

# Aplikace vybraných úprav a novinek pravidel Incoterms® 2020 v budoucí praxi



Ing. PETR ROŽEK

Výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky ČR, z. s.

Certifikovaný lektor ICC pro Incoterms® 2020

*Od října loňského roku jsou účastníkům mezinárodního obchodu včetně dalších zainteresovaných subjektů k dispozici nová Pravidla pro mezinárodní obchod Incoterms. K tématu také již proběhlo několik seminářů. Na jejich základě a na základě následných dotazů lze začít analyzovat rozsah obecné znalosti Incoterms, ale také jejich pochopení a uchopení v praxi, a tyto poznatky zobecnit do několika edukativních okruhů. Tyto naleznete v dále uvedeném článku, a tyto se mohou stát i vodítkem pro vaše další dotazy či připomínky.*

Jak již bylo uvedeno v nultém čísle tohoto časopisu, v závěru loňského roku byla zveřejněna revize Pravidel Incoterms® s vročením 2020. Uvědomujeme si, že je v této chvíli ještě poměrně odvážné anticipovat dopady nových formulací, změněných povinností či dokonce celého nového Pravidla na výsledek plnění kupní smlouvy (kam Pravidla nepochybně patří a jejíž tvorbu i provedení mají za cíl kodifikovat a především usnadnit). Přesto je již v této chvíli zřejmé, že některá ustanovení a doplnění budou mít nepochybný, odhadnutelný vliv na chování smluvních stran, na výstupy z plnění a tudíž i na závěrečný výsledek celé obchodní operace. Záměrem tohoto článku je pokusit se tento vliv, jeho projevy, možnou obranu a ochranu proti němu buď v rámci zvoleného Pravidla či volbou Pravidla jiného, pro daný druh obchodu a očekávaný výsledek vhodnějšího, odhadnout. Zároveň by však měl být tento příspěvek i doporučením a varováním před unáhleným přijímáním Pravidel 2020 pro jejich novost, bez důkladného prostudování a zvážení možných dopadů takového kroku na jinak víceméně zaběhnuté a úspěšné obchody.

Vzhledem k rozsahu novinek a počtu Pravidel v revizi 2020 (11) bude tento text rozdělen do dvou částí: 1) obecné zásady a jejich dopady na výsledek kupní smlouvy a 2) změny či doplnění v konkrétní rovině

jednotlivých Pravidel, a bude publikován postupně v tomto a následujícím čísle časopisu.

## Závaznost Pravidel Incoterms®

Tato otázka vzbudila zákonitou opakovanou pozornost v rámci již běžícího cyklu seminářů na téma revize Pravidel Incoterms® 2020 a byla komentována z několika rozdílných stran. Obecně však lze konstatovat toto: Pravidla Incoterms® jsou ve své původní podobě a provedení nezávaznou pomůckou pro vyjednávání stran kupní smlouvy (tedy mezi prodávajícím a kupujícím), jejichž účelem, motivem vzniku bylo usnadnit a zkrátit toto vyjednávání a zápis jeho výstupů nabídkou strukturovaného popisu dělby základních povinností a k tomu odpovídajících práv budoucích smluvních stran. Mají tedy jednoznačně dispozitivní charakter. Teprve výslovným přijetím zvoleného Pravidla (a jeho uvedením do příslušné části kupní smlouvy) se toto stává závazným, ovšem pouze pro smluvní strany. Vztahy vůči jiným osobám nemusí být volbou Pravidla bezvýhradně dotčeny (například rozsah smlouvy/smluv o přepravě nemusí povinně odpovídat rozsahu zvoleného Pravidla); vztahy vůči orgánům státní správy a dozoru mohou být upraveny

i jinými předpisy, se kterými mohou být některá Pravidla v krajním případě i v přímé kolizi (daňové zákony a předpisy), což však použitelnost Pravidel nesnižuje.

Z tohoto důvodu se doporučuje nesvěřovat případné spory z provedení zvoleného Pravidla běžným soudům, neboť soukromoprávní charakter spojený s obvykle nízkou úrovní penetrace Pravidel do řad soudců může způsobit překvapivou nelogičnost rozhodnutí. Místem příslušným pro zvážení podstaty sporu a nalezení spravedlivého řešení by měly být rozhodčí soudy hospodářských komor a zde působící znalci, kterým je duch Pravidel znám a je jimi dobře chápán.

## Úpravy, ať již vynucené okolnostmi, či na základě zvyklostí

Vzhledem k jisté – a v Pravidlech Incoterms® 2020 oproti předchozím revizím dobře znatelné – postupující obecnosti (či pokusu „naroubovat“ dané Pravidlo na více možných scénářů k nabízené základní logice odpovídajícího Pravidla) se nabízí otázka, do jaké míry se smluvním stranám povoluje či doporučuje provádět v obsahu zvoleného Pravidla úpravy, rozsah budoucích povinností a práv doplňovat a rozšiřovat či přímo je měnit.

V této souvislosti je nutné znovu zopakovat nezávislost Pravidel až do okamžiku jejich zakomponování do kupní smlouvy, tedy volnost smluvních stran co do provádění změn (samo sebou se rozumí, že jakékoliv změny a doplnění se po podpisu kupní smlouvy obsahující dané Pravidlo včetně „přívěšků“ stávají pro příslušnou ze stran kupní smlouvy závaznými).

Tedy, stručně řečeno, vyžaduje-li specifická povaha dodání (například zahrnutí montáže do rozsahu povinného plnění ze strany prodávajícího) zapracování dodatku ke zvolenému Pravidlu, mají smluvní strany úplnou volnost takovou změnu – doplnění provést.

Smluvní strany by však v takovém případě – a ještě více u eventuálních změn, kterými by se krátily či jinak vymezovaly jisté povinnosti jedné ze smluvních stran, vynucených například specifickými podmínkami v místě dodání či místními nebo regionálními předpisy (či dokonce zvyklostmi) – neměly zapomínat na základní filosofii souboru Pravidel jako celku = tedy reglementaci dělby nákladů na dodání (která bývá snadněji definovatelná a kvantifikovatelná) a dělby rizik (tedy případné ztráty vyplývající z procesu přepravy zásilky od prodávajícího ke kupujícímu). Druhý moment bývá zhusta opomíjen a může dát vzniknout paradoxní situaci, kdy jsou povinnosti

jedné ze smluvních stran rozšířeny o jisté úkony (které daná strana na svoje náklady dle dohody zajistí či provede), ovšem tyto úkony a služby budou prováděny s rizikem poškození či ztráty zásilky vůči druhé smluvní straně. Jako velmi běžný případ lze uvést (obvykle smluvně podpořenou) nakládku zásilky zástupcem prodávajícího u Pravidla EXW Incoterms®, či na druhé straně dodavatelského řetězce (obvykle) vynucenou vykládku zásilky z příchozího dopravního prostředku zástupcem prodávajícího u Pravidel CPT, CIP, DAP a DDP Incoterms®. Obě tyto úpravy původního ustanovení zmíněných Pravidel (tedy „bez nakládky“ u EXW a „bez vykládky“ u CPT, CIP, DAP a DDP z pohledu prodávajícího) mohou bez doplnění/odpovídající úpravy okamžiku přechodu rizik dát vzniknout kuriózní, a pro poškozenou stranu (zde kupujícího) ve smyslu zajištění adekvátní náhrady způsobené škody nepříjemnou situaci, kdy odpovědnou stranou nebude smluvní strana kupní smlouvy, tedy prodávající, ale osoba soukromá, tedy osoba provádějící služby nakládky či vykládky, neboť v kupní smlouvě byl opomenut moment (úpravy) přechodu rizik odpovídajícího nově vzniklé situaci z důvodu posunu dělby nákladů. Obě situace jsou však dle hlášení mnoha obchodníků v regionu zcela běžné, takže je s podivem, s jakou laxností se zde setkáváme.

## Kolize zvoleného Pravidla s ostatními smlouvami a ujednáními v rámci plnění povinností z Kupní smlouvy

Jak již bylo uvedeno dříve, Pravidla Incoterms nabízejí jedinečnou příležitost jejich zohledněním při vyjednávání o podmínkách prodeje a koupě takové vyjednávání podstatně zkrátit a zjednodušit. Zakomponováním smluvními stranami zvoleného a dohodnutého pravidla je navíc smluvním stranám poskytnuto bezpečí vyváženosti a srozumitelnosti jejich práv a povinností. Smluvní strany by však neměly zapomínat, že ani velmi dobře formulované a odzkoušené pravidlo nemůže zůstat v kupní smlouvě osamoceno; spolu s ním je zapotřebí smluvně určit i několik dalších, podstatných náležitostí smlouvy, které jsou volbou řečeného pravidla více či méně uvozeny a ovlivněny, avšak ve svých důsledcích mohou významně zpětně ovlivnit plnění zásad zvoleného pravidla či proti němu – v určitých situacích – mohou být zcela v opozici.

### a) Platební podmínka

Platební podmínka, tedy kdy a za splnění jakých podmínek bude uhrazena kupní cena za sjednanou dodávku, představuje samostatnou součást kupní

smlouvy. Na první pohled může být nezávislou na zvoleném pravidle Incoterms a (s)plnění jeho ustanovení; úhrada může být provedena dříve, než dojde k dodání zboží, po částech během dodání či odloženě po dodání. Strany kupní smlouvy by však vždy měly mít na paměti, že splnění povinnosti vyplývající ze zvoleného pravidla je třeba určitým (daným) způsobem prokazovat; takový průkaz však nemusí zvolené pravidlo poskytnout, či potřebný průkaz nemá dostatečnou důkazní hodnotu pro případ sporu. Příklad: pravidlo EXW stanovuje za moment dodání okamžik, kdy je příslušná zásilka prodávajícím umístěna (dodána) do takového bodu, kde si ji kupující může volně odebrat a naložit na svůj dopravní prostředek. Takovým místem může být volná plocha, otevřený sklad, silo, jímka a podobně; zboží zde může být chráněno před okolními vlivy či nemusí. V případě časového nesouladu mezi okamžikem avizovaného dodání a okamžikem vyzvednutí zásilky však samozřejmě roste riziko poškození zásilky. Rozsah tohoto poškození, tedy diferenci mezi údajně bezvadným stavem zásilky v okamžiku dodání a údajně vadným stavem při vyzvednutí však bude v případě sporu nutno dokladovat. Zatímco zástupce kupujícího (obvykle řidič dopravního prostředku) má k dispozici přepravní doklad, do kterého může eventuálně zjištěný (či „zjištěný“) stav zaznamenat (ovšem bez přítomnosti protistrany), vzniká otázka, jakým průkazným způsobem může totéž učinit – opět bez přítomnosti protistrany – prodávající, respektive jeho zástupce, tedy pracovník expedičního skladu; a v této souvislosti nemůžeme pominout ani soukromé zájmy obou zmíněných osob. Ponechejme však stranou relevanci dostupných způsobů zajištění popisu zásilky v uvedených okamžicích a soustředíme se na jiný, s tím související problém: jakým způsobem bude doloženo dodání zásilky pro potřeby nárokování platby ze strany prodávajícího, či zahájení počítání času v případě poskytnutého odkladu platby – obě „po dodání“? Rozumí se samo sebou, že takový doklad musí mít absolutně spolehlivou vypovídací hodnotu, aby nemohl být ani jednou ze stran (záměrně, ve snaze zvrátit povinnost úhrady či naopak tuto úhradu urychlit) reklamován. V běžných případech a u ostatních pravidel se takovým důkazem stává řádně vyplněný nákladní list příslušného druhu dopravy, signovaný oběma stranami či jejich zástupci včetně ověřitelného data vystavení. Výjimečně může jít o doklad o vyskladnění vyhotovený prodávajícím a potvrzený zástupcem kupujícího. Ať už je však podoba takového osvědčení o dodání (POD) jakákoliv, je zcela nezbytné, aby obě strany tento zdánlivý detail řešily včas předem, tedy také v rámci kupní smlouvy.

## b) Smlouva o přepravě

Smlouva o přepravě představuje svébytné ujednání ve vztahu ke splnění povinností vyplývajících ze zvoleného pravidla Incoterms. Překvapivým zjištěním může být, že většina obchodní veřejnosti považuje podmínky přepravy dotčené zásilky za přímo podřízené pravidlu Incoterms. V této souvislosti tomu však nemusí být; ke splnění pravidla může být sjednáno více přepravních smluv (a to i pro úsek náležející jedné ze smluvní stran), anebo naopak může celý úsek od prodávajícího ke kupujícímu pokrývat smlouva jediná, pro niž je příslušné pravidlo pouze pomyslným dělítkem nákladů na pokrytí těchto nákladů mezi prodávajícím a kupujícím. Takový scénář je dokonce doporučován vzhledem k tomu, že náklady na „hraně“ přechodu povinností mohou být často sníženy či účtovány pouze jedenkrát. Současně se však důrazně doporučuje, aby potřeba dokumentů nezbytných (například) pro zajištění inkasa za zboží byla výslovně uvedena i ve smlouvě/smlouvách o přepravě.

## c) Pojistná smlouva

Vzhledem k obligatornímu charakteru zajištění pojistného krytí u dvou pravidel Incoterms (CIF a CIP) se zdá toto propojení jako zcela automatické. Stranám kupní smlouvy se však doporučuje řešit otázky eventuálního krytí škod a ztráty na zásilce i u ostatních pravidel Incoterms způsobem jiným než pouhou náhradou z titulu odpovědnosti dopravce (případně zasílatele v pozici dopravce), kde se z pochopitelných důvodů přednostně doporučuje pojištění zboží během přepravy v kvalitě „cargo“ či „marine“. Dohoda o obstarání takového pojištění a jeho rozsahu je – mimo dvou již zmíněných pravidel – plně v rukou smluvních stran a na zvoleném pravidle závislá pouze s ohledem na dělbu rizik: pojistníkem i pojištěným u dlouhých parit DAP, DPU a DDP může být prodávající, zatímco u parity CPT bude pozice pojištěného výhodnější pro kupujícího; obdobně by měl být pojištěn u EXW (FAS) a FCA (FOB) kupující, ale stejně tak mu může pojištění po dohodě sjednat druhá strana. Ve všech těchto kombinacích by však vždy měla být zohledněna zásada „z domu do domu“ (ze skladu do skladu), tedy přes moment přechodu nákladů a rizik tak, aby i manipulace se zásilkou na začátku či konci přepravního řetězce byly pojistkou kryty či nedošlo k lomenému pojištění.

*(pokračování)*