, které jsou upraveny za pomoci dvou rozdílných míst.²²⁰ Z toho důvodu se lze setkat s jejich označením jako „*two-point clauses*“.²²¹ Jmenování místa určení je nezbytnou náležitostí použití kterékoli z doložek skupiny C. Naopak ujednání místa dodání není pro uskutečnění transakce dle Incoterms nezbytné.²²²

V návaznosti na to jsou doložky skupiny C jediné, kde je v čl. B2 rozlišeno dodání zboží a převzetí zboží. Dle tohoto článku každé z těchto doložek je kupující povinen přijmout dodání, když je zboží předáno dopravci. Následně je kupující povinen převzít zboží v místě určení. Kupující tedy v místě dodání nepřebírá zboží, ale v tomto místě na něj přechází nebezpečí na zboží. K převzetí samotného zboží pak dojde až v místě určení.²²³ Místo určení je rovněž místem zásadně rozhodným pro rozdělení nákladů mezi smluvní strany.²²⁴

Dle každé z doložek skupiny C splní prodávající povinnost dodat zboží předáním dopravci. V případě lodních doložek se jedná o předání dopravci specificky při naložení zboží na palubu lodí. Místo dodání je proto primárně určeno tímto předáním zboží dopravci. Proávající má dále povinnost obstarat přepravu zboží z místa dodání do místa určení. Vzhledem k této úpravě bude dohodnutý čas nebo lhůta dodání určovat čas, kdy má být zboží předáno dopravci, nikoli čas, kdy má být zboží po přepravě připraveno k převzetí v místě určení.²²⁵

K přechodu nebezpečí na zboží dle doložek CPT a CIP dojde při předání dopravci. Není-li ujednáno jinak, přejde nebezpečí na zboží při předání prvnímu dopravci nehledě na to,

²¹⁹ Incoterms 2020, s. 41.

²²⁰ PILTZ, cit. 41, s. 17.

²²¹ PILTZ, cit. 41, s. 12.

²²² Místo dodání je v případě jeho nesjednání určeno fakticky podle toho, které místo prodávající zvolí pro předání zboží dopravci. PILTZ, cit. 121, s. 4.; Incoterms 2020, s. 42.

²²³ PILTZ, cit. 41, s. 12.

²²⁴ PILTZ, cit. 121, s. 1.

²²⁵ Srov. rozhodnutí The International Commercial Arbitration Court at the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry, zn. 27/2001, bod 3.4.

pomocí kolika dopravců a přepravních smluv je přeprava zajišťována.²²⁶ Rovněž není rozhodné, zda dopravce zajišťuje mezinárodní úsek přepravy, ani zda přepravuje zboží až do místa určení.²²⁷ Prvním dopravcem bude subjekt nezávislý na prodávajícím.²²⁸ K přechodu rizika na zboží je nezbytné zboží předat třetí osobě, protože zřejmě nelze předat zboží sám sobě.²²⁹ Navíc není žádoucí situace, kdy zboží přepravuje sám prodávající, ale nebezpečí na zboží nese kupující. To dává záminku ke vzniku sporů kupujícího s prodávajícím o zanedbání řádné péče při přepravě.²³⁰ Dle mého názoru se však z pohledu kupujícího mnoho nezmění, protože ten má obdobnou šanci dostat se do sporu s dopravcem, který je třetí osobou. Dále je otázkou, zda by mělo nebezpečí na zboží přejít v případě předání dceřiné nebo sesterské společnosti najaté pro přepravu. Na takovou společnost může mít prodávající nebo jiný subjekt z jeho skupiny značný vliv.²³¹ Obdobné závěry o způsobu dodání lze uplatnit i u lodních doložek CFR a CIF. Zmíněnou palubou lodi, na kterou má být zboží naloženo, bude paluba první lodi prvního dopravce v pořadí přepravujícího pomocí lodi, ledaže si strany ujednají jinak.²³²

Doložky CPT a CIP jako jediné neobsahují detailnější úpravu způsobu dodání. V ostatních doložkách Incoterms je dodání zboží vázáno na jeho přenechání k dispozici prodávajícímu, respektive jeho dopravci. Zároveň je vždy upraveno, jakým způsobem má být zboží dáno k dispozici, například připravené k vyložení. Tak je tomu také u doložek CFR a CIF, kde je stanoveno, že zboží má být naloženo na palubu. V paritách CPT a CIP je podmínkou dodání, a tedy i podmínkou přechodu rizika, pouze předání dopravci bez upřesnění. Půjde však o předání fyzické kontroly nad zbožím. Pouhé připravení zboží k převzetí ani předání přepravní dokumentace nebo cenného papíru reprezentujícího zboží nebude postačovat.²³³ Pokud dopravce vyzvedává zboží u prodávajícího, zahrnuje předání zboží dopravci zpravidla jeho naložení prodávajícím na přistavený dopravní prostředek.²³⁴

²²⁶ VALIOTI, cit. 121, s. 24.; DEBATTISTA, cit. 43, s. 7.

²²⁷ RAILAS, cit. 42, s. 73.

²²⁸ RAILAS, cit. 42, s. 73.

²²⁹ VALIOTI, cit. 121, s. 13.; DAVIES, SNYDER, cit. 123, s. 256.

²³⁰ VALIOTI, cit. 121, s. 13.; HONNOLD, J. Uniform law for international sales. *University of Pennsylvania Law Review*. 1959, sv. 107, č. 3, s. 324.

²³¹ FLAMBOURAS, cit. 141, s. 114.

²³² Incoterms 2020, s. 114.; VALIOTI, cit. 121, s. 27.

²³³ Incoterms 2020, s. 41.; SCHWENZER, cit. 44, s. 529.

²³⁴ SCHWENZER, cit. 44, s. 529.

V ostatních případech bude záležet na konkrétních okolnostech, dopravce však vždy musí přijmout zboží do péče.²³⁵

Obdobně v žádné z doložek skupiny C není definováno, jakým způsobem má dopravce přenechat zboží pro kupujícího v místě určení. Přenechání zboží a jeho převzetí kupujícím se proto bude řídit přepravní smlouvou.²³⁶ To je naznačeno úpravou podmínek hrazení nákladů za vykládání v místě určení dle těchto doložek.²³⁷ Způsob přenechání zboží v místě určení však není z hlediska Incoterms stěžejní, protože nepodmiňuje přechod nebezpečí na zboží.

Pokud si smluvní strany ujednájí nad rámec minimálních požadavků doložek i místo dodání, přejde riziko v tomto vybraném místě. V tomto případě není rozhodující, kolik dopravců si do té doby předalo zboží.²³⁸ Soudím, že zřejmě rovněž nezáleží na tom, zda je dopravce osobou nezávislou na prodávajícím. Strany by však měly jako místo dodání vybrat místo, kde dojde k předání zboží dopravci nebo mezi jednotlivými dopravci.²³⁹ Jinak se zřejmě vystaví nežádoucí situaci, kdy nebezpečí na zboží přejde z prodávajícího na kupujícího během přepravy, a bude obtížné dokazovat, kdo nesl riziko v okamžik vzniku škody. U doložek CFR a CIF pak musí být ujednaným místem dodání přístav, aby mohlo být zboží dáno na palubu lodi.²⁴⁰

Oproti ostatním skupinám jsou ve skupině C kladeny zvláštní požadavky na přepravní smlouvu. Důvodem je zajišťování přepravy prodávajícím po přechodu nebezpečí na zboží.²⁴¹ Jedná se o požadavek uzavřít smlouvu za obvyklých podmínek, přepravit zboží po obvyklé trase a v dopravních prostředcích obvyklých pro toto zboží. Tyto požadavky zahrnují také povinnost přepravit zboží tak, aby se během přepravy neznehodnotilo.²⁴² Přestože přepravu zboží obstarává prodávající, vyřízení a uhrazení tranzitních a dovozních formalit je povinností kupujícího.²⁴³

²³⁵ SCHWENZER, cit. 44, s. 973.

²³⁶ RAILAS, cit. 42, s. 73.

²³⁷ Incoterms 2020, s. 42.

²³⁸ Incoterms 2020, s. 42.

²³⁹ VALIOTI, cit. 121, s. 14.

²⁴⁰ Srov. u lodních doložek, kapitola 3.5.

²⁴¹ Kromě skupiny F a možnosti uzavřít přepravní smlouvu na účet kupujícího, kdy jsou rovněž stanoveny zvláštní požadavky.

²⁴² RAILAS, cit. 42, s. 70.

²⁴³ V porovnání s úpravou doložek skupiny F a D, kde tranzitní celní formality obstarává vždy strana obstarávající hlavní přepravu, je alokace povinnosti obstarat tranzitní celní formality překvapivá. Zřejmě však

Parita CIP se od CPT odlišuje pouze v povinnosti prodávajícího uzavřít pojišťovací smlouvu. Stejně se odlišuje parita CIF od CFR. Doložky CIP a CIF představují jediné dva případy v Incoterms, kdy je stanovena povinnost zboží pojistit. Proávající je povinen pojistit zboží po dobu hlavní přepravy, tj. po dobu od dodání zboží alespoň do převzetí v místě určení. Po tuto dobu nese nebezpečí na zboží kupující. Požadovaný standard pojištění se u obou doložek liší, protože se předpokládá, že doložka CIP se častěji používá pro výrobky,²⁴⁴ a je proto požadován vyšší standard pojištění. Naopak u doložky CIF se předpokládá, že je nejčastěji používána při koupi surového zboží, a požadovaný standard pojištění je proto nižší.²⁴⁵ Pokud kupující požaduje vyšší standard pojištění než předpokládaný doložkou, měl by se s prodávajícím výslovně dohodnout v kupní smlouvě.²⁴⁶ Alternativně může kupující zvolit jinou paritu Incoterms nezahrnující povinnost pojištění a pojistit si zboží sám,²⁴⁷ nebo si zboží sám připojistit nad rámec pojistné smlouvy uzavřené prodávajícím.²⁴⁸ Kromě požadavků na minimální standard pojistného krytí a pokrytou výši ceny zboží musí být dle těchto doložek pojistná smlouva sjednána takovým způsobem, aby měl kupující a případně jiná osoba s pojistným zájmem přímý nárok vůči pojistiteli.²⁴⁹ Náklady z pojišťovací smlouvy však nese prodávající.

3.4. Skupina D

Do Skupiny D Incoterms 2020 patří doložky DAP (Delivered at place), DPU (Delivered at place unloaded) a DDP (Delivered duty paid). Všechny tyto doložky jsou multimodální. Doložky skupiny D se od ostatních liší tím, že prodávající obstarává přepravu na svůj účet až do místa určení. Oproti doložkám skupiny C však ve skupině D splývá místo dodání a místo

souvisí s tím, že prodávající dle doložek nemá odpovědnost za dodání zboží až do místa určení, protože během hlavní přepravy nenese nebezpečí na zboží. Má v tomto smyslu pouze holou povinnost obstarat přepravu, tj. předat zboží jím najatému dopravci k přepravě do místa určení.

²⁴⁴ To se předpokládá zřejmě z toho důvodu, že tato doložka je oproti doložce CIF určena pro použití ve spojení s kontejnery. Více k tomu viz kapitola 3.5. V kontejnerech se pak často přepravují právě hotové výrobky. RAMBERG, cit. 41, s. 383.

²⁴⁵ RAILAS, cit. 42, s. 80.; PILTZ, cit. 41, s. 19.

²⁴⁶ RAILAS, cit. 42, s. 80.

²⁴⁷ BERGAMI, cit. 43, s. 330.

²⁴⁸ RAILAS, cit. 42, s. 79.

²⁴⁹ RAILAS, cit. 42, s. 80.; PILTZ, cit. 41, s. 19.

určení.²⁵⁰ Nebezpečí na zboží proto přechází až v místě určení, které se nachází až za hlavní přepravou.²⁵¹ Povinnost prodávajícího uzavřít přepravní smlouvu je pak v těchto doložkách výslovně stanovena pouze pro úplnost. Tato povinnost je totiž fakticky zahrnuta již v povinnosti prodávajícího dodat zboží v místě určení.²⁵²

Doložky skupiny D se na první pohled mohou zdát velmi podobné doložkám skupiny F. Naskýtá se proto otázka, proč by k pokrytí všech případů nestačily buď doložky skupiny F, nebo doložky skupiny D. Doložky skupiny D jsou však oproti ostatním doložkám k přepravě a dodání až v místě určení lépe uzpůsobeny díky úpravě obstarání vývozních a zejména tranzitních celních formalit. Ty má dle těchto doložek vždy na starost prodávající.²⁵³ Drobný rozdíl lze nalézt rovněž v úpravě dodání. U doložek skupiny F se předpokládá spíše naložení na další dopravní prostředek v řetězci přepravy. Doložky skupiny D naopak předpokládají spíše konec přepravy.²⁵⁴

Doložky DAP a DPU se mezi sebou liší v úpravě povinnosti prodávajícího vyložit zboží z dopravního prostředku. Dle parity DPU je dodání dokončeno a nebezpečí na zboží přechází na kupujícího, až když je zboží vyloženo.²⁵⁵ Dle parity DAP přechází riziko již před vyložením, když je zboží dáno k dispozici kupujícímu a připraveno k vyložení. V doložce DDP je způsob dodání upraven stejně jako v doložce DAP. U povinnosti prodávajícího vyložit zboží dle doložky DPU lze předpokládat obdobné problémy jako u nakládání zboží kupujícím v prostorech prodávajícího uvedené u doložky EXW.²⁵⁶

Dle doložek DAP a DPU obstarává dovozní celní formality kupující. Pokud je místo určení až za vstupním bodem pro proclení, je třeba tyto celní formality obstarat předem, aby zde zboží nebylo zadrženo. Pokud bude zboží zadrženo pro prodlení kupujícího se splněním

²⁵⁰ PILTZ, cit. 41, s. 13.

²⁵¹ PILTZ, cit. 41, s. 14.

²⁵² PILTZ, cit. 41, s. 17.;

Obdobně jako je v doložkách obsažen předpoklad provedení místní přepravy do místa dodání nebo z místa určení.

²⁵³ RAILAS, cit. 42, s. 76.

²⁵⁴ Srov. např. povinnost naložit zboží dle doložky FCA – A a povinnost vyložit zboží dle doložky DPU. Naopak ze srovnání doložek FCA – B a DAP není tato nuance patrna.

²⁵⁵ Obdobně jako u doložky EXW by měly smluvní strany předem ověřit možnost prodávajícího vyložit zboží ve jmenovaném místě. DEBATTISTA, cit. 43, s. 16.

²⁵⁶ Incoterms 2020, s. 73.

této povinnosti, ponese kupující po dobu zdržení riziko na zboží.²⁵⁷ Naproti tomu dle parity DDP leží povinnost obstarat dovozní povolení na straně prodávajícího. Při zařizování dovozního proclení zboží prodávajícím však mohou nastat obdobné problémy, jako při zařizování vývozních formalit kupujícím u doložky EXW.²⁵⁸ Doložka DDP se tak od doložky DAP liší pouze v úpravě povinnosti obstarat celní formality. Od doložky DPU se kromě toho liší i ve způsobu dodání zboží.

3.5. Skupina lodních doložek oproti multimodálním doložkám

Některé doložky jsou určeny specificky pro použití v případech, kdy je hlavní přeprava zajišťována prostřednictvím lodní dopravy, nebo na lodi alespoň začíná. Může se jednat jak o říční, tak o námořní přepravu. Dle Incoterms 2020 se jedná o dodací parity FAS, FOB, CFR a CIF. Tyto doložky se od ostatních liší tím, že jmenovaným místem dodání (v doložkách skupiny F) nebo určení (v doložkách skupiny C) musí být přístav.²⁵⁹ Doložky jsou takto uzpůsobeny, jelikož způsob dodání zboží, a tedy i moment přechodu rizika, je navázán na loď jako dopravní prostředek.²⁶⁰ U doložky FAS musí být zboží dodáno k boku lodí, u ostatních lodních doložek na palubu lodí. V důsledku této úpravy mimo jiné dochází k přechodu nebezpečí na zboží relativně později během přepravy ve srovnání s doložkami FCA, CPT a CIP.²⁶¹

Incoterms požadavkem na jmenování přístavu limitují množinu míst přicházejících v úvahu při výběru místa dodání nebo určení, a tím i možnost chybného použití lodních doložek. Úseky přepravy před a po hlavní přepravě mohou být samozřejmě zajištěny jakýmkoli dopravním prostředkem, protože zboží se musí do přístavu k lodi nejprve dostat. Stejně může být část hlavní přepravy zajištěna jakýmkoli dopravním prostředkem, pokud této části předcházela přeprava lodí. Pro správné použití lodní doložky je rozhodující pouze dopravní prostředek při dodání, tedy na začátku hlavní přepravy. Po dodání k boku lodí nebo

²⁵⁷ Incoterms 2020, s. 64.; PILTZ, cit. 41, s. 25.

²⁵⁸ PILTZ, cit. 41, s. 25.;

Např. v Brazílii je použití doložky DDP pro dovoz předem vyloučeno právním předpisem, protože prodávající nebude dle tamních předpisů schopen dovozní povolení obstarat. PILTZ, cit. 41, s. 25.

²⁵⁹ PILTZ, cit. 41, s. 14.; Rovněž jmenované body musí být v přístavu.

²⁶⁰ DAVIES, SNYDER, cit. 123, s. 261.

²⁶¹ Oproti multimodálním doložkám skupin F a C lze totiž očekávat, že se zboží k lodi dostane později než na jiné jmenované místo. PILTZ, cit. 41, s. 16.

po naložení zboží na ni je podmínka přechodu nebezpečí splněna. Další povinnosti již nejsou podmíněny použitím lodní dopravy.

Ve verzi Incoterms 2010 v doložkách FOB, CFR a CIF byl podmínkou naložení zboží na palubu lodi nahrazen přechod nebezpečí na zboží v okamžiku přechodu zboží přes zábradlí lodi.²⁶² Přechod přes lodní zábradlí byla neurčitá a pro moderní dobu nepraktická podmínka přechodu nebezpečí. Jednak nebylo jasné, zda by mělo riziko přejít až po naložení, nebo již před naložením přesně při přechodu vertikální linie zábradlí.²⁶³ Jednak pro naložení na některé lodě nemusí být zboží přenášeno přes zábradlí, ale může být naloženo rovnou do podpalubí.²⁶⁴ Rovněž s ohledem na rozdělení nákladů za naložení zboží nebyl tento moment přechodu rizika vhodný. Náklady na provedení naložení v praxi nebyly obsluhou přístavu rozděleny na dvě poloviny, ale hradily se za celý proces nakládání.²⁶⁵

Dle Incoterms 2020 má být zboží naloženo na palubu způsobem v přístavu obvyklým. Způsob naložení je ale určen spíše typem lodi a druhem zboží než zvyklostí přístavu. Proto opět není zcela jednoznačné, kdy je zboží dodáno.²⁶⁶ Naložení na palubu je však zřejmě třeba chápat obdobně jako předání zboží dopravci. Zboží je naloženo na palubu, jakmile se nachází na palubě a je odděleno od nakládacího zařízení. Následné zajištění zboží spočívající v jeho připoutání atp. není ke splnění povinnosti prodávajícího třeba.²⁶⁷ Naložení na palubu lodi lépe zohledňuje i rozdělení nákladů mezi strany dle jejich povinností, protože celý proces nakládání je účtován prodávajícímu.²⁶⁸

Výše uvedené podmínky dodání v doložkách pro lodní dopravu kladou na transakci dodatečné nároky oproti multimodálním doložkám Incoterms. Z toho důvodu jsou tyto doložky náchylnější k nevhodnému použití smluvními stranami. Předně může nastat situace, kdy strany začlení do kupní smlouvy některou z lodních doložek, ale loď vůbec nebude mezi využitými dopravními prostředky. Proto nikdy nebudou splněny podmínky dodání zboží,

²⁶² ŠUBERT, cit. 65, s. 9.

²⁶³ VALIOTI, cit. 121, s. 30.; ROMEIN, cit. 173, kap. 2, písm. B, čl. I.

²⁶⁴ MALFLIET, J. Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term. In: *Management Challenges in the 21st Century: Transport and Logistics: Opportunity for Slovakia in the Era of Knowledge Economy*. 2011, s. 171.

²⁶⁵ RAILAS, cit. 42, s. 77.

²⁶⁶ RAILAS, cit. 42, s. 77.; RAMBERG, cit. 41, s. 386.

²⁶⁷ PILTZ, cit. 121, s. 4.; PILTZ, cit. 41, s. 14.

²⁶⁸ RAILAS, cit. 42, s. 77.

kteří podmiňují přechod nebezpečí na zboží. Další problematrická situace by mohla pro kupujícího nastat v případě, kdy je loď využita až v pozdější části přepravy, kterou však smluvní strany považují již za hlavní přepravu. K přechodu nebezpečí na zboží tak dojde později, než strany předpokládaly. Z hlediska aplikace Incoterms by však tato situace neměla činit problém. Její výsledek, tj. pozdější přechod nebezpečí na zboží, by ale mohl být překvapivý pro smluvní strany.

V neposlední řadě pak nastávají problémy v případech, kdy jsou lodní doložky použity pro přepravu zboží v kontejnerech. Lodní doložky nejsou pro tento typ přepravy uzpůsobené a vhodné. Prodávající ztratí kontrolu nad kontejnerem a zbožím, jakmile je předá v kontejnerovém terminálu.²⁶⁹ Okamžik přechodu rizika na zboží, tj. dodání k boku lodi nebo naložení na palubu, proto nekorresponduje s okamžikem ztráty fyzické kontroly nad zbožím.²⁷⁰ Kromě toho se prodávající vystavuje riziku nedodržení času dodání, protože kontejnery bývají v některých případech naloženy až na pozdější loď, než na kterou byly objednány.²⁷¹ Rovněž může vzniknout spor o moment vzniku škody, protože ten může být po uložení zboží do kontejneru obtížné zjistit. U lodních doložek skupiny F pak může nastat již zmíněný problém s obdržením náložného listu prodávajícím od dopravce podobně jako u doložky FCA.²⁷² Na rozdíl od doložky FCA však ani doložka FAS ani FOB tuto situaci výslovně neupravují.²⁷³

4. Další vývoj Incoterms

MOK Incoterms aktualizuje, čímž zejména reaguje na vývoj praxe v mezinárodním obchodu a na nové technologické možnosti. Zároveň si MOK klade za cíl vyřešit aktualizacemi problémy vznikající při používání Incoterms a celkově doložky zefektivnit. Za tím účelem mění obsah jednotlivých článků doložek, nebo dokonce přidává anebo odebírá

²⁶⁹ PILTZ, cit. 41, s. 24.;

Kontejnery ve většině přístavů procházejí skrz terminál a na loď jsou nakládány až později. BERGAMI, cit. 43, s. 332.

²⁷⁰ PILTZ, cit. 41, s. 24.; RAMBERG, cit. 16, s. 39.; MALFLIET, cit. 264, s. 172.

²⁷¹ PILTZ, cit. 41, s. 24.

²⁷² BERGAMI, cit. 43, s. 334.;

U doložek skupiny C by tento problém nastat neměl, protože smlouvu s dopravcem uzavírá prodávající a měl by si vyjednat odpovídající podmínky.

²⁷³ Příslušnou úpravu neobsahují zřejmě proto, že užití doložek FOB a FAS ve spojení s kontejnery je nevhodné, a MOK jej proto nechce podporovat.

celé doložky. Společně s aktualizacemi obsahu doložek se MOK věnuje zdokonalování vykládacích pravidel Incoterms také z hlediska jejich srozumitelnosti, přehlednosti a celkové prezentace. V návaznosti na předchozí analýzu a uvedené poznatky se lze zamyslet nad možnými úpravami Incoterms pro jejich příští verze, a to jak s ohledem na jejich dosavadní vývoj, tak i s ohledem na možnosti moderních technologií a způsobů komunikace. V úvahu připadají změny v obsahu a systematice Incoterms. Dále se nabízejí možnosti vylepšení jejich jazykové a vizuální prezentace. Díky změnám by mohla být úprava doložek v některých ohledech zpřesněna nebo zjednodušena. Zároveň by mohlo být dosaženo přehlednějšího a srozumitelnějšího odlišení jednotlivých doložek.

4.1. Změny obsahu a systematiky Incoterms

Jednotlivé doložky se od sebe odlišují na základě úpravy některých povinností a rozdělení těchto povinností mezi smluvní strany. V rámci skupin E, F, C a D se jednotlivé doložky liší především v úpravě způsobu dodání. Incoterms také obsahují samostatné doložky z důvodu odlišného rozdělení povinností obstarat celní formality a z důvodu povinnosti pojistit zboží. Na základě těchto rozdílů pak některé doložky tvoří dvojice, které se liší pouze v úpravě jedné z povinností. Některé možnosti rozdělení povinností, jejichž úpravu by bylo možné na základě současných jedenácti doložek očekávat, však žádnou doložkou upraveny nejsou. Incoterms by v tomto ohledu mohly být systematičtější.

Doložky FAS a FOB tvoří dvojici ohledně způsobu dodání. Obdobnou dvojici tvoří doložky DAP a DPU. Jediným rozdílem mezi těmito doložkami v rámci dvojice je odlišný způsob dodání. Doložka EXW je jedinou doložkou, dle které celní formality obstarává kupující. Doložka, která by tuto povinnost upravovala stejně, ale zároveň odlišně upravovala způsob dodání však v Incoterms obsažena není. Pro výběr alternativního způsobu dodání musí strany sjednat odchylné ujednání od doložky EXW, nebo zvolit doložku FCA. Volbou doložky FCA však rovněž změní úpravu obstarání celních formalit. Obdobná situace vzniká i ve skupině D s doložkou DDP, kdy některá z variant úpravy není dosažitelná bez smluvní úpravy doložky. Vhodné způsoby odchylných ujednání však v doložkách nejsou ani naznačeny, přestože tato ujednání mohou v praxi činit problém.²⁷⁴

²⁷⁴ Např. je vhodné stanovit, zda se při ujednání odlišného způsobu dodání mění i moment přechodu nebezpečí. DEBATTISTA, cit. 43, s. 17.

Doložky CIP a CIF pak naznačují možnosti úpravy pojištění zboží. Oddělení samostatných doložek pouze kvůli povinnosti pojištění se může zdát nadbytečné.²⁷⁵ U doložek skupiny C je však argumentováno zvláštní povahou transakce, kdy přepravu obstarává prodávající i po přechodu nebezpečí na zboží.²⁷⁶ Standard pojištění je v doložkách stanoven, způsoby vhodného odchýlení se od něj však naznačeny nejsou. Doložky CIP a CIF ovšem nemají ve skupinách E, F a D obdobu, přestože všechny doložky obsahují články o pojištění zboží.²⁷⁷

Ze systematiky Incoterms dále výrazně vybočuje parita FCA,²⁷⁸ která jako jediná obsahuje dva způsoby dodání, přičemž způsob dodání je v této doložce podmíněn charakteristikou jmenovaného místa.²⁷⁹ Úprava této doložky je dle mého názoru nesystematická i z toho důvodu, že varianta FCA – A se podobá spíše doložce EXW,²⁸⁰ ale přesto jsou tyto možnosti formálně zařazeny do odlišných skupin.

Další nekonzistentní úpravu vzhledem k ostatním doložkám pak obsahují doložky CPT a CIP. Ostatní doložky obsahují relativně detailně upravený způsob dodání, podmínky dodání jsou však v doložkách CPT a CIP omezeny na předání dopravci. Zřejmě by šlo opět argumentovat zvláštním charakterem transakce při použití doložek ze skupiny C. Nicméně u doložek CFR a CIF je dodání zboží upraveno obdobně jako u doložek z ostatních skupin. U těchto lodních doložek ze skupiny C pak na rozdíl od skupiny F není dáno na výběr dodání k boku lodi po vzoru doložky FAS.

Existence některých doložek vybočujících z celkové systematiky Incoterms je zřejmě odůvodněna jejich častým využíváním v praxi. Naopak absenci některých z výše naznačených variant úpravy povinností lze zřejmě přičítat tomu, že je praxe nevyžaduje. Přesto se domnívám, že obsah a systematika Incoterms není z těchto důvodů dostatečně přehledná. Na

²⁷⁵ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 9.

²⁷⁶ PILTZ, cit. 41, s. 19.

²⁷⁷ V nich je ovšem pouze stanoveno, že žádná ze stran nemá povinnost zboží pojistit.

²⁷⁸ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 7.

²⁷⁹ Toto podmínění však stranám výběr doložky zřejmě nijak neusnadňuje. Smluvní strany musí být s doložkou FCA dobře seznámeny, aby věděly, zda má prodávající povinnost naložit zboží. DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 7.; Nadto si strany musí ještě vyjasnit, zda je jmenované místo prostorem prodávajícího.

²⁸⁰ Např. Bergami v grafu řadí variantu FCA – A velmi blízko k doložce EXW. Viz tabulka č. 2 in: BERGAMI, cit. 43, s. 328.

některé z výše uvedených problémů upozorňují také Davis a Vogt ve své studii.²⁸¹ Jednotnější úprava a rozdělení povinností v doložkách by mohla usnadnit jejich využití v praxi, zejména díky lepším možnostem výběru doložek. Za tím účelem se nabízí hned několik možností úprav Incoterms.

Jednak by mohlo dojít k pokrytí všech v Incoterms naznačených variant úpravy povinností samostatnou doložkou. Toto řešení by však mohlo mít za následek přehlčení vykládacích pravidel a snížení jejich přehlednosti. Druhou možností je naopak snížení počtu doložek a pokrytí možných variant jiným způsobem. Jedním z těchto způsobů je přepracování některých parit po vzoru parity FCA. Vznikly by tak parity stanovující rozsah povinností a moment přechodu nebezpečí dle objektivních podmínek. Těmito podmínkami by mohl být například charakter místa dodání nebo zvolený způsob dopravy. Problémem tohoto řešení by však mohlo být obtížné hledání funkčních kritérií pro podmínění doložek. Nároky kladené na pochopení doložek smluvními stranami by se rovněž zřejmě zvýšily.²⁸²

Další možný způsob snížení počtu doložek představují Davis a Vogt. Autoři v již zmíněné studii mimo jiné rozebírají potenciální varianty úpravy povinností a průběhu transakce²⁸³ a zjišťují, že mnoho z nich není pokryto žádnou z doložek Incoterms. Případně dle autorů není zcela jasné, která z nich by měla být použita. Návrh Davise a Vogta zahrnuje redukci počtu doložek se současným zavedením modifikátorů. Jako modifikátory označují dodatečná ujednání přidaná za zvolenou doložku, obdobně jako nyní doložky vyžadují jmenování určitého místa. S použitím dodatečných ujednání přidaných za zvolenou doložku se lze v praxi setkat.²⁸⁴

Davis a Vogt v návrhu představují tři doložky, přičemž čtyři povinnosti či podmínky doložek mohou být upraveny pomocí modifikátorů. Kombinace tohoto počtu doložek s modifikátory by dle autorů stačila k pokrytí všech variant transakce naznačených dosavadní

²⁸¹ DAVIS, VOGT, cit. 63.

²⁸² Toto řešení zřejmě není vhodné, nebo by bylo velmi obtížné na provedení, protože MOK již pravidlo FCA naopak zjednodušovala. Úprava doložky FCA byla ve starších verzích Incoterms úzce navázána na zvolený způsob dopravy a dle dopravního prostředku se v jednotlivých případech lišila místa dodání. RAILAS, cit. 42, s. 72.

²⁸³ Davis a Vogt kladou zvláštní důraz také na vnitrostátní použití Incoterms.

²⁸⁴ Např. k doložce FOB bývá připojen dodatek „*stowed*“. VALIOTI, cit. 121, s. 23.;

Dále např. dodatek FO („*free out*“) k doložce CFR. K tomu viz rozhodčí nález Mezinárodního rozhodčího soudu, zn. ICC Arbitral Award No. 7645, bod 2., odst. 14.

úpravou povinností v doložkách Incoterms.²⁸⁵ Modifikovanými podmínkami jsou místo dodání, způsob dodání, přechod rizika a pojištění. K úpravě každé z těchto otázek by bylo možné využít několik alternativ modifikátorů. Například pro způsob dodání by smluvní strany mohly zvolit buď k dispozici k naložení, naloženo, vyloženo, nebo k dispozici k vyložení.²⁸⁶ Modifikátor přechodu rizika by zachoval možnost oddělit místo dodání, resp. určení, od místa přechodu rizika po vzoru doložek skupiny C, a zároveň by tuto zvláštní povahu transakce lépe zdůraznil.²⁸⁷ Pro zachování možnosti navázat nakládání na specifický dopravní prostředek, zejména loď, by mohl být případně zaveden modifikátor pro dopravní prostředek u způsobu dodání. Současně by mohla být zavedena možnost dodání k boku jakéhokoli dopravního prostředku.²⁸⁸ Ze tří navrhovaných doložek je jedna určena specificky pro vnitrostátní obchod. Její odlišnost by měla spočívat primárně v absenci úpravy obstarání celních formalit.²⁸⁹

Toto řešení se zdá být elegantním a praktickým. Kromě větší variability Incoterms by používání modifikátorů mohlo vést k hlubšímu porozumění doložkám jejich uživateli. Smluvní strany by v této verzi zřejmě byly instruovány k výběru konkrétních možností daných modifikátory. Možnosti volby modifikátorů by mohly být detailně vyjmenovány u každé doložky nebo skupiny. Při výběru by se strany zároveň detailně seznámily se svými vzájemnými povinnostmi. Rovněž by mohla být poskytnuta i bližší definice modifikátorů, jako například význam „naloženo“ nebo „vyloženo“.

Na druhou stranu se tento návrh výrazně odchyľuje od dosavadní struktury Incoterms. Inkorporace Incoterms do smlouvy by vyžadovala více náležitostí. Z návrhu vyplývá, že některé z modifikátorů by měly výchozí úpravu, od které by se strany modifikátorem odchýlily.²⁹⁰ Naopak například v případě nevyužití modifikátoru nakládání by Incoterms v navrhovaném znění úpravu zřejmě neposkytovaly.²⁹¹ Dále by bylo nezbytné vyvarovat se přehlcení v počtu variant modifikátorů a jejich možných kombinací, zejména u

²⁸⁵ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 20.

²⁸⁶ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 16.;

Podle mého názoru jsou však možnosti k dispozici k naložení a vyloženo v zásadě zdvojenou úpravou obdobné situace. Davis a Vogt však zřejmě pouze nastiňují možnosti modifikátorů a jejich fungování.

²⁸⁷ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 20.

²⁸⁸ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 17.

²⁸⁹ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 16.

²⁹⁰ Např. u přechodu nebezpečí a pojištění. DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 20.

²⁹¹ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 20.;

Nejmenování určitého místa není upraveno ani v současné verzi Incoterms.

kombinací způsobu dodání a přechodu rizika. Volba způsobu dodání v místě dodání i v místě určení by mohla být matoucí, pokud by nebyla důrazně oddělena. Nadbytečným se mi zdá rovněž zahrnutí termínu specifického pouze pro vnitrostátní použití. Při volbě Incoterms by na základě takového oddělení mohly vznikat obdobné problémy, jako například při použití lodních doložek při absenci využití lodi k přepravě.

Dále se nabízí otázka, proč toto řešení nedovést až do krajní situace. Zřejmě by stačilo definovat jen jednu dodací doložku a k navrhovaným čtyřem modifikovatelným podmínkám přidat několik dalších. Tím by si strany v důsledku volily při každém použití unikátní doložku. Dodací doložky by bylo v dnešní době možné připravit na míru velmi efektivně, například při použití mobilních aplikací.²⁹²

Tyto návrhy stojí za zvážení, nicméně Incoterms by zřejmě ztratily alespoň část své ikonické podoby a tradice. Navíc pokud by k takové razantní změně došlo skrze jedinou aktualizaci, mohla by tato nová verze být přechodně málo užívaná.²⁹³ Zároveň by byla oslabena zejména standardizační funkce vykládacích pravidel, protože Incoterms mohou být na právní poměr aplikovány i bez jejich výslovné inkorporace do smlouvy. Tato aplikace by však při případném přejmenování, nebo vyřazení některých doložek nebyla možná.²⁹⁴ To platí i pro případ, kdy by doložky neobsahovaly výchozí úpravu při nepoužití některých modifikátorů. Z těchto návrhů se však lze inspirovat k postupným dílčím úpravám.

Lze uvažovat například o sjednocení úpravy obstarávání vývozních a dovozních celních formalit napříč doložkami. Smluvní strany by pak v případě specifických požadavků mohly využít modifikátor, který by byl v Incoterms definován. Modifikátor by zahrnoval variace na obstarání vývozních a dovozních cel po vzoru současných doložek EXW a DDP.²⁹⁵ Tím by došlo k odstranění části nekonzistence v úpravě doložek. Zároveň by vznikl prostor k odstranění zvláštní zdvojené úpravy doložky FCA. Varianta FCA – A by mohla být vyčleněna do samostatné doložky do skupiny E vedle doložky EXW. V těchto dvou doložkách skupiny E by pak byl dvěma alternativnímu způsoby upraven způsob dodání,

²⁹² MOK již mobilní aplikaci pro Incoterms provozuje. Viz Incoterms 2020 app [online], dostupné z: <https://2go.iccwbo.org/incoterms-2020-app>.

²⁹³ Užívání dosud zavedených doložek by zřejmě mělo setrvačnost.

²⁹⁴ Případně se nabízí také možnost sloučení úpravy více doložek do jedné se zachováním více použitelných názvů.

²⁹⁵ V praxi se lze setkat např. s doložkou EXW s modifikátorem „*Cleared for export*“. MAREK, ŽVÁČKOVÁ, cit. 28, s. 114.

obdobně jako mezi doložkami DAP a DPU. Obstarávání vývozních celních formalit kupujícím by bylo možno upravit zařazením modifikátoru. Současně by mohla být zrušena doložka DDP, čímž by bylo eliminováno doposud prázdné místo pro variantu kombinující podmínky doložek DDP a DPU, tedy s vyložením v místě určení s obstaráním dovozních cel prodávajícím. Celkový počet doložek by zůstal nezměněn. Situace, kdy kupující obstarává vývozní celní formality, nebo prodávající obstarává dovozní celní formality, jsou často označovány za jedny z nejproblematičtějších.²⁹⁶ Odpovědné strany by tuto povinnost v případě použití modifikátoru možná pečlivěji zvážily.

Vedle toho by bylo možné napříč doložkami sjednotit výchozí úpravu způsobu dodání. Pro účely odchýlení se od této výchozí úpravy by byly opět využity definované modifikátory. Tím by se počet doložek mohl dále snížit, se zavedením definice pouze několika variant modifikátorů. V zásadě by tak došlo k odstranění současných dvojic, jako jsou například doložky FAS a FOB nebo DAP a DPU. Definice modifikátorů nakládání by mohla přispět rovněž ke zpřesnění způsobu dodání a přebírání zboží kupujícím v místě určení dle doložek skupiny C. Tento zásah do struktury Incoterms je však dle mého názoru oproti předchozímu již znatelnější. Nevýhodou tohoto návrhu by mohl být vznik modifikátorů specifických pouze pro určité doložky.

I v případě odmítnutí jakýchkoli změn ve struktuře samotných Incoterms, ve smyslu výše navrhaných, by však MOK mohla zvážit alespoň zavedení definice některých v praxi již používaných modifikátorů. Doložka samotná je standardizována vykládacími pravidly Incoterms. V praxi vzniklý modifikátor, který má obdobnou právní povahu, standardizován není. Při použití těchto modifikátorů může být předmětem sporu, zda je jimi doložka modifikována pouze ve smyslu rozdělení nákladů, nebo i ve smyslu přechodu nebezpečí atp.²⁹⁷ Definicí těchto zavedených modifikátorů by mohla MOK přispět ke zvýšení právní jistoty, obdobně jako sepsáním samotných doložek.

Doložky v některých ustanoveních rovněž výslovně předpokládají možnost odlišného ujednání.²⁹⁸ Nastínění vhodné formulace takového odlišného ujednání by mohlo být také

²⁹⁶ DEBATTISTA, cit. 43, s. 5.; BERGAMI, cit. 43, s. 331.

²⁹⁷ DEBATTISTA, cit. 43, s. 17.; PILTZ, cit. 121, s. 7.

²⁹⁸ Např. čl. A5 u doložek CIP a CIF.

přínosem a zjednodušením pro smluvní strany.²⁹⁹ V případě uvádění vzorů odlišných ujednání by však bylo dle mého názoru účelnější přistoupit přímo k definici modifikátorů. Ty jsou kratší a pro strany efektivnější. Doložky, respektive úvod k nim, by se rovněž mohl detailněji zabývat výkladem některých slovních spojení.³⁰⁰

4.2. Změny lodních doložek

Lodní doložky jsou specificky koncipovány pro lodní dopravu. Podmínky těchto doložek jsou naplněny pouze v návaznosti na kontakt zboží s lodí. S použitím těchto doložek jsou spojeny časté obtíže. To je patrné jak z mnohých upozornění v literatuře,³⁰¹ tak z vývoje Incoterms. MOK na nevhodné používání lodních doložek reagovala jejich systematickým oddělením od zbytku doložek do samostatné skupiny. Rovněž v úvodech k Incoterms³⁰² a v pokynech k jednotlivým doložkám³⁰³ MOK výslovně upozorňuje na jejich zvláštní požadavky, a případně i na nevhodnost jejich použití v některých případech, zejména ve spojení s kontejnery. Doložky by však bylo možné za účelem předcházení situacím nevhodného použití změnit.

Jednou z možností je zrušení lodních doložek. MOK již dříve rušila a nahrazovala doložky specifické pro určitý způsob dopravy doložkami multimodálními.³⁰⁴ Rovněž takto již rušila a nahrazovala přímo lodní doložky.³⁰⁵ Zrušením lodních doložek by byly Incoterms zjednodušeny a došlo by k eliminaci některých případů nevhodného výběru a použití doložky. Vzhledem k tomu, že lodní doložky jsou specifické způsobem dodání, by bylo případně třeba vytvořit jednu nebo více nových multimodálních doložek, nebo stávající doložky upravit, nebo definovat za tím účelem modifikátory. Tyto by mohly zachovat přechod nebezpečí na

²⁹⁹ Zejm. např. u již zmiňované otázky pojištění a např. možnosti uzavřít jednu společnou pojišťovací smlouvu kupujícím a prodávajícím.

³⁰⁰ Jako např. význam pojmu „*naložení na palubu*“ atp.;

Přiblížení některých pojmů obsahovaly Incoterms 2010. Incoterms 2010, s. 27.

³⁰¹ Např. PILTZ, cit. 41, s. 24.; SURARAKSA, J., AMCHANG, C., SAWATWONG, N. Decision-Making on Incoterms 2020 of Automotive Parts Manufacturers in Thailand. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*. 2020, sv. 7, č. 10, s. 468.

³⁰² Srov. ŠUBERT, cit. 65, s. 9.; Dále Incoterms 2010, s. 19.; Rovněž DEBATTISTA, cit. 43, s. 10, dále s. 14.

³⁰³ Např. Guidance note k FOB Incoterms 2010 a Explanatory notes k FOB Incoterms 2020.

³⁰⁴ Např. zrušení parit FOB Airport, FOR nebo FOT.

³⁰⁵ Zrušeny byly lodní doložky DES a DEQ.

zboží až při naložení na dopravní prostředek, případně až při dodání k jeho boku.³⁰⁶ Taková změna by však jistě měla dlouhou setrvačnost, protože v praxi by lodní doložky zřejmě dlouho nevyšly z používání. Dá se rovněž usuzovat, že MOK nemá zájem tyto doložky zrušit. Zvláště doložka FOB se pravidelně řadí k nejpoužívanějším doložkám.³⁰⁷ MOK by tak riskovala, že frekvence používání vykládacích pravidel Incoterms upadne.

Další možností je přepracování lodních doložek na multimodální. K tomu by stačilo změnit úpravu způsobu dodání zboží.³⁰⁸ V návaznosti na to by bylo možné odstranit podmínku jmenování přístavu, která momentálně slouží pouze jako pojistka využití lodní dopravy. Již tím, že byl přechod zboží přes zábradlí lodi nahrazen naložením na palubu, ztratilo dělení na lodní a multimodální doložky jeden z aspektů. Zatímco období lodního zábradlí nelze u ostatních dopravních prostředků vždy snadno nalézt, jasnou období paluby lze nalézt u každého dopravního prostředku.³⁰⁹ V jiných definicích doložek než Incoterms navíc například doložka FOB není vždy limitována na použití ve spojení s lodní dopravou. Vyskytuje se i v multimodální podobě.³¹⁰ Oproti zrušení těchto doložek by tato změna měla menší vliv na používání Incoterms v praxi, protože názvy alespoň některých doložek by mohly být zachovány. Změna by však nevyřešila případy nevhodného použití těchto doložek ve spojení s kontejnery. Drtivá většina mezinárodní přepravy je navíc prováděna pomocí lodí,³¹¹ což může být důležitým argumentem pro zachování specifických lodních doložek.

Další možností, která by mohla vyřešit obtíže s doložkami v případě použití kontejnerů, je zavedení nové podmínky do lodních doložek. Pokud by bylo místo dodání až za místem, kde je zboží uloženo do kontejneru, přešlo by nebezpečí na zboží v okamžiku uložení do kontejneru. Došlo by tak sice k nesouladu splnění povinnosti dodat zboží a okamžiku přechodu nebezpečí.³¹² Naopak by však mohlo dojít k eliminaci nebo zjednodušení některých

³⁰⁶ Naložení na dopravní prostředek by jinak bylo pokryto pouze doložkou FCA – A, která je však navázána na dodání v prostorech prodávajícího.

³⁰⁷ VOGT, DAVIS, cit. 47, s. 318.; KLOTZ, J. M. *Power Tools for Negotiating International Business Deals*. 2008, s. 48.; ROSAL, I. D. Factors influencing the choice of delivery terms used in Spanish seaborne container trade. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 2016, sv. 8, č. 3, s. 322.

³⁰⁸ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 9.

³⁰⁹ RAILAS, cit. 42, s. 77.

³¹⁰ DAVIES, SNYDER, cit. 123, s. 261.;

Např. dle Art. 2 – Sales, §2-319 Uniform Commercial Code není FOB navázán na loď.

³¹¹ Review of maritime transport [online], dostupné z: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>.

³¹² Jednalo by se pak o situaci podobnou úpravě doložek skupiny C.

sporů. Tato podmínka by mohla být začleněna rovněž do multimodálních doložek skupiny F a C, jako pojistka pro případ jmenování nevhodného místa dodání.³¹³

4.3. Další dílčí změny obsahu Incoterms

Přestože MOK zdůrazňuje možnost využití Incoterms i ve vnitrostátním obchodě,³¹⁴ bližší instrukce k tomuto použití neposkytuje.³¹⁵ Doložky jsou na tuto možnost připraveny neuplatněním úpravy obstarání celních formalit. Pro použití ve vnitrostátním obchodě jsou relativně jasně charakterizovány doložka EXW³¹⁶ a varianta FCA – A, jako doložky, kde dodání proběhne v prostorech prodávajícího. Doložky skupiny C jsou pak pro toto použití specifické dřívějším přechodem nebezpečí a následnou přepravou zboží po tomto přechodu. Varianta FCA – B a doložky skupiny D se však při vnitrostátním použití navzájem téměř neliší. Doložky FCA – B, DAP a DDP jsou v této situaci prakticky identické.³¹⁷ Pomocí kterékoli z nich dosáhnou smluvní strany přechodu nebezpečí v místě dodání, které se může vyskytovat v zásadě kdekoli na trase transportu. Doložka DPU se od těchto liší pouze v povinnosti zboží vyložit. MOK by proto mohla poskytnout v rámci publikace vykládacích pravidel Incoterms podrobnější vysvětlení nebo doporučení k výběru doložky pro vnitrostátní obchod. Širší zásah do obsahu doložek za účelem lepšího uzpůsobení vnitrostátnímu obchodu dle mého názoru není nutný a mohl by vést ke snížení srozumitelnosti a přehlednosti Incoterms.³¹⁸

³¹³ Je otázkou, zda je pro smluvní strany důležitější vybrat moment přechodu rizika přesně podle jejich uvážení a očekávání, nebo zda je větším přínosem eliminace pozdějších sporů. Některé studie však indukují, že doba odpovědnosti za nebezpečí není pro strany při výběru doložky stěžejní. SURARAKSA, AMCHANG, SAWATWONG, cit. 301, s. 467.;

Strany však faktor nebezpečí na zboží možná podceňují. BERGAMI, cit. 43, s. 332.

³¹⁴ RAMBERG, cit. 41, s. 384.

³¹⁵ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 11.

³¹⁶ Ta je navíc dobře charakterizována již svým názvem.

³¹⁷ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 7.;

Davis a Vogt pak dle mého názoru správně upozorňují i na nedůslednost odlišení doložek skupin F a D pro použití v mezinárodním obchodě. Z toho důvodu do svého návrhu zahrnuli jednu doložku specifickou pro vnitrostátní použití. DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 7.;

Z pohledu prodávajícího je totiž volba domácího nebo zahraničního jmenovaného místa, a tedy volba doložky skupiny F nebo D, determinována pouze úpravou obstarávání tranzitních celních formalit (kromě parity DDP), což je jediný zásadní rozdíl mezi těmito doložkami.

³¹⁸ Pokud by však došlo k výše navrhovanému sjednocení úpravy obstarání celních formalit napříč doložkami, připadalo by v úvahu i zrušení skupiny D jako celku, čímž by došlo i k objasnění použití doložek ve vnitrostátním obchodě.

Dále je dle mého názoru nevhodná úprava určování konkrétního místa. Incoterms za účelem určení místa obsahují pojmy bod a jmenované místo. Bod se pak v ustanoveních doložek skupin E, C a D vyskytuje jako dohodnutý,³¹⁹ nebo bez tohoto přívlastku. Úpravou dohodnutého bodu se MOK snaží zajistit, že strany určí místo dodání dostatečně přesně.³²⁰ Pojem bod bez přívlastku pak slouží k úpravě situace, kdy místo dodání není předem určeno s dostatečnou přesností. Tato úprava má následující důsledky. Jednak pojmy dohodnutý bod a jmenované místo mají de facto stejný účel a obsah. Tato zdvojená úprava pak může vyvolávat otázku, s jakou přesností je třeba určit jmenované místo. Dále mají ustanovení o dodání zboží z důvodu použití těchto pojmů velmi složitou konstrukci. Ze znění doložek navíc není dostatečně jasné, zda dohodnutý bod má být smluven již při uzavření smlouvy, nebo později. Pozdější sjednávání bodu je však zřejmě smysluplnější, například pro případy dodatečného upřesňování jmenovaného místa.³²¹ K určení konkrétní adresy by v každém případě měl stačit požadavek jmenovat konkrétní místo, byť s jeho upřesněním až po uzavření smlouvy. Dohodnutý bod působí pouze jako nadbytečná podmnožina pojmu jmenované místo. Odlišná úprava je výslovně obsažena pouze v doložkách skupiny F. Odlišnost oproti ostatním skupinám je však naznačena pouze velmi přehledným způsobem. Mimo jiné je změněn přívlastek „dohodnutý“ na „jmenovaný“ bod. Tzn. doložky skupiny F obsahují rovněž tři pojmy pro určení místa – jmenované místo, jmenovaný bod a bod pro případ, že kupující žádný bod nejmenuje. Odlišení jmenovaného bodu od dohodnutého však není dostatečně jasné a při bližším zkoumání podtrhuje dojem nadbytečnosti pojmu dohodnutý bod v doložkách.³²²

V Incoterms pak lze nalézt další drobnější příklady nekonzistence obsahu jednotlivých doložek. Příkladem zde může být nezahrnutí možnosti obstarání hlavní přepravy prodávajícím na účet kupujícího u doložky EXW. Tuto úpravu lze nalézt u doložek skupiny F, zejména u doložky FCA – A. Argumentem pro tento rozdíl mezi EXW a FCA – A je zřejmě odlišná úprava obstarání vývozních formalit. Taková hranice se mi však zdá být nepodstatná.

³¹⁹ U doložek skupiny F se jedná o bod jmenovaný, viz dále.

³²⁰ DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 6.

³²¹ Konkrétní bod, jako například konkrétní dok v přístavu nebo konkrétní hala v zásilkovém terminálu, mohou být známy zřejmě až pouze těsně před samotným dodáním.

³²² Ve skupině F je jmenování bodu výslovně právem a povinností pouze kupujícího a zřetelně se předpokládá jeho jmenování až po uzavření smlouvy, resp. v čase blíže předcházejícímu dodání. Ostatní skupiny předpokládají ohledně dohodnutého bodu dodatečná smluvní ujednání.

Dle mého názoru se pak u lodních doložek CFR a CIF vyskytuje bezdůvodné omezení jejich použití. Pokud je úprava způsobu dodání zboží jediným, respektive prvotním, důvodem pro omezení použití doložky pouze ve spojení s lodní dopravou, je požadavek jmenování přístavu jako místa určení nadbytečný. Zboží bude dodáno při naložení na palubu lodi v místě dodání, následně bude přepraveno do místa určení, u kterého však doložky již výslovně loď nevyžadují. Tyto doložky by proto dle mého názoru měly být bez obtíží použitelné i v případě jmenování jakéhokoli místa, nejen přístavu. Nebezpečí na zboží by však přešlo vždy při naložení na palubu lodi.

Obecně vzato lze uvažovat také nad tím, zda jsou dostatečně zdůrazněny a optimálně sladěny implikace jmenování různých druhů míst, podmínek přechodu nebezpečí a přechodu fyzické kontroly. Příkladem může být již zmíněná situace při jmenování letiště ve spojení s některou z doložek skupiny D. K přechodu nebezpečí na zboží dojde již u letadla. Kupující však bude mít fyzickou kontrolu nad zbožím a možnost s ním nakládat až později, po transportu zboží skrze letiště.³²³ Obdobné lze uvést v souvislosti s již zmiňovanou přepravou pomocí kontejnerů a nevhodné volbě jmenovaného místa vzhledem k místu uložení zboží do kontejneru. MOK by některé nežádoucí situace mohla eliminovat již naznačeným dalším podmíněním přechodu nebezpečí nebo důraznějším upozorněním o následcích jmenování určitého místa v rámci úvodu k Incoterms a pokynům k jednotlivým doložkám.³²⁴

4.4. Úpravy vizuální a jazykové prezentace Incoterms

Při práci s doložkami je patrné, že MOK klade důraz i na jiné stránky vykládacích pravidel Incoterms, než je jejich právní obsah. Pravidla Incoterms jsou velmi úhledně zpracována. MOK pro usnadnění orientace a pochopení používá přehledný způsob formátování i barevné rozlišení různých prvků publikace. Pravidla obsahují rovněž schematická znázornění jednotlivých doložek pomocí obrázků.

³²³ RAILAS, cit. 42, s. 76.

Obdobný případ, akorát při dodání na letiště a nikoli z letiště, se v minulosti vyskytoval u používání doložky FOB ve spojení s leteckou dopravou. MOK tento problém tehdy vyřešila zavedením doložky FOB Airport, kde nebezpečí přecházelo před naložením na dopravní prostředek, již při dodání zboží na letiště. RAMBERG, cit. 16, s. 37.; Tuto doložku posléze nahradila doložka FCA.

³²⁴ Pro eliminaci nežádoucí situace musí strany u doložek skupiny D v současnosti jmenovat místem určení až místo nacházející se na trase transportu zboží za letištěm.

Verze Incoterms 2020 nově obsahuje také sekci, kde jsou doložky uspořádány „*článek po článku*“.³²⁵ Tato sekce není rozdělena podle doložek, ale podle jednotlivých článků doložek. U každého článku jsou vždy vypsána znění tohoto článku dle každé z doložek. Například pro článek A1 je tak uvedeno popořadě jeho znění dle všech jednotlivých doložek, A1 dle EXW, A1 dle FCA atd. Tato část výrazně usnadňuje porovnávání jednotlivých doložek, což usnadňuje i následný výběr doložky. Vzhledem k tomu, že tato část je určena pro snadné odhalení rozdílů mezi doložkami, nabízí se opět úpravy, které by tento účel mohly ještě posílit.

Předně Incoterms obsahují články, které jsou v každé doložce identické.³²⁶ Tyto články by dle mého názoru stačilo v této sekci uvést pouze jednou s popisem objasňujícím, že jsou ve všech doložkách bez rozdílu.³²⁷ Obdobně Incoterms obsahují články, které jsou identické v drtivé většině doložek.³²⁸ Rovněž zde se nabízí zjednodušené uvedení článku pouze jednou pro většinu doložek a jednou pouze pro doložky s odlišnou úpravou. Opět s odpovídajícím popisem. V neposlední řadě se napříč doložkami vyskytuje mnoho článků, které jsou identické v rámci skupin doložek.³²⁹ I zde se nabízí obdobné zjednodušení s uvedením jednoho článku za celou skupinu. Přestože se paralelní články jednotlivých doložek liší, obvykle obsahují identické sekvence textu.³³⁰ V této sekci porovnávající jednotlivé doložky se proto dále nabízí graficky zvýraznit rozdíly oproti totožným sekvencím. Ať již přímo zvýrazněním rozdílů, nebo naopak vizuálním utlumením stejných textových sekvencí.

Při porovnávání jednotlivých verzí Incoterms je rovněž patrné, že MOK postupně zjednodušuje větnou skladbu a zpřesňuje používané výrazy.³³¹ V tomto úsilí bych doporučil MOK pokračovat. Ať již při zjednodušování některých souvětí,³³² tak například i při

³²⁵ Viz Incoterms 2020 od s. 135.

³²⁶ Čl. A1 a B1 – úvodní ustanovení, čl. A8 a B8 – balení, označení a kontroly.

³²⁷ V návaznosti na tyto úvahy se pak naskytá otázka, zda by nebylo účelné upravit doložky i po jejich obsahové stránce. Například články A1 a B1 by bylo možné ve vykládacích pravidlech upravit v tom smyslu, že jsou společné pro všechny doložky.

³²⁸ Zejm. čl. A5 – pojištění, který je odlišný pouze v paritách CIP a CIF, obdobně i čl. B5.

³²⁹ Např. čl. A7 a B7 – celní formality.

³³⁰ Např. čl. A2 všech doložek vždy začíná slovy „*the seller must deliver the goods*,“ ovšem s výjimkou doložky DPU.

³³¹ Srov. např. čl. A3 FCA Incoterms 2010 a jemu odpovídající čl. A4 FCA Incoterms 2020. Jednak je zde patrné zjednodušení větné skladby. Jednak MOK již znovu nepoužila slovo „*shall*“, které nemusí být pro právní texty dostatečně jednoznačné. V čl. A5 CIP a CIF Incoterms 2020 byl tento výraz však ponechán.

³³² Srov. např. čl. A2 doložek Incoterms, a to i v návaznosti na úvahy o úpravě a potřebnosti pojmu „*bod*“ výše.

sjednocování znění některých článků.³³³ Davis a Vogt pak kritizují některé použité výrazy pro jejich nedostatečnou určitost.³³⁴ Používání příliš mnoha neurčitých výrazů zřejmě není ideální, nicméně v univerzálních smluvních ujednáních jako jsou doložky Incoterms se jejich použití nejspíš nelze zcela vyvarovat.

³³³ Srov. např. již zmíněná výjimka v podobě čl. A2 doložky DPU. Sjednocování znění článků Incoterms se MOK již v minulosti rovněž věnovala. PILTZ, cit. 121, s. 2.

³³⁴ Např. výrazy jako „obvyklý způsob“, „způsob vhodný pro přepravu“ atp. DAVIS, VOGT, cit. 63, s. 11.

Závěr

Dodací doložky jsou v praxi často využívaným prostředkem úpravy obchodních poměrů. Incoterms standardizují obsah těchto doložek napříč obchodním světem. Doložky Incoterms tak usnadňují mezinárodní obchodní styk a smluvní úpravu transakce. Doložky mohou být na právní poměr aplikovány na základě výslovného ujednání smluvních stran. Incoterms však mohou být díky své rozšířenosti na právní poměr aplikovány i na základě implicitního ujednání stran, zejména jako obchodní zvyklosti. Rovněž se lze setkat s výkladem dodacích podmínek dle Incoterms jako obecným vykládacím standardem, i bez jejich výslovného nebo implicitního začlenění do smlouvy. Z těchto důvodů lze shrnout, že Incoterms jsou velmi dobrým prostředkem standardizace.

Rozsah úpravy Incoterms je omezen pouze na vybraný okruh povinností stran. Upraveno je zejména dodání a přeprava zboží a další související otázky. Úprava těchto okruhů povinností je v každé z doložek velmi precizně sladěna. Jednotlivé doložky jsou založeny na jednotné a přehledné struktuře. Pojmy použité v Incoterms poměrně adekvátně vyjadřují rozdíly a společné znaky jednotlivých doložek. Přesto mohou vznikat obtíže při aplikaci doložek na konkrétní případy. V některých ohledech totiž Incoterms kladou na smluvní strany poměrně vysoké nároky. Jednak musí smluvní strany pro transakci zvolit vhodnou doložku. Některé důsledky kombinace doložky a dalších parametrů závazkového poměru však nejsou z Incoterms dostatečně patrné, například obtíže spojené s nevhodným zvolením druhu dopravy nebo jmenováním nevhodného místa dodání nebo určení. V tomto ohledu se obtíže velmi často vyskytují při použití lodních doložek. Dále vzhledem k omezenému rozsahu upravených povinností v Incoterms zbývá mnoho otázek, které je třeba upravit smluvně, případně jejich úpravu poskytnou obecně závazné normy. Jak smlouva kupní, tak i další smlouvy uzavírané v rámci transakce musí být v souladu se zvolenou doložkou. I z tohoto důvodu je důležité doložky správně porozumět. Na Incoterms nelze spoléhat jako na jediný prostředek úpravy obchodního vztahu. Příprava transakce i za pomoci Incoterms může být bez rozsáhlých předchozích zkušeností obtížná.³³⁵

Incoterms obsahují několik dodacích doložek, které poskytují úpravu transakce v několika alternativách. Doložky se od sebe odlišují v úpravě jednotlivých povinností a jejich rozdělení mezi prodávajícího a kupujícího. Na základě zásadních odlišností v této úpravě jsou

³³⁵ HIEN, LAPORTE, ROY, cit. 122, s. 71.

doložky rozděleny do skupin E, F, C a D. Doložky jsou do skupin rozděleny poměrně systematicky. Při vnitrostátním použití doložek je však v zásadě smazán rozdíl mezi doložkami skupiny F a D, jejich oddělení není v tomto případě důsledné. I v tomto ohledu by MOK mohla poskytnout objasnění, zvláště vzhledem k tomu, že v minulosti projevila podporu vnitrostátnímu použití doložek.

Jednotlivé doložky v rámci skupin jsou pak rozlišeny na základě dílčích rozdílů v úpravě povinností stran. Tyto rozdíly v úpravě jednotlivých doložek však nemusí být na první pohled dobře patrné. Tato nepřehlednost může být způsobena tím, že některé doložky se od ostatních liší pouze v dílčí úpravě jedné z povinností, zatímco jiné se liší v úpravě více povinností. Dále některé možnosti úpravy, které lze vyvodit ze současných jedenácti doložek, nejsou v Incoterms obsaženy, nemají vlastní doložku. Kromě toho doložky na některých místech předpokládají možnost odlišného nebo upřesňujícího ujednání. Přesto Incoterms nenaznačují žádná vzorová ujednání, pomocí kterých by strany mohly dosáhnout požadovaných výsledků.

Dalším neduhem systematiky Incoterms je pak doložka FCA, která z úpravy doložek významně vybočuje, protože jako jediná obsahuje dvě modalit dodání podmíněné volbou jmenovaného místa. Zároveň může být vzhledem k úpravě varianty FCA – A sporné její formální oddělení od doložky EXW zařazením do jiné skupiny.

Za účelem eliminace případů nevhodného nebo chybného použití Incoterms a dosažení jejich lepší srozumitelnosti se nabízí provést změny v systematice i obsahu Incoterms. MOK Incoterms v minulosti již několikrát aktualizovala a lze očekávat, že v těchto aktualizacích bude i nadále pokračovat. Při úpravách dodacích doložek se lze vydat hned několika směry. Práce naznačila především možnosti definic dodatečných ujednání v podobě modifikátorů se současným zrušením nebo změnou některých doložek. Dalšími možnostmi je přidání některých dodatečných podmínek do doložek nebo přidání nových doložek. Prostor ke zlepšení je nejen v obsahu samotných doložek Incoterms, ale v celé jejich publikaci, která obsahuje úvod, vysvětlující pokyny a pomocné grafické prvky.

V budoucnu bude zajímavé sledovat, jakým směrem se MOK vydá, v čem doložky změní, jestli nějaké zruší atp. MOK musí při úpravách Incoterms zvážit širší důsledky. Při příliš razantní změně doložek by mohlo dojít k úpadku možnosti jejich implikovaného zahrnutí do smlouvy, a tím i k oslabení standardizační funkce Incoterms. MOK by však neměla pomíjet nové možnosti přinesené rozmachem komunikačních technologií.

Přes zmíněné nedostatky jsou Incoterms kvalitním prostředkem úpravy vzájemných povinností prodávajícího a kupujícího. Znalost a vhodné používání Incoterms v kupních smlouvách může vést ke zvýšení konkurenceschopnosti³³⁶ a ke zlepšení ekonomických výsledků smluvních stran.³³⁷

³³⁶ HIEN, LAPORTE, ROY, cit. 122, s. 70.; YAAKUB, SZU, ARBAK, HALIM, cit. 91, s. 14.

³³⁷ SURARAKSA, AMCHANG, SAWATWONG, cit. 301, s. 464.; HIEN, LAPORTE, ROY, cit. 122, s. 73.; YAAKUB, SZU, ARBAK, HALIM, cit. 91, s. 15.

Seznam zkratk

- *FCA – A* varianta doložky FCA Incoterms 2020 dle jejího čl. A2 písm. a), kdy k dodání zboží dojde v prostorách prodávajícího
- *FCA – B* varianta doložky FCA Incoterms 2020 dle jejího čl. A2 písm. b), kdy k dodání zboží dojde jinde než v prostorách prodávajícího
- *hlavní přeprava* úsek přepravy upravený v doložkách Incoterms
- *lodní doložky* doložky Incoterms uzpůsobené k použití ve spojení s lodí jako dopravním prostředkem
- *MOK* Mezinárodní obchodní komora v Paříži
- *multimodální doložky* doložky Incoterms, jejichž použití není podmíněno užitím konkrétního dopravního prostředku
- *Občanský zákoník* zákon č. 89/2012 Sb.
- *Vídeňská úmluva* Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží, sdělení č. 160/1991 Sb.

Seznam zdrojů

1. Seznam použité literatury

- BERGAMI, R. Managing Incoterms 2010 risks: tension with trade and banking practices. *International Journal of Economics and Business Research*. 2013, sv. 6, č. 3, s. 324-338. ISSN 1756-9869.
- BERNSTORFF, C. G. *Incoterms® 2020 der Internationalen Handelskammer (ICC): Kommentierung für die Praxis inklusive offiziellem Regelwerk*. 1. vyd. 2020. ISBN 978-3-8462-1061-1.
- CĂRUNTU, C., LĂPĂDUȘI, M. L. Complex Issues regarding the Role and Importance of Internationally Codified Rules and Incoterms. *Petroleum-Gas University of Ploiesti Bulletin, Economic Sciences Series*. 2010, sv. 62, č. 1, s. 98-110. ISSN 1224-6832.
- COETZEE, J. CISG and Incoterms: reviving the traditions of the lex mercatoria. In: HUTCHISON, A., MYBURGH, F. *Research Handbook on International Commercial Contracts*. 2020, s. 159-180. ISBN 9781788971065.
- COETZEE, J. The role and function of trade usage in modern international sales law. *Revue de droit uniforme*. 2015, sv. 20, č. 2-3, s. 243-270. ISSN 1124-3694.
- ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vyd. 2018. ISBN 978-80-7400-721-7.
- DAVIES, M., SNYDER, D. V. *International transactions in goods: global sales in comparative context*. 1. vyd. 2014. ISBN 9780195388183.
- DAVIS, J., VOGT, J. Incoterms® 2020 and the missed opportunities for the next version. *International Journal of Logistics Research and Applications* [online]. 2021, s. 1-24 [cit. 15.07.2022]. ISSN 1469-848X. Dostupné z: DOI 10.1080/13675567.2021.1897974.
- DEBATTISTA, C. Introduction to Incoterms® 2020. In: INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms® 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*. 2019, s. 1-17. ISBN 978-92-842-0511-0.
- ERAUW, J. CISG Articles 66-70: the risk of loss and passing it. *Journal of Law and Commerce*. 2005, sv. 25, č. 1, s. 203-218. ISSN 0733-2491.

- FAHEY, J. H. The International Chamber of Commerce. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 1921, sv. 94, č. 1, s. 126-130. ISSN 0002-7162.
- FERRARI, F. Trade Usage and Practices Established between the Parties under the CISG. *International Business Law Journal*. 2003, roč. 2003, č. 5, s. 571-580. ISSN 0295-5830.
- FLAMBOURAS, D. Transfer of Risk in the Contract of Sale Involving Carriage of Goods – A Comparative Study in English Law, Greek Law and the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods. *International Trade and Business Law Annual*. 2001, sv. 6, s. 87-150. ISBN 1281325767.
- GAL, I. The Commercial Law of Nations and the Law of International Trade. *Cornell international law journal*. 1972, sv. 6, č. 1, s. 55-75. ISSN 0010-8812.
- GERLOCH, A. *Teorie práva*. 8. vyd. 2021. ISBN 978-80-7380-838-9.
- GILLETTE, C. P. Harmony and Stasis in Trade Usages for International Sales. *Virginia Journal of International Law*. 1999, sv. 39, č. 3, s. 707-742. ISSN 0042-6571.
- HIEN, N., LAPORTE, G., ROY, J. Business environment factors, 64ncoterms selection and export performance. *Operations and Supply Chain Management: An International Journal*. 2014, sv. 2, č. 2, s. 63-78. ISSN 1979-3871.
- HONNOLD, J. Uniform law for international sales. *University of Pennsylvania Law Review*. 1959, sv. 107, č. 3, s. 299-330. ISSN 0041-9907.
- HONNOLD, J. *Uniform Law for International Sales Under the 1980 United Nations Convention*. 4. vyd. 2009. ISBN 978-90-411-2753-2.
- HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054)*. 1. vyd. 2014. ISBN 978-80-7400-535-0 IV.
- ICC ČESKÁ REPUBLIKA, ŠUBERT, M. *Incoterms 2010 by the International Chamber of commerce (ICC) Pravidla ICC pro použití dodacích položek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě*. 2011. ISBN 978-80-903297-9-9.
- INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *Incoterms® 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*. 2019. ISBN 978-92-842-0511-0.
- JIMÉNEZ, G. The International Chamber of Commerce: Supplier of standards and instruments for international trade. *Uniform Law Review*. 1996, sv. 1, č. 2, s. 284-299. ISSN 1124-3694.

- JOHNSON, W. P. Analysis of Incoterms as Usage under Article 9 of the CISG. *University of Pennsylvania Journal of International Law*. 2013, sv. 35, č. 2, s. 379-430. ISSN 1086-7872.
- KELLY, D. International Chamber Of Commerce. In: TIETJE, C., BROUDER, A. *Handbook of Transnational Economic Governance Regimes*. 2010, s. 143-154. ISBN 9786612949111.
- KLOTZ, J. M. *Power Tools for Negotiating International Business Deals*. 2. vyd. 2008. ISBN 978-90-411-2713-6.
- KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vyd. 2015. ISBN 978-80-7380-550-0.
- LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 2. vyd. 2022. ISBN 978-80-7400-852-8.
- MALFLIET, J. Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term. In: *Management Challenges in the 21st Century: Transport and Logistics: Opportunity for Slovakia in the Era of Knowledge Economy* [online]. 2011, s. 163-179 [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/1854/LU-1212622>
- MAREK, K., ŽVÁČKOVÁ, L. *Obchodní podmínky, obchodní zvyklosti a vykládací pravidla*. 1. vyd. 2008. ISBN 978-80-7357-333-1.
- NDLOVU, P. Incoterms 2010: consideration of certain implications of the Amendments to the Traditional Incoterms 2000. *Comparative and International Law Journal of Southern Africa*. 2011, sv. 44, č. 2, s. 204-224. ISSN 0010-4051.
- PFEIFFER, M., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. *Mezinárodní obchodní právo*. 1. vyd. 2019. ISBN 978-80-7380-764-1.
- PILTZ, B. Incoterms 2010. *European Journal of Commercial Contract Law*. 2011, sv. 3, č. 1, s. 1-7. ISSN 1877-1467.
- PILTZ, B. Incoterms® 2020. *Revija Kopaoničke škole prirodnog prava*. 2020, sv. 2, č. 1, s. 9-28. ISSN 2683-443X.
- RADTKE, C. M. Incoterms® 2020. *ICC Germany-Magazin*. 2019, č. 8, s. 38-41. ISSN 2365-7103.
- RAILAS, L. Incoterms 2010 and contracts of transport and insurance. *International Commercial Arbitration Review*. 2011, roč. 2011, č. 2, s. 63-82. ISSN 2075-1931.

- RAMBERG, J. Incoterms 2000 the necessary link between contracts of sale and contracts of carriage. *Zbornik Pravnog Fakulteta Zagrebu*. 2008, sv. 58, č. 1, s. 35-46. ISSN 0350-2058.
- RAMBERG, J. INCOTERMS 2010. *European Journal of Law Reform*. 2011, sv. 13, č. 3-4, s. 380-387. ISSN 1387-2370.
- RAMBERG, J. To what extent do Incoterms 2000 vary articles 67 (2), 68 and 69. *Journal of Law and Commerce*. 2005, sv. 25, č.1, s. 219-222. ISSN 0733-2491.
- ROMEIN, A. The Passing of Risk A comparison between the passing of risk under the CISG and German law. *Institute of International Commercial Law* [online]. 1999 [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/scholarly-writings/passing-risk-comparison-between-passing-risk-under-cisg-and-german-law>.
- ROSAL, I. D. Factors influencing the choice of delivery terms used in Spanish seaborne container trade. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 2016, sv. 8, č. 3, s. 318-333. ISSN 1756-6517.
- ROZEHNALOVÁ, N., VALDHANS J., KYSELOVSKÁ, T. *Právo mezinárodního obchodu: včetně problematiky mezinárodního rozhodčího řízení*. 4. vyd. 2021. ISBN 978-80-7676-046-2.
- SCHMITTHOFF, C. M. The Unification or Harmonisation of Law by Means of Standard Contracts and General Conditions. *International and Comparative Law Quarterly*. 1968, sv. 17, č. 3, s. 551-570. ISSN 0020-5893.
- SCHWENZER, I. H. *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*. 4. vyd. 2016. ISBN 978-0-19-872326-4.
- SURARAKSA, J., AMCHANG, C., SAWATWONG, N. Decision-Making on Incoterms 2020 of Automotive Parts Manufacturers in Thailand. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*. 2020, sv. 7, č. 10, s. 461-470. ISSN 2288-4637.
- ŠILHÁN, J. Soft law s hard core účinky. In: *Dny práva – 2010 – Days of Law*. 1. vyd. 2010, s. 3170-3181. ISBN 978-80-210-5305-2.
- ŠINDELKOVÁ, M. Jak správně včlenit dodací doložky INCOTERMS do smlouvy. *Epravo.cz* [online]. 02.02.2016, ID 99838 [cit. 15.07.2022]. ISSN 1213-189X. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/jak-spravne-vclenit-dodaci-dolozky-incoterms-do-smlouvy-99838.html>.

- VALIOTI, Z. Passing of Risk in international sale contracts: A comparative examination of the rules on risk under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna 1980) and INCOTERMS 2000. *Nordic Journal of Commercial Law*. 2004, roč. 2004, č. 2, s. 1-51. ISSN 1459-9686.
- VOGT, J., DAVIS, J. The state of Incoterm® research. *Transportation Journal*. 2020, sv. 59, č. 3, s. 304-324. ISSN 0041-1612.
- YAAKUB, S., SZU, L. Y., ARBAK, S., HALIM, N. A. INCOTERMS selection factors and its effect on export performance. *Journal of Advance Research in Business, Marketing, and Supply Chain Management*. 2018, sv. 2, č. 1, s. 9-18. ISSN 2600-8327.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

- About us. *FIDIC* [online]. The International Federation of Consulting Engineers [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://fidic.org/about-us>.
- Dispute resolution services. *ICC WBO* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/>.
- GAFTA [online]. The Grain and Feed Trade Association [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://www.gafta.com>.
- Global rules. *ICC WBO* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://iccwbo.org/global-issues-trends/banking-finance/global-rules/>.
- Incoterms® 2020. *ICC WBO* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/67ncoterms-rules/67ncoterms-2020/>.
- Incoterms 2020 app. *ICC Knowledge 2 go* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://2go.iccwbo.org/67ncoterms-2020-app>.
- Incoterms® 2020 vs 2010: What's changed? *ICC Academy* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://icc.academy/67ncoterms-2020-vs-2010-whats-changed/>.
- Incoterms® rules. *ICC WBO* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/67ncoterms-rules/>.

- Incoterms® rules history, *ICC WBO* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/68ncoterms-rules/68ncoterms-rules-history/>.
- Model contracts and clauses. *ICC WBO* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. <https://iccwbo.org/resources-for-business/model-contracts-clauses/>.
- Review of maritime transport. *UNCTAD* [online]. UNCTAD [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>.
- U.C.C. Article 2. *Uniform Commercial Code* [online]. Legal Information Institute [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://www.law.cornell.edu/ucc/2>.
- What are the key changes in Incoterms® 2020? *ICC WBO* [online]. International Chamber of Commerce [cit. 15.07.2022]. Dostupné z: <https://iccwbo.org/resources-for-business/68ncoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/>.

3. Seznam použitých právních předpisů

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).
- Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie.
- Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží, publikovaná sdělením federálního ministerstva zahraničních věcí č. 160/1991 Sb.
- Uniform Commercial Code, 1952.
- Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.

4. Seznam použité judikatury

- Rozhodčí nález Mezinárodního rozhodčího soudu při Mezinárodní obchodní komoře. Zn. ICC Arbitral Award No. 7645, 03.1995. Dostupné z: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/case/march-1995-icc-arbitral-award-no-7645-march-1995> [cit. 15.07.2022].
- Rozhodnutí England and Wales Court of Appeal, Velká Británie, ve věci *Zeniper Grains And Feed Stuffs v. Bulk Trading Corporation Limited*. Zn. EWCA Civ 307, 06.12.2000. Dostupné z: <https://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWCA/Civ/2000/307.html> [cit. 15.07.2022].

- Rozhodnutí The International Commercial Arbitration Court at the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry, Ruská federace. Zn. 406/1998, 06.06.2000. Dostupné z: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/case/russian-federation-june-6-2000-translation-available> [cit: 15.07.2022].
- Rozhodnutí The International Commercial Arbitration Court at the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry, Ruská federace. Zn. 27/2001, 24.01.2002. Dostupné z: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/case/russian-federation-january-24-2002-translation-available> [cit: 15.07.2022].
- Rozhodnutí Tribunal Cantonal Valais, Švýcarsko. Zn. C1 08 45, 28.01.2009. Dostupné z: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/case/switzerland-tribunal-cantonal-appellate-court-du-jura-18> [cit: 15.07.2022].
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu. Č. j. 1 Afs 103/2009-232, 03.02.2010.
- Rozsudek Okresního soudu v Liberci. Č. j. 29 C 255/2019-113, 14.05.2021.
- Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Car Trim GmbH proti KeySafety Systems Srl. Zn. C-381/08, 25.02.2010.
- Rozsudek Soudního dvora EU ve věci Electrosteel Europe SA proti Edil Centro SpA. Zn. C-87/10, 09.06.2011.

Standardizované dodací podmínky INCOTERMS v mezinárodním obchodním styku, abstrakt, klíčová slova

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá vykládacími pravidly Incoterms zpracovanými Mezinárodní obchodní komorou v Paříži. Incoterms standardizují výklad dodacích doložek používaných ve smlouvách o mezinárodní koupi zboží. Tyto doložky slouží k úpravě některých vzájemných práv a povinností prodávajícího a kupujícího v těchto smlouvách. Incoterms obsahují výklad celkem jedenácti odlišných dodacích doložek roztríděných do několika skupin.

Práce představuje Incoterms jako prostředek právní úpravy v mezinárodním obchodním styku. Za tím účelem je nejprve rozebrána povaha Incoterms jako prostředku soft law, a dále původ Incoterms, jejich podoba, obsah a vývoj. Popsány jsou také různé způsoby a podmínky aplikace Incoterms na právní poměr jako prostředku soft law.

Diplomová práce se následně blíže věnuje některým podmínkám transakce, jejichž úprava je obsažena v Incoterms. Jedná se o úpravu dodání zboží, přechodu nebezpečí na zboží a přepravy zboží. V návaznosti na tato témata jsou zmíněny i některé další dílčí okruhy povinností smluvních stran upravené v Incoterms. Tyto otázky jsou rozebrány zejména za účelem poskytnutí podkladu pro následující detailnější pohled na jednotlivé skupiny doložek Incoterms. Pozornost je věnována také v Incoterms užitým pojmům.

Jednotlivé doložky jsou v práci blíže rozebrány v rámci několika skupin, zejména z pohledu jejich vzájemných odlišností. Analýza vychází z dřívějšího představení podmínek upravených v Incoterms. Poukázáno je rovněž na některé aspekty využití doložek Incoterms v praxi.

Na základě provedené analýzy dochází ke zhodnocení úpravy Incoterms z hlediska jejich obsahu, systematiky a vizuální a jazykové prezentace. Toto hodnocení je spojeno s návrhy možných úpravy a vylepšení Incoterms, které jsou představeny v několika alternativách, a ty jsou navzájem porovnány.

Klíčová slova: Incoterms, dodací doložky, mezinárodní koupě zboží

INCOTERMS: Standard delivery terms in international commerce, abstract, key words

Abstract:

This thesis discusses Incoterms rules published by the International Chamber of Commerce. Incoterms standardize interpretation of delivery terms used in contracts for the international sale of goods. These delivery terms regulate some of the obligations of the seller and the buyer in contracts of sale. Incoterms include interpretation of eleven different delivery terms, which are divided into several groups.

The thesis introduces Incoterms as means of contractual regulation in international trade. For that purpose, Incoterms are firstly examined as instrument of soft law, then their origin, form, content and development are looked into. This thesis also addresses different reasons for application of Incoterms to legal relationships as a soft law instrument and refers the conditions for such application.

Following this introductory first chapter, the thesis then discusses some of the conditions of sales transactions, which are included in Incoterms. These conditions concern delivery of goods, transfer of risks and transport of goods. Secondary obligations of the contracting parties regulated by Incoterms are mentioned in connection with these main topics. These matters are presented particularly to provide a foundation for subsequent detailed look on individual groups of delivery terms in Incoterms. Attention is also given to terminology used in Incoterms.

Individual delivery terms are closely analysed as part of several groups, with primary focus on differences between them. Analysis is based on previous examination of obligations and conditions regulated in Incoterms. The thesis also points out some aspects of use of Incoterms in commercial practice.

Contents, arrangement, language and visual rendition of Incoterms are then evaluated on the basis of previous analysis. This evaluation is combined with suggestions of possible changes and enhancements to Incoterms, which are presented in different alternatives. These alternatives are compared to each other.

Key words: Incoterms, delivery terms, international sale of goods