

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

Právnická fakulta

**PŘEPRAVNÍ SMLOUVA V MEZINÁRODNÍ  
SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ**

**THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL  
CARRIAGE OF GOODS BY ROAD**

**Rigorózní práce**

Zpracoval: Mgr. Filip Krofta

Konzultant práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Katedra: Katedra obchodního práva

Místo a rok zpracování: Praha, 2015

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádné citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 7. prosince 2015

---

*Mgr. Filip Krofta*

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval konzultantce mé rigorózní práce, pí. prof. Monice Pauknerové, CSc., DSc., za cenné rady, připomínky, odborné vedení a vstřícný přístup při konzultování.

# Obsah

<b>1. ÚVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>2. MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVNÍ PRÁVO V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ .....</b>	<b>4</b>
2.1 Charakteristika právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě .....	5
2.1.1 Vztah Úmluvy CMR a národního práva .....	6
2.2 Přepravní a zasílatelská smlouva .....	9
2.2.1 Přepravní smlouva .....	9
2.2.2 Zasílatelská smlouva .....	12
2.2.3 Samovstup zasílatele do přepravní smlouvy .....	15
<b>3. PRAMENY PRÁVNÍ ÚPRAVY PŘEPRAVNÍ SMLOUVY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ.....</b>	<b>20</b>
3.1 Úmluva CMR .....	20
3.1.1 Vznik a vývoj Úmluvy .....	20
3.1.2 Struktura Úmluvy a její výklad .....	22
3.1.3 Aplikace Úmluvy.....	25
3.2 Smluvní ujednání v přepravní smlouvě .....	31
3.3 Zvyklosti a pravidla kontrahovaných přeprav .....	33
3.4 Obchodní, resp. přepravní podmínky .....	34
3.4.1 Přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA .....	35
3.4.2 Všeobecné německé zasílatelské podmínky (ADSp) .....	37
3.5 Podpůrné, národní právo .....	41
3.5.1 Aplikovatelný režim nového občanského zákoníku.....	42
<b>4. VÝKLAD PŘEPRAVNÍ SMLOUVY .....</b>	<b>44</b>
<b>5. ZÁVAZKY Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ .....</b>	<b>47</b>
5.1 Právní režim nakládky .....	48
5.1.1 Přistavení vhodného vozidla k nakládce .....	48
5.1.2 Převzetí zásilky dopravcem - nakládka .....	51
5.1.3 Právní režim kontroly zásilky dopravcem na nakládce .....	53
5.2 CMR nákladní list.....	58
5.2.1 Právní povaha a obsah CMR nákladního listu .....	60
5.3 Průběh přepravy – dispozice odesílatele a příjemce se zásilkou .....	64

5.3.1	Dispoziční právo odesílatele a příjemce (čl. 12 a 13 CMR).....	65
5.3.2	Překážky v dodání zásilky před dojitím zásilky do místa dodání ....	69
5.3.3	Překážky v dodání zásilky po dojití zásilky do místa dodání.....	72
5.4	Vykládka – ukončení přepravy.....	73
<b>6.</b>	<b>PORUŠENÍ ZÁVAZKŮ Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY</b>	
<b>A</b>	<b>ODPOVĚDNOST DOPRAVCE.....</b>	<b>77</b>
6.1	Odpovědnost dopravce za osoby, které použil k plnění přepravní smlouvy.....	79
6.2	Odpovědnost za ztrátu, poškození nebo znehodnocení zásilky.....	80
6.2.1	Obecné důvody zproštění odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR.....	83
6.2.2	Kvalifikované důvody zproštění odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 4 Úmluvy CMR.....	87
6.3	Odpovědnost za překročení sjednané či přiměřené dodací lhůty .....	92
6.4	Dělená odpovědnost dopravce za škodu na zásilce a za překročení dodací lhůty .....	96
6.5	<b>Další případy odpovědnosti v rámci Úmluvy CMR .....</b>	<b>98</b>
6.5.1	Odpovědnost dopravce za tzv. Paramount-klauzuli (čl. 7 odst. 3 CMR).....	99
6.5.2	Odpovědnost za ztrátu či nesprávné použití dokladů (čl. 11 odst. 3 CMR).....	99
6.5.3	Odpovědnost dopravce za neprovedení příkazů odesílatele nebo příjemce (čl. 12 odst. 7 CMR).....	100
6.5.4	Odpovědnost dopravce za výběr schovatele zásilky (čl. 16 odst. 2 CMR).....	100
6.5.5	Odpovědnost dopravce za dobírku (čl. 21 CMR).....	101
6.5.6	Odpovědnost odesílatele za nepřesné či neúplné vyplnění CMR nákladního listu (čl. 7 CMR) .....	101
6.5.7	Odpovědnost odesílatele za škody z vadného balení na vozidlech, osobách a jiných zásilkách (čl. 10 CMR).....	102
6.5.8	Odpovědnost odesílatele za doklady a informace (čl. 11 odst. 2 CMR).....	102
6.5.9	Odpovědnost odesílatele za informační povinnost při přepravě nebezpečného zboží (čl. 22 CMR) .....	103
<b>7.</b>	<b>NÁHRADOVÁ POVINNOST MEZINÁRODNÍHO SILNIČNÍHO</b>	
	<b>DOPRAVCE .....</b>	<b>104</b>
7.1	Základní principy náhrady škody na zásilce.....	104
7.2	Limitovaná náhradová povinnost dopravce.....	105
7.3	Náhradová povinnost v případě kvalifikované odpovědnosti dopravce	108
<b>8.</b>	<b>VÝHRADY A REKLAMACE V ÚMLUVĚ CMR .....</b>	<b>110</b>

8.1	Výhrady zapisované dopravcem do CMR NL při nakládce.....	110
8.2	Výhrady zapisované příjemcem do CMR NL při vykládce .....	111
8.3	Písemná výhrada reklamanta při překročení dodací lhůty.....	112
<b>9.</b>	<b>PROMLČENÍ NÁROKŮ Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY</b>	
	<b>DLE ÚMLUVY CMR .....</b>	<b>114</b>
9.1	Stavění běhu promlčecí lhůty .....	115
9.2	Ostatní případy promlčení .....	117
<b>10.</b>	<b>ŘEŠENÍ SPORŮ Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY V MEZINÁRODNÍ</b>	
	<b>SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ .....</b>	<b>118</b>
10.1	Soudní příslušnost pro spory podle Úmluvy CMR .....	118
<b>11.</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>121</b>
<b>12.</b>	<b>SUMMARY .....</b>	<b>124</b>
<b>13.</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>126</b>
13.1	Literatura .....	126
13.2	Právní předpisy .....	128
13.3	Judikatura .....	129
13.4	Časopisy .....	131
13.5	Internetové zdroje .....	131
	Abstrakt .....	133
	Abstract .....	133
	Seznam klíčových slov / keywords .....	134

# 1. ÚVOD

Téma této rigorózní práce jsem si zvolil z toho důvodu, že jde o právní úpravu důležité oblasti ekonomického života naší společnosti a zároveň se jedná o specifický právní obor. Téma je pro mne rovněž atraktivní, neboť úprava přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě spadá pod právní odvětví mezinárodního práva soukromého, které jsem již při studiu magisterského oboru považoval za zajímavé pro jeho mezinárodní přesah a s ním spojenou možnost, věnovat se aktivně aplikaci práva i v zahraničí.

Přemístění komodit je zároveň potřebou i důsledkem rozvoje hospodářství a ekonomického růstu na celém světě. V dnešní době představuje rozvinutá dopravní infrastruktura jeden ze základních prvků moderního státu a těžko si lze i do budoucna představit, jak by fungoval rozvoj obchodu a hospodářství bez možnosti přepravy zboží nákladním silničním vozidlem. I přes nedávnou recesi, která byla důsledkem celosvětové ekonomické krize z roku 2008, je zejména na území našeho státu dynamika mezinárodní silniční nákladní dopravy zřejmá. Ačkoliv bývá obecnou veřejností vysoká frekvence kamionové dopravy vnímána spíše negativně (což je z čistě ekologického hlediska a hlediska plynulého a bezpečného provozu na pozemních komunikacích pochopitelné), nezbyvá, než připustit, že nákladní kamionová doprava je nepostradatelný nástroj pro ekonomický rozvoj, a to zejména v České republice, které se v rámci evropského mezinárodního obchodu nenabízí možnost bezprostředního využití námořní nákladní dopravy.

Silniční nákladní doprava má v porovnání a ostatními dopravními obory velké ekonomické provozně technické výhody. Stále více výrobců a zpracovatelů zboží poptává takovou přepravu zboží – ať již do výroby či z výroby – která dokáže reflektovat jejich potřebu časově a místně přesného dodání či odeslání zboží. Z hlediska flexibility je silniční nákladní doprava jasným favoritem, neboť jen ta nabízí přímou přepravu „z domu do domu“ a v přesně stanovený čas („just in time“). Ostatní druhy dopravy se vyznačují vyšší mírou závislosti na vnějších podmínkách (např. počasí v námořní dopravě či užívání kapacity vlaku dalšími odesílateli a omezená infrastruktura v železniční dopravě). I to je jeden z důvodů, proč je silniční nákladní doprava využívána k přepravě zboží v Evropské unii nejvíce. Například z celkového objemu provedených vnitrozemských přeprav na

území Evropské unie bylo k roku 2010 73 % přeprav provedeno právě silničními nákladními vozidly (zbylých 27 % pak představuje přeprava zboží po železnici a přeprava říční).<sup>1</sup>

Tato práce se nezaměřuje pouze na samotný obsah přepravní smlouvy – tj. na vzájemná práva a povinnosti vyplývající ze smluvního ujednání mezi dopravcem a odesílatelem. Takový výklad by jen stěží posloužil k hlubšímu zkoumání, a to nejen z důvodu, že přepravní smlouva může být uzavřena i neformálně (ústně či konkludentně), ale zejména z důvodu, že i písemné přepravní smlouvy bývají, bohužel, v praxi vágní nebo velmi prosté. Obdobný přístup účastníků přepravní smlouvy v praxi a s ním spojená právní nejistota odesílatele a dopravce, a zejména pak zájem států o sjednocenou právní úpravu, byly důvody, které vedly ke vzniku právní úpravy na mezinárodní úrovni. Roku 1956 byla uzavřena v Ženevě tzv. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR (dále jen „Úmluva CMR“, „Úmluva“ nebo „CMR“). Úmluva CMR byla k dnešnímu dni přijata, mimo jiné, prakticky všemi evropskými státy, a je jí tak možné – s její donucující (kogentní) úpravou – považovat za základní a primární pramen úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže předpokládané místo převzetí zásilky a jejího dodání leží ve dvou různých státech a alespoň jeden z těchto států je smluvním státem Úmluvy.<sup>2</sup>

Úlohou nadnárodní právní úpravy je stanovení jednotných pravidel na mezinárodní úrovni a sjednocení výkladu pro praxi, včetně praxe soudní.

Rigorózní práce je zaměřena na právní úpravu přepravní smlouvy obsaženou v Úmluvě CMR a dále i na další prameny práva úpravy přepravní smlouvy včetně aktuální úpravy přepravního práva v novém občanském zákoníku (dále rovněž jako „občanský zákoník“, „obč. zák.“ nebo „NOZ“) při jeho aplikaci jako podpůrného národního práva, či nově publikovaných, obchodních, resp. přepravních podmínek Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA a široce v České republice užívaných

---

<sup>1</sup> Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu Evropské komise: *Road Freight Transport Vademecum, 2010*. Report [online]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2010-road-freight-vademecum.pdf>.

<sup>2</sup> Čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR.

Obecných německých spedičních podmínek (ADSp). Cílem práce je popsat a analyzovat jednotlivé instituty obsažené v pramenech právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě a poukázat na problematiku výkladu Úmluvy CMR, který je ve velké míře, kvůli kombinaci jisté stručnosti Úmluvy CMR v některých jejích bodech úpravy a různorodosti škodných a sporných situací v praxi mezinárodní dopravy, ponechán na rozhodovací praxi soudů všech smluvních států. Prosazení jednotné rozhodovací praxe napříč evropskými státy není zdaleka samozřejmostí. Evropské soudy často při svém rozhodování o právech a povinnostech subjektů přepravní smlouvy – zejména pak při rozhodování o odpovědnosti dopravce za porušení závazku z přepravní smlouvy a při stanovení výše náhrady škody – nerozhodují jednotně. Rigorózní práce tak, za užití odborné literatury a s odkazy na případy z praxe rozhodované soudy, popisuje a analyzuje jednotlivé instituty právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě s ohledem na jejich výklad a aplikaci v souladu s aktuální judikaturou unijních soudů.

## 2. MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVNÍ PRÁVO V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

Mezinárodní přepravní právo je součástí širokého souboru norem, které nazýváme mezinárodním právem soukromým. Jedná se o normy, jejichž společnou vlastností je, že upravují vztahy soukromoprávní povahy s mezinárodním prvkem, včetně norem upravujících postup soudů a jiných orgánů a účastníků, příp. i jiných osob, a vztahy mezi nimi vznikající v řízení o soukromoprávních věcech, v němž je obsažen mezinárodní prvek. To jsou takové vztahy, které mají ve svých prvcích vztahy ke dvěma nebo více státům. Prvky pak rozumíme subjekty právního vztahu (účastníci právního vztahu jsou z různých států), skutečnosti právně významné pro vznik a existenci právního vztahu (např. právní skutečnost, která nastala v zahraničí), sekundární předmět právního vztahu (věc, které se týká chování účastníků právního vztahu – např. nemovitost v jiném státě). V poslední řadě do právních vztahů s mezinárodním prvkem řadíme i takový právní vztah, který je – jako akcesorický – závislý na hlavním právním vztahu, který sám vykazuje některý z předem uvedených prvků.<sup>3</sup>

Mezinárodní přepravní právo v rámci obecného výkladu dále řadíme do kategorie práva mezinárodního obchodu, kdy právní normy upravující vztahy z mezinárodní přepravy zboží můžeme jednoznačně začlenit do norem, kterými jsou upravovány vztahy vznikající při uskutečňování mezinárodního obchodu a mezinárodního hospodářského styku obecně.<sup>4</sup>

Pramenem práva mezinárodního obchodu jsou některé normy, které jsou zároveň pramenem mezinárodního práva soukromého. Jedná se o normy obsažené v mezinárodních smlouvách a dále normy vnitrostátní.<sup>5</sup> Tyto a další prameny jsou samozřejmě i prameny mezinárodního přepravního práva a věnuje se jim a jejich struktuře a vlivu na vztahy z mezinárodní přepravy zboží text následující subkapitoly. Podrobný

---

<sup>3</sup> KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. opr. a dopl. vydání. Brno: Doplněk, 2009, s. 22.

<sup>4</sup> KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s. 17.

<sup>5</sup> ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 4. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012, s. 420.

rozbor jednotlivých pramenů právní úpravy přepravní smlouvy a jejich problematiku obsahuje kapitola třetí této práce.

## **2.1 Charakteristika právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě**

Právní úprava přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě se řídí nejen již v úvodu zmíněnou Úmluvou CMR, ale i dalšími právními normami a prameny práva mezinárodního obchodu. Důvodem na první pohled složitější konstrukce právní úpravy je skutečnost, že Úmluva CMR neobsahuje úplnou a komplexní úpravu vztahů z přepravní smlouvy. Pro účel této kapitoly můžeme uvést, že Úmluva CMR neupravuje například otázku přepravného (úplata za provedení přepravy) nebo některé otázky obecného závazkového práva, jako je úprava způsobu uzavření přepravní smlouvy či odstoupení od přepravní smlouvy. Tyto mezery v úpravě je přirozeně nutné vyplnit. Představa, že by byly všechny otázky neupravené Úmluvou CMR dále vykládány pouze podle judikatury evropských soudů není v členité - a z převážné části na kontinentálním právu založené – Evropě reálná. Proto jsou tyto mezery vyplněny psaným právem – tj. normami kolizními mezinárodního (či případně vnitrostátního) původu, normami vnitrostátními a instituty (prameny) mezinárodního práva soukromého.

**Kolizními normami** rozumíme normy, které neobsahují přímou věcnou úpravu práv a povinností účastníků právního vztahu, ale na základě daného kritéria, obsaženého v samotné kolizní normě odkazují na právní řád státu, kterým se má daný právní vztah řídit. Určující kritérium bývá v právní vědě běžně označováno jako tzv. hraniční určovatel. Kolizní normy tudíž řeší otázku, vytvořenou existencí mezinárodního prvku v právním vztahu, které národní právo se má pro daný právní vztah použít. Jedná se o nepřímou, zprostředkovávající úpravu právních vztahů. Pokud tedy není nějaká otázka řešena úpravou v Úmluvě CMR, je druhým krokem vždy nutnost zjištění rozhodného (podpůrného) práva, které má být užito. Tento princip se netýká jen práva přepravního, ale je obecným systémem v hierarchii norem práva mezinárodního a vnitrostátního. Spadá-li určitý právní vztah do předmětu úpravy mezinárodně sjednaného souboru přímých norem (např. CMR), použijí se pro něj tyto normy. Přímé normy (mezinárodního původu) mají vůči kolizním normám povahu norem zvláštních vůči normám obecným.

Použije se zde pravidlo *lex specialis derogat generali*.<sup>6</sup> Více o vztahu Úmluvy CMR a národního práva – viz následující subkapitola.

Do struktury právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě je nutné – před dalšími prameny – zařadit i samotné znění přepravní smlouvy, ve které si mohou strany smluvně upravit svá vzájemná práva a povinnosti, přičemž se však vždy musí držet v mantinelech kogentní právní úpravy Úmluvy CMR a rozhodného práva. Obdobným způsobem si strany v praxi svoje práva a povinnosti upravují odkazem na různé obchodní (přepravní podmínky), které jsou z hlediska struktury právní úpravy přepravní smlouvy její součástí. Obecně však platí, že při rozporu mezi úpravou obsaženou přímo v přepravní smlouvě a úpravou v obchodních podmínkách, platí úprava obsažená v přepravní smlouvě.

I v souladu s rekodifikací soukromého práva v České republice<sup>7</sup> se v mezinárodních obchodních vztazích zvětšuje význam tzv. obchodních zvyklostí, kdy se při určování práv a povinností z přepravní smlouvy rovněž přihlíží k dlouhodobě v předmětném oboru podnikání zažitým, zavedeným a udržovaným obchodním zvyklostem.

### **2.1.1 Vztah Úmluvy CMR a národního práva**

Závaznost Úmluvy CMR a její přednostní užití jako mezinárodní smlouvy je založena v článku 10 Ústavy České republiky<sup>8</sup>, který tyto atributy stanoví pro každou mezinárodní smlouvu, která byla vyhlášena ve sbírce zákonů a k jejichž ratifikaci dal souhlas Parlament ČR (k momentu přijetí Úmluvy CMR v roce 1974 tak činilo Federální shromáždění ČSSR)<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 4. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012, s. 247.

<sup>7</sup> Ve vztahu k výše uvedenému v této subkapitole přiznává zákon č. 89/2012 Sb., nový občanský zákoník uznávaným obchodním zvyklostem speciální povahu před dispozitivními ustanoveními téhož zákona (rozhodného práva) – dále viz kapitola 3.3 této práce.

<sup>8</sup> Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>9</sup> Ústavní zákon č. 143/1968 Sb., o československé federaci, ve znění pozdějších předpisů.

Vztah Úmluvy CMR k národnímu právu můžeme dále definovat ve dvou rovinách. První je vztah Úmluvy CMR a národního práva, jako dvou nezávislých pramenů práva, přičemž každý z nich obsahuje vlastní<sup>10</sup> úpravu přepravního práva. Druhým vztahem je vztah Úmluvy a národního práva jako dvou úprav přepravního práva, které se navzájem doplňují (resp. národní právo doplňuje přednostně užitou, nekomplexní úpravu Úmluvy CMR) v případě, kdy je nutné určit práva a povinnosti u konkrétního právního vztahu z přepravní smlouvy. K první rovině Úmluvy a národního práva není nutné příliš mnoho dodávat. Na vnitrostátní přepravy - tedy přepravy, u kterých je místo převzetí zásilky (místo nakládky) a místo dodání (vykládky) na území téhož státu – se užije výlučně tuzemská právní úprava přepravní smlouvy obsažená výlučně ve vnitrostátních právních předpisech.

U druhé roviny, která je pro účel této práce podstatná, je třeba uvést pravidla, podle kterých dochází k užití vnitrostátního práva jako práva podpůrného k Úmluvě CMR. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, pokud nějaký právní vztah disponuje výrazným zahraničním prvkem, což nepochybně pro přepravu z území jednoho státu na území jiného platí, určí se rozhodné právo podle hraničního určovatele, obsaženého v kolizní normě. Kolizní normy jednak nalezneme v právním řádu každého legislativně vyspělého státu, ale rovněž na úrovni mezinárodní, evropské, unifikované úpravy kolizního práva. Takovou evropskou úpravou kolizních norem (užije se před soudy členských států Evropské unie) je tzv. nařízení Řím I<sup>11</sup>. Kolizní normy vnitrostátní obsahuje v České republice zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém<sup>12</sup>. V rámci soudního rozhodování na území členských států Evropské unie má při kolizi norem vnitrostátního práva a nařízení (sekundárního práva) Evropské unie vždy přednost nařízení EU, což mj. vyplývá i z ustanovení § 2 zákona o mezinárodním právu soukromém, kdy se ustanovení zákona o mezinárodním právu soukromém použijí pouze v mezích přímo použitelných ustanovení práva EU. Přímými použitelnými právními akty

---

<sup>10</sup> Úpravu přepravního práva v národním právu České republiky obsahuje zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

<sup>12</sup> Před účinností rekodifikace soukromého práva v ČR byl účinný starší, stejně pojmenovaný zákon č. 97/1963 Sb.

sekundárního práva jsou v členských zemích EU ve smyslu čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie nařízení.<sup>13</sup>

Pro oba předpisy je však podstatné, že primárně ve smluvních závazkových vztazích (tedy i u přepravní smlouvy) umožňují tzv. volbu práva – tj. umožňují stranám, zvolit si výslovně ujednáním v přepravní smlouvě, jakým právem se má smlouva či její část řídit. V souladu se zásadou autonomie vůle se mohou strany smlouvy kdykoliv dohodnout, že se smlouva bude řídit jiným právem, než kterým se řídila doposud.<sup>14</sup> Při zjišťování rozhodného práva u konkrétního závazkového smluvního vztahu – přepravní smlouvy – je tudíž nutné vždy nejdříve zkoumat obsah a znění samotné přepravní smlouvy, zda neobsahuje smluvní ujednání stran o rozhodném právu. Pokud tomu tak není, platí pro přepravní smlouvu rozhodné právo podle kolizní normy, uvedené v čl. 5 nařízení Řím I. Ta stanoví rozhodným právem právo, ve kterém má dopravce své bydliště (provozovnu) za předpokladu, že je místo převzetí nebo doručení zásilky ve stejné zemi. V opačném případě se užije právo země, ve které se nachází místo doručení zásilky. Nový zákon o mezinárodním právu soukromém stanoví – podobně jako předchůdce nařízení Řím I, Římska úmluva o právu rozhodném z roku 1980<sup>15</sup> – pouze to, že se smlouva řídí právem státu, s nímž nejúžeji souvisí. Princip „nejúžeji spojení smlouvy“ se opírá o objektivní okolnosti navázané na smlouvu. V tomto směru je úprava flexibilní a umožňuje soudci volnější posuzování konkrétních okolností případu, které zakládají vztah mezi smlouvou a právním řádem.<sup>16</sup> Zpravidla se zde v praxi uplatní obdobné kritérium jako u nařízení Řím I, kdy se aplikuje právo země, ve které má bydliště (provozovnu) strana smlouvy, která je povinna poskytnout plnění pro smlouvu charakteristické (tím je u přepravní smlouvy bez pochyby dopravce).<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> PAUKNEROVÁ, M., ROZEHNALOVÁ, N., ZAVADILOVÁ, M. a kolektiv. *Zákon o mezinárodním právu soukromém. Komentář*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 23.

<sup>14</sup> Srov. článek 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I) a § 87 odst. 1 Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

<sup>15</sup> Nařízení Řím I. se užije na (přepravní) smlouvy uzavřené po 17. 12. 2009 včetně. Nařízení Řím I se nevztahuje na Dánsko, které je však i nadále vázáno Římskou úmluvou o právu rozhodném z roku 1980.

<sup>16</sup> PAUKNEROVÁ, M., ROZEHNALOVÁ, N., ZAVADILOVÁ, M. a kolektiv. *Zákon o mezinárodním právu soukromém : komentář*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 602.

<sup>17</sup> BŘÍZA, P., BŘICHÁČEK, T., FIŠEROVÁ, Z., HORÁK, P., PTÁČEK, L., SVOBODA, J. *Zákon o mezinárodním právu soukromém. Komentář*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2014, s. 535.

Výklad k rozsahu úpravy národního práva (konkrétně úpravy občanského zákoníku) následuje v kapitole 3.5 této práce.

## **2.2 Převravní a zasílatelská smlouva**

Ačkoliv se z právního hlediska může zdát vymezení obou smluvních typů jasné a nezaměnitelné, zejména v praxi mezinárodní silniční dopravy (kde rychlost kontraktace často předbílá právní vědomí) často dochází k záměně smlouvy převravní za smlouvu zasílatelskou. Rozlišení převravní smlouvy a smlouvy zasílatelské nelze učinit na základě ustanovení Úmluvy CMR, ale výhradně na základě vnitrostátního práva a posouzení konkrétních okolností případu<sup>18</sup>.

### **2.2.1 Převravní smlouva**

Převravní smlouvou (či smlouvou o přepravě věci) je podle nového občanského zákoníku<sup>19</sup> smlouva, ve které se dopravce zavazuje odesílateli přepravit věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci převravné.

Odesílatelem je osoba, která zadává (objednává) přepravu a od které přebírá dopravce zásilku k smluvené přepravě. V praxi pak v některých případech osoba označovaná jako příkazce. Nejedná se však o osobu příkazce jako smluvní stranu ze zasílatelské smlouvy (viz následující subkapitola). Příkazce je zde zástupce jednající v pověření odesílatele, který má za určitých předpokladů oprávnění ke všem jednáním týkajících se sjednávání převravní smlouvy. Příkazce je v těchto případech subjekt uzavírající převravní smlouvu s dopravcem. Může jím být sám odesílatel nebo příjemce nebo i třetí osoba.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 27-28.

<sup>19</sup> Specifická úprava převravní smlouvy je obsažena v § 2555 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

<sup>20</sup> NOVÁK, R. a kolektiv. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013, s. 141.

Dopravce je vlastník nebo provozovatel dopravního prostředku a provádí (případně za užití dalšího dopravce – viz níže) přepravu věci – zásilky – podle podmínek smlouvy o přepravě věci.<sup>21</sup>

Osobu, které má být zásilka dodána, označujeme jako příjemce – a ačkoliv mu z přepravní smlouvy vznikají určitá oprávnění<sup>22</sup>, není účastníkem přepravní smlouvy. V tomto smyslu můžeme přepravní smlouvu zařadit do kategorie tzv. smluv ve prospěch třetího. To neplatí v případě, kdy je odesílatel a příjemce (obdobně jako tomu může být v případě pojistníka a pojištěného u pojistné smlouvy) totožnou osobou.

Povinným znakem přepravní smlouvy je vždy:

- určení smluvních stran (odesílatele a dopravce)
- určení věci (zásilky), která má být předmětem přepravy
- specifikace místa odeslání a místa určení
- závazek dopravce přepravit věc jako zásilku
- závazek odesílatele zaplatit dopravci přepravné

Jedná se o smlouvu konsensuální (oproti smlouvě reálné není nutné reálné konání – např. předání zásilky – ke vzniku smlouvy) a neformální, kdy není vyžadována pro platnost smlouvy písemná forma. Smlouva tak může vzniknout i konkludentním přijetím návrhu<sup>23</sup> (v praxi se běžně pro návrh smlouvy užívá pojem objednávky přepravy), a to takovým jednáním dopravce, které nepochybně svědčí o jeho vůli provést přepravu podle podmínek uvedených v návrhu přepravní smlouvy.<sup>24</sup> V praxi je pak takovým jednáním typicky např. přistavení vozidla k nakládce, zahájení vlastní přepravy zásilky nebo převzetí zásilky za účelem její bezprostřední přepravy. Jedná se o soukromoprávní, závazkový vztah, u kterého se uplatní obvyklý proces uzavírání smluv podle § 1731 a násl. občanského zákoníku - to mj. znamená, že ke vzniku (přepravní) smlouvy dochází

---

<sup>21</sup> SVATOSŠ, M. a kolektiv. *Zahraniční obchod : teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009, s. 250.

<sup>22</sup> Příjemci kromě práva na vydání zásilky vzniká např. právo dispozice se zásilkou či právo na vydání CMR nákladního listu – viz výklad v kapitole 5 o závazcích z přepravní smlouvy.

<sup>23</sup> Srov. § 1744 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>24</sup> KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 36-37.

pouze a jedině bezvýhradnou akceptací návrhu (objednávky přepravy). Přijetím návrhu s výhradami nedochází k uzavření přepravní smlouvy, nýbrž se na takové přijetí nahlíží jako na nový, upravený návrh.

Situace, kdy by došlo k uzavření přepravní smlouvy ústně, a dopravce by od odesílatele bez dalšího převzal zásilku a započal s prováděním přepravy bez jakéhokoliv „hmatatelného“ důkazu o existenci přepravní smlouvy, je pochopitelně – s ohledem na možnost vzniku škody na zásilce či její ztráty – nežádoucí. Přestože takovou situaci občanský zákoník v režimu vnitrostátní nákladní dopravy umožňuje, stanoví v § 2556 právo účastníků přepravní smlouvy na vzájemné písemné potvrzení o existenci přepravní smlouvy – resp. právo odesílatele na potvrzení převzetí zásilky a právo dopravce na potvrzení objednávky přepravy. Účastníci přepravní smlouvy se mohou rovněž dohodnout, že potvrzení o převzetí zásilky nahradí náložným listem<sup>25</sup>, který je převoditelným, cenným papírem a je s ním spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky (v praxi výjimečný příklad). V oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy plní funkci listiny prokazující existenci přepravní smlouvy tzv. CMR nákladní list (dále též jako „CMR NL“), vzorově zpracovaný Mezinárodní unií silniční dopravy (IRU), jehož povinné náležitosti stanoví Úmluva CMR.

Podrobný výklad o odpovědnosti dopravce obsahuje šestá kapitola této práce. Pro účel komparace smlouvy přepravní a smlouvy zasílatelské je níže uveden pouze obecný výklad.

Doprovce přebírá v rámci přepravní smlouvy závazek provést přepravu zásilky, tj. s odbornou péčí zásilku přepravit za úplatu z místa převzetí do místa určení a vydat ji v neporušeném stavu oprávněnému příjemci, a to ve sjednané či přiměřené lhůtě. Pokud tento závazek poruší, nastupuje tzv. sekundární povinnost dopravce – odpovědnost za způsobenou škodu. Jak podle mezinárodní úpravy obsažené v Úmluvě CMR, tak podle úpravy občanského zákoníku České republiky odpovídá dopravce za škodu vzniklou na zásilce (tím je pochopitelně myšlena i úplná ztráta zásilky) v době od převzetí zásilky do jejího vydání příjemci. Jedná se o kogentně upravenou objektivní odpovědnost dopravce, kterou není možné smluvně omezit. Odpovědnost dopravce je tudíž presumována a

---

<sup>25</sup> § 2572 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

doprovce se odpovědnosti za škodu zproští prokázáním, že ke škodě došlo z některého z liberačních důvodů<sup>26</sup>.

Doprovce může (pokud si takový postup strany nevyloučily v přepravní smlouvě) použít k splnění své povinnosti z přepravní smlouvy i jiného, dalšího dopravce, se kterým sám uzavře další přepravní smlouvu.<sup>27</sup> Dopravce, který uzavřel s odesílatelem „první“ přepravní smlouvu pak nazýváme smluvním či prvním dopravcem. Dopravce, který přepravu zásilky reálně provádí, nazýváme skutečným dopravcem. V praxi často dochází k řetězení tohoto postupu, kdy reálnou přepravu zásilky provádí např. až třetí kontrahovaný dopravce. Smluvní dopravce je sám subjektem konkrétní přepravní smlouvy. Ten vždy (ať již sám fyzicky provádí přepravu, či nikoliv) odpovídá za závazky vyplývající pro dopravce z přepravní smlouvy, jako by přepravu uskutečňoval sám.<sup>28</sup>

## 2.2.2 Zasílatelská smlouva

Podobně jako u přepravní smlouvy přejímá i u smlouvy zasílatelské nový občanský zákoník v podstatě původní úpravu obchodního zákoníku<sup>29</sup>. Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související. Příkazce se zavazuje za to zaplatit zasílateli odměnu (provizi).

Povinným znakem zasílatelské smlouvy je vždy:

- určení smluvních stran (zasílatele a příkazce)
- určení věci (zásilky), jejíž přeprava má být zasílatelem obstarána
- specifikace místa odeslání a místa určení

---

<sup>26</sup> Srov. § 2566 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a článku 17 odst. 2 a 4 Úmluvy CMR.

<sup>27</sup> Činí tak zpravidla v praxi z kapacitních či organizačních důvodů, kdy se nachází v situaci, ve které mu aktuální stav nedovoluje reálně přepravu zásilky provést, ale zároveň nechce objednávku přepravy svého obchodního partnera odmítnout.

<sup>28</sup> NOVÁK, R. a kolektiv. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013, s. 140. Tato odpovědnost za užití jiné osoby k plnění závazku vyplývá z ust. čl. 3 Úmluvy CMR (pro mezinárodní dopravu) a § 1935 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (pro vnitrostátní dopravu).

<sup>29</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Specifická úprava zasílatelské smlouvy je obsažena v § 2471 a násl. téhož zákona.

- závazek zasílatele vlastním jménem a na účet příkazce obstarat přepravu věci
- závazek příkazce zaplatit zasílateli za obstarání přepravy odměnu

I smlouva zasílatelská je smlouvou konsensuální a k jejímu vzniku není třeba formální, písemná forma. Pro případ, kdy není zasílatelská smlouva uzavřena v písemné formě, má zasílatel právo žádat, aby mu příkazce doručil příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz). Zasílatel přepravu obstarává vlastním jménem a na účet příkazce, a jedná se tudíž o nepřímé zastoupení a na úpravu zasílatelské smlouvy se subsidiárně použije úprava občanského zákoníku o smlouvě komisionářské (komise podle NOZ).

Zásadním, ale v praxi bohužel často přehlíženým, odlišujícím znakem od smlouvy o přepravě věci (smlouvy přepravní) je přesné určení pro smlouvu charakteristické povinnosti – u přepravní smlouvy se dopravce zavazuje přepravu zásilky provést, zatímco u zasílatelské smlouvy se zavazuje zasílatel přepravu zásilky obstarat. Činnost zasílatele podle zasílatelské smlouvy spočívá ve vyhledání vhodného dopravce, se kterým uzavře smlouvu o přepravě zásilky a učiní případně i další úkony, aby se zásilka řádně a včas dostala na místo určení. Těmito úkony může být třeba balení nebo vážení zásilky, skladování a meziskladování zásilky, proclívání zásilky, inkaso peněžní částky od příjemce zásilky (dobírka), obstarání zvláštních povolení pro přepravu nadměrné zásilky a celá řada moderních logistických služeb.<sup>30</sup>

Dalším podstatným odlišujícím znakem je rozsah odpovědnosti zasílatele. Pro účel komparace odpovědnostních režimů přepravní smlouvy a zasílatelské smlouvy následuje podrobnější výklad o odpovědnosti zasílatele. Zasílatel neodpovídá jako dopravce za škodu na zásilce, ke které dojde během přepravy, ale odpovídá, mimo jiné, za ujednání (obstarání) přepravy s vynaložením odborné péče. Požadavek profesionality podnikatele v oboru zasílatelství se tak vztahuje na způsob a postup při vyhledávání požadavkům příkazce vyhovujícího dopravce a kontraktaci přepravy. Pokud v důsledku porušení této povinnosti vznikne příkazci škoda na zásilce (zasílatel např. v důsledku své nedbalosti svěří zásilku falešnému, podvodnému dopravci a ten zásilku odcizí), bude

---

<sup>30</sup> NOVOTNÝ, P. a kolektiv. *Nový občanský zákoník. Smluvní právo*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014, s. 192.

zasílatel odpovídat bez omezení za vzniklou škodu<sup>31</sup>. Stejně tak tomu je i v případě dále uvedených druhů odpovědnosti dopravce.

Zasílatel odpovídá dále i za škodu na zásilce, která vznikla v souvislosti s převzetím zásilky k obstarání přepravy – tzn., že se odpovědnost zasílatele omezuje jen na dobu od převzetí zásilky za účelem obstarání její přepravy do doby jejího odevzdání smluvnímu dopravci k přepravě. Protože se jedná, stejně jako u odpovědnosti dopravce, o odpovědnost objektivní – tj. bez ohledu na zavinění – je v případě vzniku škody na zasílateli, aby prokázal, že škodu nemohl ani s vynaložením požadované odborné péče odvrátit.<sup>32</sup>

Zasílatel mj. má - v souladu se subsidiární úpravou komisionářské smlouvy v občanském zákoníku<sup>33</sup> - povinnost podat příkazci zprávu o plnění příkazu ze smlouvy, tj. zejména i o uzavření přepravní smlouvy. V této zprávě zasílatel mj. uvede identifikaci osoby (doprovce), se kterou byla přepravní smlouva uzavřena. Logickým vyústěním nesplnění této povinnosti zasílatel v spojení s jeho omezenou odpovědností za škodu na zásilce (pouze na dobu, kdy je zásilka v jeho péči), je vznik nové odpovědnosti zasílatele - odpovědnosti za nesplnění oznamovací povinnosti. Pokud zasílatel nesdělí příkazci, s jakou osobou uzavřel přepravní smlouvu, má příkazce právo uplatnit nárok na náhradu škody - který by jinak směřoval vůči dopravci pro porušení závazku z přepravní smlouvy - přímo vůči zasílateli.<sup>34</sup> Úprava tak logicky reflektuje situaci, kdy při přepravě obstarané zasílatel např. vznikla škoda zásilce (či došlo ke ztrátě zásilky) a příkazce nezná odpovědného dopravce, pasivně legitimovaného k náhradě vzniklé škody. Oznamovací povinnost zasílatele se vztahuje i na situaci, kdy aktuálně hrozí škoda na zásilce nebo již ke škodě došlo. Zasílatel má povinnost, jakmile se takovou skutečnost dozví, příkazce vyrozumět (podat příkazci zprávu o škodě). V opačném případě zasílatel odpovídá příkazci za škodu, která mu vznikla z důvodu nesplnění oznamovací povinnosti zasílatele.

---

<sup>31</sup> Na rozdíl od odpovědnosti za škodu mezinárodního dopravce podle Úmluvy CMR nebude předmětem zkoumání, jakou mírou zavinění zasílatel škodu způsobil a z toho dále dovozována výše náhradové povinnosti (viz výklad kapitoly 7).

<sup>32</sup> § 2478 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>33</sup> § 2460 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>34</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ČR č.j. 32 Odo 272/2006-239 z 26. 03. 2008. § 584 před rokem 2014 účinného zákona č. 513/1991 Sb., obchodního zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Z obecných ustanovení občanského zákoníku<sup>35</sup> o příkazní smlouvě lze dovodit odpovědnost zasílatele za nesplnění, resp. odchýlení se od pokynů příkazce (s výjimkou situace, kdy je takové odchýlení nezbytné a není možné včas obdržet souhlas příkazce). Zasílatel má rovněž povinnost upozornit příkazce na zřejmě nesprávný pokyn. Pokud zasílatel nesplní výše uvedené povinnosti, odpovídá příkazci za škodu, která vznikla v příčinné souvislosti s porušením těchto povinností.

Stejně jako je tomu u přepravní smlouvy, může i zasílatel ke splnění svého závazku užít dalšího zasílatele (meziasílatele). Možnost zapojení dalšího zasílatele stanoví občanský zákoník explicitně a speciálně v části upravující zasílatelství – konkrétně v § 2473.<sup>36</sup> Možnost užití dalšího zasílatele mohou strany v zasílatelské smlouvě vyloučit. Smluvní, první zasílatel vždy odpovídá příkazci jako by obstarání přepravy prováděl sám.

### **2.2.3 Samovstup zasílatele do přepravní smlouvy**

I přes jasné vymezení smlouvy přepravní a smlouvy zasílatelské je v mnoha případech v praxi pro zasílatele poměrně snadné vstoupit do role dopravce - a to i nechtěně. V takové situaci vstupuje původní zasílatel do role dopravce „se vším všudy“, tzn., že vstupuje rovněž do odpovědnostního režimu (mezinárodního) dopravce, vůči kterému může příkazce z (původní) zasílatelské smlouvy uplatnit všechny nároky z přepravní smlouvy (viz odpovědnost dopravce v kapitole 6). Nechtěný samovstup zasílatele do přepravní smlouvy pak může být při vzniku škodné události pro takového podnikatele z finančního hlediska i likvidační, protože nemusí mít pro případ této specifické odpovědnosti dopravce sjednané odpovídající pojištění (je pojištěný pouze na odpovědnost zasílatele).

---

<sup>35</sup> § 2432 a § 2433 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Povinnost plnit pokyny příkazce a upozornit jej na zřejmě či zjevně nesprávné pokyny byla v předchozí úpravě obchodního zákoníku obsažena přímo v části upravující zasílatelskou smlouvu.

<sup>36</sup> Zákonodárce tak činí z důvodu subsidiární úpravy komisionářské smlouvy, která v souladu s § 2462 neumožňuje užití další osoby ke splnění závazku – s výjimkou situace, kdy komisionář nemůže z objektivních důvodů splnit povinnost ze smlouvy sám. Úprava komisionářské smlouvy je pak úpravou speciální oproti obecnému ustanovení § 1935 o plnění závazku pomocí jiné osoby.

K tzv. samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy (tj. do role dopravce) dochází v těchto případech:

**a) První případem** je situace, ke které v praxi často dochází, kdy osoba, která se prezentuje jako zasílatel, uzavírá s obchodními partnery smlouvy, ve kterých se výslovně nezaváže k obstarání přepravy, ale výslovně či konkludentně přijme návrh přepravní smlouvy. „Zasílatel“ pak smluvně zajistí provedení přepravy u jiného dopravce a často ani netuší, že tak již činí z pozice smluvního dopravce. K posuzování, o jaký právní vztah se jedná, však zpravidla dochází až po vzniku škodné události (např. škody na zásilce). Soud bude při posuzování, o jaký právní vztah se jedná, vycházet z dostupných důkazů, dokládající kontraktaci mezi stranami. Typickou situací, kdy dojde k samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy (resp. k situaci, kdy soud ex tunc rozhodne o tom, že se jedná o smlouvu přepravní), bude situace, kdy ze smlouvy jednoznačně vyplývá závazek „zasílatele“ provést přepravu – a domnělý zasílatel nebude mít k dispozici žádný důkaz svědčící o jiném smluvním ujednání mezi stranami.<sup>37</sup> Tato úprava je žádoucí, protože v opačném případě by mohlo docházet k výraznému zneužívání postavení zasílatele, tj. jeho odpovědnostního režimu, kdy by naopak smluvní dopravci usilovali v případě vzniku škodné události, poté, co provedli přepravu pomocí dalšího dopravce, o to, být označeni za zasílatele, kteří za škodu vzniklou při přepravě neodpovídají – a to při identickém skutkovém stavu jako v předchozím případě.

**b) Jako druhý případ** samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy můžeme označit již výše (ve výkladu o odpovědnosti zasílatele) uvedený postup zasílatele, kdy neoznámí svému příkazci, s jakým subjektem za něj uzavřel přepravní smlouvu – tj. nesdělí příkazci identifikaci smluvního dopravce. V souvislosti s § 2461 občanského zákoníku se v důsledku svého postupu zasílatel dostává vůči příkazci do právní pozice dopravce – resp. do pozice subjektu, na kterém může příkazce uplatnit všechna práva, která by mohl jinak uplatnit vůči smluvnímu dopravci.

**c) Dalším případem** tzv. samovstupu je jednoduše situace, kdy zasílatel prakticky provede přepravu zásilky sám vlastními vozidly nebo vozidly, které má z jiného právního

---

<sup>37</sup> Kontraktační praxe se často omezuje např. na zaslání vzorové objednávky (obsahující závazek provést přepravu) a následné stručné potvrzení zasílatelem/dopravcem.

titulu k dispozici. Toto právo zasílatele přímo stanoví § 2474 občanského zákoníku s tím, že je možné jej smluvně v zasílatelské smlouvě vyloučit. Případně může takový postup zasílatele sám příkazce jednostranně zakázat, avšak nejpozději do momentu zahájení přepravy. Pokud tedy zasílatel již přepravu zahájil, nemůže dodatečně tento postup příkazce zakázat a strany původní smlouvy zasílatelské se dostávají do právního postavení stran z přepravní smlouvy – odesílatele a dopravce.

**d) Na poslední způsob samovstupu** zasílatele není doposud nahlíženo na území České republiky zcela jednotně. Německá soudní praxe - která je nepochybně jedním z nápomocných zdrojů pro soudy okolních států rozhodujících o odpovědnosti dopravce podle Úmluvy CMR a otázkách s ní spojených – považuje smlouvu, ve které je mezi zasílatelem a příkazcem sjednána jedna celková sazba odměny (tzv. přejímací, fixní sazba), která v sobě bez uvedeného rozlišení obsahuje jak odměnu zasílatele za obstarání přepravy, tak vynaložené náklady včetně částky přepravného za smlouvu přepravní. Obdobný postup převzal v roce 2006 i Vrchní soud v Praze, když konstatoval, že „*ve vztahu k žalobci (příkazce) žalovaný (zasílatel) vystupoval jako tzv. ‚smluvní dopravce‘, když se zavázal zajistit předmětnou přepravu za tzv. ‚prejímací sazbu‘, zahrnující nejen zasílatelskou úplatu, případně náklady zasílatele, ale i přepravné, tj. úplatu za provedení přepravy. Sjednání tzv. ‚prejímací sazby‘ za služby poskytované zasílatelem má dopad na posuzování smluvního vztahu, který není považován za vztah ze zasílatelské smlouvy, nýbrž za vztah z přepravní smlouvy*“<sup>38</sup>. Zásadním „kamenem úrazu“ tohoto rozhodnutí je však skutečnost, že německé soudy vycházely a vychází u tohoto postupu z výslovného znění německého obchodního zákoníku<sup>39</sup>, zatímco české právo identickou nebo alespoň podobnou úpravu neobsahuje. To byl také důvod, proč Nejvyšší soud ČR vyslovil opačný názor – kdy v rozsudku sp. zn. 32 Odo 272/2006 uvedl, že skutečnost sjednání a následné fakturace zasílatelem pevné sazby nákladů není sama o sobě s to způsobit samovstup zasílatele do přepravní smlouvy – když takový postup nevyplývá z žádného ustanovení upravujícího zasílatelskou smlouvu. Tento právní názor Nejvyšší soud ČR znovu potvrdil v rozsudku sp. zn. 32 Cdo 1365/2007, kde dokonce jednoznačně uvedl, že pro rozlišení odpovědnosti zasílatele či dopravce není podstatné, zda je na faktuře pouze celková

---

<sup>38</sup> Usnesení Vrchního soudu v Praze, č.j. 12 Cmo 32/2006-109 z 10.10.2006.

<sup>39</sup> § 459 Handelsgesetzbuch (HGB) – Spedition zu festen Kosten: přímo stanoví, že pokud byla sjednána pevná sazba nákladů, má zasílatel ohledně přepravy práva a povinnosti dopravce.

fakturovaná částka. Z odůvodnění dřívějšího rozsudku Nejvyššího soudu 32 Odo 272/2006 však lze současně dovodit, že sjednání pevné sazby je typické pro smlouvu o přepravě, a tato skutečnost může hrát významnou roli při zjišťování, jaký typ smlouvy byl mezi účastníky uzavřen, pokud na této skutečnosti nepanuje mezi účastníky shoda. Naopak, některé vrchní soudy ve svých rozhodnutích akceptují argumentaci, že sjednáním přejímací (pevné) sazby vstupuje zasílatel do postavení dopravce a právně se tak přiklání k tzv. německému modelu.<sup>40</sup>

Autor této práce se přiklání spíše k názoru Nejvyššího soudu ČR, a to v kontextu jeho dřívějšího rozhodnutí z roku 2006, kdy uznává možnost pouhého částečného přihlídnutí k přejímací sazbě při hodnocení, zda se v konkrétním případě jedná o zasílatelskou či přepravní smlouvu. Postup vrchních soudů je jistě pochopitelný s ohledem na snahu o jednotný a ucelený postup evropské soudní praxe, umožňující následnou jednotnou aplikaci Úmluvy CMR v obdobných případech. Takový postup je však dle názoru autora práce vůči zasílatelům nepřiměřeně tvrdý a, navzdory zahraniční praxi, vybočuje ze zásady právní jistoty, tj. legitimního očekávání v postup soudů – v situaci, kdy zákon jasně nestanoví povinnost oddělení nákladů obstarání přepravy a odměny zasílatele. Situaci bohužel nereflektuje ani nový občanský zákoník.

Kromě jiných opatření v zasílatelské smlouvě, ze kterých bude dovoditelné, že uzavřená smlouva je smlouvou zasílatelskou (viz výklad o ostatních způsobech samovstupu), se zasílatelům nabízí i možnost odkázat ve smlouvě na nové Všeobecné zasílatelské podmínky svazu spedice a logistiky ČR, které popsanou problematiku reflektují a – při odkazu, jako součást smlouvy samotné – stanoví, že „*Smluvní ujednání o pevné odměně zasílatele, popřípadě účtování odměny zasílatele pevnou sazbou (tzv. přejímací sazbou) nepředstavuje smluvní převzetí odpovědnosti za dopravce*“<sup>41</sup>.

Případným samovstupem zasílatele do přepravní smlouvy se chápe jeho kompletní vstup do odpovědnostního režimu silničního nákladního dopravce podle Úmluvy CMR (či národního práva při vnitrostátní přepravě), kdy odpovídá za vzniklou

---

<sup>40</sup> Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.: *E-bulletin dopravního práva č. 3 – Srpen 2010* [online]. Dostupné z: [http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_3\\_2010.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2010.pdf).

<sup>41</sup> Svaz spedice a logistiky České republiky: *Všeobecné zasílatelské podmínky. Vydání 2014* [online]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/>.

škodu na zásilce během přepravy a další porušení povinností z přepravní smlouvy (viz výklad o odpovědnosti dopravce v kapitole 6). V praxi je tak možné často narazit na zasílatele, který nechtěně vstoupil do přepravní smlouvy – například tím, že „nevědomky“ smluvně převzal závazek provést přepravu – jím pověřený, následný dopravce zásilku poškodil či ztratil, a zmíněný zasílatel, ačkoliv je za škodu podle Úmluvy CMR a národního práva objektivně odpovědný, nemá pro takovou odpovědnost sjednáno odpovídající pojištění. V takovém případě je pak kombinace hodnotné zásilky a zasílatele (resp. dopravce) jako podnikající fyzické osoby doslova „smrtícím koktejlem“, kdy vznikne větším majetkem nedisponující osobě povinnost nahradit poškozenému škodu v částce třeba i několika miliónů korun.

### **3. PRAMENY PRÁVNÍ ÚPRAVY PŘEPRAVNÍ SMLOUVY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ**

#### **3.1 Úmluva CMR**

Úmluva CMR<sup>42</sup> představuje základ jednotící právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Jedná se o mezinárodně unifikovanou právní úpravu, která má – jako přímá norma mezinárodního práva soukromého – přednost před užitím norem práva vnitrostátního. S ohledem na kogentní povahu úpravy obsažené v Úmluvě CMR, se, až na malé výjimky, strany přepravní smlouvy nemohou smluvním ujednáním odchýlit od této úpravy ani jí jako celek vyloučit. Jak již bylo zmíněno, Úmluva CMR neupravuje přepravní smlouvu jako celek, ale obsahuje v podstatě nejdůležitější části úpravy vztahu mezi dopravcem, odesílatelem a příjemcem, a to zejména úpravu odpovědnostního režimu dopravce (ale i odesílatele) a stanovení rozsahu náhradové povinnosti při vzniku odpovědnosti dopravce.

##### **3.1.1 Vznik a vývoj Úmluvy**

Vznik Úmluvy CMR můžeme datovat až k roku 1948, kdy byla potřeba unifikované, mezinárodní úpravy přepravní smlouvy v silniční nákladní dopravě zřetelná vzhledem k tehdy vyvstávajícím problémům, spojených s její absencí a rovněž ve světle již existující unifikované úpravy přepravy zboží po železnici<sup>43</sup>, ze které také první návrh textu Úmluvy CMR částečně vycházel.<sup>44</sup> Oficiální diskusi na mezinárodní úrovni k této problematice podnítil Mezinárodní institut pro sjednocení soukromého práva (UNIDROIT), na základě jehož návrhu ze dne 29. března 1948 byly provedeny první studie. Na tomto postupu se podílela pracovní skupina složená ze zástupců již zmíněného Mezinárodního institutu pro sjednocení soukromého práva (UNIDROIT), Mezinárodní

---

<sup>42</sup> V České republice zveřejněna ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministra zahraničí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

<sup>43</sup> Úmluva o mezinárodní železniční nákladní přepravě (CIM) z roku 1890.

<sup>44</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 4.

obchodní komory (ICC) a Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) – později doplněná zástupci Mezinárodní unie pojistitelů námořní dopravy (IUMI) – to vše ve spolupráci s mnoha odborníky z různých zemí. Zmíněný výzkum byl nedlouho poté převzat Pracovní skupinou pro právní otázky – spadající do Výboru pro pozemní dopravu (Inland Transport Committee) Evropské hospodářské komise OSN (UNECE). Tato pracovní skupina na svém pátém zasedání v únoru 1952 zřídila malou, tříčlennou komisi skládající se z právních odborníků<sup>45</sup>. Ta práci na Úmluvě CMR v podstatě dokončila a je jí největší podíl na vzniku konečné verze připisován.<sup>46</sup> Již v prosinci roku 1953 zmíněná komise předložila první, předběžnou verzi návrhu právní úpravy, která posloužila – spolu s mnoha komentáři od vlád participujících států – jako hodnotný základ pro konečnou verzi Úmluvy CMR.

Za nejvýznamnější dny pro vznik a mezinárodní přijetí Úmluvy CMR pak bezesporu patří 12. až 19. květen roku 1956, kdy se konala podstatná, druhá schůze Pracovní skupiny pro právní otázky Evropské hospodářské komise OSN (UNECE), které předsedal jeden z tvůrců první verze návrhu, G. de Sydow. Této schůze se účastnili zástupci 15 států a přihlíželi jí rovněž zástupci UNIDROIT, ICC, IRU, OCTIC a UIC. Poslední den schůze, dne 19. května 1956, byla při speciální příležitosti dohoda (Úmluva CMR) podepsána zástupci prvních devíti států<sup>47</sup>, které jako první k Úmluvě CMR přistoupily. Úmluva CMR vstoupila v účinnost 2. července 1961.<sup>48</sup> Úmluva CMR byla originálně sepsána v angličtině a francouzštině s tím, že oba jazyky jsou co do platnosti a tudíž i výkladu textu Úmluvy rovnocenné.<sup>49</sup> Od roku 1956 až do dnešního dne se text Úmluvy CMR v podstatě nezměnil. K jedinému zásahu do textu Úmluvy došlo v roce 1978, kdy byl změněn článek 23 odst. 3 Úmluvy stanovující způsob výpočtu limitované náhrady škody (pro účel výpočtu škody byl nahrazen zlatý frank novou účetní jednotkou SDR/ZPČ – jednotka zvláštního práva čerpání).

---

<sup>45</sup> Hostie (UNIDROIT), de Sydow (Švédsko), Kopelmanas (Sekretariát ECE).

<sup>46</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 3.

<sup>47</sup> Rakousko, Německo, Francie, Lucembursko, Nizozemí, Polsko, Švédsko, Švýcarsko a Jugoslávie.

<sup>48</sup> LOEWE, R.: *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneve : UNITED NATIONS, 1975. [online], s. 1-2. Dostupné z: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf> a <http://www.unidroit.org/transport-cmr-overview>.

<sup>49</sup> Čl. 51 Úmluvy CMR.

Na území České republiky je Úmluva CMR platná a účinná od 3. prosince 1974. Do právního řádu České republiky, jako samostatného státu po rozpadu České a Slovenské Federativní Republiky, byla Úmluva CMR přejuduta spolu s ostatními mezinárodními právními vztahy na základě ústavního zákona, účinného od 31. 12. 1992<sup>50</sup>.

V listopadu roku 2015 má Úmluva CMR celkem 55 smluvních států, mezi které patří kromě všech evropských zemí i například Rusko, Kazachstán, Sýrie nebo Irán. Zatím posledním smluvním státem se stalo v listopadu roku 2008 Jordánsko.<sup>51</sup>

### 3.1.2 Struktura Úmluvy a její výklad

Úmluva CMR sestává z 51 článků zařazených pod těchto 8 kapitol:

- I. Rozsah platnosti (čl. 1-2)
- II. Osoby, za něž dopravce odpovídá (čl. 3)
- III. Uzavření a provádění přepravní smlouvy (čl. 4-16)
- IV. Odpovědnost dopravce (čl. 17-29)
- V. Reklamace a žaloby (čl. 30-33)
- VI. Ustanovení o přepravě prováděné postupně několika dopravci (čl. 34-40)
- VII. Neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou (čl. 41)
- VIII. Závěrečná ustanovení (čl. 42-51)

Úmluva CMR neupravuje režim přepravní smlouvy mezinárodní silniční nákladní dopravě komplexně (některé otázky ponechává na podpůrném vnitrostátním právu, které je pro konkrétní právní vztah z přepravní smlouvy rozhodné). Hlavním předmětem

---

<sup>50</sup> Čl. 5 ústavního zákona České národní rady č. 4/1993 Sb., o opatřeních souvisejících se zánikem České a Slovenské Federativní Republiky.

<sup>51</sup> United Nations: *Sbírka mezinárodních smluv (United Nations Treaty Collection). Chapter XI, B, 11. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)* [online]. Dostupné z: <https://treaties.un.org/>.

úpravy Úmluvy je pak odpovědnostní režim dopravce (kapitola IV.) a CMR nákladní list jako dokument, který je důkazem o existenci přepravní smlouvy a z jehož obsahu se dále dovozují i další skutečnosti rozhodné pro vznik odpovědnosti z přepravní smlouvy a vznik důkazního břemene na jedné či druhé straně přepravní smlouvy (kapitola III.). Za třetí podstatnou, věcnou část úpravy můžeme označit úpravu reklamací a žalob, tj. úpravu práv a povinností stran přepravní smlouvy při vzniku škody na zásilce v rámci uplatnění nároku na náhradu škody vůči dopravci a další procesní úpravu pro soudní řízení ve sporech z přepravní smlouvy podléhající Úmluvě CMR (kapitola V.) - zejména přednostní úpravu soudní příslušnosti ve věcech, které Úmluva upravuje, a to v konkurenci s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech<sup>52</sup>.

Z hlediska uspořádání, ale zejména z hlediska skladby textu a v něm užitých termínů, se Úmluva CMR – alespoň dle názoru autora této práce – vyznačuje až překvapivě nekomplikovanou čitelností či dokonce čtivostí. Úmluva, až na pár výjimek, neuzivá konstrukčně složité věty nebo nadbytečné právní termíny.

Stručným rozsahem Úmluva však nabízí širší prostor pro interpretaci některých ustanovení – tj. zejména pro soudní výklad. Popisnější úprava by mohla přispět k jednoznačnějšímu výkladu jednotlivých institutů Úmluvy bez nutnosti tvorby tak rozsáhlé soudní judikatury. Otázka popisnější úpravy je nejen hypotetická, ale zároveň jistě i diskutabilní, a to s ohledem na povahu Úmluvy - jako mezinárodní smlouvy, jejíž jednotnou aplikaci napříč smluvními státy lze efektivněji zajistit soudní praxí a judikaturou, a podrobnější deskripce úpravy přepravní smlouvy by mohla být kontraproduktivní z důvodu dvoujazyčného znění Úmluvy a rigiditě samotného textu. Současný samotný text Úmluvy (bez judikatury) je tak ve výsledku často nedostatečný např. pro aplikaci na konkrétní spor z přepravní smlouvy pro subjekty soudního řízení – ale na druhou stranu je text Úmluvy snáze pochopitelný pro právní laiky.

Výklad Úmluvy CMR náleží každému subjektu, kterému je norma určena, avšak v praxi je pochopitelně podstatný výklad, který provádí soudy při rozhodování o právech

---

<sup>52</sup> Nové, přepracované znění tzv. „Bruselu I“, účinné od 10. ledna 2015 („Brusel I bis“).

a povinnostech z přepravní smlouvy. Mezinárodní smlouvy pro účely aplikace interpretují soudy smluvních států, a jejich výklad nemusí být souhlasný. Jedním ze specifíků mezinárodní smlouvy je tvorba jejího textu. Často je výsledkem kompromisu, kdy odlišná a někdy i protichůdná stanoviska jednajících států jsou překlenuta přijatelnou obecnou formulací, které ovšem každý z nich rozumí po svém.<sup>53</sup> Pro výklad Úmluvy CMR se použijí metody výkladu Vídeňské úmluvy o smluvním právu<sup>54</sup>, obsažené v článcích 31-33. Vídeňská úmluva sice ve svém článku 4 stanoví, že její zpětná aplikace na mezinárodní smlouvy uzavřené před ní samotnou je vyloučena – ale přesto má, pro svou zdařilou úpravu, nepopíratelný vliv na výklad Úmluvy CMR a je při výkladu Úmluvy CMR užívána předními tvůrci odborných komentářů.<sup>55</sup>

Podle článku 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu má být mezinárodní smlouva vykládána v první řadě v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě (jazykový výklad) a jejich celkové souvislosti (systematický výklad), a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy (teleologický výklad). Vídeňská úmluva dokázala eliminovat spory o prioritě jednotlivých druhů výkladu tím, že zavedla jedno obecné pravidlo kombinující všechny výše uvedené metody. Za rozhodující je zde považován text smlouvy, nikoli úmysl stran. Znamená to, že interpretací se hledá pravý smysl daného textu a nehledá se mimo tento text úmysl účastníků.<sup>56</sup>

Článek 32 Vídeňské úmluvy stanoví možnost využít při výkladu další, doplňkové interpretační prostředky pro potvrzení správnosti výkladu provedeného základních pravidel (článku 31) nebo pro případ, kdy je takto provedený výklad nejednoznačný či nejasný anebo vede k výsledku, který je zřejmě protismyslný nebo nerozumný.

Nakonec, v článku 33 stanoví Vídeňská úmluva postup pro výklad smluv, jejichž původní vyhotovení je ve dvou nebo více jazycích. Pro Úmluvu CMR jsou pak rozhodná

---

<sup>53</sup> TÝČ, V. *Mezinárodní, české a unijní právo mezinárodních smluv*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 77.

<sup>54</sup> V České republice publikovaná jako vyhl. č. 15/1988 Sb., o Vídeňské úmluvě o smluvním právu, ve znění pozdějších předpisů (v únoru 2014 došlo k opravě českého znění).

<sup>55</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 6.

<sup>56</sup> TÝČ, V. *Mezinárodní, české a unijní právo mezinárodních smluv*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 80.

originální vyhotovení v anglickém a francouzském jazyce, kdy mají obě vyhotovení stejnou platnost.<sup>57</sup> Pro případ rozdílností ve významech textu těchto dvou vyhotovení, které nelze odstranit výše uvedeným výkladovým postupem, akcentuje Vídeňská úmluva přednost toho významu, který se zřetelem k předmětu a účelu smlouvy tyto texty nejlépe sbližuje. Jinými slovy, hledá se v podstatě nejbližší společný jmenovatel.<sup>58</sup> Jedná se v podstatě o aplikaci teleologického výkladu – tedy o jakýsi „návrat“ zpět k zjištění účelu a cíle mezinárodní smlouvy a stanovení významu ujednání ve smlouvě, bez toho aniž by byl a priori upřednostňován samotný text jedné či druhé jazykové verze.

### 3.1.3 Aplikace Úmluvy

Aplikací rozumíme otázku, na jaké právní vztahy s mezinárodním prvkem se úprava Úmluvy CMR vztahuje, resp. jaké právní vztahy se Úmluvou – jako kogentní právní úpravou – řídí.

Otázku aplikace zodpovídá Úmluva poměrně jasně ve svém článku 1 odst. 1, kde stanoví, že „...se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran.“

Podmínkou je tedy existence smlouvy o přepravě zásilek – tj. přepravní smlouvy. Náležitosti přepravní smlouvy a úpravu vzniku přepravní smlouvy přitom Úmluva CMR neobsahuje, a je proto nutné při hodnocení, zda se v daném případě jedná o přepravní smlouvu, vycházet z platného národního práva. Jak již bylo výše v této práci uvedeno, může mít - při aplikaci práva – na hodnocení, zda se jedná o přepravní smlouvu, vliv i právo a judikatura cizího státu (viz přístup soudů evropských států k posuzování hranice mezi smlouvou přepravní a smlouvou zasílatelskou).<sup>59</sup> Smlouvu přepravní je pro tento účel nutno chápat jako smlouvu, jejímž hlavním předmětem je provedení přepravy zásilky

---

<sup>57</sup> Čl. 51 Úmluvy CMR.

<sup>58</sup> ŠTURMA, P., ČEPELKA, Č., BALAŠ, V. *Právo mezinárodních smluv*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011, s. 122.

<sup>59</sup> K samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy – viz kapitola 2.2.3 této práce.

z jednoho určeného místa do druhého a za úplatu. Oproti jiným smlouvám, je zde hlavní činností provedení přepravy dopravcem. *Zaváže-li se smluvní strana, že přepraví zásilku z určitého místa do jiného místa, jedná se o smlouvu o přepravě. Této kvalifikaci neodporuje ani skutečnost, že byl udělen spediční příkaz. Rozhodující pro stanovení, zda se jedná o mezinárodní přepravní výkon ve smyslu čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR, je znění přepravní smlouvy.*<sup>60</sup>

Co se rozumí silničním vozidlem, nepřímou definuje Úmluva CMR v článku 1 odst. 2 odkazem na definici pojmů motorového vozidla, návěsové soupravy, přívěsů a návěsů v článku 4 Úmluvy o silničním provozu (Ženeva) ze dne 19. září 1949. Definice zde uvedené v podstatě odpovídají definicím motorových vozidel, jízdních souprav a přípojných vozidel v českém národním právu<sup>61</sup>. V tomto smyslu je podstatným znakem provádění přepravy motorovým vozidlem, jako vozidlem, které je poháněné vlastní pohonnou jednotkou (s výjimkou vozidel kolejových a vozidel poháněných pomocí napojení na elektrické vedení). Není podstatné, jakým způsobem je náklad na vozidle uložen či uchycen.

Náležitost úplatnosti je pochopitelně obdobná úpravě přepravní smlouvy v národním právu. Podstatné je tudíž pouze to, zda se odesílatel zaváže poskytnout dopravci protiplnění, což může učinit i konkludentně – v souladu se zásadou neformálnosti a kontraktačním procesem v národním právu. Jako vhodný příklad, kdy se nebude jednat o úplatnou přepravu, uvádí Sedláček situaci, kdy „*humanitární organizace přepravuje humanitární zásilku do země postižené povodní či zemětřesením*“ – v takovém případě se nejedná o úplatnou přepravu, a nebude se tudíž řídit Úmluvou CMR. Jiná situace by ovšem nastala, pokud by přeprava humanitární zásilky byla prováděna za úplatu pověřeným dopravcem.<sup>62</sup> Výše odměny nemusí být ani určena. Při následné neshodě stran přepravní smlouvy o výši odměny (přepravného) bude nutné použít národní

---

<sup>60</sup> Rozsudek odvolacího Zivilgericht Basel-Stadt z 12. 05. 2000 – *Transportrecht 2000*, s. 372.

<sup>61</sup> Srov. § 2 písm. g) a i) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 1 písm. a), c), d) a e) vyhl. Č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a konečně § 2 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999Sb., ve znění pozdějších předpisů.

<sup>62</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 42.

právo, kdy bude dopravci náležet obvyklé přepravné k době uzavření přepravní smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku.<sup>63</sup>

Nejpodstatnějším – pro aplikaci Úmluvy CMR specifickým – předpokladem je přeprava, při které převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, přičemž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy. Takové přesné stanovení aplikace Úmluvy CMR nenabízí prostor pro jakýkoliv „alternativní výklad“, a je tudíž jazykově vykládáno zpravidla jednotně a striktně.<sup>64</sup> Následkem je tak zřejmá extenzivní aplikace Úmluvy na státy, které nejsou smluvními stranami Úmluvy. V kontextu toho ustanovení Úmluvy, kdy je pro aplikaci Úmluvy zcela nepodstatná státní příslušnost, bydliště či sídlo stran přepravní smlouvy, mohou vznikat situace (právní vztahy), u kterých lze mezinárodní prvek z pohledu nauky o mezinárodním právu soukromém považovat za zanedbatelný – a přesto dojde k aplikaci Úmluvy CMR a naopak. Typická bude v tomto smyslu situace, kdy dva subjekty se sídlem či bydlištěm v téže státě uzavřou přepravní smlouvu, jejíž předmětem bude přeprava z jednoho státu do druhého<sup>65</sup>, nebo situace, kdy bude přeprava mezi provozovny dvou subjekty, které se nachází každá „na opačné straně hranice“ (Úmluva CMR se užije nezávisle na vůli stran). V kontrastu pak bude situace, kdy bude přepravní smlouva uzavřena mezi subjekty z dvou různých států s odlišnou právní kulturou, přeprava bude prováděna přes území několika států, avšak nakládka i vykládka se bude nacházet na území téhož státu (Úmluva CMR se neužije)<sup>66</sup>. Situace, kdy užití Úmluvy CMR nemusí vždy přesně reflektovat výraznost zahraničního prvku ve vztahu z přepravní smlouvy je tak cenou za jasnou dovoditelnost aplikace Úmluvy z jejího textu pro konkrétní právní vztahy z přepravních smluv.

Na aplikaci Úmluvy v návaznosti na specifika trasy, po které je zásilka přepravována, navazuje stanovení podmínek aplikace Úmluvy v článku 2 pro situaci, kdy je ložené vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem (kombinovaná přeprava). Úmluva CMR tak

---

<sup>63</sup> § 2564 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>64</sup> Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR č.j.: 29 Cdo 1512/99 ze dne 18. 01. 2001.

<sup>65</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 33 Cdo 1262/2000 z 30. 05. 2000.

<sup>66</sup> V takovém případě bude nutné určit rozhodné právo pomocí kolizních norem mezinárodního či národního původu.

reflektuje častou potřebu provést jednu část přepravy jiným dopravním prostředkem (tj. např. překonat krátký vodní úsek pomocí plavidla) – to vše za předpokladu, že tento jiný druh netvoří podstatou část celé přepravy a přeprava je jako celek prováděna na základě jedné přepravní smlouvy mezi odesílatelem a smluvním dopravcem. Úmluva CMR se bude vztahovat na přepravu jako celek, pokud nebyla zásilka přeložena<sup>67</sup> (s výjimkou případů uvedených v článku 14 Úmluvy – kdy se stane dodání zásilky nemožným a dopravce je tak povinen, vyžádat si dodatečné pokyny od odesílatele / příjemce). Výjimkou budou situace, kdy dojde ke škodné události (škoda na zásilce, ztráta zásilky, překročení dodací lhůty), která nebyla způsobena jednáním či opomenutím dopravce, ale ke které došlo událostí, která měla povahu čistě v tomto jiném způsobu dopravy. Pro takový případ se podle článku 2 Úmluvy CMR užije na odpovědnost silničního dopravce úprava tohoto jiného druhu dopravy. Podstatná je skutečnost, že ustanovení článku 2 upravuje aplikovatelnost Úmluvy CMR, a nikoliv práva a povinnosti stran. Právo dopravce přeložit zásilku i s vozidlem na jiný dopravní prostředek musí vyplývat z ujednání mezi stranami přepravní smlouvy. I v případě, kdy bude dopravce oprávněn takový postup (kombinovanou přepravu) provést, nebude se Úmluva CMR vztahovat na situaci, kdy samotnou zásilku z vozidla přeloží na jiný dopravní prostředek (např. loď)<sup>68</sup>. Takový postup bude zpravidla nevýhodný pro samotného dopravce, protože bude pochopitelně stále – jako smluvní dopravce – objektivně odpovídat za škodu na zásilce, avšak z důvodu vyloučení aplikace Úmluvy CMR může přijít o výhodu spočívající v limitaci jeho náhradové povinnosti podle článku 23 Úmluvy CMR.<sup>69</sup>

---

<sup>67</sup> Rozumíme praktické přeložení zásilky, která je předmětem přepravní smlouvy, ze silničního vozidla a naložení na jiný prostředek dopravy – tím dochází k pomyslnému, podstatnému vyčlenění ze silničního dopravního procesu, které má za následek rovněž nemožnost aplikace Úmluvy CMR. Přeložením v tomto smyslu není podle judikatury evropských soudů přemístění celého návěsu (bez tahače) – srov. rozsudek OLG Hamm z 23. 09. 1985 - 18 U 283/84. Přeložením ve smyslu čl. 2 Úmluvy však zpravidla bude přemístění celého kontejneru, palety či výměnné nástavby vozidla, která není pevně spojena s podvozkem vozidla a blíží se svou povahou spíše obalu zásilky – KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, str. 950-951. Existují však i rozhodnutí německých soudů, která považují pro tento účel vyměnitelnou plošinu (korbu vozidla) rovnu plnohodnotnému návěsu – viz rozsudek OLG Hamburg z 13. 03. 1993 - 6 U 60/93.

<sup>68</sup> Příkladem může být situace, kdy dopravce zásilku přeloží na loď za účelem uskutečnění malé části přepravy po vnitrozemské vodní cestě. Odpovědnostní režim se pro tuto část přepravy nebude řídit Úmluvou CMR, ale typicky obecnou, národní úpravou odpovědnosti dopravce, podle které bude mít dopravce povinnost nahradit škodu v plné výši (na rozdíl od limitované náhradové povinnosti podle článku 23 Úmluvy – viz kapitola 7. této práce).

<sup>69</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 952.

Přepřavou zásilky rozumíme přepřavu věcí movitých. Originální, pro výklad Úmluvy závazná znění, neobsahují slovo „zásilka“ ale slovo merchandise (francouzská verze) a slovo „goods“ (anglická verze). Z jazykového výkladu slova „goods“ či „merchandise“ je tak možné – nikoliv správně – dovodit, že se Úmluva CMR bude aplikovat jen na ty přepřavní smlouvy, které jsou uzavírány za účelem přepřavy tržní hodnotou ocenitelného zboží či zboží určeného k prodeji na trhu – tj. na věci, které mají určitou, pro svou povahu, dovoditelnou finanční hodnotu. Ve světle komentářového výkladu tohoto článku Úmluvy CMR se však ukazuje termín užitý v české verzi Úmluvy jako výstižnější, kdy je v rámci přepřavy a aplikace Úmluvy nutné vykládat výše uvedené cizojazyčné pojmy v co nejširším smyslu a v návaznosti na okolnosti jejich užití. Úmluva CMR by tak měla být zpravidla aplikována na přepřavní smlouvy o přepřavě věcí (zásilek) nezávisle na jejich tržní hodnotě.<sup>70</sup> Úmluva CMR se neaplikuje na přepřavu osob a ani na přepřavu jejich zavazadel.

K druhu přepřavovaného zboží se pak vážou výjimky z aplikace Úmluvy CMR uvedené v článku 1 odst. 4. Úmluva CMR se nevztahuje na:

- přepřavy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv,
- přepřavy mrtvol,
- přepřavy stěhovavých svršků.

Určení, zda se jedná o přepřavu v rámci mezinárodních poštovních úmluv, je závislé na postavení subjektu, který konkrétní zásilku za účelem přepřavy přebírá.<sup>71</sup> Jaký subjekt provozuje a poskytuje poštovní služby na území konkrétního státu, stanoví vnitrostátní právní úprava. Výluka by se s ohledem na předmětné ustanovení Úmluvy CMR vztahovala i na situaci, kdy by pošta dále realizovala přepřavu zásilky pomocí jiného dopravce na základě přepřavní smlouvy.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, str. 26.

<sup>71</sup> Srov. čl. 3 Ujednání o poštovních balících ze 14. 12. 1989.

<sup>72</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 48.

Pro mezinárodní přepravu mrtvol platí speciální kogentní úprava obsažená v Mezinárodním ujednání o přepravě mrtvol z roku 1937<sup>73</sup>. V té se odráží zejména speciální hygienické nároky a mj. stanoví pro tento účel přepravy i jinou, zvláštní formu průvodního dokumentu (umrlčího pasu). Výluka z Úmluvy CMR se rovněž nevztahuje na další věci související s pohřbem, jako jsou květiny a věnce převážené společně s rakví obsahující ostatky. Na druhou stranu se výjimka nevztahuje na přepravu dalších věcí, které jsou samostatně převáženy za účelem pohřbu (např. samotné rakve).<sup>74</sup>

V případě stěhovavých svršků (furniture removal) se jedná v podstatě o přepravu věci patřících osobě a sloužících k bydlení této osoby – tedy typicky o stěhování vybavy bytu z jednoho státu do druhého. Taková přeprava se však v některých znacích podstatně liší od „jednoduché“ přepravy zboží, když subjekty poskytující přepravu stěhovavých svršků zároveň při výkonu této činnosti nábytek například demontují, snáší jej z vyšších pater domů a činí další úkony s přepravou těchto svršků spojených. Profesor Loewe v komentáři právě tyto speciální znaky takové přepravy označil jako důvod, proč byly stěhovavé svršky z úpravy Úmluvy CMR vyloučeny.<sup>75</sup> Nicméně se v mezinárodní přepravě objevují situace, u kterých nemusí být jednoznačně zřejmé, zda spadají do této výluky či ne. Soudy se tak při interpretaci Úmluvy musí vypořádat například s otázkou, zda se Úmluva vztahuje na přepravu svršků, které ale již byly dopravci předány v uzavřeném kontejneru. Rovněž může činit značný problém odlišit, zda se v konkrétním případě jedná o přepravu stěhovavých svršků, jako jednotného vybavení bytu ve smyslu článku 1 odst. 4, nebo jen o přepravu jednotlivých částí vybavení bytu, které by mohly – jako „samostatné“ zásilky spadat pod režim Úmluvy CMR.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> V České republice publikována ve sbírce zákonů pod č. 44/1938.

<sup>74</sup> LOEWE, R.: *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneve : UNITED NATIONS, 1975 [online], str. 11-12. Dostupné z: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf> a <http://www.unidroit.org/transport-cmr-overview>.

<sup>75</sup> Autoři od tohoto záměru upustili z důvodu, že by vytvoření takové úpravy příliš oddálilo dokončení Úmluvy CMR. Prof. Loewe dokonce napsal, že bylo nemožné najít uspokojující definici pojmu „furniture removal“. Úpravu přepravy stěhovavých svršků tak měla obsahovat samostatná mezinárodní úmluva, která však nikdy nebyla dokončena. - LOEWE, R.: *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneve : UNITED NATIONS, 1975 [online], s. 12. Dostupné z: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf> a <http://www.unidroit.org/transport-cmr-overview>.

<sup>76</sup> Srov. rozsudek OLG Hamburg z 28. 02. 1985 - 6 U 65/84.

### 3.2 Smluvní ujednání v přepravní smlouvě

„Smlouvu nový občanský zákoník chápe nejen jako institut právní vztah (závazek) zakládající, ale i jako pojem právní vztah (závazek) reprezentující.<sup>77</sup> Smlouva je soukromou normou stanovící právně závazná pravidla chování stran navzájem. Je normou odvozenou od právního řádu.“<sup>78</sup> V souladu se zásadou autonomie vůle jako stěžejní zásadou soukromého práva, resp. zásadou smluvní volnosti, si strany přepravní smlouvy mohou upravit svá vzájemná práva a povinnosti přímo v samotné přepravní smlouvě. Ujednání v přepravní smlouvě tak můžeme považovat za jeden z pramenů úpravy právního vztahu z přepravní smlouvy jako celku.

Ačkoliv je v novém občanském zákoníku kladen na smluvní volnost účastníků zvláště zvýšený důraz, přepravní smlouva v mezinárodní a národní silniční nákladní dopravě – jako smlouva pojmenovaná a detailně právními předpisy upravená – neposkytuje účastníkům v podstatných aspektech úpravy práv a povinností mnoho prostoru pro odklon od právních předpisů a uplatnění své vlastní vůle. Účastníci přepravní smlouvy se v ujednáních v přepravní smlouvě nemohou odchýlit od kogentních ustanovení Úmluvy CMR a národního práva. Jakékoliv ujednání, které je v rozporu s kogentní právní úpravou je třeba považovat za neplatné.<sup>79</sup> U mezinárodní přepravy pak platí, že se účastníci smlouvy mohou odchýlit pouze od úpravy uvedené v člancích 37 a 38 Úmluvy CMR, kdy všechna ostatní ustanovení mají kogentní povahu.

Kogentní úpravou je chráněn zejména odesílatel zásilky, protože jeho reálná možnost dohledu nad prováděním závazku dopravce (přepravou zásilky) je značně omezená, a případné smluvní odchylky od přísného, objektivního odpovědnostního režimu či dalších závazků dopravce by nespravedlivě zvýhodňovaly právě postavení dopravce vůči odesílateli. Tvůrce právní normy (jak CMR, tak národního práva) tak přímo takovou možnost smluvního ujednání vyloučil. Takový krok byl nepochybně správný, protože v praxi je možné velmi často vidět (avšak spíše v přepravních

---

<sup>77</sup> RABAN, P. a kolektiv. *Občanské právo hmotné : relativní majetková práva*. Brno: Václav Klemm, 2013, s. 35.

<sup>78</sup> SEDLÁČEK, J. *Obligační právo. 1. Obecné nauky o právních jednáních obligačních a o splnění závazků*. Praha: Wolters Kluwer, 2010, s. 6.

<sup>79</sup> Srov. čl. 41 Úmluvy CMR a § 580 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

podmínkách<sup>80</sup>, které jsou součástí smlouvy) různé pokusy dopravce o „změkčení“ jeho odpovědnostního režimu či dalších povinností.

K platným a v praxi běžně užívaným ujednáním v přepravní smlouvě patří zejména ujednání, která nejsou obligatorní pro přepravní smlouvu, ale konkretizují podmínky přepravy - jako např.:

- dodací lhůta,
- označení příjemce,
- výše přepravného,
- přesné určení času nakládky či vykládky.

K dalším ujednáním pak patří taková, která naopak zpřísňují podmínky realizace přepravy pro dopravce a umožňují odesílateli takovými podmínkami zejména reflektovat svou vlastní zvýšenou opatrnost a obavu o hodnotnější či citlivější zásilku. Mezi taková ujednání patří např.:

- povinnost dopravce přistavit konkrétní vozidlo, způsobilé pro přepravu zásilky (například vozidlo skříňové, vybavené klimatizační jednotkou apod.),
- způsob zabezpečení vozidla v průběhu přepravy zásilky, povinnost odstavovat vozidlo jen na hlídaných parkovištích a nenechávat jej bez dozoru,
- zákaz užití dalšího (skutečného) dopravce,
- zákaz příkládky (přiložení zásilky jiného odesílatele) nebo překládky (přeložení zásilky na jiné vozidlo),
- ujednání / uvedení částky zvláštního zájmu na dodání zásilky podle čl. 26 Úmluvy CMR,
- povinnosti dopravce uzavřít odpovídající odpovědnostní pojištění,
- povinnost dopravce oznámit vady ložení a fixování zásilky provedené odesílatelem, a to v rámci evidenční kontroly při nakládce atd.

---

<sup>80</sup> K obchodním, resp. přepravním podmínkám dále viz subkapitola 3.4 této práce.

Porušení těchto ustanovení dopravcem v mezinárodní dopravě pak bude mít zpravidla v důsledku vliv pro kvalifikaci jeho odpovědnosti a s tím spojený rozsah jeho náhradové povinnosti v případě vzniku škodné události.

### **3.3 Zvyklosti a pravidla kontrahovaných přeprav**

Podstatným pramenem přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě jsou obchodní zvyklosti, které jsou v oboru mezinárodní přepravy zažity a v praxi běžně uznávány a zachovávány. Na možnost aplikace obchodních zvyklostí je běžně odkazováno v národních právních úpravách. Nový občanský zákoník aplikaci obchodních zvyklostí upravuje v § 558. Obchodní zvyklosti ve smyslu zmíněného ustanovení NOZu mohou sloužit jednak jako vodítko pro výklad výrazů v přepravní smlouvě, které připouští různý výklad, ale zejména NOZ bez dalšího řadí obchodní zvyklosti mezi prameny práva přepravní smlouvy, a to nad dispozitivní ustanovení zákona a Úmluvy CMR. V tom se podstatně liší od předchozí úpravy, účinné do konce roku 2013 a obsažené v obchodním zákoníku, která v hierarchii pramenů obchodního smluvního styku řadila obchodní zvyklosti pod dispozitivní normy národního práva s výjimkou případu, kdy strany uvedly výslovně ve smlouvě, že se jimi má jejich právní vztah řídit. NOZ naopak umožňuje stranám smlouvy, aby výslovně přednostní aplikaci obchodních zvyklostí vyloučily.<sup>81</sup>

K obchodním zvyklostem tak bude v praxi nejčastěji přihlíženo v případech, kdy nelze jednoznačně podřadit specifický a sporný skutkový stav, vzešlý z realizace přepravní smlouvy, pod donucující právní úpravu obsaženou v Úmluvě CMR, v podpůrném, rozhodném národním právu nebo v samotné přepravní smlouvě.

Běžně užívané, podrobné postupy v praxi mezinárodní silniční nákladní dopravy reflektují a upravují např. široce známé mezinárodní dodací podmínky INCOTERMS, jejichž první verze vznikla již v roce 1936 a poslední, nejnovější verze INCOTERMS 2010 platí od počátku roku 2011. Tyto podmínky jsou primárně určeny a užívány pro

---

<sup>81</sup> I přes výslovné ujednání o vyloučení obchodních zvyklostí však může být při v nalézacím řízení před soudem k obchodním zvyklostem přihlédnuto, pokud ten, kdo se toho dovolává, prokáže, že druhá strana takovou zvyklost musela znát a s postupem podle ní byla srozuměna. Srov. § 558 odst. 2, věta poslední zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

„přeshraniční“ kupní smlouvy (tj. koupi zboží), u kterých byla velká poptávka po unifikované úpravě podmínek dodání zboží. Přestože mohou být dodací podmínky INCOTERMS obecně, jako zdroj obchodních zvyklostí, vodítkem při výkladu smlouvy či při chybějící úpravě práv a povinností z přepravní smlouvy, je podstatné zmínit, že odkaz na režim dodacích podmínek INCOTERMS v kupní smlouvě nezavazuje také bez dalšího účastníky přepravní smlouvy. Prodávajícího nebo kupujícího, který podle kupní smlouvy (resp. podle podmínek INCOTERMS) uzavírá přepravní smlouvu s dopravcem za účelem dopravy zboží, které bylo předmětem kupní smlouvy, tak musí znovu do této přepravní smlouvy uvést odkaz na konkrétní podmínky přepravy.<sup>82</sup>

### **3.4 Obchodní, resp. přepravní podmínky**

I nově, podle nového občanského zákoníku platí zásada, že obchodní (přepravní) podmínky, které jsou připojeny ke smlouvě nebo jsou stranám smlouvy známy - případně na ně ve vztahu mezi podnikateli strany odkáží ve smlouvě – jsou součástí smlouvy. Pokud jsou však obchodní podmínky v rozporu s výslovným ujednáním v samotné smlouvě, má přednost znění (přepravní) smlouvy.<sup>83</sup>

V praxi mezinárodní silniční nákladní dopravy připojují dopravci běžně přepravní podmínky k vypracované objednávce přepravy, a nebývají tudíž pro svou obsáhlost (tedy čistě z praktických důvodů) přímo zakomponovány do samotného formuláře objednávky přepravy. Druhou možností je pak již zmíněná situace, kdy dopravce pouze stručně ale určitě odkáže na jeho podmínky, dostupné například na jeho internetových stránkách nebo odkáže na podmínky vypracované odbornou či zájmovou organizací. Bývá rovněž ustálenou praxí, že dopravce uzavře se svým stálým a dlouhotrvajícím klientem (odesílatelem/příkazcem) rámcovou přepravní smlouvu, ve které si strany přesně vymezí práva a povinnosti pro nadcházející přepravní smlouvy – třeba i odkazem na obchodní podmínky – a další kontrakční činnost mezi stranami se dále omezuje jen např. na

---

<sup>82</sup> V praxi k tomuto omylu, kdy se účastníci domnívají, že se jejich ujednání z kupní smlouvy týkají i smlouvy přepravní, často dochází. Z právního hlediska je však zřejmé, že dopravce nemůže být vázán kupní smlouvou mezi jinými, odlišnými subjekty.

<sup>83</sup> § 1751 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

stručné telefonické či elektronické objednávání přepravy ze strany příkazce a „konkludentní“<sup>84</sup> přistupování k realizaci dopravcem.

Pro obchodní podmínky, jako pro součást přepravní smlouvy, se vztahuje částečně již výklad kapitoly 3.2 této práce o různých smluvních ujednáních v přepravní smlouvě. Kvalitní přepravní podmínky - které doplňují stručnou, kogentní úpravu Úmluvy CMR a národního práva – by měly být cílem každého dopravce, a to zejména v jeho zájmu nabízet svým zákazníkům na poli konkurence pokud možno co nejkvalitnější služby, mezi které jistě patří i právní jistota odesílatele, zajištěná podrobnou úpravou přepravní smlouvy. Jednou z možností dopravce je využít přepravní podmínky vypracované zájmovými organizacemi - jako jsou například momentálně úplně nové přepravní podmínky Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA nebo značně rozšířené Všeobecné německé zasílatelské podmínky (ADSp – Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen).

### 3.4.1 Přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA

*„Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA je největším spolkem tuzemských dopravců, podnikajících ve vnitrostátní a mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. Sdružení je oborovým spolkem, který díky dlouholetým zkušenostem v oboru hraje důležitou roli při tvorbě a úpravě legislativy a je také členem Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU), jež byla založena v Ženevě 23. 3. 1948. Sdružení dlouhodobě přispívá svojí školicí činností ke znalostem v oboru silniční dopravy a v odborné sekci nákladní silniční dopravy se zaměřuje jak na osvětu předpisů, platících pro mezinárodní silniční nákladní dopravu, tj. zejména Úmluva CMR (vyhl. 11/1975 Sb.), tak i předpisů pro vnitrostátní nákladní silniční dopravu.“<sup>85</sup>*

Přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA jsou podmínkami vypracovanými zájmovou organizací, a proto postačí, ve smyslu § 1751 odst. 3 občanského zákoníku,

---

<sup>84</sup> K uzavření přepravní smlouvy pak může docházet na základě uzavřené rámcové přepravní smlouvy již jen například tak, že dopravce v určité lhůtě objednávku neodmítne, a nikoliv až tím, že konkludentně jedná tak, že je zřejmé, že chce dopravu provést – např. přistaví vozidlo k nakládce.

<sup>85</sup> Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA: *Komentář Mgr. Laipolda ke Všeobecným přepravním podmínkám*. [online], s. 1. Dostupné z: <http://www.dopravci.cz/prepravni-podminky>.

v přepravní smlouvě na přepravní podmínky pouze odkázat, a to například, jak uvádí v komentáři k přepravním podmínkám Mgr. Laipold, ujednáním v přepravní smlouvě v tomto znění: „*Smluvní vztahy z přepravní smlouvy se řídí všeobecnými přepravními podmínkami Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA.*“<sup>86</sup>

Jedná se o velmi podrobné obchodní (přepravní) podmínky o rozsahu 16 stran a 48 paragrafů.

Vzhledem k předmětu této práce je nutné předně zmínit skutečnost, že přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA v aktuálním znění v podstatě vnáší do právního vztahu z přepravní smlouvy ve vnitrostátní dopravě prvky právního režimu Úmluvy CMR. Úprava těchto přepravních podmínek tak v převážné části přebírá, někdy stylisticky upravené znění úpravy Úmluvy CMR, a to dokonce i co do omezení náhradové povinnosti dopravce – který by byl jinak podle ve vnitrostátní přepravě, podléhající novému občanskému zákoníku, povinen nahradit při vzniku škody (ztrátě zásilky, poškození zásilky / části zásilky) celou způsobenou a doloženou škodu. Takové omezení se však přirozeně nevztahuje na případy újmy způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.<sup>87</sup>

Začlenění detailnější úpravy Úmluvy CMR, která oproti národní úpravě nového občanského zákoníku přeci jen více reflektuje reálné a časté aspekty silniční dopravy v praxi, bude pak jistě pro účastníky přepravní smlouvy znamenat větší míru právní jistoty.

Na druhou stranu je však třeba poznamenat, že odesílatel, který na takovou přepravní smlouvu přistoupí, bude rázem v podstatně horším postavení, protože tím mj. umožní situaci, kdy mu bude – na rozdíl od odesílatele, který na takové přepravní podmínky nepřistoupí - při ztrátě či poškození dopravcem nahrazena pouze část hodnoty zásilky. Tuto duplicitu náhradových režimů konec konců umožnil, dle autora nepříliš šťastně, sám zákonodárce (viz níže v pojednání o režimu NOZu v subkapitole 3.5.1). I z dalších ustanovení přepravních podmínek je však znát úsilí ČESMAD BOHEMIA o to,

---

<sup>86</sup> Tamtéž.

<sup>87</sup> Přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA přenáší celý náhradový režim dopravce Úmluvy CMR i do vnitrostátní přepravy, na kterou se Úmluva CMR nevztahuje. Srov. § 39 *Všeobecných přepravních podmínek Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA*. [online]. Dostupné z: <http://www.dopravci.cz/prepravni-podminky>, § 2580 odst. 2 a 3 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a čl. 23 odst. 3 a čl. 29 Úmluvy CMR.

v rámci mantinelů kogentní úpravy CMR a českého<sup>88</sup> národního práva, zvýhodnit postavení dopravce v přepravní smlouvě. Bohužel je tak na některých místech přepravních podmínek činěno takovými ustanoveními, která je nutné označit za vágní nebo, pro jejich rozpor s kogentní úpravou, za neplatná či v praxi nerealizovatelná. Příkladem může být ustanovení § 21 odst. 4, ukládající odesílateli povinnost předložit stejnopis nákladního listu jako předpoklad jeho výkonu dispozičního práva se zásilkou<sup>89</sup>, nebo odst. 1 stejného paragrafu, který stanoví, že dopravce není vázán pokyny odesílatele, pokud jejich provedení vytváří nevýhody pro obchodní aktivity dopravce.<sup>90</sup> V neposlední řadě pak § 33 odst. 2 ukládá oprávněnému v reklamaci (uplatnění práva na náhradu škody vůči dopravci) oznámit výši škody, pokud je mu známa, a zejména pak reklamaci provést v písemné formě.<sup>91</sup>

Až na několik málo výjimek je však možné považovat přepravní podmínky Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA za zdařilé, neboť mohou být nápomocným vodítkem při nalézání práva ve sporných situacích z konkrétní přepravní smlouvy. Dle mého názoru však může značné upřednostnění zájmů dopravce v přepravní smlouvě ve výsledku škodit obchodním aktivitám samotného dopravce, protože „zasvěcený“ odesílatel zvolí v praxi raději dopravce s více vyváženými obchodními podmínkami.

### **3.4.2 Všeobecné německé zasílatelské podmínky (ADSp)**

Vzhledem k rozsáhlému zapojení přepravní kapacity českých dopravců v oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy do přeprav pro příkazce ze Spolkové republiky

---

<sup>88</sup> Přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA obsahují v § 45 ujednání o českém právu jako právu rozhodném.

<sup>89</sup> Těžko si v praxi představit situaci, kdy odesílatel při naléhavé potřebě sdělit dopravci nové pokyny pro přepravu zásilky, „poběží“ za dopravcem s originálním vyhotovením nákladního listu.

<sup>90</sup> „Vytváření nevýhod pro obchodní aktivity dopravce“ je jistě termín, který je výkladově více nakloněn dopravci, než termín „narušení obvyklého provozu dopravcovy podniku“, který je užít v čl. 12 odst. 5 písm. b) Úmluvy CMR.

<sup>91</sup> O závažných následcích pro oprávněného při neučinění reklamace podle Úmluvy CMR nebo podle NOZu je pojednáno v kapitole 8. této práce. Přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA však rozšiřují náležitosti takové reklamace v neprospěch oprávněného, a to – podle názoru autora – v rozporu s kogentní úpravou přepravní smlouvy v Úmluvě CMR a v NOZu.

Německo, nelze opominout existenci a význam Všeobecných německých zasílatelských podmínek (*Allgemeine deutsche Spediteurbedingungen – ADSp*)<sup>92</sup>.

Jedná se o všeobecné obchodní podmínky, na které velmi často odkazují objednávky přeprav německých příkazců a které v případě, že je objednávka výslovně či konkludentně potvrzena českým dopravcem, naplňují předpoklad **podpůrné platnosti práva Spolkové republiky Německo** pro tuto konkrétní přepravní smlouvu, neboť společná vůle účastníků přepravní smlouvy vyplývá jasně z ustanovení této smlouvy, resp. z okolností jejího uzavření ve smyslu čl. 3 nařízení Řím I.<sup>93</sup>

Význam a příčina široké aplikace ADSp spočívá – v porovnání s Přepravními podmínkami Sdružení českých dopravců ČESMAD BOHEMIA v tom, že ADSp jsou jednak obsahově výrazem konsenzu reprezentantů obchodu, průmyslu, dopravy i logistiky a vztahují se na všechny zasílatelské smlouvy, přičemž definiční vymezení zasílatele pro účel těchto obchodních podmínek je jiné, než je vymezení zasílatele v německém obchodním zákoníku či obdobně v českém občanském zákoníku, ale pro účely těchto obchodních podmínek je pod zasílatelskou činností zahrnována všechna činnost a její smluvně právní forma v oboru zasílatelství, nákladní dopravy, skladování a logistiky.

Zatímco vzorové přepravní ČESMAD BOHEMIA byly vypracovány výlučně zájmovým sdružením českých dopravců a svým obsahem také korespondují zájmům dopravců při realizaci přepravní smluv, na ADSp se shodly německé zájmové svazy průmyslu, velkoobchodu, maloobchodu, zahraničního obchodu, spedice a logistiky. Taková zájmová shoda předurčuje široké a bezkonfliktní uplatnění tohoto typu obchodních podmínek.

Předpokladem aplikace ADSp je jednak skutečnost, že se vztahuje ke smlouvám při výkonu zasílatelské činnosti, dopravní činnosti, skladování a dalších obvyklých, logistických činností, které skladovatel či zasílatel vykonává, a dále pak za předpokladu, že se na aplikaci ADSp účastníci smlouvy shodli. ADSp není možné použít

---

<sup>92</sup> *ADSp – Allgemeine Deutsche Speditionsbedingungen, 2003* [online]. Dostupné z: <http://www.vardea.de/de/adsp/>

<sup>93</sup> Viz čl. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

pro přepravní smlouvy se spotřebiteli – fyzickými osobami – a rovněž tak je nelze aplikovat na smlouvy, jejichž předmětem jsou pouze činnosti spojené s balením zboží, přepravou stěhovavých svršků a jejich skladováním, velkoprostorovými přepravami, jeřábními a montážními pracemi, na přepravy a skladování zboží, které má být odtahováno či dobýváno.<sup>94</sup>

ADSp obsahuje omezující limity odpovědnosti v dopravě a zasílatelství, které mají pro české dopravce význam zejména při výkonu kabotáže<sup>95</sup> na území Spolkové republiky Německo. V takových případech je třeba počítat s omezením náhradové povinnosti takto:

- zboží škody při výkony zasílatelské činnosti: 5 EUR / kg,
- zboží škody v přepravě zboží: 8,33 ZPČ x brutto váha poškozené či postrádané zásilky,
- při překročení přepravní lhůty: trojnásobek přepravného,
- u majetkových / finančních škod: 5 EUR / kg nebo 8,33 ZPČ x brutto váha zásilky.<sup>96</sup>

Je tak zřejmé, že ADSp sledují shodný záměr s německou úpravou přepravního práva, a to sjednotit právní úpravu jak v mezinárodní, tak ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě. Tento cíl bohužel není možné vysledovat z úpravy přepravního práva nového občanského zákoníku v České republice, který nereflektoval na moderní koncepci přepravního práva v Evropské unii a v podstatě mechanicky převzal původní, velmi úspornou a od právního režimu mezinárodní dopravy se odlišující úpravu původního obchodního zákoníku.

ADSp potvrzují neformálnost všech jednání – a tudíž i smluv v dopravním oboru, přičemž důkazní břemeno ohledně obsahu jednání nese ta strana, která se určitého obsahu

---

<sup>94</sup> OVIE, T., BERGER, A., HARNISCHMACHER, N. *Praxishandbuch Transport: Logistik – Versicherung – Zoll – Exportkontrolle – Steuern*. Köln: Bundesanzeiger Verlag GmbH, 2014, s. 91-92.

<sup>95</sup> Výkon nákladní dopravy na území jednoho cizího státu.

<sup>96</sup> Viz článek 23 a 24 ADSp.

přepravní smlouvy dovolává. Je-li požadována písemná forma, pak ji naplňuje elektronický styk ve všech čitelných podobách.<sup>97</sup>

ADSp ukládají v článku 3.3 povinnost příkazci, sdělit dopravci, že předmětem přepravy bude nebezpečné zboží, živá zvířata či rostliny, lehce zkazitelné zboží či obzvlášť cenné a krádeží ohrožené zboží. Dále podmínky specifikují obsahové náležitosti návrhu smlouvy. Inspirativní je příkladný výčet zboží, které se považuje za vysoce cennou a krádeží ohroženou zásilku, přičemž podpůrně považuje za takové zboží zásilku, u které hodnota převyšuje 50 EUR za 1 kg.

V dalších ustanoveních potom ADSp upřesňují mj. povinnosti odesílatele při balení a označování zásilek, kontrolní činnost dopravce – zejména zdůrazněním tzv. „Schnittstellenkontrollen“, kterým se rozumí tzv. úsekové kontroly zásilky ze strany dopravce v každém momentu dispozice se zásilkou, zejména při nakládce, případném překládání a vykládce a souvisejících manipulacích se zásilkou.<sup>98</sup>

Pro právní jistotu dopravce je důležité, že pokyny vydané příkazcem jsou pro příkazce závazné až do momentu jejich změny či odvolání. Pokud se při přepravě vyskytnou překážky, které brání jejímu provedení, je dopravce osvobozen ze svých závazků z přepravní smlouvy po dobu působení těchto překážek za předpokladu, že překážky nebyly vyvolány jednáním či opomenutím dopravce.

Z hlediska platební morálky je pro dopravce určitě přínosné ustanovení, že faktury dopravce mají být bez prodlení vyrovnány.

Povinnost dopravce uzavřít zbožívé pojištění zásilky nebo pojištění skladovaného zboží je odvislá na dohodě účastníků přepravní smlouvy.

Vzhledem k prodlevě a obtížím s vypracováním přepravního řádu v České republice by přiměřené využití a aplikace ADSp byla nesporně přínosná.

---

<sup>97</sup> Viz článek 3.1 a 3.2 ADSp.

<sup>98</sup> Viz článek 7.1 až 7.2 ADSp.

### 3.5 Podpůrné, národní právo

Již výše v této práci (subkapitola 2.1.1) bylo uvedeno, že Úmluva CMR neupravuje právní vztahy z přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě komplexně. Úmluva CMR nejen že neupravuje některé situace pro přepravní smlouvu specifické – jako například právo dopravce na odměnu (přepravné) – ale neobsahuje ani obecnou právní materii, jako je úprava vzniku smluv (kontraktační proces), pravidla výkladu obsahu smluv, zástavní a zadržovací právo nebo právo pojistné. Úpravu těchto vztahů, které jsou nepřímo s přepravní smlouvou spojeny, je třeba hledat v právu národním, které slouží jako subsidiární úprava pro přepravní smlouvu v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Národní právo je tak dalším pramenem právní úpravy přepravní smlouvy. Ujednání v přepravní smlouvě nesmí být v rozporu s kogentními normami tohoto podpůrného práva. Vždy však musí být úprava Úmluvy CMR aplikována přednostně – jako úprava normy prioritní či speciální vůči právu národnímu. K tomu, jakým způsobem se určí, právo které země se pro konkrétní přepravní smlouvu užije, bylo již pojednáno ve výše uvedené subkapitole 2.1.1 této práce.

Nezbývá, než dodat, že v rámci možnosti volby rozhodného práva bude pro českého odesílatele nebo dopravce zpravidla „pohodlnější“ volba práva českého, protože již bude mít zpravidla o české úpravě právního vztahu, jehož je účastníkem, sám jisté právní vědomí a zároveň pro něj bude dostupnější opatření odborného právního stanoviska ke konkrétnímu problému díky absenci jazykové bariéry. Jakkoliv je pro českého dopravce „domácí“ právní prostředí přijatelnější, musí se na druhé straně smířit se skutečností, že rozhodovací praxe českých soudů vykazuje menší znalost přepravního práva a větší nejednotnost rozhodnutí v porovnání s rozhodovací praxí soudů západoevropských zemí.<sup>99</sup>

Následuje stručný výklad k právnímu řádu České republiky, jako k právu podpůrnému a rozhodnému pro přepravní smlouvu.

---

<sup>99</sup> Výklad k soudnímu řešení sporů z přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě – viz kapitola 10 této práce.

### 3.5.1 Aplikovatelný režim nového občanského zákoníku

S účinností od ledna 2014 skončil v českém právním řádu dualismus soukromoprávní úpravy, a úprava starého obchodního zákoníku (který upravoval smlouvu přepravní)<sup>100</sup> jakož i úprava starého občanského zákoníku (který sám upravoval některé obecnější instituty, jako náležitosti právního úkonu – dnes právního jednání - nebo právo zástavní atd.)<sup>101</sup> je tak konečně obsažena v jediném kodexu civilního práva, který je zásadní, podpůrnou úpravou pro přepravní smlouvu v mezinárodní silniční nákladní dopravě – v novém občanském zákoníku.

Úpravu přepravní smlouvy obsahuje nově občanský zákoník v ustanoveních § 2555 a násl. o přepravě věci, a dále pak i v jiných částech tohoto zákona, upravujících výše zmíněné právní instituty s přepravní smlouvou nepřímo spjaté. Úprava přepravy věci byla v podstatě, jak sám zákonodárce uvádí v důvodové zprávě, převzata ze starého obchodního zákoníku bez podstatných obsahových změn. Výklad a popis jednotlivých pro přepravní smlouvu relevantních institutů obsažených v NOZu by jistě vydal na samostatnou rigorózní práci, neboť nová právní úprava občanského zákoníku bude pro svou „čerstvost“ ještě v následujících letech předmětem mnoha diskuzí a pravděpodobně i novelizací. Avšak co se úpravy přepravy věci týče, považuje autor této práce za nepřilíš šťastný postup zákonodárce, který nevyužil zásadní příležitost, upravit vztahy z přepravní smlouvy podrobněji a neinspiroval se například moderní úpravou německého přepravního práva z německého obchodního zákoníku (novela z roku 1998), který převzal a podrobněji upravil úpravu Úmluvy CMR, včetně kogentně stanovené limitace náhrady škody ze strany dopravce (tu NOZ v rámci vnitrostátní přepravy umožňuje na úrovni smluvního ujednání stran, kdy sice není možné vyloučit smluvně odpovědnost dopravce, avšak je možné výši náhrady omezit).<sup>102</sup> Moderní německou úpravu přepravního práva převzalo např. Turecko v roce 2011.

---

<sup>100</sup> Srov. § 610 a násl. zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>101</sup> Srov. § 34 a násl. nebo § 152 a násl. zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>102</sup> Úprava § 1 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku stanoví základní zásadu dispozitivnosti právní úpravy, avšak omezení ujednání o náhradě škody v § 2566 odst. 4 téhož zákona je třeba chápat tak, že se týká jen samotné povinnosti dopravce škodu nahradit, a nikoliv rozsahu samotné náhrady škody.

S ohledem na hektickou a právně „nedůkladnou“ realizaci uzavírání přepravních smluv v praxi, nepovažuje autor této práce ponechání úpravy právních vztahů z přepravní smlouvy v dispozici stran – tak, jak to činí NOZ – za cestu správným směrem.

## 4. VÝKLAD PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

Na přepravní smlouvu – jako na právní jednání - se vztahují výkladová pravidla, ustálená v obecných ustanoveních soukromého, vnitrostátního práva. Nový občanský zákoník v podstatě převzal výkladová ustanovení ze staré úpravy občanského a obchodního práva do ustanovení § 555 až 558.

Splnění předpokladů platnosti právního jednání, tj. určitosti a srozumitelnosti projevu vůle, se může na první pohled zdát jako samozřejmost – a zpravidla tomu tak i bude. Ujednání přepravní smlouvy, které by bylo neplatné (nikoliv nicotné) čistě pro nesplnění výše uvedených předpokladů, bude zpravidla výjimkou – koneckonců, nový občanský zákoník klade jistý důraz na presumpci platnosti právního jednání, když stanoví, že *„na právní jednání je třeba spíše hledět jako na platné než jako na neplatné“*<sup>103</sup>. Jako neplatné právní jednání z důvodu neurčitosti či nesrozumitelnosti je tak možné označit jen skutečné excesy v projevu vůle, jejichž smysl a účel nebude možné zjistit ani za užití nabízených výkladových instrumentů (zcela jinou a mnohem frekventovanější kategorií jsou samozřejmě právní jednání neplatná pro svůj rozpor s kogentní právní úpravou).

Strany přepravní smlouvy (či i obecně, účastníci závazkových vztahů) se v praxi často zastaví „na půli cesty“, projev své vůle sice učiní dostatečně určitý a srozumitelný, ale – zejména ve slovní, písemné formě – už ne tak určitý a srozumitelný, aby bylo možné zcela spolehlivě zjistit přesný obsah takového závazkového vztahu, či spíše konkrétního ujednání přepravní smlouvy. Právě v těchto případech je třeba při hledání práva přistoupit k výkladovým instrumentům nového občanského zákoníku (či případně obdobné úpravy, obsažené v zahraničním, pro konkrétní přepravní smlouvu rozhodném, právu).

Občanský zákoník v první řadě stanoví, že se právní jednání posuzuje podle svého obsahu – a má-li být určitým právním jednáním zastřeno jiné právní jednání, posoudí se podle jeho pravé povahy. Typickým případem bude písemné právní jednání, které se se

---

<sup>103</sup> § 574 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

svým slovním obsahem bude rozcházet s použitým názvem či nadpisem, užitým ve smlouvě.<sup>104</sup>

Obsah projevu vůle, který je vyjádřen slovy nebo jinak, se vyloží podle úmyslu jednající strany závazkového vztahu, byl-li takový úmysl druhé straně znám, anebo musela-li o něm vědět. Pokud není možné úmysl jednajícího zjistit, přisoudí se takovému projevu vůle význam, jaký by mu zpravidla přikládala osoba v postavení toho, jemuž je projev vůle určen. § 557 občanského zákoníku pak podobně stanoví výkladový postup ve prospěch druhé strany pro případ, kdy slovní výraz použitý v projevu vůle nabízí různé výklady. Pokud je tudíž projev vůle učiněn tak, že nelze jednoznačně určit jeho význam nebo má významů několik, přihlédně se vždy k zájmům druhé strany, která byla adresátem takového projevu vůle. Takový postup však platí pouze pro přepravní smlouvy mezi dopravcem a odesílatelem nepodnikatelem.

V rámci uzavírání přepravních smluv mezi podnikateli (častější případ) pak obsahuje důležitou modifikaci výkladu právního jednání § 558 občanského zákoníku, který u výrazu, který připouští různý výklad, odkazuje na obchodní zvyklosti ve stejném podnikatelském odvětví. Jak již bylo uvedeno výše<sup>105</sup>, mají nově od roku 2014 podle nového občanského zákoníku obchodní zvyklosti v hierarchii právních norem upravujících přepravní smlouvu přednost před jinými dispozitivními ustanoveními národního práva, tj. zejména před ustanoveními občanského zákoníku. Výše uvedené výkladové pravidlo je sice převzaté ze staré úpravy obchodního zákoníku, avšak i ze skutečnosti, že se zákonodárce rozhodl zařadit dispozitivní přednost obchodních zvyklostí do stejného paragrafu jako uvedené výkladové pravidlo, nasvědčuje tomu, že by mělo být v budoucnu při rozhodování soudů k obchodním zvykostem více přihlíženo.

Dispozitivita přednosti obchodních zvyklostí před nendonucujícími ustanoveními občanského zákoníku navíc není v tomto případě standardní, protože i v případě, kdy si strany přednost obchodních zvyklostí smluvně vyloučí, může se obchodní zvyklosti

---

<sup>104</sup> Jako konkrétní případ můžeme označit právě samovstup zasílatele do přepravní smlouvy (viz kapitola 2. této práce), kdy pro určení práv a povinností strany smlouvy není rozhodný název smlouvy, jako bude třeba „zasílatelský příkaz“, ale dále v textu smlouvy uvedený výslovný závazek jedné ze stran „provést přepravu“.

<sup>105</sup> Viz kapitola 3.3 této práce.

podnikatel dovolat, prokáže-li, že druhá strana musela určitou zvyklost znát a s postupem podle ní byla srozuměna.<sup>106</sup>

Mezinárodní silniční nákladní přeprava se pro svou povahu vyznačuje tím, že je často kontrahována mezi identickými odesílateli a dopravci jako stálými smluvními (obchodními) partnery. I proto budou hrát v právní praxi obchodní zvyklosti v tomto oboru podstatnou roli, neboť prokazování toho, že druhá strana jistou zvyklost musela znát – ať již v rámci výkladu právního jednání či v rámci nalézání práva samého – bude zpravidla snazší, protože bude moci strana, která se takové zvyklosti dovolává, odkázat na přechozí kontraktační praxi, uplatňovanou při dosavadní spolupráci.

Uzanční postup je příznačný pro určení osoby, zavázané k provedení nakládky či vykládky, k vystavení CMR nákladního listu, k vymezení doplňkové výbavy vozidla, určené k fixování zboží na ložné ploše, ohledně volby rozsahu a povahy bezpečnostních opatření při přepravách citlivých zásilek, tzn. zásilek vysoce hodnotných, které jsou zároveň ohroženy odcizením, zpronevěrou apod. atd.

---

<sup>106</sup> Viz § 558 odst. 2, věta poslední zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

## 5. ZÁVAZKY Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

Přepavní smlouva je smlouvou synallagmatickou, tj. smlouvou (resp. právním vztahem), ze které vznikají vzájemná práva a závazky oběma stranám, a je rovněž smlouvou konsensuální, která ke svému uzavření nevyžaduje faktické převzetí zásilky k přepravě. Zároveň můžeme v případech, kde je příjemce zásilky odlišný od odesílatele označit přepravní smlouvu za smlouvu ve prospěch třetího – neboť příjemce sice není účastníkem přepravní smlouvy, ale přesto mu z ní vznikají jistá práva (dispozice se zásilkou během přepravy apod.).

Pod závazky stran z přepravní smlouvy chápeme jak závazky ze smluvních ujednání, uvedených v přepravní smlouvě samotné<sup>107</sup>, tak zejména závazky obsažené v kogentní a dispozitivní právní úpravě přepravní smlouvy, jako smlouvy pojmenované (přímo upravené) – tj. v mezinárodní úpravě Úmluvy CMR a v úpravě subsidiární, národní, tj. v případě práva České republiky v § 2555, následných a dalších ustanoveních občanského zákoníku. V souvislosti s přijetím nového občanského zákoníku pak nelze opomenout obchodní zvyklosti a obchodní podmínky, které smlouva zahrnuje nebo na ně odkazuje a které jsou jako pramen práva nadřazeny ostatním dispozitivním ujednáním občanského zákoníku a mají před nimi přednost – pokud si strany ve smlouvě nestanoví jinak (rovněž viz kapitola 3. a 4.).

Na první pohled se mohou zdát vzájemná práva a povinnosti prosté a všední (naložit zásilku, přepravit ji, odevzdat ji, inkasovat přepravné), avšak - jak už tomu nezdíka v právní praxi bývá – objevují se při realizaci přepravní smlouvy mnohé, často velmi komplikované situace, u kterých je třeba pokud možno jasně vymezit práva a povinnosti jednotlivých stran. Podstatný problém jistě nepřehlednosti vzájemných práv a povinností je pak zejména zapříčiněn samotnou komplikovaností i oněch, zdánlivě prostých, praktických procesů, ke kterým při realizaci přepravní smlouvy dochází.

Z hlediska přehlednosti výkladu o právech a povinnostech vyplývajících z uzavřené přepravní smlouvy v mezinárodní nákladní silniční dopravě a její realizace, je

---

<sup>107</sup> Součástí přepravní smlouvy jsou i připojené či odkazované obchodní (přepravní) podmínky.

vhodné takový výklad uspořádat chronologicky, počínaje uzavřením smlouvy (ať písemnou, ústní nebo konkludentní formou) a konče dodáním zásilky do místa určení a převzetím zásilky ze strany příjemce (resp. složením zásilky dopravcem). Činí tak i zpravidla autoři odborných publikací, zabývajících se problematikou mezinárodní přepravy<sup>108</sup>, pokud se nejedná o komentářové pojetí Úmluvy CMR.

Stručný a pro účel této práce dostačující popis vzniku písemné přepravní smlouvy obsahuje již kapitola 2.2.1 této práce, a nezbyvá tudíž, než navázat samotnou nakládkou zboží.

## **5.1 Právní režim nakládky**

### **5.1.1 Přistavení vhodného vozidla k nakládce**

První, základní povinností dopravce je přistavit technicky a provozně způsobilé vozidlo na sjednané místo převzetí zásilky (na nakládku). Pokud smlouva nebyla uzavřena písemně ani ústně<sup>109</sup> ještě před nakládkou, bylo by právě přistavení vozidla na nakládku - z důvodu učiněné objednávky přepravy - jasným projevem souhlasu dopravce s učiněnou objednávkou přepravy, a přepravní smlouva by tudíž byla platně uzavřena podle podmínek obsažených v písemné objednávce přepravy (nabídce). Naopak, pokud by již byla smlouva platně uzavřena před přistavením vozidla k nakládce a dopravce by vozidlo ve sjednaný termín na nakládku nepřistavil, jednalo by se o podstatné porušení přepravní smlouvy, a dopravce by tak podle předpisů národního práva odpovídal za škodu vzniklou porušením smluvní povinnosti. Stejně by bylo nahlíženo na situaci, kdy by dopravce přistavil vozidlo zjevně nevhodné pro ve smlouvě určený druh zásilky nebo pokud by dopravce na nakládku přistavil jiný druh vozidla než to, které bylo výslovně v přepravní smlouvě určeno.<sup>110</sup>

---

<sup>108</sup> Např. Malcolm A Clarke (*International Carriage of Goods by Road*) nebo Dieter Janßen a Roland Mittelhammer (*Rechtspraxis für Spediteure, Frachtführer und Lagerhalter*).

<sup>109</sup> V praxi bude dokazování platně ústně uzavřené přepravní smlouvy zpravidla problematické, a v důsledku by neprokázání takového platného uzavření přepravní smlouvy vedlo k závěru, že smlouva byla uzavřena až konkludentně přistavením vozidla k nakládce. Výjimkou by byly situace, kdyby byl proces uzavírání přepravních smluv modifikován rámcovou přepravní smlouvou, ve které by si strany již předem např. stanovily, že smlouva vzniká „automaticky“ zasláním objednávky do systému objednávek dopravce.

<sup>110</sup> Srov. Rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem č.j.: 23 Cm 1757/92-71 ze 17. 04. 1996.

Výběr vhodného vozidla a příslušenství k fixování zásilky je primárně na dopravci. V rámci rozhodování o tom, jaké ze stran tento závazek vzniká (a tudíž, která ze stran bude za případné porušení závazku odpovídat) se však přihlíží k tomu, že právě odesílatel je zpravidla subjektem, který zná své zboží nejlépe, a je tudíž na něm, aby poskytl dopravci nezbytné informace, potřebné k výběru vhodného vozidla, kterým bude zboží dopraveno do místa vykládky v nepoškozeném stavu. Situace, kdy by byl dopravce svého závazku na výběr vhodného vozidla a případné následné odpovědnosti za škodu zproštěn, jsou ojedinělé.<sup>111</sup> Dopravce se při výběru vozidla řídí specifikací druhu vozidla v přepravní smlouvě – pokud k takové došlo - ale zároveň musí, jako profesionální podnikatel na poli mezinárodní silniční nákladní přepravy, zohlednit při výběru vozidla i přirozenou a zřetelnou povahu zásilky (například potravin, u kterých je zřejmé, že podléhají v teplém prostředí rychlé zkáze apod.).<sup>112</sup> Při nejednoznačnosti takových kritérií a pokynů odesílatele, je povinností dopravce vyžádat si doplňující pokyny k řádnému výběru vozidla. U každého případu bude však povinnost k výběru vhodného vozidla posuzována individuálně, zahrnující případy, kdy dopravce nemohl seznat, že se jedná o citlivé zboží, a bylo tudíž povinností odesílatele jej na takovou skutečnost upozornit.<sup>113</sup>

Příslušenstvím vozidla se rozumí prostředky k ložení a upevnění nákladu na vozidle (např. rozpěrné tyče, upínací pásy, protiskluzové podložky apod.) či k manipulaci s nákladem (např. jeřáb pro přepravu velkých a těžkých strojů). Z činnosti profesionálního dopravce obecně vyplývá jeho závazek vozidlo vybavit nutnými pomůckami k upevnění nákladu a vozidlo vzhledem k povaze zásilky odpovídajícím způsobem zabezpečit. Dále se pak dopravce může v samotné přepravní smlouvě zavázat, že vozidlo vybaví dalším příslušenstvím, jako jsou třeba další, speciální zabezpečovací prostředky k odvracení případného odcizení zásilky.

---

<sup>111</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 66.

<sup>112</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 354.

<sup>113</sup> Přeprava švýcarského sýru z Bernu do Marseille (Aix 10.11.76 – BT 1977.248) - CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 67.

Úmluva CMR ani české národní právo explicitně závazky stran týkající se přistavení vhodného vozidla neupravují.<sup>114</sup> Při určení těchto práv a povinností se vychází ze soudní praxe, která řeší odpovědnost za škodu na zásilce, která vznikla či měla vzniknout nesprávným výběrem vozidla.<sup>115</sup> Závazek dopravce vybrat konkrétní typ vozidla, resp. návěsu, posádky atd., může být specifikován i s ohledem na předchozí kontraktační praxi smluvních stran.

Doprovce je dále zejména povinen přistavit vozidlo, které je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle národních předpisů dopravního práva<sup>116</sup>. To se týká právních úprav všech států, kterými bude nákladní vozidlo projíždět. I zde je však možné tento závazek dopravce dovodit z textu Úmluvy CMR, který v čl. 17 odst. 3 explicitně vylučuje možnost liberace dopravce z odpovědnosti za škodu z důvodu vady vozidla. Takový závazek dopravce pak přesahuje jeho povinnosti podle uvedené úpravy národních předpisů dopravního práva. Za porušení přepravní smlouvy tak bude považován i projev skryté vady na vozidle (pokud dojde ke vzniku škody na zásilce), která před projevením se nečiní dle národního práva vozidlo provozu neschopné. Výjimkou bude situace, kdy dopravce důvěryhodně prokáže, že vozidlo bylo v řádném stavu – zejména pak, že vada byla způsobena vnějšími vlivy (např. najetím vozidla na ostrý předmět na vozovce).<sup>117</sup>

V případě, kdy dopravce nepřistaví k nakládce sjednané vozidlo podle přepravní smlouvy nebo přistaví vozidlo pro konkrétní zásilku zřejmě nevhodné (pokud si to explicitně nevymínil odesílatel) či vozidlo technicky nezpůsobilé, dostává se dopravce do prodlení s plněním svého závazku z přepravní smlouvy. Odesílateli v návaznosti na to vzniká právo od smlouvy odstoupit dle příslušné úpravy národního práva a požadovat

---

<sup>114</sup> Výjimkou bude případ, kdy se bude jednat o zřejmý rozpor s přepravní smlouvou (např. dopravce přistaví k nakládce jiný druh vozidla než ten, který byl explicitně sjednán v přepravní smlouvě). Takové jednání pak bude klasifikováno jako standardní porušení povinnosti z přepravní smlouvy – srov. § 2002 a násl. a § 2913 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>115</sup> Srov. Čl. 17 odst. 2-4 a čl. 18 odst. 4 Úmluvy CMR. Dále viz kapitola 6. práce – Porušení závazků z přepravní smlouvy a odpovědnost dopravce.

<sup>116</sup> Tuzemskou úpravu podmínek provozu vozidel, technické způsobilosti vozidel a jejich provozuschopnosti obsahuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

<sup>117</sup> Srov. KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1048 a SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 296.

náhradu skutečné škody (včetně ušlého zisku), která mu vznikla v příčinné souvislosti s porušením závazku dopravce.<sup>118</sup>

Stejný režim prodlení platí i pro odesílatele, který ve sjednanou dobu nakládky neposkytne dopravci zboží k přepravě – tj. zboží nenaloží např. z toho důvodu, že jej ještě nemá připravené a teprve jej postupně vynáší ze svého skladu a připravuje k nakládce.

Kvantifikace skutečně vzniklé škody (resp. její prokazování druhé straně či soudu) bývá zpravidla v těchto případech problematická. Nejedná se o případ ztráty či poškození zboží, jehož hodnotu lze obvykle doložit fakturou nebo znaleckým posudkem, ale o případ, který je pro odesílatele rovněž nepříjemnou komplikací, kdy však pouhá náhrada škody spočívající v rozdílu ceně přepravného (narychlo opatřená náhradní přeprava bude dražší) nebude subjektivně pro odesílatele uspokojující – zároveň však nebude snadné prokázat výši ušlého zisku, např. pro složitější povahu provozu odesílatele.

V praxi tudíž bude pro odesílatele, pro kterého je včasná nakládka podstatná, vždy pohodlnější, pokud bude závazek dopravce přistavit odpovídající vozidlo včas na nakládku zajištěn smluvní pokutou, která není vyloučena blokačním ustanovením článku 41 Úmluvy CMR. Oproti tomu, ze strany dopravce bude vhodné, prosadit do přepravní smlouvy tzv. „stojné“ – tj. paušalizovanou náhradu nákladů za čekání na nakládce či vykládce, které dopravce nezapříčinil.

### **5.1.2 Převzetí zásilky dopravcem - nakládka**

Převzetí zásilky dopravcem je zásadní a v Úmluvě CMR dále již nekonkretizovaný termín<sup>119</sup>, přesněji řečeno, moment, kterým na dopravce přechází (objektivní) odpovědnost za ztrátu zásilky, její poškození a za překročení dodací lhůty. Okamžik, kdy dochází k „převzetí zásilky dopravcem“ je tudíž podstatný pro určení, zda již dopravce za zásilku odpovídá dle odpovědnostního režimu Úmluvy CMR, či ještě nikoliv. Moment převzetí se liší podle toho, zda nakládku na vozidlo dopravce provádí odesílatel, nebo sám dopravce. Obecně však platí, že převzetí zásilky dopravcem je

---

<sup>118</sup> Srov. § 1977, § 1978 a § 2913 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>119</sup> Viz čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR.

okamžik, kdy odesílatel poskytne zásilku dopravci k dispozici a dopravce projeví navenek vůli s touto zásilkou dále nakládat.<sup>120</sup>

Nakládku provádí většinou sám odesílatel, kterému dopravce přistaví na určené místo vozidlo a umožní mu nakládku provést. Nic však nebrání tomu, aby se sám dopravce ve smlouvě zavázal, že nakládku sám provede, což se také nezřídka děje. „Z Úmluvy CMR nevyplývá žádná povinnost k nakládce či vykládce zboží, a to žádnému v úvahu přicházejícímu subjektu. Článek 17 odst. 4 Úmluvy CMR sice stanovuje pod písm. c) zproštění dopravcovy odpovědnosti, pokud je nakládka nebo vykládka zásilky prováděna příjemcem nebo odesílatelem, vysledovat přímou povinnost dopravce nakládku či vykládku provést však z tohoto ustanovení nelze. Také rozhodovací praxe soudů ve smluvních státech vykazuje v této otázce jedny z největších rozdílů, zakládajících se na různém názoru na odpovědnosti za nakládku popř. vykládku... Rozhodující pro určení otázky odpovědnosti za případné důsledky vadné nakládky či vykládky je, kdo je převažujícím subjektem při provádění této činnosti“<sup>121</sup> – tj. kdo je tzv. „principálem nakládky“. Dle rozsudku Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu<sup>122</sup> je pro určení odpovědnosti dle režimu čl. 17 odst. 4 písm. c) (odpovědnost za nakládku) rozhodné to, kdo nakládku skutečně provedl, a nikoliv to, kdo se k jejímu provedení zavázal v přepravní smlouvě.

Odpovědným za nakládku je tzv. principál nakládky – tj. osoba, která se k nakládce zavázala v přepravní smlouvě, nakládku sama provádí nebo ji organizuje a řídí – nikoliv však osoba, která pouze podle pokynů tohoto principála přepravy nakládku provádí. Rozhodující je to, kdo fakticky nakládku provádí nebo ji organizuje, přičemž se přihlíží jednak k povinnosti dopravce, předcházet škodám tak, že přepravu nezhájí se zjevně nesprávně naloženou zásilkou, kdy lze důvodně očekávat, že dojde ke škodě na zásilce, a zejména pak k povinnosti dopravce, nezhájit přepravu se zásilkou naloženou takovým způsobem, kdy mohlo dojít k ohrožení osob na pozemních komunikacích.<sup>123</sup>

---

<sup>120</sup> JANBEN, D., MITTELHAMMER, R. *Rechtspraxis für Spediteure, Frachtführer und Lagerhalter*. München: Verlag C.H.BECK, 2010, s. 2.

<sup>121</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 272.

<sup>122</sup> Rozsudek OLG Düsseldorf z 25. 03. 1993 - 18 U 271/92.

<sup>123</sup> Viz § 52 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Rozlišuje se, zda při škodě vzniklé na nakládce (či vykládce) bylo se zbožím manipulováno k momentu, kdy již měl dopravce dle přepravní smlouvy zboží převzato od odesílatele za účelem provedení přepravy. Pokud by dopravce nebyl dle přepravní smlouvy zavázán k provedení nakládky, neodpovídal by v případě způsobení škody za takovou škodu dle odpovědnostního režimu Úmluvy CMR, ale odpovídal by za škodu dle právních předpisů národního práva – stejně tak, jako by dle předpisů národního práva odpovídal odesílatel nebo příjemce, pokud by škodu způsobili faktickou dispozicí se zásilkou nebo jen svými pokyny pro dopravce.

Konkrétní ujednání v přepravní smlouvě je tudíž rozhodující pro to, zda je možné považovat zásilku v moci dopravce podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR, či nikoliv.<sup>124</sup> V prvním případě se uplatní omezení náhrady škody dle čl. 23 Úmluvy CMR (viz subkapitola 7.2 této práce), v druhém případě národní právo, které v případě České republiky takové omezení nezná, a dopravce tak bude zpravidla povinen nahradit škodu v plné výši.

Zvláštním, nicméně nikoliv výjimečným případem, bude situace, kdy *„nakládku/vykládku provádí řidič dopravce o své vůli, ze své ochoty a pleti, aniž by byl dopravce k nakládce/vykládce zavázán nebo by tuto nakládku/vykládku odesílatel/příjemce řídil a dozoroval... Odpovědnost za škodu na zásilce tak stíhá samotnou osobu řidiče“*<sup>125</sup>, a to dle obecné národní úpravy o náhradě škody.

### **5.1.3 Právní režim kontroly zásilky dopravcem na nakládce**

Samotný charakter profesionální přepravy zásilek a stejně tak přísný odpovědnostní režim dopravce, který obsahuje nejen Úmluva CMR ale i právní úpravy na národní úrovni, staví zpravidla dopravce do pozice subjektu, který plní primární závazek z přepravní smlouvy, odpovídá objektivně za škodu na zásilce – přičemž však sám má o (sekundárním) předmětu smlouvy, tj. o zásilce samotné, jen velmi omezené informace, a v podstatě tak spoléhá na odesílatele, který své zboží zná nejlépe a ve většině

---

<sup>124</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 63-64.

<sup>125</sup> KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 72.

případů zboží rovněž nakládá sám na vozidlo dopravce. Pokud by dopravce jen, zjednodušeně řečeno, „zavřel dveře“ a zahájil bez dalšího přepravu, stavěl by se sám do ztížené důkazní pozice v případech, kdy by příjemce po dokončení přepravy namítal, že stav zásilky neodpovídá stavu zásilky k momentu jejího převzetí dopravcem.

Úmluva CMR tak v čl. 8 stanoví, že dopravce má přezkoumat při převzetí zásilky

- a) správnost údajů v CMR nákladním listě<sup>126</sup> o počtu kusů a o jejich značkách a číslech,
- b) zjevný stav zásilky a jejího obalu.

Ačkoliv to Úmluva CMR výslovně neuvádí, je v souladu s výkladem a soudní praxí součástí této evidenční kontroly zásilky na nakládce i kontrola ložení a fixování zásilky na vozidle

Evidenční kontrola dle článku 8 nemá povahu právního závazku dopravce a její neprovedení neznamená automatický vznik závazku dopravce k náhradě škody, ale pouze dochází k přechodu důkazního břemene na dopravce v tom smyslu, že na něm leží důkaz o tom, že zásilka nebyla poškozena v době, kdy byla v jeho péči, tzn. po dobu přepravy.

V případě, že údaje v CMR nákladním listě ohledně zásilky neodpovídají skutečnosti co do jejího množství nebo zjevného stavu zásilky samotné a jejího obalu, zapíše dopravce výhradu v tomto smyslu do CMR nákladního listu. Odpovídající výhradu s odůvodněním zapíše dopravce i v tom případě, kdy není možné uvedenou kontrolu zásilky provést, tj. např. v situaci, kdy odesílatel neumožní řidiči přístup k zásilce anebo kdy z logisticky-technických důvodů nelze takovou kontrolu provést (např. z důvodu způsobu balení, způsobu, jakým je zboží nakládáno na vozidlo dopravce, specifčnosti zásilky atd.).

Výhradu dopravce vždy odůvodní tak, aby bylo zřejmé, v čem shledává rozpor mezi údaji v CMR nákladním listě a skutečném stavu zásilky.

Doprovce není zbožíznalec a nelze od něj očekávat technicky odborné zkoumání zásilky, co do jejího stavu, vhodnosti jejího obalu atd. Na takové hodnocení a zkoumání

---

<sup>126</sup> Výklad k CMR nákladnímu listu – viz následující subkapitola.

zásilky zpravidla není dopravce odborně ani technicky vybaven a kontrolu zásilky provádí jen sám řidič vozidla dopravce. Takto zákonem vymezená evidenční kontrola zásilky na nakládce může být obsahově rozšířena pouze na základě smluvního ujednání mezi dopravcem a odesílatelem, které bude zahrnuto do přepravní smlouvy, ale svojí povahou může vykazovat znaky smlouvy o kontrole.

Jinak se jedná pouze o zjevnou (jak přímo uvádí Úmluva CMR) kontrolu stavu zásilky a jejího obalu (čl. 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR) – kontrolu pro osobu neznalou konkrétního zboží – tj. kontrolu zjevných vad, jako jsou například porušené obaly, porušená samotná zásilka, zapáchající, kazící se potraviny apod. Je vždy na uvážení dopravce (resp. řidiče při nakládce) a na konkrétní situaci, kdy je např. možné nápravu sjednat bez dalšího „neformálně“ ihned na místě – ale s ohledem na podstatně ztíženou důkazní situaci dopravce v režimu jeho objektivní odpovědnosti za škodu, je při pochybách vždy vhodné výhradu do CMR nákladního listu zapsat. Totéž pro případ jakéhokoliv nesouladu u kontroly správnosti údajů v CMR nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech podle čl. 8 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR.

Charakter či rozsah uvedené kontroly se odvíjí od postavení dopravce, jako profesionálního dopravce zboží, a nikoliv zbožíznalce. Neopomenutelná je pak důkladnější kontrola zásilky u dopravce, který se na přepravu konkrétního zboží specializuje, u kterého se budou úměrně nároky na odbornost kontroly zvyšovat. Standardním příkladem je přeprava chlazených či mražených zásilek (tzv. chladírenské přepravy), kdy rozhodovací praxe unijních soudů podřazuje pod povinnost dopravce dle čl. 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR i povinnost přeměřit teplotu zboží při nakládce.<sup>127</sup> Zde lze opět konstatovat, že ačkoliv tato povinnost zatěžuje dopravce, bude vždy jen v jeho prospěch a zároveň má taková praxe vhodný preventivní účinek před eventuálními spory o teplotě zboží při nakládce, resp. předchlazení zboží, při kterých je dopravce po provedení přepravy zpravidla v důkazní nouzi.

---

<sup>127</sup> Srov. CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 60, KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 75-76 a SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 147.

Dopravce při kontrole vždy vychází z údajů v CMR nákladním listě, který je věrohodným dokladem o uzavření přepravní smlouvy, a kontroluje tak, zda realizovaná přeprava odpovídá smluvním ujednáním stran, která jsou zpravidla jednodušeji doložitelná a ověřitelná při vzniku sporu po provedení přepravy, než pouhá tvrzení či svědectví řidiče, který je v postavení osoby jednající za dopravce. S ohledem na obsah přepravní smlouvy, resp. CMR nákladního listu je tak nutné vždy vzít v úvahu, k přepravě čeho konkrétně se dopravce zavázal. Při přepravě plného kontejneru je tak pro nutnost zapsání výhrady do CMR nákladního listu dopravcem rozhodující, zda se zavázal k přepravě konkrétního zboží uvnitř kontejneru (pak je v případě, kdy řidič kontrolu obsahu kontejneru nemůže provést, na místě výhradu o tom, že kontrolu nemohl provést, zapsat), anebo zda se zavázal pouze k „přepravě jednoho kontejneru“ (dopravce se tak nezavázal k ničemu jinému, než k přepravě onoho kontejneru, a zápis výhrady tak není třeba, neboť domněnka o stavu zboží podle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR se týká jen a právě kontejneru, jehož obsah nebyl uveden v přepravní smlouvě). V případě přepravy kontejneru by však byl druhý uvedený postup značně nevýhodný pro odesílatele / příjemce. Odesílatel by pak mohl uplatňovat jen například váhový rozdíl mezi odeslaným a doručeným kontejnerem, pokud by odesílatel využil svého práva podle čl. 8 odst. 3 Úmluvy CMR a nechal zboží dopravce převážít.<sup>128</sup>

Kontrola stavu zásilky a eventuální zápis výhrad dopravce do CMR nákladního listu je oprávněním dopravce, nikoliv však jeho povinností, a pokud dopravce evidenční kontrolu zásilky neprovede a výhradu do CMR nákladního listu (do pare určené pro odesílatele) nezapíše, zhoršuje se jeho důkazní situace, jak výše uvedeno. Při řádném provedení kontroly stavu zásilky (a zapsání event. výhrad) se tak dopravce s předmětem svého závazků nejen lépe seznámí, ale samotným zapsáním výhrady do CMR nákladního listu vyloučí právní domněnku, korespondující jeho přísné objektivní odpovědnosti, a to sice domněnku, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě (čl. 9 Úmluvy CMR).<sup>129</sup> Dopravcem zapsaná výhrada není závazná pro odesílatele, ledaže by ji sám písemně potvrdil.

---

<sup>128</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 57.

<sup>129</sup> Podrobněji o významu reklamací v CMR nákladním listě – viz kapitola 8 této práce.

Prohlídka zásilky dopravcem dle č. 8 Úmluvy CMR by měla zvýšit šanci na řádné a bezkonfliktní provedení přepravy.<sup>130</sup> V případě, že dopravce zjistí nesoulad mezi údaji uvedenými v CMR nákladním listě a zjevným stavem zásilky (obalu, počtu kusů apod.), dojde tak – pokud si bude dopravce počínat profesionálně – ke konfrontaci ohledně těchto nesouladů ještě před zahájením přepravy, a strany tak mohou podniknout další kroky k nápravě tohoto stavu – případně k realizaci přepravní smlouvy vůbec nepřistoupit a předejít tak eventuálním závažným sporům po dokončení přepravy.

Nejedná se tudíž o standardní povinnost, ze které by bylo dle zásad národního práva možné vyvodit konkrétní sekundární povinnost, resp. odpovědnost dopravce za škodu z jejího porušení.<sup>131</sup> Jako „sankcí“ za nesplnění této povinnosti je možné považovat pouze zachování právní domněnky ve prospěch odesílatele, že zásilka a její obal v dobrém zjevném stavu a čísla se shodovaly s údaji v CMR nákladním listě.

Povinnost dopravce zběžně zásilku zkontrolovat a zapsat případné výhrady se týká i umístění nákladu na ložné ploše vozidla a jeho zajištění v případě, kdy nakládku provádí odesílatel, a to i přesto, že to text Úmluvy CMR přímo neuvádí.<sup>132</sup> Nejen v tomto případě, ale i v případech nedostatků výše uvedených (zřejmý nesoulad v množství, který odesílatel nenapraví, evidentní poškození obalů či samotné zásilky), je na dopravci, aby s potřebnou péčí uvážil, zda konkrétní přepravu vůbec zahájí. Jak již uvedeno výše, dopravce není zbožiznalcem – avšak pokud zásilka, její obal, ložení a upevnění na ploše vozidla vykazuje tak evidentní a závažné nedostatky, že lze s ohledem na takové nedostatky očekávat poškození či zničení zásilky a zároveň odesílatel odmítne zjednat nápravu, neměl by k zahájení přepravy dopravce vůbec přistoupit, neboť může být následně v nalézacím soudním řízení shledán spoluodpovědným za vzniklou škodu, když předmětné vady byly takového rozsahu, že je mohl bezpečně rozpoznat i subjekt v postavení dopravce a neučinil opatření pro předejití vzniklých škod. Tato povinnost dopravce odpovídá obecné právní zásadě, že každý si má počínat při svém konání tak,

---

<sup>130</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 973.

<sup>131</sup> Tamtéž.

<sup>132</sup> NOVÁK, R. a kolektiv. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013, s. 151.

aby nedošlo k nedůvodné újmě na vlastnictví jiného.<sup>133 134</sup> Dopravce by rovněž neměl zahájit přepravu, pokud by výše uvedené nedostatky mohly důvodně vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Za takto způsobenou škodu by dopravce plně odpovídal nikoliv jako dopravce, ale jako provozovatel vozidla na pozemních komunikacích.

Dvojjediný význam evidenční kontroly zásilky na nakládce vyplývá z odpovědnosti dopravce – jako účastníka silničního provozu – za takové uložení a fixování zásilky na vozidle, které neohrozí bezpečnost provozu na silničních komunikacích.

## 5.2 CMR nákladní list

CMR nákladní list je písemným, průvodním dokumentem používaným v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Jeho základní význam spočívá v jeho funkci doprovodného dokumentu v mezinárodní silniční dopravě, informativním dokumentu a v důkazním významu zápisů do něj učiněných. Jedná se o dokument na formulářovém a ustáleném vzoru, vytvořeným za účelem použití ve spojení s Úmluvou CMR Mezinárodní unií silniční dopravy (IRU). V praxi realizace mezinárodních silničních přeprav je CMR nákladní list třívrstvý propisovací dokument, do kterého účastníci smlouvy<sup>135</sup> zapisují údaje, identifikující dopravce a odesílatele a samotnou zásilku a zapisují i další údaje či výhrady (viz např. předchozí subkapitola o právech a povinnostech dopravce při nakládce) - a zejména účastníci smlouvy v CMR nákladním listu potvrzují převzetí zásilky. Dopravce potvrzuje převzetí zásilky za účelem realizace její bezodkladné přepravy a příjemce potvrzuje dopravci převzetí zásilky. Před zahájením přepravy si

---

<sup>133</sup> Zásada obsažená v národním právu v § 415 zákona č. 40/1964 Sb. (starého občanského zákoníku) a nově od 1. 1. 2014 v § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

<sup>134</sup> Autor této práce byl sám přítomen v pozici právního zástupce dopravce soudnímu jednání, jehož předmětem byl uplatněný nárok na náhradu škody z odpovědnosti dopravce, kdy při přepravě došlo k značnému poškození zásilky a vzniku vysoké škody. Ačkoliv nakládku prováděl sám odesílatel, a dopravce - i přes jeho námitky - vyzval, aby přepravu zahájil. Soud se při svém rozhodování klonil k minimálně 50 % spoluodpovědnosti dopravce, neboť fotodokumentace způsobu ložení zásilky doslova vzbuzovala úsměvy na tvářích přítomných osob, když bylo i naprostému laikovi zřejmé, že zásilka nemůže přepravu v žádném případě bez poškození „přežít“. Soudní řízení nakonec skončilo smírem.

<sup>135</sup> Resp. i příjemce, který není účastníkem přepravní smlouvy, avšak zapisuje do CMR nákladního listu údaje a list podepisuje.

jedno pare ponechá odesílatel a dvě pare cestují spolu se zásilkou s dopravcem (resp. s řidičem), přičemž jedno z těchto pare obdrží nakonec příjemce při převzetí zásilky.

Ačkoliv Úmluva CMR neupravuje kontraktaci a vznik přepravní smlouvy<sup>136</sup>, a formu a další náležitosti obsahu přepravní smlouvy tak ponechává na národním právu jako právu podpůrném, stanoví Úmluva CMR v článku 4, že CMR nákladní list je dokladem o uzavření přepravní smlouvy. Úmluva CMR tak přeci jen může hypoteticky do kontraktace a náležitostí formy a obsahu přepravní smlouvy zasahovat, neboť explicitně stanoví, že platný CMR nákladní list je dokladem o uzavření přepravní smlouvy.<sup>137</sup> Nákladní list je podepisován jak dopravcem, tak odesílatelem a jejich identifikovatelné podpisy (nejlépe doplněné i firemními razítky či alespoň čitelným vypsáním subjektu) jsou podmínkou platnosti CMR nákladního listu. Forma a náležitosti podpisu jako projevu vůle se dle článku 5 Úmluvy<sup>138</sup> řídí podpůrnou úpravu národního práva státu, ve kterém se nákladní list vystavuje.

V případě, že CMR nákladní list nebude vystaven, nebude platný (nepodepsaný) nebo bude-li mít jiné nedostatky, není tím dotčena platnost přepravní smlouvy ani aplikace Úmluvy CMR podle pravidel uvedených v článku 1. Jelikož se do CMR nákladního listu zapisuje celá řada informací o subjektech a průběhu realizace přepravní smlouvy a zároveň je dle článku 9 Úmluvy CMR nákladní list i přímým, vyvratitelným důkazem o dalších skutečnostech v něm uvedených, povede jeho absence zpravidla k důkazní nouzi toho účastníka přepravní smlouvy, který se bude chtít svých práv z ní dovolat (pokud nebudou k dispozici jiné důvěryhodné důkazní prostředky).

---

<sup>136</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 186.

<sup>137</sup> Jedná se spíše o hypotetickou úvahu autora této práce v tom smyslu, že pokud by vnitrozemská úprava vzniku smluvního závazku a formy a obsahu přepravní smlouvy některého státu byla více formalistní (tj. vyžadovala by např. písemnou formu přepravní smlouvy a sjednání konkrétní částky přepravného), aplikovala by se primárně Úmluva CMR, která stanoví, že „dokladem o uzavření přepravní smlouvy je nákladní list“. Úmluva CMR tak počítá s neformální (i nepísemnou) formou přepravní smlouvy. Neformální uzavírání přepravních smluv je dnes v moderních právních státech samozřejmostí.

<sup>138</sup> Srov. Článek 5 odst. 1 Úmluvy CMR – „...*Nákladní list se vystavuje ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. Dovoluje-li to právní řád státu, ve kterém se nákladní list vystavuje, mohou být tyto podpisy vtištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce*“.

### **5.2.1 Právní povaha a obsah CMR nákladního listu**

Platí, že ke každé zásilce, která je předmětem přepravní smlouvy se vystaví jeden CMR nákladní list. Nákladní list obsahuje tyto povinné údaje:

- a) místo a datum vystavení,
- b) jméno a adresu odesílatele,
- c) jméno a adresu dopravce,
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,
- e) jméno a adresu příjemce,
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věci nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení,
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží,
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,
- k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy.

Dále podle konkrétních podmínek přepravy a přání odesílatele může mj. CMR nákladní list obsahovat následující údaje:

- a) zákaz překládky,
- b) výdaje, které bere odesílatel na sebe,
- c) výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky,
- d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání,
- e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky,
- f) smluvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena,

g) seznam dokladů předaných dopravci.

Zapsání jednotlivých, výše uvedených údajů do CMR nákladního listu nemá význam jen z hlediska jeho průvodní a informativní funkce, ale některé údaje jsou nezbytné pro posouzení odpovědnosti dopravce, rozhodného, podpůrného práva, promlčení atd.

Tak např. přesné **označení dopravce** je důležité z hlediska identifikace odpovědné osoby – účastníka přepravní smlouvy a zároveň i adresáta případné reklamace podle článku 32 Úmluvy CMR. Zpravidla se do CMR nákladního listu zapisuje skutečný dopravce a v případě zřetězení dopravců může nastat problém s jejich identifikací, a tento problém je možné sanovat jen doložením na sebe navazujících přepravních smluv.

**Místo nakládky** je podstatnou informací pro dopravce o místě, kam má ve sjednaném čase přistavit provozně a technicky způsobilé vozidlo k nakládce. Místo nakládky je rovněž důležitým údajem z pohledu určení rozhodného, podpůrného práva podle nařízení Řím I pro případ, že toto právo nebylo v přepravní smlouvě sjednáno<sup>139</sup>, pro určení soudní příslušnosti<sup>140</sup> a dále také pro určení výše škody při ztrátě nebo poškození zásilky během přepravy.<sup>141</sup> Stejný význam má i uvedení **místa určení**, kde má být zásilka vydána oprávněnému příjemci.

Přesné **označení příjemce** je podstatnou náležitostí přepravní smlouvy a zapsáním tohoto údaje do CMR nákladního listu má důkazní význam z hlediska povinnosti dopravce vydat zásilku oprávněnému příjemci.

Dostatečný **popis povahy přepravované věci**, resp. druhu obalu, má podstatný význam nejen z hlediska volby provozně způsobilého vozidla, ale i z hlediska volby potřebných bezpečnostních opatření pro přepravu např. citlivého zboží.

**Počet kusu**, uvedením počtu přepravovaných palet či kartonů apod., je rovněž důležitý – spolu s údajem o brutto váze zásilky při kvantifikaci nároku na náhradu škody vůči dopravci.

---

<sup>139</sup> Viz článek 3 a 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

<sup>140</sup> Viz kapitola 10 této práce.

<sup>141</sup> Škoda se dle čl. 23 Úmluvy CMR vypočítá z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě (více viz kapitola 7 této práce).

Údaj o **hrubé váze zásilky** je předpokladem pro výpočet limitu náhradové povinnosti dopravce podle čl. 23 Úmluvy CMR.<sup>142</sup>

Ačkoliv počítá formulář CMR nákladního listu s vyplněním **nákladů spojených s přepravou**, nebývá to v dopravní praxi obvyklé (strany považují výši nákladu, resp. přepravného, za důvěrnou) a tyto údaje zpravidla zahrnují do přepravní smlouvy tak, aby byla zřejmá výše sjednaného přepravného a vedlejší poplatky, které dopravci náleží, nebo přepravné „all in“, případně uvedení podmínek náhrady „stojného“. Je však důležité, aby výše přepravného byla sjednána písemně v přepravní smlouvě, neboť jinak je pro dopravce obtížně doložit výši obvyklého přepravného.<sup>143</sup>

Uvedení **data převzetí zásilky dopravcem** a **data vydání zásilky příjemci** je důležitým údajem pro určení počátku běhu promlčení podle čl. 32 odst. 1 písm. a) a b) Úmluvy CMR.

Dalším zásadním údajem (a zároveň i závazkem z přepravní smlouvy) je uvedení **správných pokynů pro celní projednání zásilky** dopravcem ze strany odesílatele. Je povinností odesílatele, vybavit dopravce nezbytnými celními doklady a pokyny, a naopak je povinností dopravce tyto pokyny správně provést a předané celní doklady použít.

CMR nákladní list může vystavit kterýkoliv z účastníků přepravní smlouvy. „Ačkoliv by ustanovení článku 5 odst. 1 věta třetí Úmluvy CMR, stanovující, že „třetí vyhotovení nákladního listu si ponechá dopravce“ svádělo k tvrzení, že nákladní list by měl vystavit dopravce, nemusí tomu tak být a v praxi tomu tak často ani nebývá. Nákladní list může být vyplněn odesílatelem, dopravcem, vlastníkem zboží (například v podniku výrobce), nebo i jinými třetími osobami, jako například zasílatelem či najatou osobou.“<sup>144</sup>

Za správnost vyplněných údajů v CMR nákladním listu (až na výjimky, které neobsahuje článek 7 odst. 1 Úmluvy CMR) však vždy odpovídá odesílatel, neboť on je subjektem, který určuje podmínky přepravy, identifikuje povahu zásilky a další specifika

---

<sup>142</sup> Výklad k limitované náhradové povinnosti dopravce podle čl. 23 Úmluvy CMR a k jejímu výpočtu – viz kapitola 7.

<sup>143</sup> KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 84.

<sup>144</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 112.

přepravy. Odesílatel tak odpovídá za škodu či další náklady, vznikuvší dopravci v důsledku uvedených nepřesných nebo neúplných (příp. i absentujících) informací v CMR nákladním listu.

Absence povinných údajů podle bodu a) a b), tj. místo a datum vystavení a identifikace a adresa odesílatele má za následek odpadnutí právní domněnky podle článku 9 odst. 1 o CMR nákladním listu jako o dokladu o uzavření přepravní smlouvy.<sup>145</sup>

Správné vyplnění CMR nákladního listu v rozsahu uvedeném v článku 6 odst. 1 Úmluvy CMR je povinností účastníků přepravní smlouvy a předpokladem platnosti CMR nákladního listu. Jeho nevystavení či správné nevyplnění však nemá vliv na platnost přepravní smlouvy, a tudíž ani na další ujednání v přepravní smlouvě, ve kterých si účastníci mohou sjednat obdobná práva a povinnosti – vždy ale plně podléhající kogentní úpravě Úmluvy CMR (v přepravách, na které se Úmluva CMR vztahuje). CMR nákladní list přepravní praxi značně ulehčuje, neboť formulářovým a zjednodušeným způsobem umožňuje účastníkům přepravní smlouvy promítnout vzájemná práva a povinnosti a specifika přepravy z přepravní smlouvy právě do tohoto dokumentu, který bude věrohodným důkazem o těchto ujednáních – avšak vždy s možností prokázání opaku.

K další modifikaci závazků z přepravní smlouvy dochází zapsáním dalších údajů podle článku 6 odst. 2 Úmluvy CMR. Odesílatel si může například vymínit zákaz překládky zboží nebo režim dobírky, kdy dopravci vzniká povinnost vydat zásilku příjemci jen za smluvené finanční protiplnění („cash on delivery“). Rovněž je možné zapsat pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky (myšleno zásilky samotné, nikoliv pojištění samotného dopravce pro jeho odpovědnost) - ale tyto závazky bývají v praxi častěji sjednávány mimo CMR nákladní list, tj. v samotné přepravní smlouvě (objednávce přepravy) nebo v přepravní smlouvě rámcové, vztahující se na více přeprav.<sup>146</sup> Nicméně, s ohledem na povahu institutu pojištění jako takového, bude mít zpravidla porušení této povinnosti dopravcem negativní důsledky jen pro odesílatele, resp. příjemce zboží, neboť bude náhrada jemu vzniklé škody ve výsledku záviset na

---

<sup>145</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 965.

<sup>146</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 222.

solventnosti odpovědného dopravce, případně na kvalitě odpovědnostního pojištění dopravce.

Zápis **lhůty, ve které má být zásilka vydána příjemci (tzv. „fixní dodací lhůty“)** se zpravidla nečiní zápisem do CMR nákladního listu, ale je obsahem přepravní smlouvy.

Zvláštní postavení má, jistě žádoucí, úprava zápisu údaje **ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání**. Zápisem těchto údajů nevzniká přímo žádná primární povinnost dopravci, ale zvyšuje se jím částka, kterou bude povinen dopravce nahradit v případě zničení či ztráty zásilky nebo porušení jeho jiných povinností, spojených s včasným a řádným dodáním zásilky do místa určení. Stručnou úpravu těchto institutů obsahuje článek 24 a 26 Úmluvy CMR, který také stanoví, že odesílatel je povinen za tento údaj zaplatit dopravci příplatek k přepravnému. **Zápis tohoto údaje do CMR nákladního listu má konstitutivní charakter, a nelze jej tudíž nahradit ujednáním v samotné přepravní smlouvě.** Jedná se v podstatě o projevení zvýšeného zájmu odesílatele na řádném doručení zásilky, které pro něj má subjektivně důležité, stejně jako zásilka samotná (přestože z pohledu třetího subjektu – např. soudu - by se přeprava nejevila ničím výjimečnou) a tomu odpovídající za poplatek zvýšenou odpovědnost dopravce.

Úmluva CMR umožňuje zapsat do CMR nákladního listu i další údaje, které pokládají strany přepravní smlouvy za užitečné.

Výklad o sekundárních povinnostech subjektů, tj. o odpovědnosti za porušení výše uvedených závazků následuje v kapitole 6 této práce.

### **5.3 Průběh přepravy – dispozice odesílatele a příjemce se zásilkou**

Od momentu zahájení přepravy je povinností dopravce, s odbornou péčí provést přepravu zásilky do místa určení, a to ve sjednané době a nebyla-li ujednána, bez zbytečného odkladu. Volba trasy a zastávek na trase je čistě na dopravci. Dopravce za řádné provedení přepravy (tj. za včasné dopravení neporušené zásilky do místa určení) odpovídá, a neprofesionální výběr trasy nebo míst k parkování tak půjde vždy k jeho tíži

při jeho snaze zprostit se odpovědnosti a při určení rozsahu jeho náhradové povinnosti.<sup>147</sup> Dopravce se pochopitelně musí řídit veřejnoprávními normami, upravujícími provoz vozidel na pozemních komunikacích, a to včetně pravidel, upravujícím pracovní dobu řidičů a povinných zastávek řidičů (nejedná se tak o závazky ze samotné přepravní smlouvy)<sup>148</sup>. Podrobnější úpravu povinností dopravce při výběru trasy a zejména při výběru míst k parkování (místa přestávek / přenocování atd.) si však strany mohou sjednat v přepravní smlouvě – zejména u citlivého zboží. V praxi především větší podnikatelé v pozici odesílatele v tomto smyslu – v rámci prevence a ochrany svého zboží - odkazují v přepravní smlouvě na své obchodní (přepravní) podmínky. Podrobnou úpravu povinností dopravce při výběru trasy a místa parkování zpravidla obsahují i rámcové přepravní smlouvy mezi stálými partnery. Obsahem těchto přepravních smluv tak zpravidla bývá povinnost dopravce pravidelně zjišťovat moderně dostupnými prostředky dopravní situaci na zvolené trase, zjistit případná bezpečnostní rizika na trase, a na základě těchto skutečností zvolit s odbornou péčí trasu alternativní. Ještě obvyklejší je sjednání povinnosti dopravce, vozidlo odstavovat pouze na sjednaných parkovištích – případně jen parkovištích oplocených, osvětlených a hlídaných - sjednání povinnosti vozidlo s nákladem opouštět jen na nezbytně dlouhou dobu a jen na sjednaných parkovištích, nebo činit tzv. úsekové kontroly zásilky (tzv. „Schnittstellenkontrollen“), tj. provádět kontrolu stavu zásilky při každé manipulaci se zásilkou při její nakládce, vykládce, během přepravy při jejím případném přeložení apod. U termo-regulovaných přeprav se tyto kontroly rozšiřují o pravidelnou kontrolu řádného chodu klimatizační jednotky.<sup>149</sup>

Důsledné splnění těchto závazků je kritériem profesionální pečlivosti dopravce z hlediska jeho kvalifikované odpovědnosti podle čl. 29 Úmluvy CMR.

### **5.3.1 Dispoziční právo odesílatele a příjemce (čl. 12 a 13 CMR)**

Úprava přepravní smlouvy (jak Úmluva CMR, tak i tuzemská úprava v občanském zákoníku) reflektuje skutečnost, že zásilka není ve vlastnictví dopravce,

---

<sup>147</sup> Podrobný výklad obsahuje kapitola 6 a 7 této práce.

<sup>148</sup> Viz např. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 36820/85.

<sup>149</sup> Srov. KÖPER, R. *Schadensfälle im Transportgewerbe*. München: Verlag C.H.BECK, 2010, s. 29-31.

resp. je odesílatel pověřen obstaráním přepravy pro vlastníka, a odesílatel by tudíž měl mít možnost, se zásilkou určitým způsobem nakládat<sup>150</sup> i během doby, kdy jí má fakticky v držení dopravce při provádění přepravy. Na rozdíl od dodatečných, nutných pokynů odesílatele, které si vyžádá dopravce podle čl. 14 až 16 Úmluvy CMR, se úprava obsažená v člancích 12 a 13<sup>151</sup> vztahuje na dopravcem nevyžádanou, libovolnou dispozici odesílatele se zásilkou během její přepravy.

Odesílatel je oprávněn disponovat se zásilkou, zejména může požadovat na dopravci:

- a) zastavení přepravy,
- b) změnu místa dodání,
- c) vydání zásilky jinému příjemci, než který byl uveden v CMR nákladním listě.

Jedná se o demonstrativní výčet dispozičních oprávnění a do jeho rámce je možné zařadit i pokyny týkající se např. proclení, pojištění zásilky, dobírky nebo otázek bezpečnostních opatření k ochraně zásilky. Zároveň je třeba považovat takové pokyny, které přesahují obsah přepravní smlouvy jen za jednostranný návrh změny přepravní smlouvy, pokud to smlouva umožňuje.<sup>152</sup>

Výkonem dispozičního práva oprávněným nezaniká přepravní smlouva, ale jsou jí jednostranně měněna ujednání přepravní smlouvy. Výkon dispozičního práva je jednostranné právní jednání dle úpravy Úmluvy CMR a nelze jej zaměňovat s oboustranným jednáním stran o změně smlouvy, případně s jiným jednostranným jednáním, umožněným dle přepravní smlouvy samotné. Úprava Úmluvy CMR má kogentní povahu, a dispoziční oprávnění není tudíž možné smluvně modifikovat či omezovat.

---

<sup>150</sup> V rámci právní úpravy přepravní smlouvy. Jinak nelze považovat tyto dispozice za „zprostředkovaný“ výkon vlastnického práva jako takového – viz SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 193.

<sup>151</sup> Podobnou, avšak stručnější úpravu obsahuje § 2559 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

<sup>152</sup> KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 90.

Dispoziční právo je vázáno na držitele CMR nákladního listu, přičemž dle článku 12 odst. 5 písm. a) se musí odesílatel (nebo příp. příjemce), který chce uplatnit své dispoziční právo, vykázat dopravci prvním vyhotovením CMR nákladního listu. Je podstatné zmínit, že tato úprava je samozřejmě dále platná a účinná, avšak jen těžce realizovatelná – a spíše obsoletní. Lze jen stěží očekávat, že bude v praxi osoba oprávněná podle CMR nákladního listu zasílat poštovní službou své originální vyhotovení dopravci za účelem udělení dispozic dopravci – zejména i s ohledem na skutečnost, že potřeba nových dispozic na straně odesílatele často vzniká spíše znenadání při výskytu neočekávaných či náhlých skutečností (nikoli však překážek ve smyslu čl. 14 a 15 Úmluvy CMR), a osoba s dispozičním právem tak usiluje pokud možno o rychlé a flexibilní řešení nastalé situace. V praxi tak dochází ke sdělení pokynů (a to i bez zaslání byť jen kopie CMR nákladního listu) telefonicky, emailem či faxem. Dopravce tak může takový pokyn – pro nesplnění podmínky výkonu dispozičního práva dle Úmluvy CMR – odmítnout. To se však logicky (z obchodních důvodů) neděje, a dopravce tak nemá jinou možnost, než, s rizikem odpovědnosti, důvěřovat, že tyto pokyny skutečně činí osoba, které dispoziční právo přísluší. Pokud nebyl vystaven CMR nákladní list, platí, že dispoziční právo tím nezaniká, a dopravce má povinnost dispoziční pokyny splnit – avšak jen pokyny ze strany odesílatele, neboť jiná osoba nemá možnost, jak své dispoziční oprávnění dopravci doložit.<sup>153</sup>

Další předpoklady výkonu dispozičního oprávnění jsou, že provedení příkazů musí být možné v době, kdy dojdou dopravci, a tyto příkazy nesmí narušovat obvyklý provoz dopravcova podniku ani způsobit škodu odesílatelům nebo příjemcům jiných zásilek. Pokud z těchto důvodů není možné pokyny provést, musí o tom neprodleně vyrozumět osobu, od níž pokyny obdržel. Je vždy na dopravci, aby prokázal, že nesplnění pokynů bylo odůvodněné. Pokud jsou však dispoziční příkazy ze strany dopravce provedeny a dopravce zároveň doloží výši výloh, které mu tímto provedením vznikly, má osoba, která příkazy udělila povinnost tyto výlohy dopravci nahradit. Pokud tedy dopravce namítá, že pokyny nemůže provést, neboť by narušily obvyklý provoz jeho

---

<sup>153</sup> Srov. THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 290-291, CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 73-74 a KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 90-91.

podniku, musí nejprve posoudit, zda je jeho námitka oprávněná, nebo zda není možné pokyny přeci jen provést s tím, že byť i podstatněji zvýšené náklady s tím spojené pak nahradí podle čl. 12 odst. písm. a) Úmluvy CMR osoba, která pokyny udělila. Jinak se dopravce vystavuje riziku vzniku odpovědnosti za škodu, která vznikla neprovedením dispozičních příkazů.

Dispozičními příkazy též nesmí dojít k rozdělení zásilky (tj. např. situace, kdy se během přepravy odesílatel rozhodne, že chce zásilku doručit dvěma rozdílným příjemcům). Zásilka je jako celek uvedena v CMR nákladním listě a jejím rozdělením by došlo ke vzniku nové přepravy, tj. nové přepravní smlouvy. Takový postup je samozřejmě možný realizovat oboustranným ujednáním stran a vznikem nové přepravní smlouvy, u které by však nebylo reálné vystavení nového CMR nákladního listu, a strany by tak musely jeho absenci sanovat kvalitní a podrobnou písemnou přepravní smlouvou, anebo se vystavit důkazní nouzi při vzniku event. sporu a s ním spojené potřeby prokazovat vzájemná práva a povinnosti, příp. skutkový stav. Pokud by možnost rozdělení zboží odesílatel předpokládal, bude pro obě strany nejjednodušší, pokud zásilku předem „rozdělí“ tak, že k ní vystaví dva nebo více CMR nákladních listů.

Dle článku 12 odst. 2 Úmluvy CMR dispoziční oprávnění odesílatele zaniká k momentu odevzdání druhého výtisku nákladního listu (tj. výtisku, který doprovází zásilku) příjemci nebo k momentu, kdy zásilka dojde na místo určení a příjemce požádá dopravce o vydání zásilky (spolu s druhým výtiskem CMR nákladního listu) proti potvrzení nákladního listu dopravce. Dispoziční právo tímto přechází na příjemce – avšak pokud příjemce odmítne zásilku převzít, přechází dispoziční právo zpět na odesílatele. Dalším případem vzniku dispozičního práva příjemce je situace, kdy ještě před zahájením přepravy uvede odesílatel do vystaveného CMR nákladního listu poznámku v tomto smyslu. Dispoziční právo příjemce je identické dispozičnímu právu odesílatele<sup>154</sup> – jediným omezením je ochrana dopravce před dalším řetězením pokynu k vydání zásilky jinému příjemci. *„Dá-li příjemce při výkonu svého dispozičního práva příkaz k vydání zásilky další osobě, nemůže již tato osoba určit další příjemce.“*<sup>155</sup>

---

<sup>154</sup> Vznik dispozičního práva příjemce je jedním ze znaků tzv. „smlouvy ve prospěch třetího“, neboť příjemci vznikají z uzavřené přepravní smlouvy práva i přesto, že smluvní stranou.

<sup>155</sup> Článek 12 odst. 4 Úmluvy CMR.

### 5.3.2 Překážky v dodání zásilky před dojitím zásilky do místa dodání

Úprava obsažená v člancích 14 až 16 Úmluvy CMR se vztahuje na situace, kdy se při přepravě objeví překážky, které mu brání přepravu podle ujednání v CMR nákladním listě řádně, s profesionální péčí provést. V těchto případech Úmluva CMR vždy v první řadě stanoví povinnost dopravce, vyžádat si pokyny od odesílatele (příp. příjemce). Překážkami ve smyslu uvedených ustanovení Úmluvy CMR se rozumí nikoli překážky subjektivní na straně dopravce, nýbrž překážky objektivní, znemožňující provedení přepravy podle ujednání v CMR nákladním listě. V případě, že nebyl CMR nákladní list vystaven nebo je neplatný, určí se podmínky přepravy – a jejich případná objektivní nemožnost plnění ze strany dopravce – podle obsahu přepravní smlouvy.

Úmluva CMR rozděluje překážky v dodání zásilky na překážky, které se vyskytnou ještě **před dojitím zásilky na místo jejího dodání (článek 14)** a na překážky, které se vyskytnou **až poté, co zásilka došla na místo dodání (článek 15)**.

**Nemožnost vykonat přepravu ve smyslu článku 14** se nemusí týkat jen samotného doručení zásilky na místo určení v přiměřené době, ale může se vztahovat i na další povinnosti dopravce a specifika přepravy jako je např. provedení přepravy ve sjednané době, provedení přepravy po konkrétní trase nebo zákaz překládky zboží<sup>156</sup> apod.

V případě výskytu překážky, která znemožňuje provedení přepravy podle smluvených podmínek, vzniká dopravci povinnost, vyžádat si pokyny od osoby oprávněné<sup>157</sup> disponovat se zásilkou. Pokud dopravce nemohl obdržet v přiměřené době pokyny od oprávněné osoby a zároveň okolnosti dovolují provedení přepravy za podmínek odchylovících se od podmínek stanovených v CMR nákladním listě (příp. v přepravní smlouvě), učiní dopravce sám taková opatření, která považuje v zájmu osoby oprávněné disponovat se zásilkou za nejlepší.

Ve všech těchto případech, tj.:

---

<sup>156</sup> Příkladem může být situace (při sjednání zakazu překládky v CMR nákladním listě / přepravní smlouvě), kdy citlivé a specifické zboží, jeho nakládku provedl sám odesílatel, začalo být v průběhu přepravy pro svoji povahu nestabilní v naloženém vozidle, a dopravce je tak nucen si vyžádat pokyny odesílatele ohledně překládky či jiného postupu.

<sup>157</sup> Přejednost dispozicního oprávnění mezi odesílatelem a příjemcem – viz předchozí subkapitola 5.3.1.

- při hodnocení povahy překážky ve vztahu ke vzniku povinnosti kontaktovat oprávněnou osobu (odesílatele / příjemce),
- při vyžadování dispozic od oprávněné osoby a s tím spojené související komunikaci,
- při hodnocení povahy překážky a povahy přepravy ve vztahu délce přiměřené doby, po kterou má dopravce povinnost vyčkat na pokyny oprávněné osoby ve smyslu článku 14 odst. 2 Úmluvy, a
- při výběru nejlepšího opatření v zájmu oprávněné osoby, pokud to povaha přepravy a překážky připouští a pokud v přiměřené době (dle předchozího bodu) neobdržel pokyn od této osoby,

je dopravce povinen postupovat s odbornou a profesionální péčí a je povinen chránit zájmy odesílatele / příjemce – zejména pak předcházet jakýmkoliv škodám na zásilce. Zde je vždy rozhodující konkrétní postup řidiče, za kterého dopravce odpovídá<sup>158</sup> a který by měl být ideálně proškolen v tom smyslu, aby při výskytu jakékoliv překážky kontaktoval disponenta svého dopravce.

Doprovce má právo na náhradu výloh vzniklých mu vyžádáním nebo provedením pokynů, nevznikly-li tyto výlohy jeho zaviněním.<sup>159</sup> Tyto výlohy mohou spočívat např. v

- telekomunikačních nákladech na vyžádání si pokynů,
- nákladech třetích subjektů, které bylo nutné zapojit za účelem odstranění vzniklých překážek,
- nákladech za jeřábní práce nutných pro vyložení / přeložení zásilky,
- náklady za zdržení vozidel dopravce z důvodu překážky (tzv. „stojné“),
- náklady na pohonné hmoty z důvodu nutnosti objížděk apod.<sup>160</sup>

Péče dopravce o zásilku v případě výskytu objektivně nepřekonatelných překážek, které nejsou na straně dopravce, ovšem není bezbřehá. Pokud překážku není možné

<sup>158</sup> Řidič vystupuje navenek v podstatě jako samotný dopravce, protože dopravce odpovídá za všechny osoby, které použil k plnění přepravní smlouvy – viz článek 3 Úmluvy CMR.

<sup>159</sup> Viz článek 16 odst. 1 Úmluvy CMR.

<sup>160</sup> Srov. THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 335 a KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 97.

překonat ani odchýlením se od sjednaných podmínek přepravy podle čl. 14 odst. 2 Úmluvy CMR a zároveň dopravce v přiměřené době neoddrží pokyny od osoby oprávněné disponovat se zásilkou, má dopravce podle článku 16 odst. 2 až 5 právo zásilku složit na účet oprávněného a přejmout jí do úschovy – případně úschovou pověřit třetí osobu, za jejíž pečlivý výběr ale odpovídá. **Složení zásilky se přeprava považuje za ukončenou**, což je zásadní právní skutečností s ohledem na časový rámec, ve kterém dopravce objektivně odpovídá za škodu na zásilce. Na další jednání dopravce se tudíž již nebude vztahovat přísný režim objektivní odpovědnosti dle Úmluvy CMR, ale dopravce bude odpovídat podle národního, subsidiárního práva schovatele, příp. – jak uvedeno výše – bude odpovídat pouze za pečlivý výběr schovatele.<sup>161</sup> Od tohoto stavu je nutné rozlišit situaci, kdy bude dopravce provádět pouze meziskladování zásilky z jiného důvodu, než uvedeno výše (např. na základě ujednání v přepravní smlouvě). V takovém případě spadá meziskladování, které dopravce činí za účelem dalšího pokračování v přepravě, a přeprava tudíž nemůže být považována za ukončenou.<sup>162</sup>

Pokud jde o zásilky podléhající rychlé zkáze nebo ospravedlňuje-li takový postup stav zásilky nebo jsou-li výlohy za úschovu zásilky neúměrné její hodnotě, může dopravce přistoupit k prodeji takové zásilky, aniž by měl povinnost vyčkat pokynů oprávněného. Klasickým případem bude rychlý prodej chlazených potravin. Úmluva CMR pak v odstavci 5. článku 16 stanoví, že se postup při prodeji řídí právním řádem nebo zvyklostmi místa, kde se zásilka nachází. Určení rozhodného práva v přímé úpravě právních vztahů Úmluvy CMR zde má přednost před určením rozhodného práva kolizní normou mezinárodního původu - nařízení Řím I., které stanoví, že „*smlouva o koupi zboží se řídí právem země, v níž má prodávající bydliště*“.<sup>163</sup>

Doprovce má povinnost finanční výtěžek z prodeje zásilky dát k dispozici oprávněnému, s tím, že z výtěžku nejdříve uspokojí své pohledávky z předmětné

---

<sup>161</sup> Srov. KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1028-1029, THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 340-341 a CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 84-85.

<sup>162</sup> Rozsudek OGH Vídeň z 16. 05. 2002 - 6 Ob 90/02g.

<sup>163</sup> Srov. článek 16 odst. 5 Úmluvy CMR a článek 4 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I). Rovněž viz výklad v kapitole 2.1 této práce.

přepravy, které má za oprávněnou osobou. Pokud budou náklady dopravce vyšší, než finanční výtěžek získaný prodejem zásilky, má dopravce právo na zaplacení rozdílu – tedy zbylých, neuhrazených nákladů z této přepravy.

### 5.3.3 Překážky v dodání zásilky po dojití zásilky do místa dodání

Speciální úpravu přepravní smlouvy obsahuje **článek 15 Úmluvy CMR** pro situace, kdy je zásilka dopravena do místa dodání a vyskytnou se **překážky, které objektivně brání dopravci ve vydání zásilky oprávněnému příjemci**. Může se jednat o překážky jak na straně odesílatele, tak na straně příjemce. Typicky půjde o situace, kdy nebude příjemce na uvedené adrese dohledatelný (nebude se na uvedené adrese vyskytovat) nebo dosažitelný (nebude možný vjezd do areálu příjemce), zásilku nebude možné technicky u příjemce složit nebo příjemce zkrátka odmítne zásilku převzít. Obecně má v těchto případech dopravce povinnost, vyžádat si dispoziční pokyny od odesílatele. Dopravce má přitom povinnost, odesílateli na jeho vyžádání existenci tvrzené překážky objasnit a prokázat.<sup>164</sup>

Překážka spočívající v tom, že příjemce nelze na místě určení dohledat, musí být neodstranitelná ve smyslu požadavku na profesionální a odbornou péči dopravce. Od dopravce se bude v první řadě očekávat, že dostupnými prostředky prověří, zda překážku není možné odstranit dohledáním správné adresy dostupnými prostředky, jako je např. vyhledání v telefonním seznamu.<sup>165</sup> Vzhledem k tomu, že jsou dnes díky moderním komunikačním (zejména internetu) a navigačním (GPS / v budoucnu i GNSS) prostředkům informace nesrovnatelně dostupnější, odpovídají tomu i požadavky na dopravce ve výše uvedeném smyslu.

Pokud se ukáže jakákoliv z těchto překážek jako neodstranitelná, má dopravce – obdobně jako v případě překážky vzniklé před dojitím zásilky do místa dodání – povinnost vyžádat si pokyny od odesílatele. Z úpravy Úmluvy CMR, a obecně z logicky věci, vyplývá, že dopravce nebude vyžadovat pokyny od příjemce, neboť by to popíralo existenci překážky jako překážky neodstranitelné. Proto také Úmluva CMR stanoví, že

---

<sup>164</sup> Rozsudek OLG Hamburg z 25. 02. 1988; Baumgärtel/Giemulla.

<sup>165</sup> Tamtéž.

dispoziční právo příjemce přechází jeho odmítnutím převzetí zásilky na odesílatele. Pokud příjemce odmítl převzetí zásilky, může žádat o její vydání až do doby, než dopravce obdrží od odesílatele opačné pokyny.<sup>166</sup> I v těchto případech platí, že má dopravce právo na náhradu výloh, které mu vznikly jím nezaviněným vyžádáním nebo provedením dispozičních pokynů.

Specifická je situace, kdy oprávněný příjemce sice odmítne zásilku převzít, ale dá dopravci dispoziční příkaz o vydání zásilky jiné osobě. V tomto případě dochází - pro případ dalších překážek v dodání novému příjemci při dojetí do místa určení – ke vstupu původního příjemce do pozice odesílatele. Další jednostranné řetězení však Úmluva CMR výslovně vylučuje.<sup>167</sup>

Pokud dopravce překážku, např. za pomoci příjemce, neodstraní a ani neobdrží pokyny od odesílatele, má právo postupovat stejným způsobem jako v případě nepřekonatelné překážky, která se vyskytne před dojetím do místa určení – tj. zásilku na účet oprávněného složit, uskladnit / prodat atd.<sup>168</sup>

## **5.4 Vykládka – ukončení přepravy**

Jak již bylo možné dovodit z výkladu o překážkách při dodání zásilky (viz výše), nekončí přeprava pouhým momentem dojetí vozidla se zásilkou na místo určení podle přepravní smlouvy – resp. podle nákladního listu CMR. Mezi povinnosti dopravce v místě dodání nepatří jen dopravit zásilku do místa určení včas a v nepoškozeném stavu, ale pochopitelně i zásilku vydat oprávněnému příjemci za jeho součinnosti, resp. umožnit příjemci se zásilkou nakládat. Podmínky dodání je možné ve prospěch dopravce sjednat odlišně v přepravní smlouvě – například v tom smyslu, že za řádné ukončení přepravy se považuje složení zásilky před areálem příjemce. Pokud ale přepravní smlouva žádné speciální ujednání neobsahuje<sup>169</sup>, nebude takové jednostranné složení zboží dopravcem v místě určení považováno za splnění povinnosti dopravce z přepravní smlouvy, a

---

<sup>166</sup> Viz článek 15 odst. 2 Úmluvy CMR.

<sup>167</sup> Viz článek 12 odst. 4 Úmluvy CMR.

<sup>168</sup> Viz předchozí subkapitola.

<sup>169</sup> Komplexní rámcové přepravní smlouvy (objednávky přepravy) velkých zasilatelů spíše naopak podmínky dodání a ukončení přepravy pro dopravce zpřísňují.

povinnost dopravce (a s tím spojená jeho event. odpovědnost) tak nezanikne. Ukončení přepravy nastává vydáním zásilky oprávněnému příjemci. „Vydání zásilky musíme považovat za dvoustranný akt, při kterém dopravce – se souhlasem příjemce – končí své profesionální opatrování zásilky a příjemce se tak dostává do situace, kdy vykonává skutečnou moc nad zásilkou“.<sup>170</sup>

Roli při určení povinností dopravce při vykládce mohou<sup>171</sup> hrát i obchodní zvyklosti obchodních partnerů při opakovaných, identických či podobných přepravách. Autorovi je znám aktuální případ z praxe, kde dopravce opakovaně zásilku – automobil – složil u areálu příjemce a průvodní dokumenty spolu s klíči od vozidla vhodil do depozitní schránky umístěné na objektu příjemce. CMR nákladní list ani písemná přepravní smlouva v tomto smyslu žádné ustanovení neobsahovaly, ale z opakované kontraktační praxe je podle autora dovoditelné, že příjemce s tímto postupem souhlasil a považoval jej za splnění přepravní smlouvy – resp. za ukončení přepravy.<sup>172</sup>

Řádným ukončením přepravy není vydání zásilky nesprávné osobě. Při určení oprávněné osoby vychází dopravce z údajů obsažených v CMR nákladním listě, případně z údajů v přepravní smlouvě či následných dispozičních pokynů oprávněné osoby. Povinností dopravce je prověření, zda je osoba požadující vydání zásilky skutečně osobou oprávněnou podle přepravní smlouvy.

Přímou úpravu práv a povinností příjemce a dopravce při ukončení přepravy obsahuje Úmluva CMR stručně v článku 13. Ta se týká práva příjemce, aby mu byla dopravcem proti potvrzení vydána zásilka a druhé vyhotovení CMR nákladního listu – a dále právo příjemce, vlastním jménem uplatňovat nároky vůči dopravci z porušení přepravní smlouvy.

Dále se na ukončení přepravy vztahují ještě ustanovení článků 6 a článku 21 Úmluvy CMR, týkající se závazku dopravce, vybrat od příjemce při dodání zásilky částku **dobírky („cash on delivery“)**. Zapsáním výše dobírky do CMR nákladního listu podle

---

<sup>170</sup> KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 98.

<sup>171</sup> V závislosti na národním, subsidiárním právu – priorita obchodních zvyklostí před dispozitivní úpravou zákona podle ust. § 558 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>172</sup> V případě vzniku škody je však na dopravci, aby tyto zvyklosti prokazoval, přičemž bude zpravidla oprávněný namítat opak a tvrdit, že dopravce přepravu řádně neprovedl.

článku 6 odst. 2 písm. c) vzniká dopravci povinnost, vybrat uvedenou částku od příjemce proti vydání zásilky. Závazek dopravce je možné sjednat i v samotné přepravní smlouvě a v CMR nákladním listě jej již neuvádět. Pokud příjemce odmítne dobírku zaplatit, vzniká tím překážka v dodání zásilky po dojití do místa určení a dopravce je povinen, vyžádat si pokyny od odesílatele.<sup>173</sup> Článek 21 pak stanoví specifický režim odpovědnosti dopravce pro případ, že poruší svoji povinnost a příjemci vydá zásilku, aniž by od něj vybral sjednanou dobírku.<sup>174</sup>

Co se týče povinností dopravce a příjemce při vykládce, lze zjednodušeně uvést, že postup a závazky stran reflektují situaci při nakládce. Dopravce má povinnost přistavit vozidlo se zásilkou příjemci, tak aby mohl příjemce se zásilkou disponovat, resp. zásilku z vozidla dopravce vyložit. Není ale neobvyklý ani stav, kdy si strany přepravní smlouvy sjednají, že vykládku provede dopravce. V takovém případě bude přeprava považována za ukončenou až po provedení vykládky dopravcem.

Pokud vykládku provádí příjemce (což je obvyklé), je v zájmu dopravce - ačkoliv to není jeho přímo stanovenou povinností podle Úmluvy CMR – aby byl přítomen zběžné kontrole zjevného stavu zásilky a kontrole jejího početního souladu s údaji uvedenými v CMR nákladním listě. Tento postup je podstatný s ohledem na případné zjištění škod na zásilce nebo zjištění množstevního nesouladu a na vznik vyvratitelné právní domněnky ve prospěch dopravce, podle článku 30 Úmluvy CMR, o tom, že příjemce obdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě. Obdobně jako je tomu u kontroly stavu zásilky dopravcem při převzetí zásilky na nakládce, stanoví Úmluva CMR povinnost příjemce, uvést - v případě zjištění porušení / ztráty zásilky nebo početního nesouladu s údaji uvedenými v CMR nákladním listě - odpovídající výhradu do CMR nákladního listu nebo tuto skutečnost oznámit dopravci. Pokud se bude jednat o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné, má příjemce povinnost tuto skutečnost oznámit dopravci do 7 dnů ode dne vydání zásilky. Stejně tak musí příjemce do 21 dnů od vydání zásilky zaslat dopravci písemnou výhradu o tom, že dopravce překročil smlouvenou nebo přiměřenou dodací lhůtu

---

<sup>173</sup> Rozsudek OLG Hamm, a.a.O., TranspR 1985, 97 ff. Srov. THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 555 a KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1101.

<sup>174</sup> O odpovědnosti dopravce podrobněji v následující kapitole č. 6.

– na rozdíl od výhrad ke stavu zásilky je zde ale splnění této povinnosti předpokladem pro vznik nároku příjemce na náhradu škody.<sup>175 176</sup>

**Provedením přepravy do místa určení, resp. ukončením přepravy, vzniká dopravci nárok na zaplacení přepravného.** Strany si mohou v přepravní smlouvě sjednat i jiné podmínky. Vznik nároku na přepravné ale neupravuje Úmluva CMR, a je tudíž nutné použít rozhodné, národní právo. Česká úprava občanského zákoníku stanoví vznik nároku, jak je výše uveden, v ust. § 2564. Národní úprava jiných států se může co do podmínek vzniku dopravcova nároku na přepravné lišit.

---

<sup>175</sup> Viz článek 30 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR.

<sup>176</sup> K hmotněprávnímu a důkaznímu významu reklamací a výhrad učiněných dopravcem při vykládce a krátce po vykládce – viz kapitola 8. této práce.

## 6. PORUŠENÍ ZÁVAZKŮ Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY A ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

Závazek z přepravní smlouvy definujeme jako právní vztah mezi stranami přepravní smlouvy, jehož obsahem jsou vzájemná práva a povinnosti, kdy ve vztahu k jednotlivým právům a povinnostem vystupuje jedna strana jako dlužník (strana s povinností plnit) a druhá jako věřitel (strana s právem na toto plnění). Plnění ze smlouvy může spočívat jak v konání, tak ve zdržení se něčeho. V případě přepravní smlouvy se jedná o synallagmatický právní vztah, kdy je plnění jedné strany podmíněno plněním strany druhé – v přepravní smlouvě je takovým typickým právním vztahem povinnost odesílatele zaplatit dopravci odměnu (přepravné) poté, co dopravce splní svoji povinnost zásilku řádně přepravit do místa určení.

Povinnost ze smluvního závazku je v právní vědě rovněž označována jako tzv. primární povinnost. Pokud povinný subjekt svoji povinnost nesplní, nastupuje tzv. sekundární povinnost neboli odpovědnost tohoto subjektu za nesplnění povinnosti primární. Jedná se o povinnost sankčního charakteru, která vyplývá ze základní zásady „pacta sunt servanda“. K porušení primární povinnosti může dojít konáním, nekonáním či opomenutím. V kontextu úpravy přepravní smlouvy v rámci Úmluvy CMR a civilního práva v České republice, můžeme zmínit jako následek porušení smluvní povinnosti dlužníkem vznik práva věřitele odstoupit od smlouvy<sup>177 178</sup> a dále pak zejména povinnost osoby, která smlouvu porušila nahradit vzniklou škodu. **Odpovědnost k náhradě škody** dělíme na odpovědnost subjektivní a odpovědnost objektivní. Předpokladem vzniku subjektivní odpovědnosti za škodu ze závazku je:

- porušení smluvní povinnosti,
- vznik škody,
- kauzální nexus mezi porušením této konkrétní povinnosti a vznikem škody,

---

<sup>177</sup> Viz ust. § 1977 a 1978 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>178</sup> Jak uvedeno v subkapitole 5.1 o nakládce – k odstoupení bude zpravidla docházet při nepřistavení vozidla k nakládce dopravce nebo při přistavení vozidla technicky nebo provozně nezpůsobilého či jiného než sjednaného ve smlouvě.

- zavinění (zavinění ve formě nedbalosti se presumuje – viz níže).

Zavinění se dále dělí na různé formy podle subjektivního (psychického či vědomého) stavu osoby, která porušuje svoji povinnost, k samotnému porušení této povinnosti nebo k následkům, které svým jednáním způsobí či způsobit může.

Pro porušení závazků z přepravní smlouvy je však podstatná odpovědnost objektivní. Ta se vyznačuje tím, že je dopravci přičítána za objektivně vzniklý stav, spojený s výkonem jeho povinnosti dle uzavřené smlouvy. Kauzální nexus ani zavinění zde není předpokladem, a namísto toho, aby se povinný bránil tím, že nebyly naplněny některé předpoklady vzniku jeho odpovědnosti, poskytuje mu právní úprava taxativně vymezené liberační důvody, pro které se může povinný subjekt své odpovědnosti zprostit – prokáže-li, nebo v některých případech pouze osvědčí-li, jejich naplnění. Režim objektivní odpovědnosti je přísnější a jeho funkcí je zejména ochrana slabší strany, jejíž majetek (resp. svěřená zásilka) může být činností druhé strany (tj. činností, ze které má druhá strana zpravidla prospěch) případně ohrožen. Na tomto základu spočívá režim odpovědnosti za škodu podle Úmluvy CMR, neboť dopravce odpovídá za stav zásilky od momentu jejího převzetí do momentu jejího vydání příjemci (k tomu více v dalších subkapitolách). Odpovědnostní systém Úmluvy CMR je založen na vyvážené koncepci přísné, objektivní odpovědnosti bez ohledu na zavinění dopravce s možností dalšího zostření této odpovědnosti v podobě tzv. kvalifikované odpovědnosti v případě způsobení škody dopravcem jeho hrubě nedbalostním nebo vědomě lehkomyšlným jednáním<sup>179</sup> na straně jedné a ulehčením pozice dopravce v odpovědnostním systému tak, že má možnost se zprostit své odpovědnosti nejen z obecných, liberačních důvodů, uvedených např. v Úmluvě CMR v článku 17 odst. 2, ale také pouhým osvědčením, a nikoliv plným důkazem, o skutečnostech, které zprošťují dopravce jeho odpovědnosti, a které jsou uvedeny jako tzv. kvalifikované liberační důvody v článku 17 odst. 4 Úmluvy CMR.

Přísnou odpovědnost dopravce zmírňují pak ustanovení o limitaci náhradové povinnosti (např. čl. 23 Úmluvy CMR), omezení odpovědnosti dopravce zatížením částí této odpovědnosti odesílatele nebo příjemce – pokud lze příčiny škodné události částečně přičítat těmto osobám – omezení věcného rozsahu náhradové povinnosti jen na škody na

---

<sup>179</sup> Odpovědnostní režim Úmluvy CMR tudíž zohledňuje i formu, resp. úroveň zavinění na straně dopravce. Více viz kapitola 7 této práce.

zásilce s tím, že jiné výlohy budou nahrazovány pouze v případě, že souvisí se samotnou přepravou a nebyly vyvolány samotnou škodnou událostí, a v neposlední řadě jsou to krátké, jednorocní promlčecí doby – jejichž běh být písemnou reklamací stavěn<sup>180</sup>.

## **6.1 Odpovědnost dopravce za osoby, které použil k plnění přepravní smlouvy**

Úprava článku 3 Úmluvy CMR a jí korespondující úprava obsažená v ust. § 1935 občanského zákoníku (pro vnitrostátní přepravy) stanoví, že dopravce při plnění svého závazku odpovídá za všechny osoby, které použije při provádění přepravy pro odesílatele. Tyto osoby můžeme rozčlenit na dvě skupiny.

**První skupinou jsou osoby, které přímo jednají jménem dopravce** při plnění přepravní smlouvy, a to jsou zejména jeho zaměstnanci, např. řidiči a disponenti, případně i osoby v jiném, než pracovněprávním vztahu. Z tohoto pohledu je pro dopravce podstatné, používat pro přepravy řádně vyškolené a profesionálně jednající řidiče, kteří při výskytu komplikací svého zaměstnavatele (resp. disponenta) ihned kontaktují a umožní tím řešení komplikací přímo s odesílatelem nebo příjemcem. Ačkoliv řidič svým jednáním či opomenutím zavazuje samotného dopravce, nelze důsledky jeho jednání vnímat jako neohrazenou kompetenci řidiče, neboť jeho jednání musí být vždy v intencích jeho funkčního zařazení u dopravce. To znamená, že řidič nemůže za dopravce činit samostatně např. uznání jeho odpovědnosti apod. Je to však řidič, kdo – v rámci své pracovní náplně - vystupuje v podstatě jako dopravce samotný a svým neprofesionálním jednáním může zásadně ztížit odpovědnostní postavení dopravce. Dopravce se pak zpravidla jen stěží zhojí na svém řidiči, a to i když prokáže, že škodu způsobil právě řidič postupem v rozporu s interními předpisy dopravce – neboť povinnost zaměstnance k náhradě škody je rozsahově omezena zákoníkem práce.

**Druhou skupinou jsou jakékoliv další osoby, které nejsou dopravcem, ale dopravce je k plnění přepravní smlouvy použije.** Sem spadají v první řadě další dopravci (následný, skutečný dopravce), se kterými první dopravce uzavře přepravní smlouvu, nebo i jiné subjekty poskytující logistické služby, které dopravce použije

---

<sup>180</sup> Viz subkapitola 9.1 této práce.

k plnění svých závazků z přepravní smlouvy (např. technické zajištění vykládky jinou osobou nebo meziskladování, pokud se k těmto činnostem dopravce v přepravní smlouvě zaváže). Tento režim chrání poškozené osoby z přepravy před tím, aby musely složitě dohledávat skutečného viníka škody, ale aby se mohly se svým nárokem obrátit na svého smluvního partnera. Ten má dále právo po těchto osobách, které použil, požadovat regresní náhradu vzniklé škody, přičemž event. nesolventnost těchto subjektů půjde k jeho tíži, neboť to byl právě on, kdo tyto osoby výkonem povinností z přepravní smlouvy pověřil.<sup>181</sup>

Nicméně dopravce za tyto osoby odpovídá jen, pokud škodu způsobily při jednání v rámci svých pracovních úkolů, které s výkonem přepravní smlouvy souvisely. Pouhá příslušnost osoby, která způsobila škodu, k subjektu, který dopravce použil k plnění přepravní smlouvy, tudíž ještě nemusí zakládat odpovědnost dopravce – pokud taková osoba evidentně nejednala v rámci svých pracovních úkolů. Při takovém jiném jednání by mohla být dána samostatná odpovědnost této osoby, neboť nejednala v rámci pracovních úkolů, zprostředkovaných dopravcem – případně nejednala jako zaměstnanec dopravce.<sup>182</sup>

## 6.2 Odpovědnost za ztrátu, poškození nebo znehodnocení zásilky

Doprovce odpovídá podle článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání.

**Časový rámec odpovědnosti dopravce** závisí na tom, zda se dopravce zavázal k provedení nakládky zásilky, její vykládky či k obojímu. V případě, že se k těmto úkonům v přepravní smlouvě zavázal, počíná jeho přísná, objektivní odpovědnost běžet již zahájením nakládky zásilky na vozidlo za účelem bezprostředního zahájení přepravy

---

<sup>181</sup> S touto problematikou úzce souvisí tzv. samovstup zasílatele do přepravní smlouvy, kdy osoby, které se mylně domnívají, že jsou zasílatele, uzavírají následné přepravní smlouvy, nevědomy si toho, že za tyto použité dopravce odpovídají, jakoby přepravu prováděly samy. Viz kapitola 2.2.3 této práce.

<sup>182</sup> LOEWE, R.: *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneve : UNITED NATIONS, 1975 [online], s. 20. Dostupné z: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf> a <http://www.unidroit.org/transport-cmr-overview>.

a končí vyložením zásilky z vozidla. V opačném případě odpovídá za tyto činnosti oprávněná osoba – tj. odesílatel nebo příjemce. To však nevyklučuje případnou spoluodpovědnost dopravce a oprávněného ve specifických případech – např., jak již bylo v kapitole 5.1.2 této práce zmíněno, když odesílatel provede nakládku takovým způsobem, kdy dopravci musí být při požadavku na jeho profesionalitu a odbornou péči zřejmé, že zásilka nemůže v takovém stavu přepravu bezpečně překonat, a přesto dopravce přistoupí k jejímu zahájení. Ustanovení článku 17 odst. 5 Úmluvy CMR v tomto smyslu stanoví, že *„neodpovídá-li dopravce podle tohoto článku za některé z okolností, které způsobily škodu, odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za něž podle tohoto článku odpovídá, přispěly ke škodě“*.

V případě, že zásilka dojde do místa určení v porušeném stavu, nedojde celá, nebo dokonce nedojde vůbec, nastupuje podle úpravy Úmluvy CMR objektivní odpovědnost dopravce za vzniklou škodu. Dopravce tudíž odpovídá bez dalšího za aktuální stav a je na něm, aby se své odpovědnosti zprostil podle taxativně vymezených liberačních důvodů v Úmluvě CMR. Výklad a aplikace liberačních důvodů určuje rozhodovací praxe soudů a z ní odvozené odborné publikace a komentáře.

Úmluva CMR obsahuje v **článku 17 odst. 2** tyto obecné důvody zprošťující dopravce jeho odpovědnosti, přičemž je vždy na dopravci, aby věrohodně prokázal, že škoda byla zaviněna:

- oprávněným nebo
- příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, nebo
- vlastní vadou zásilky nebo
- okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejich následky odstranit není v jeho moci.

Pokud dopravce prokáže existenci některého z uvedených liberačních důvodů, zproští se tím bez dalšího své odpovědnosti.<sup>183</sup> **Tyto liberační důvody se vztahují rovněž na odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty.**<sup>184</sup>

Úmluva obsahuje v článku 17 odst. 4, ve spojení s ustanoveními článku 18 odst. 2 až 5, další – tzv. privilegované (či kvalifikované) - liberační důvody, kdy může být dopravce odpovědnosti zproštěn, osvědčí-li, že ke škodě došlo ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s jednou nebo více z těchto skutečností:

- použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladní listě;
- chybějící obal nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením;
- manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce;
- přirozená povaha určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců;
- nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky;
- přeprava živých zvířat.

Osvědčením těchto skutečností nastává zproštění odpovědnosti dopravce, pokud však oprávněný neprokáže, že škoda nebyla těmito skutečnostmi způsobena. Osvědčením rozumíme podstatně menší nárok na subjekt v rámci dokládání jím tvrzených skutečností.<sup>185</sup> Úmluva CMR tak dává dopravci možnost poukázat na pochybení

---

<sup>183</sup> Oprávněný pak už jen může jemu vzniklou škodu zhojit např. z pojištění majetku – zásilky, pokud si takové sjednal nebo jej za něj sjednal dopravce na základě přepravní smlouvy. Případně se (částečně) zhojit na svém zaměstnanci pokud prokáže, že škodu zavinil právě on.

<sup>184</sup> Viz další subkapitola 6.3 o odpovědnosti za sjednané dodací či přiměřené dodací lhůty.

<sup>185</sup> S pojmem osvědčení běžně zachází i české civilní právo – např. § 75c občanského soudního řádu, který stanoví povinnost osvědčit skutečnosti, které jsou rozhodující pro uložení povinnosti předběžným opatřením. Srov. také anglický text Úmluvy CMR, který užívá pojmu „establish“ a německý text, který užívá pojmu „darlegen“ – tedy volněji přeloženo jako „objasnit“.

oprávněného (zejména u balení a ložení zásilky a manipulací s ní), a přenést tak důkazní břemeno na odesílatele.

Před výkladem o jednotlivých liberačních důvodech je vhodné na tomto místě zmínit úpravu článku 20 Úmluvy CMR, která zakládá ve prospěch oprávněného **fikci ztráty zásilky** – tzn., zakládá skutečnost, kdy může oprávněný bez dalšího považovat zásilku za ztracenou. Ke vzniku fikce ztráty zásilky dochází automaticky, pokud zásilka nebyla dopravcem vydána do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty pro dokončení přepravy, a pokud lhůta pro přepravu sjednána nebyla, pak do 60 dnů po převzetí zásilky dopravcem k přepravě. Oprávněnému tak vzniká bez dalšího nárok na náhradu škody a tento nárok může uplatnit soudní cestou bez ohledu na další osud zásilky – byla-li později nalezena.

### **6.2.1 Obecné důvody zproštění odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR**

Prvním uvedeným liberačním důvodem je dle Úmluvy CMR **škoda zaviněná oprávněným**<sup>186</sup>. „Zaviněním oprávněného přitom nemusí spočívat pouze v porušení jeho smluvních povinností. Stačí, dojde-li k jakémukoliv zavinění, a to ať už oprávněného či jím použitých osob.“<sup>187</sup> Často se jedná o různá pochybení odesílatele – např. uvedením chybných nebo nepřesných informací o příjemci, nebo spjatých s povahou jeho zásilky. Ve vztahu ke zboží nebývá výjimečné pochybení odesílatele, spočívající v neuvedení parametrů chlazení zásilky, kdy tepelná režim přepravy zásilky není pro dopravce zcela zřejmý. Navíc je prokazování takové skutečnosti dopravcem jednoduché, neboť stačí poukázat na absenci takového ujednání v přepravní smlouvě nebo v jakékoliv další komunikaci s oprávněným. Dopravce není zbožíznalcem a často neobdrží od odesílatele přesné informace o tom, co je předmětem zásilky (má k dispozici pouze obecný popis). Je na odesílateli, aby upozornil na choulostivost zboží, pokud ta není zcela zřejmá. Od dopravce nelze spravedlivě očekávat, že např. rozezná, jaké zboží podléhá rychlé korozi při vystavení vlhkosti.<sup>188</sup>

---

<sup>186</sup> Oprávněným rozumíme odesílatele nebo příjemce, příp. i oba společně.

<sup>187</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 284.

<sup>188</sup> Rozsudek OLG Köln z 30. 08. 1990 – 17 U 35/89 a rozsudek OLG Hamm z 02. 11. 1998 – 18 U 90/98.

Je také na odesílateli, aby v případě, kdy on provádí nakládku, dbal na prevenci vzniku škody na jeho zboží. Vrchní zemský soud v Hamburku rozhodl, že právě odesílatel zavinil škodu na své zásilce lískových oříšků zabalených pouze v jutových pytlích, když toto zboží sám naložil do vozidla, jehož ložná plocha byla zjevně znečištěna chemikáliemi po předchozí přepravě.<sup>189</sup> I přes velmi přísný odpovědnostní režim dopravce a skutečnost, že dopravce přistavil k nakládce nevhodně znečištěné vozidlo, byl dopravce zproštěn své odpovědnosti, neboť odesílatel si musel být při nakládce, kterou prováděl, vědom, že dojde k znehodnocení jeho zásilky.

**Druhým liberačním důvodem je škoda zaviněná příkazem oprávněného.** Příkazy oprávněného rozumíme výkony dispozičního oprávněného odesílatele nebo příjemce, o kterých pojednává subkapitola 5.3 této práce. Podmínkou tohoto zproštění odpovědnosti je tudíž skutečnost, že příkazy byly uděleny ze strany oprávněného, a nikoliv jiné osoby. Je povinností dopravce, ověřit si, zda tyto příkazy činí osoba oprávněná podle přepravní smlouvy, resp. podle CMR nákladního listu. Dopravce se odpovědnosti nezproští, pokud škodu způsobí výkonem příkazu neoprávněné osoby.

Pokyny dopravci musí mít povahu požadavku zcela určitého jednání – nikoliv jen předložení určitých variant. Zároveň dopravce nemůže namítat tento liberační důvod, pokud se jednalo o pokyn, u kterého byl škodlivý následek dopravci zjevný, a on jej přesto „mechanicky“ splnil.<sup>190</sup>

Je však vždy na dopravci, aby důvěryhodně prokázal jak existenci tvrzených pokynů oprávněného, tak i příčinnou souvislost mezi udělením těchto pokynů a vznikem škody.

**Škoda způsobená vlastní vadou zásilky** je škoda, která vznikne vlastností zásilky, pokud dopravce splnil všechny požadavky dle přepravní smlouvy s odbornou a profesionální péčí.<sup>191</sup> I v tomto případě není dopravce zbožiznalcem, a nelze jej tudíž činit

---

<sup>189</sup> Rozsudek OLG Hamburg z 19. 12. 1985 – 6 U 188/80.

<sup>190</sup> KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 118-119.

<sup>191</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 202.

odpovědným za škodu, kterou nemohl s vynaložením potřebné péče předpokládat, a tudíž ji ani odvrátit.

Český překlad Úmluvy CMR uvádí „vlastní vada zásilky“, nicméně např. rozhodující anglická verze Úmluvy CMR uvádí „inherent vice of the goods“, čímž se nerozumí vlastní „vada“ zásilky, ale spíše „zvláštní (negativní) vlastnost zásilky“.<sup>192</sup>

Případem, kdy soud rozhodl o zproštění odpovědnosti dopravce z tohoto titulu, je např. přeprava vozidel, při které došlo ke zkratu v elektroinstalaci jednoho vozidla a k následnému požáru.<sup>193</sup> V dalším případě sice nebyl dopravce soudem zproštěn odpovědnosti, ale zajímavá je zde zejména právní kvalifikace námitky dopravce pro škodu způsobenou povahou zásilky, neboť je lehce zaměnitelná s obecnější námitkou zavinění škody samotným odesílatelem. Dopravce přivezl do místa dodání zásilku 300 poražených prasat, která však – na rozdíl od stavu při převzetí do chladícího návěsu – byla již v počátku rozkladu, a tudíž pro další využití zcela neupotřebitelná. Dopravce argumentoval vlastností zásilky, která v době předání nebyla dostatečně předchlazená, resp. měla příliš vysokou teplotu. Soud uznal, že by taková námitka byla nejspíše oprávněná, pokud by však dopravce splnil svojí povinnost, zajistit v nákladním vozidle již krátce po zahájení přepravy teplotu 0 °C, což byl stav, který mohl žalobce oprávněně očekávat.<sup>194</sup>

Posledním nepriviligovaným liberačním důvodem podle ust. článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR je **škoda nebo překročení dodací lhůty způsobené okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci**. Jedná se o nejobecnější liberační důvod dopravce a určitě i o nejčastěji užívanou námitku dopravce při obraně proti nárokům oprávněného. Tento liberační důvod v podstatě spočívá na požadavku na vynaložení náležité, odborné, profesionální, objektivně maximálně požadovatelné péče dopravce při realizaci přepravní smlouvy.<sup>195</sup>

---

<sup>192</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 286.

<sup>193</sup> Rozsudek OLG München z 27. 02. 1987 – 23 U 3465/86.

<sup>194</sup> *Ulster-Swift v. Taunton Meat Haulage* [1975], publikován v časopise *Lloyd's Law Reports* 502, 505, 346.

<sup>195</sup> Obdobnou úpravu obsahuje mj. ust. § 2566 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, jako základní liberační důvod dopravce pro vnitrostátní přepravy, příp. pro přepravy, na které se nebude vztahovat Úmluva CMR a právo tuzemské právo bude právem rozhodným.

Pro rozhodování soudů by měly v tomto případě být především rozhodující podrobné skutkové okolnosti, za kterých došlo ke vzniku škody (nebo k opožděnému dodání) a možnost dopravce předejít, resp. odvrátit škodový děj, pokud by vynaložil veškerou očekávanou profesionální péči. Judikatura a komentáře k tomuto liberačnímu důvodu jsou tak rozsáhlé, že by postačily na samostatnou rigorózní práci. Níže se proto této problematice věnuji jen stručněji, v rámci tématu této práce, jako práce, nezbyvající se primárně odpovědností dopravce.

Nemožnost odvrácení vzniku škody namítají dopravci standardně v případě **loupeže a někdy i krádeže zásilky**. I v těchto případech se detailně posuzuje, jak kvalifikovaně dopravce organizoval přepravu, výběr vozidla, trasy, parkování, ostrahy zásilky, dojezd na vykládku atd. Tak například násilná krádež, ke které došlo při odstavení vozidla v Itálii, která je pro podobné krádeže notoricky známá – přičemž se dopravce mohl odstavení naloženého vozidla v tomto místě vyhnout nebo podniknout jiná efektivní preventivní opatření, nebyla posouzená jako neodvratitelná, a dopravce za vzniklou škodu tudíž odpovídal.<sup>196</sup> Opačně soud rozhodl v případě násilného přepadení vozidla přímo na dálnici, u kterého soud došel k závěru, že by mu ani zvláště zkušený řidič nedokázal zabránit.<sup>197</sup>

K frekventovaným případům škody na zásilce (či případně překročení dodací lhůty např. u nutného přeložení zásilky) dochází z důvodu **dopravních nehod a jiných nečekaných situacích v silniční dopravě**. U dopravních nehod se vychází z průběhového děje dopravní nehody a určení viníka dopravní nehody v rámci šetření orgánů policie. I nezaviněná dopravní nehoda nemusí zprostit dopravce jeho odpovědnosti, pokud byla – z hlediska profesionálně pečlivého dopravce odvrátitelná. Stejně tak, jako je v mnohých případech přísně posuzováno jednání řidičů při ztížených dopravních či povětrnostních podmínkách – kdy je od řidičů očekáváno přizpůsobení jízdy tomuto stavu – je obdobný odpovědnostní režim uplatňován i v rámci odpovědnosti za škodu na zásilce. Na rozdíl od „normálních“ dopravních nehod osobních vozidel, kde bývá určení viníka nehody často jen formální nutnost pro stanovení povinnosti plnit toho či onoho pojistitele z pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, bude zde vždy kladen důraz na

---

<sup>196</sup> Silber v. Islander Trucking [1985], publikován v časopise Lloyd's Law Reports 243, 250.

<sup>197</sup> Rozsudek OGH Vídeň z 19. 01. 1994 – 7 Ob 607/93.

náležitou péči dopravce (resp. řidiče) o jemu svěřenou zásilku. Z rozhodovací praxe soudů lze dovodit, že překážka na komunikaci musí být pro řidiče, dodávajícího dopravní předpisy, zcela nepředvídatelná. Půjde tak např. o stav, kdy protijedoucí vozidlo náhle vjede (např. z důvodu smyku) do protisměru, a tím dojde ke kolizi nebo bude řidič dopravce nucen náhle strhnout řízení a provést úhybný manévr. K tíži dopravce půjdou ale situace, kdy bude taková překážka předvídatelná nebo ji bude možné předejít, ale dopravce bude např. z důvodu své byť jen nepatrně nepřiměřené rychlosti nucen provést náhlý úhybný manévr nebo brždění, čímž dojde k poškození zásilky. Dopravce se rovněž zpravidla nezprostit své odpovědnosti, pokud ke škodě na zásilce nebo ke zpoždění s dodáním zásilky dojde v důsledku technické vady jeho vozidla.<sup>198</sup>

K požadované profesionální péči dopravce a s tím související odvrátitelnosti škody lze shrnout, že *„dopravce je povinen učinit všechny předpokládané činnosti, které představují řádnou péči o zásilku a řádné nakládání s ní v zájmu zabránění škodě na této zásilce. Dopravce je povinen vyvinout veškeré úsilí k tomu, aby zásilka nebyla vystavena nebezpečí její ztráty nebo poškození a musí za tímto účelem učinit všechny potřebné kroky. Dopravce je profesionálním podnikatelem a musí možná rizika ztráty či poškození zásilky při přepravě předvídat a činit taková opatření, aby tato rizika minimalizoval. V praxi tato opatření zpravidla spočívají v naplánování co možná nejbezpečnějšího způsobu dopravy, zejména odpovídající trasy a časového rozvrhu přepravy, řádné naložení a zabezpečení nákladu, ostražka nákladu, volba způsobilého vozidla i jeho osádky. Pokud soud dospěje k závěru, že není třeba zkoumat, zda skutek loupežného přepadení mohl či nemohl dopravce odvrátit, je takový závěr soudu nesprávný.“*<sup>199</sup>

## **6.2.2 Kvalifikované důvody zproštění odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 4 Úmluvy CMR**

Kvalifikované důvody zproštění odpovědnosti dle článku 17 odst. 4 Úmluvy CMR se, jak již bylo uvedeno výše, od obecných důvodů liší zejména tím, že pro zproštění

---

<sup>198</sup> Srov. SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 291, CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 218 a KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, s. 121 – 122.

<sup>199</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 23 Cdo 1383/2009 z 28. 06. 2011.

odpovědnosti dopravce postačí, když dopravce osvědčí to, že škoda na zásilce nebo její ztráta (na odpovědnost za překročení dodací lhůty se tyto liberační důvody neaplikují) byla nebo mohla být zapříčiněna některým z uvedených důvodů. Jedná se převážně o důvody, či spíše skutečnosti, které spočívají v jednání oprávněného a jsou v jeho sféře vlivu. Proto postačí dopravci existenci takové skutečnosti jen **osvědčit**, a tím „přechází“ důkazní břemeno na oprávněného, který musí prokázat, že tímto nebezpečím nebyla způsobena škoda na zásilce či ztráta zásilky.

Prvním kvalifikovaným důvodem dle písmene a) uvedeného ustanovení je **použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě**. Dopravce obecně odpovídá za škodu způsobenou tím, že zásilku vezl v nezakrytém návěsu. Vozidlo se v tomto smyslu považuje za nezakryté i v případě, kdy část nákladu přesahuje z vozidla ven.<sup>200</sup> Výjimkou je situace, kdy je takový návěs mezi stranami smlouvy sjednán a do CMR nákladního listu je učiněn zápis v tomto smyslu. Úmluva CMR výslovně stanoví podmínku zápisu této skutečnosti do CMR nákladního listu, z čehož vyplývá konstitutivní charakter tohoto zápisu, a to i za předpokladu, že toto ujednání bude obsahem přepravní smlouvy samotné. Při absenci zápisu v CMR nákladním listě se nemůže dopravce dovolávat tohoto kvalifikovaného liberačního důvodu. Pokud však prokáže, že byl tento závazek sjednán v přepravní smlouvě nebo v tomto smyslu vyhověl příkazu oprávněného, může i nadále využít ke zproštění se své odpovědnosti obecně liberační důvody dle článku 17 odst. 2. Tato právní úprava byla doslovně převzata z mezinárodní právní úpravy přepravy zboží po železnici (CIM)<sup>201</sup>.

Druhým kvalifikovaným důvodem zproštění odpovědnosti dopravce je **škoda způsobená chybějícím nebo vadným obalem** u zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením. Úmluva CMR neobsahuje přímou úpravu povinností spojených s balením zásilky, nicméně je nepřímou možné je dovodit právě z tohoto a dalších ustanovení. Článek 10 Úmluvy stanoví povinnost odesílatele k náhradě škody, pokud škodu způsobí dopravci nebo jiným

---

<sup>200</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 297.

<sup>201</sup> Viz článek 36 § 3 písm. a) vyhl. č. 8/1985 Sb. o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

osobám vadami obalu zásilky, ledaže by byla taková závada na obalu dopravci zjevná, a dopravce by přesto bez výhrad přistoupil k přepravě. Zde se vychází z povinnosti dopravce, podle článku 8 odst. 1 písm. b) přezkoumat při převzetí zásilky její zjevný stav a obal.<sup>202</sup> Přestože je u dopravce požadována náležitá péče a profesionalita při kontrole ložení zásilky na vozidle, zjevného stavu obalů apod., je právě odesílatel osobou, která zná nejlépe své zboží, a je tudíž na něm, aby opatřil zásilku dostatečným obalem, který zásilku ochrání před vlivy, kterým je běžně při silniční přepravě vystavována. Náležitosti obalu, a s nimi spojená možnost dopravce zprostit se své odpovědnosti, budou vždy vycházet z povahy přepravovaného zboží (jeho křehkosti, citlivosti, tvaru a možnosti stohování atd.). Odesílatel nemůže tuto svoji povinnost „přenášet“ na dopravce kladením nepřiměřených požadavků na dopravce k opatrné jízdě, a musí počítat s běžně se vyskytujícími vlivy, jako jsou nerovnosti na vozovce v zemích s méně vyvinutou dopravní infrastrukturou, bržděním apod.<sup>203</sup> Nic však nebrání, aby balení zásilky prováděl sám dopravce, pokud by tato činnost bezprostředně souvisela s přepravou zásilky nebo pokud tuto činnost dopravce kontrahuje v postavení skladovatele, resp. logistika.

Doprovce se dále může zprostit své odpovědnosti za škodu, pokud osvědčí, že ke škodě mohlo dojít **manipulací, naložením, uložením nebo vyložením zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce**. O souvisejících povinnostech stran při nakládce a vykládce a event. odpovědnosti bylo již pojednáno v kapitole 5 a subkapitole 6.2.1. Tento kvalifikovaný liberační důvod, uvedený v čl. 17 odst. 4 písm. c), se svojí hypotézou překrývá s obecným liberačním důvodem v článku 17 odst. 2. Vztahuje se přirozeně jen na ty přepravy, u kterých nakládku nebo vykládku (případně jinou manipulaci se zásilkou) provádí odesílatel nebo příjemce, a to ať již sám nebo prostřednictvím jiných osob. Těmito osobami mohou být i zaměstnanci dopravce, pokud tyto úkony provádí dle pokynů odesílatele nebo příjemce. Právní úprava uvedeného privilegovaného liberačního důvodu může v některých případech ulehčit dopravcovu obranu proti nárokům na náhradu škody. Přestože soudy různých států při rozhodování vykládají toto ustanovení rozdílně, panuje obecná shoda na tom, že se tento liberační důvod vztahuje i na škody, které vzniknou, resp. se projeví až v průběhu

---

<sup>202</sup> Viz subkapitola 5.1.2 této práce.

<sup>203</sup> Rozhodnutí Cour de Cassation de France z 05. 05. 2004 – R 02 – 18.591, publikováno v časopisu *European Transport Law* 2013, s. 135.

přepravy, a nikoliv jen při nakládce nebo vykládce samotné. Pokud tedy odesílatel provede nakládku vadně a ke škodě dojde až v průběhu přepravy, může dopravce tuto možnou příčinu jen osvědčit, aniž by byl povinen ji prokazovat tak, jak vyžaduje důkazní pravidlo dle článku 18 odst. 1 Úmluvy CMR.<sup>204</sup>

Kvalifikovaný liberační důvod dle článku 17 odst. 4 písm. d) – škoda nebo ztráta **způsobená přirozenou povahou určitého (přepřavovaného) zboží** – se liší od obecné liberace pro vadu zásilky dle článku 17 odst. 2 tím, že se zde nejedná o zvláštní negativní vlastnost (jako příklad byla uvedena vadná elektroinstalace přepřavovaného vozidla, která způsobila požár), ale jedná se o přirozenou vlastnost zásilky, pro dopravce, a zejména pro odesílatele zpravidla předpokladatelnou. Typickým zbožím spadajícím do této skupiny jsou potraviny a jiné substráty, které podléhají kažení, pokud nejsou udržovány během přepravy v požadovaném tepelně regulovaném režimu. Dále také například substráty, které podléhají korozi, pokud jsou vystaveny vlhkosti. Je vždy věcí odesílatele, aby sjednal přepravu takovým vozidlem (např. v chladírenském návěsu), aby při přepravě nedocházelo ke škodám na jeho zboží. Úmluva CMR poskytuje tímto liberačním důvodem dopravci jistě žádoucí možnost zprostit se své odpovědnosti tím, že objasní, že – ačkoliv ke škodě došlo v době, kdy měl zásilku v péči – došlo k této škodě přirozenou povahou zásilky. Úmluva CMR stanoví v čl. 18 odst. 4, že v případě přeprav prováděných vozidlem vybaveným takovým zařízením, že zásilka je chráněna před vlivem tepla, zimy, kolísáním teplot nebo před vlhkostí, může se uvedeného kvalifikovaného liberačního důvodu dovolávat jen v případě, prokáže-li, že splnil všechna jemu náležející opatření, pokud jde o výběr, údržbu a použití těchto zařízení, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny. Často je možnost této liberace následně (po uplatnění tohoto kvalifikovaného důvodu) vázána na splnění povinnosti, dopravit zásilku do místa určení ve sjednané nebo v přiměřené lhůtě. V případě překročení dodací lhůty nemusí být pro reklamanta komplikované prokázat, že ke škodě došlo právě v důsledku pozdního doručení zásilky.

Předposledním kvalifikovaným důvodem jsou podle písmena e) čl. 17 odst. 4 **nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky**. Osádka vozidla

---

<sup>204</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 429-430.

může v důsledku tohoto nedostatku např. vydat zásilku jinému příjemci nebo vydat nesprávné množství zboží – které mívá často generickou povahu. Možnost ztráty zásilky tímto způsobem jistě není vyloučena – zejména s ohledem na domněnku ztráty podle článku 20 Úmluvy CMR – avšak častěji bude v těchto situacích docházet k prodlení s doručením zásilky. Pokud dopravce osvědčí (například následnou fotodokumentací), že k záměně došlo z důvodu vadného nebo nedostatečného označení zásilky, zproští se tak své odpovědnosti. Ustanovení článku 8 odst. 1 a článku 9 Úmluvy CMR, zakládá prevenční povinnost dopravce a stanoví, že dopravce přezkoumá při nakládce správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech.<sup>205</sup> Pokud dopravce evidenční kontrolu neprovede nebo příp. nezapíše do CMR nákladního listu odesílatele odpovídající výhrady ke značení, bude muset následně vyvracet právní domněnku dle článku 9 odst. 2 Úmluvy.

Poslední kvalifikovaný důvod zproštění odpovědnosti dopravce se vztahuje na **přepravu živých zvířat**, a spočívá v osvědčení dopravce o tom, že škoda či ztráta souvisí právě s tím, že přepravovanou zásilkou byla živá zvířata. Přeprava živých zvířat bývá přirozeně značně komplikovanější, neboť zvířata – zejména u delších přeprav – vyžadují aktivní péči, spočívající např. v krmení, stlaní apod. (doprovce rovněž musí zohlednit přepravu živých zvířat a nevystavovat vozidlo rychlým změnám směru nebo jej nechávat dlouhou dobu na přímém slunci). Bude vždy otázkou toho či onoho druhu zvířete, jaké požadavky bude nutné při přepravě splnit, tak aby nedošlo ke škodám, resp. zraněním, nemocem nebo i uhynutím přepravovaných zvířat.<sup>206</sup> Článek 18 odst. 5 Úmluvy CMR proto klade zvýšený důraz na profesionalitu a náležitou péči dopravce vzhledem ke konkrétní situaci, v tomto smyslu akcentuje podrobné pokyny ze strany oprávněného, a zejména pak povinnost dopravce, prokázat, že se těmito pokyny oprávněného řídil. Prokázání těchto skutečností je předpokladem zproštění odpovědnosti dopravce, a nepostačí jen samotné osvědčení v tom smyslu, že škoda byla způsobena povahou přepravy, spočívající v přepravě živých zvířat.

---

<sup>205</sup> Viz subkapitola 5.2 o právní úpravě CMR nákladního listu a nakládce.

<sup>206</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 316.

### 6.3 Odpovědnost za překročení sjednané či přiměřené dodací lhůty

Právní režim odpovědnosti mezinárodního silničního nákladního dopravce zahrnuje v Úmluvě CMR i odpovědnost dopravce za překročení sjednané či – v případě, že sjednána nebyla – přiměřené dodací lhůty. Touto kogentní úpravou se Úmluva CMR liší od aktuální úpravy přepravního práva obsažené v novém občanském zákoníku, který vztahuje speciální úpravu náhrady škody v rámci režimu přepravní smlouvy pouze na ztrátu nebo zničení, poškození či znehodnocení zásilky.<sup>207</sup> Překročení sjednané či přiměřené dodací lhůty by tak muselo být v podpůrně platném, českém občanském právu posuzováno podle obecných ustanoveních o prodlení a z něho event. resultujícího závazku k náhradě škody.

Prodlení s dodáním zásilky ve sjednané nebo přiměřené dodací lhůtě je porušením jedné ze základních povinností dopravce, přičemž odpovědnost dopravce za takové porušení má opět povahu odpovědnosti objektivní – tj. bez ohledu na zavinění. Podle definičního vymezení překročení dodací lhůty, obsaženého v článku 19 Úmluvy CMR, nastává překročení dodací lhůty v tom případě, kdy zásilka nebyla vydána ve sjednané lhůtě, a pokud nebyla lhůta sjednána, přesahuje-li skutečná doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce.

Vznik odpovědnosti dopravce za překročení sjednané dodací lhůty je vázán na určitý a dobře seznatelný časový okamžik, který je sjednán zpravidla v samotné přepravní smlouvě, přičemž není rozhodný konkrétní rozsah překročení takto sjednané a stanovené lhůty. V praxi bývá z důkazního hlediska obtížné určení časového momentu překročení přiměřené (nesjednané) dodací lhůty. Přiměřenost dodací lhůty není určena jen objektivními skutečnostmi, jako je povaha zásilky a vozidla, vzdálenost místa nakládky a místa dodání a dopravní situace po dobu přepravy, ale společně s tím se posuzuje objektivně požadovatelná míra profesionální pečlivosti dopravce při plánování a provedení přepravy.

---

<sup>207</sup> Srov. článek 17 odst. 1 Úmluvy CMR a § 2566 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Překročení sjednané či přiměřené dodací lhůty, za které dopravce odpovídá ve smyslu ust. článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR s kauzálním následkem vzniku závazku k náhradě škody dle článku podle ust. článku 23 odst. 5 Úmluvy CMR, je třeba odlišit od:

- a) nedodržení sjednané či přiměřené dodací lhůty předčasným přistavením vozidla k vykládce;
- b) překročení sjednané lhůty nakládky, tzn. lhůty, která byla sjednána k přistavení vozidla k nakládce.

V případě, že **doprovce přistaví vozidlo k vykládce předčasně**, nestíhá jej zvláštní sankce či závazek k náhradě škody, ale předčasným přistavením vozidla k vykládce nedochází k ukončení přepravy, a zásilka se tak dále nachází v časovém úseku, který spadá do péče a tudíž i odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zásilky. Pokud je v tomto smyslu dopravce důvodně odmítnut se svojí zásilkou na vykládce, je jeho povinností, dále zajistit zásilku proti vzniku škody, resp. proti ztrátě či poškození, a to způsobem odpovídajícím objektivně požadovatelné profesionální péči dopravce.

Úmluva CMR neřeší odpovědnost dopravce za **pozdní přistavení vozidla k nakládce**, a škoda, která by případně kauzálně vznikla, by byla posuzována podle příslušných ustanovení podpůrného, národního práva. Aplikace Úmluvy CMR na překročení sjednané lhůty nakládky – byť jen analogické – je vyloučeno.<sup>208</sup>

V souvislosti s úpravou náhrady škody za překročení dodací lhůty dopravcem, obsahuje Úmluva CMR v článku 30 odst. 3 jediný případ zániku práva (prekluze) v celém systému Úmluvy CMR. Nárok na náhradu za překročení dodací lhůty může být uplatněn jen tehdy, byla-li dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci. Uvedená písemná výhrada je odlišná od výhrady, kterou dopravce činí při evidenční kontrole zásilky při vykládce. Specifikem této výhrady je její obligatorní písemná forma a s tím související důkazní břemeno oprávněného (reklamanta), že výhradu odeslal do 21 dnů poté, co byla dána zásilka k dispozici příjemci.

---

<sup>208</sup> Rozsudek OLG Naumburg z 15. 06. 2012 – 10 U 47/11, publikováno v časopisu Transportrecht 06/2013, s. 235-239.

Nelze rovněž opomenout rozdíl mezi touto písemnou výhradou, jejíž absence má za následek zánik práva na náhradu škody, v porovnání s písemnou reklamací podle článku 32 odst. 2 Úmluvy CMR, která má za následek stavění běhu promlčení a u které musí reklamant prokázat, že byla dopravci doručena – zatímco v případě písemné výhrady u překročení dodací lhůty postačí, pokud prokáže, že byla ve stanovené lhůtě odeslána.<sup>209</sup>

Ohledně důkazu, kdy byla dána zásilka k dispozici příjemci je podstatný zápis o této skutečnosti v příslušné rubrice CMR nákladního listu, kterým se osvědčuje moment vydání zásilky příjemci.

Stejně jako je tomu v případě objektivní odpovědnosti za poškození a ztrátu zásilky, může se dopravce zprostit své odpovědnosti za překročení dodací lhůty – avšak výlučně jen z tzv. obecných (neprivilegovaných) liberačních důvodů, uvedených v ust. článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Liberační důvody privilegované (kvalifikované) podle článku 17 odst. 4 jsou aplikovatelné pouze na ztrátu či poškození zásilky, nikoliv na škodu z překročení dodací lhůty. Pokud by byla škoda způsobena okolnostmi spočívajícími v chybějícím nebo vadném obalu zásilky, manipulaci, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem či příjemcem nebo přirozenou povahou určitého zboží apod., musela by být škoda takto způsobena zaviněným jednáním odesílatele nebo příjemce tak, aby byly naplněny předpoklady zproštění odpovědnosti dopravce podle ust. čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR.

Z obecných, liberačních důvodů přichází v úvahu **zavinění odesílatele, příp. příjemce**, když je překročení dodací lhůty způsobeno např. nesprávným ložením a fixováním zásilky na vozidle ze strany odesílatele tak, že bylo nové uložení zásilky na vozidle či přeložení zásilky na jiné vozidlo nezbytné. Pokud jde o pokyny odesílatele, přicházelo by v úvahu k liberaci dopravce např. sdělení nesprávné adresy příjemce, pokyn vydat zásilku příjemci, který pro převzetí zásilky nebyl připraven, změna příjemce pokynem odesílatele apod.

Mezi **neodvratitelné okolnosti**, které by zprostily dopravce odpovědnosti za překročení dodací lhůty z tohoto důvodu, by patřily různé silniční uzavírky, zákazy jízdy,

---

<sup>209</sup> Výklad k promlčení a ke stavění promlčecí lhůty – viz subkapitola 9.1.

nikoliv běžné, neočekávané a ze strany dopravce nezapříčiněná zpoždění v celním projednání zásilky, překážky při dodání zásilky, to vše za předpokladu, že se nejedná o příčiny, které lze přičítat nedbalostnímu jednání dopravce a které z hlediska profesionálně pečlivého dopravce nebyly předpokladatelné a odvratitelné.<sup>210</sup>

Stejně tak, jako není možné použít pro případ liberace odpovědnosti z překročení dodací lhůty tzv. kvalifikované liberační důvody, nelze rovněž aplikovat ani ulehčené důkazní břemeno dopravce podle článku 18 odst. 2 Úmluvy CMR, kde postačí, jestliže dopravce liberační důvody pouze osvědčí.

V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty se vztahuje výlučně na tzv. majtkové škody, tj. škody, které se netýkají samotné zásilky, ale které mají povahu např. škod z výpadku provozu z důvodu včasného nedodání komponentů do výroby, cenových výpadků v případě pozdního dodání sezónního zboží, kurzových ztrát apod. Pokud by vznikla v důsledku překročení dodací lhůty škoda na zásilce, odpovídal by za takovou škodu podle úpravy odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zásilky.

Odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty je kogentně stanovenou odpovědností v rámci právní úpravy Úmluvy CMR včetně následku tohoto deliktního jednání, tj. následného závazku dopravce k náhradě škody. V souladu s tzv. „blokačním ustanovením“ obsaženým v článku 41 Úmluvy CMR je tak vyloučeno zajišťovat řádné dodržení dodací lhůty smluvní pokutou, a takové ujednání by bylo tudíž považováno za neplatné, resp. nicotné.

Oproti této situaci je možné řádné dodržení sjednané lhůty nakládky smluvní pokutou zajistit, neboť tato odpovědnost není předmětem výlučné a kogentní úpravy v rámci Úmluvy CMR.<sup>211</sup>

Rozsah náhradové povinnosti dopravce v případě překročení dodací lhůty je – stejně tak jako v případě ztráty či poškození zásilky – limitován, a to podle ust. čl. 23

---

<sup>210</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1082-1084.

<sup>211</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 459.

odst. 5, výši dovozného. Toto omezení však platí opět pouze v případě, pokud není dopravci připisována kvalifikovaná odpovědnost dopravce podle ust. článku 29 Úmluvy CMR, tzn. že překročení dodací lhůty bylo způsobeno hrubou nedbalostí, resp. vědomou lehkomyšlností dopravce. V takovém případě by dopravce odpovídal za celou, doloženou škodu, kterou tímto porušením své povinnosti způsobil.<sup>212</sup> Rovněž pokud bude mezi stranami sjednána a v CMR nákladním listu udána částka zvláštního zájmu na dodání zásilky podle článku 26 Úmluvy CMR, nebude náhrada škody limitována částkou dovozného, nýbrž částkou zvláštního zájmu.<sup>213</sup>

#### **6.4 Dělená odpovědnost dopravce za škodu na zásilce a za překročení dodací lhůty**

Poměrná spoluúčast poškozeného na škodě není v rámci úpravy přepravního práva v českém občanském zákoníku speciálně upravena tak, jak ji lze odvodit od dikce článku 17 odst. 5, ale pro důvodnou participaci poškozeného na škodě ve vnitrostátní nákladní silniční dopravě bude nutné aplikovat univerzální ustanovení § 2918 obč. zák, podle kterého vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží. V mezinárodní silniční nákladní dopravě se uplatní výlučné a kogentní ustanovení článku 17 odst. 5 Úmluvy CMR, podle kterého, pokud dopravce neodpovídá podle článku 17 Úmluvy CMR za některé z okolností, které způsobil škodu, odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za něž podle tohoto článku odpovídá, přispěl-li ke škodě.

Toto ustanovení můžeme opět zařadit mezi určitá ulehčení pro dopravce z jinak přísného odpovědnostního režimu Úmluvy CMR, i když obsahový význam tohoto ustanovení může být pro dopravce „dvojsečný“, neboť v případech, kdy by dopravce mohl být zproštěn odpovědnosti za škodu na zásilce či překročení dodací lhůty, a tato odpovědnost by byla přičítána výlučně oprávněné osobě (např. odesílateli nebo příjemci), bude náhradová povinnost postihovat poměrně i dopravce, pokud svým jednáním či

---

<sup>212</sup> K právní úpravě limitace náhrady škody podrobněji - viz kapitola 7 této práce.

<sup>213</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 282.

opomenutím zapříčinil okolnosti, které přispěly ke vzniku škody nebo k jejímu většímu rozsahu.

Dělená odpovědnost a náhradová povinnost dopravce se zpravidla týká vad balení a ložení zásilky na vozidle, nedostatečného předchlazení u tepelně regulovaných přeprav citlivého zboží, neudělení potřebných pokynů odesílatelem k přepravě nebo udělení pokynů nesprávných, použití vadných klimatizačních jednotek v chladírenských vozidlech, dopravní nehody a zpoždění přepravy přičitatelná dopravci atd.

Právním následkem skutečnosti, že vznik škody či její zvětšení lze přičítat okolnostem, které vyvolalo jednání nebo opomenutí osoby odlišné od dopravce, zejména jednání nebo opomenutí odesílatele či příjemce, bude rozdělení odpovědnosti a náhradové povinnosti mezi dopravce a tyto osoby, a to v poměru, v jakém okolnosti přičitatelné zúčastněným osobám tuto škodu způsobily. Úmluva CMR neobsahuje žádná pravidla posouzení a určení poměru či podílu v případech dělené odpovědnosti a ponechává takové rozhodnutí na podpůrně platném národním právu, resp. na dohodě zúčastněných stran nebo na rozhodnutí soudu.

Důkazní břemeno o tom, že lze určité okolnosti spojené se vznikem škody nebo jejím zvětšením přičítat odesílateli či příjemci leží přirozeně na dopravci, jako na osobě, která je nositelem primární, objektivní odpovědnosti. Odesílatel či příjemce následně musí prokazovat, že zmíněné okolnosti lze důvodně přičítat výlučně k jednání či opomenutí dopravce.

Vzhledem k tomu, že ustanovení o dělené odpovědnosti v čl. 17 odst. 5 spadá do úpravy kapitoly IV. Úmluvy CMR, není možné toto ustanovení aplikovat v případě, kdy je škodné jednání dopravce posuzováno jako tzv. kvalifikovaná odpovědnost dopravce podle článku 29 Úmluvy CMR, tzn., kdy škoda byla dopravcem způsobena jeho hrubě nedbalostním nebo případně vědomě lehkomyšlným jednáním. Přestože by opačné ujednání účastníků v přepravní smlouvě bylo považováno za neplatné, resp. nicotné ve smyslu blokačního ustanovení článku 41 Úmluvy CMR, neplatí tento princip bez výjimky. V případech, kdy by byla škoda způsobena okolnostmi, které lze přičítat hrubě nedbalostnímu či vědomě lehkomyšlnému jednání jak dopravce, tak odesílatele (resp. příjemce), by poměrná participace na náhradě škody neprotiřečila ustanovení čl. 41

Úmluvy CMR.<sup>214</sup> „Dopravce však nemůže úspěšně namítat spoluodpovědnost odesílatele z důvodu, že odesílatel neupozornil dopravce na hodnotu zásilky, když dopravce porušil či nesplnil bezpečnostní pokyny odesílatele, a toto opomenutí či porušení těchto pokynů vedlo ke škodě na zásilce.“<sup>215</sup>

Nelze však vyloučit, že v eventuálním soudním procesu (resp. v rozhodčím řízení) o náhradu škody by strany dospěly ke smírnému návrhu, spočívajícímu v participaci na náhradě škody, a soud by takový smír nepochybně mohl schválit.

Jako příklady dělené odpovědnosti je možné uvést tyto případy:

- škoda na zásilce, ke které došlo společně dopravní nehodou (kterou dopravce zavinil svojí nepřiměřenou rychlostí vozidla) a špatným ložením a fixováním zásilky odesílatelem;<sup>216</sup>
- škoda je zaviněna zároveň vadnou nakládkou - provedenou odesílatelem, a pochybením dopravce spočívajícím ve způsobu jeho jízdy;<sup>217</sup>
- škoda na zmražené zásilce, způsobená společně vadným ložením, které provedl odesílatel, a přistavením vozidla, které nebylo speciálně vybavené pro konkrétní přepravu;<sup>218</sup>
- škoda způsobená roztáním zmraženého masa jak z příčiny vadné nakládky – provedené odesílatelem, tak z příčiny námrazy na klimatizačním zařízení vozidla dopravce.<sup>219</sup>

## 6.5 Další případy odpovědnosti v rámci Úmluvy CMR

Pro mezinárodní silniční nákladní dopravu je důležitá výlučná úprava odpovědnosti dopravce za ztrátu zásilky, její poškození a za překročení dodací lhůty (viz čl. 17 Úmluvy CMR) a odpovědnost dopravce za osoby, které použil k plnění přepravní smlouvy (čl. 3 Úmluvy).

---

<sup>214</sup> Rozsudek OLG München z 05. 05. 2010 – 7 U 1794/10, publikováno v časopisu Transportrecht 09/2010, s. 352-354.

<sup>215</sup> Tamtéž.

<sup>216</sup> Rozsudek OGH Vídeň ze 17. 02. 1982 – 6 Ob 664/81.

<sup>217</sup> Rozsudek BGH Karlsruhe z 28. 03. 1985 – I ZR 86/76.

<sup>218</sup> Rozsudek OLG Hamm z 15. 03. 1990 – 18 U 88/89.

<sup>219</sup> Rozsudek LG Bremen z 23. 12. 1988 – 11 O 733/86.

Úmluva CMR však řeší kogentním způsobem i některé další odpovědnosti dopravce a zasílatele, kterým je společné, že se na rozsah náhradové povinnosti dopravce či zasílatele nevztahuje žádný omezující limit, a způsobená škoda se tak nahrazuje v celém rozsahu, avšak na nároky z těchto druhů odpovědnosti vznikající se vztahuje speciální a kogentní úprava promlčení podle článku 32 Úmluvy CMR. Jedná se zejména o tyto typy odpovědností:

### **6.5.1 Odpovědnost dopravce za tzv. Paramount-klauzuli (čl. 7 odst. 3 CMR)**

Pokud dopravce opomene zapsat do nákladního listu v mezinárodní přepravě, že se tato přeprava – i přes jakoukoliv opačnou doložku – řídí ustanoveními Úmluvy CMR<sup>220</sup>, odpovídá oprávněnému za veškeré výlohy a škody, které v důsledku tohoto opomenutí vzniknou. Vzhledem k tomu, že se v praxi mezinárodní silniční nákladní dopravy používají formulářové CMR nákladní listy vypracované podle vzorů Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU), které tuto klauzuli vždy obsahují, jednalo by se o výjimečný případ, se kterým by mohl být spojen problém průkazu skutečnosti, že se přeprava řídila podle Úmluvy CMR, a to před soudem v zemi, která není účastníkem Úmluvy CMR.<sup>221</sup>

### **6.5.2 Odpovědnost za ztrátu či nesprávné použití dokladů (čl. 11 odst. 3 CMR)**

Nedílnou součástí profesionální péče dopravce je správné použití a ochrana před ztrátou těch dokladů, které jsou v CMR nákladním listě uvedeny nebo k němu připojeny, příp. dopravci odesílatelem odevzdány. Na odesílateli leží důkazní břemeno, jaké listiny dopravci předal a případně jaké pokyny ohledně jejich použití dopravci udělil. Dopravce musí vždy chránit jemu známé zájmy odesílatele a oznámit odesílateli okolnosti, jež

---

<sup>220</sup> Viz povinnost uvedená v článku 6 odst. 1 písm. k) Úmluvy CMR.

<sup>221</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 217-218.

mohou mít vliv na změnu jeho příkazů apod. Náhradová povinnost dopravce je v tomto případě odpovědnosti omezena částkou náhrady škody za zásilku při její úplné ztrátě.<sup>222</sup>

### **6.5.3 Odpovědnost dopravce za neprovedení příkazů odesílatele nebo příjemce (čl. 12 odst. 7 CMR)**

Tento případ odpovědnosti se vztahuje na závazek dopravce, řádně provést pokyny, resp. příkazy odesílatele, které odesílatel oprávněně udělil v rámci svého dispozičního oprávnění se zásilkou podle ust. čl. 12 Úmluvy CMR. Tato odpovědnost může u dopravce nastat i v případě, kdy dopravce provedl příkazy oprávněného, ale nevyžádal si předložení prvního vyhotovení CMR nákladního listu. Vzhledem k technické úrovni komunikace elektronickými prostředky již toto ustavení Úmluvy CMR pozbývá na reálné opodstatněnosti a stává se obsoletním – nicméně jde o ustanovení platné.<sup>223</sup> Dopravce by byl zavázán nahradit škodu v nelimitované výši, avšak v případě, že by v příčinné souvislosti s nesplněním příkazu odesílatele vznikla na zásilce škoda, byla by tato škoda posuzována podle právní úpravy odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce obsažené v čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR.<sup>224</sup>

### **6.5.4 Odpovědnost dopravce za výběr schovatele zásilky (čl. 16 odst. 2 CMR)**

Jsou-li naplněny předpoklady uvedené v článku 14 odst. 1 a článku 15 Úmluvy CMR, může dopravce přepravu ukončit tím, že zásilku složí, a je pak odpovědný jen za pečlivý výběr osoby schovatele zásilky.<sup>225</sup>

---

<sup>222</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 284-286.

<sup>223</sup> O podmínkách výkonu dispozičního oprávnění – rovněž viz subkapitola 5.3 této práce.

<sup>224</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1001.

<sup>225</sup> O podmínkách složení zásilky dopravcem a úschovy třetí osobou – viz subkapitola 5.3.2 této práce.

### **6.5.5 Odpovědnost dopravce za dobírku (čl. 21 CMR)**

Provedení dobírky dopravcem pro odesílatele musí být sjednáno v přepravní smlouvě, avšak zápis této skutečnosti do CMR nákladního listu není nutný. Vzhledem k tomu, že CMR nákladní list, je-li platně vystaven, je mj. důkazem o obsahu přepravní smlouvy, postačí, když odesílatel poznamená v CMR nákladním listě, že se jedná o „zásilku na dobírku“ nebo zapíše klauzuli „c.o.d.“ (cash on delivery) nebo klauzuli „p.o.d.“ (pay on delivery). Na straně dopravce jde o odpovědnost objektivní, kauzální, neboť dopravce odpovídá v případě opomenutí dobírku provést, a tudíž v případě, kdy by zásilku příjemci vydal, aniž by provedl inkasní úkon, ke kterému byl zavázán. Rozsah náhrady škody je na straně dopravce omezen výší částky dobírky, která měla být provedena. Nad rámec tohoto omezení náhradové povinnosti by byl dopravce zavázán nahradit další škody v případě, že jeho opomenutí provést dobírku spočívalo v hrubě nedbalostním jednání, které lze vymezit jako kvalifikovanou odpovědnost dopravce podle čl. 29 Úmluvy CMR.<sup>226</sup> Dopravci přirozeně vzniká regresní nárok vůči příjemci, který dobírku nezaplatil. V opačném případě, by docházelo k legitimizaci bezdůvodného obohacení na straně příjemce.

### **6.5.6 Odpovědnost odesílatele za nepřesné či neúplné vyplnění CMR nákladního listu (čl. 7 CMR)**

Ačkoliv Úmluva CMR neřeší otázku, který z účastníků přepravní smlouvy je povinen vystavit, resp. vyplnit CMR nákladní list, stanoví článek 7 Úmluvy CMR odpovědnost odesílatele za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesností nebo neúplností v údajích zapsaných do CMR nákladního listu. Předpokladem této odpovědnosti je platně vystavený CMR nákladní list – jinak tento druh odpovědnosti nepřichází v úvahu. Pokud jde o rozsah náhradové povinnosti, je odesílatel zavázán nahradit úplnou škodu bez omezení, a to jak věcné škody, tak škody finanční včetně ušlého zisku. Zmíněnou odpovědnost má odesílatel i v případě, že zápisy údajů do CMR nákladního listu provede dopravce podle jeho dispozic. Pokud by však dopravce

---

<sup>226</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 560-563.

vyplnil CMR nákladní list bez pokynů odesílatele, bylo by třeba následky nesprávných a neúplných zápisů přičítat k tíži dopravce. Úmluva CMR v tomto smyslu vychází z právní domněnky, že zápisy byly učiněny dopravcem na žádost odesílatele.<sup>227</sup>

### **6.5.7 Odpovědnost odesílatele za škody z vadného balení na vozidlech, osobách a jiných zásilkách (čl. 10 CMR)**

Předpokladem této objektivní odpovědnosti je balení zásilky provedené odesílatelem a skutečnost, že v příčinné souvislosti s vadným balením zásilky došlo ke škodě na vozidlech, osobách a jiných zásilkách. Postiženou osobou nemusí být jen dopravce, resp. jeho personál, a pro vznik této odpovědnosti není nezbytné, aby samotná přeprava již byla zahájena nebo aby dopravce zásilku k přepravě již převzal. Odesílatel neodpovídá za škody, zapříčiněné vadami balení, jestliže tyto vady balení byly dopravci při převzetí přepravě známy a dopravce neučinil ohledně této skutečnosti žádnou výhradu do CMR nákladního listu.

Ulehčením důkazní pozice dopravce bude řádné provedení evidenční kontroly zásilky na nakládce ve smyslu ust. čl. 8 Úmluvy CMR.

### **6.5.8 Odpovědnost odesílatele za doklady a informace (čl. 11 odst. 2 CMR)**

Odesílatel má – v souladu s ust. čl. 11 Úmluvy CMR – povinnost připojit k CMR nákladnímu listu nebo dát dopravci k dispozici doklady potřebné k celnímu a dalším úředním jednáním, prováděným před vydáním zásilky příjemci, a poskytnout mu všechny informace, o které požádá. Pokud však odesílatel dopravci takto potřebné doklady a informace neposkytne nebo mu poskytne doklady a informace neúplné nebo nesprávné, je na místě výše uvedený zvláštní druh odpovědnosti odesílatele. Dopravce nemá povinnost zkoumat, jsou-li doklady a informace správné a dostačující – nicméně je určitým prevenčním postulátem, aby dopravce i v tomto ohledu poskytl svoji odbornou součinnost. Jde opět o odpovědnost objektivní s úplnou náhradovou povinností.

---

<sup>227</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 229-230.

Participace dopravce na této odpovědnosti odesílatele by přicházela v úvahu v situaci, kdy by absence dokladů nebo informací bylo možné přičítat i k jednání nebo opomenutí dopravce.<sup>228</sup>

### **6.5.9 Odpovědnost odesílatele za informační povinnost při přepravě nebezpečného zboží (čl. 22 CMR)**

Úmluva CMR obsahuje v článku 22 výslovnou povinnost odesílatele, upozornit dopravce na přesnou povahu nebezpečí, které je s přepravou nebezpečného zboží spojeno, případně je povinen dopravci sdělit, jaká bezpečnostní opatření a postupy je nutné dodržet.

Právní režim přepravy nebezpečných věcí dále upravují jak předpisy Evropského společenství (Dohoda ADR)<sup>229</sup>, tak vnitrostátní předpisy, které obsahu Dohody ADR korespondují<sup>230</sup>. U nebezpečného zboží platí více než u běžných zásilek zásada, že dopravce není zbožíznalcem, ale je nositelem odpovědnosti za profesionální péči o zásilku, jakož i odpovědnosti za to, že přepravou nebezpečné zásilky neohrozí bezpečnost silničního provozu. Aby dopravce dostal těmto závazkům, musí být jeho odpovědnost vyvážena povinností odesílatele, vybavit dopravce potřebnými, úplnými a srozumitelnými informacemi a doklady ohledně povahy přepravovaného nebezpečného zboží.

---

<sup>228</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 987-988.

<sup>229</sup> Vyhl. č. 64/1987 Sb. o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

<sup>230</sup> Srov. např. § 22 a 23 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

## 7. NÁHRADOVÁ POVINNOST MEZINÁRODNÍHO SILNIČNÍHO DOPRAVCE

### 7.1 Základní principy náhrady škody na zásilce

Nadnárodní právní úpravy přepravní smlouvy ve všech oborech dopravy obsahují především úplnou a kogentní úpravu jak odpovědnosti dopravce – s možností zprostit se této odpovědnosti z důvodů explicitně vymezených – a zároveň i úpravu rozsahu náhradové povinnosti.

Národní úprava přepravního práva, obsažená v ustanovení § 2555 a násl. občanského zákoníku, vykazuje určité odlišnosti, neboť obsahuje úpravu náhrady škody pouze pro případ poškození či ztráty zásilky, a nikoliv rovněž pro případ překročení dodací lhůty. Ta musí být posuzována podle obecných ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody. Dále je pak náhrada škody založena na ceně zásilky, kterou zásilka měla v době, kdy ji dopravce převzal<sup>231</sup>, případně – při poškození nebo znehodnocení zásilky, je nahrazován rozdíl mezi cenou, kterou zásilka měla v době jejího převzetí dopravcem a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená<sup>232</sup>.

Takto určená náhrada škody na cenovém principu je speciální úpravou ve vztahu k obecně stanovené prioritě naturální restituace podle ust. § 2951 obč. zák.

Úmluva CMR obsahuje závaznou úpravu rozsahu náhradové povinnosti dopravce v ustanovení článku 23 a 25. Na základě této právní úpravy je možné níže uvedeným způsobem specifikovat právní principy, které jsou pro tuto kogentní úpravu náhrady škody v silniční nákladní dopravě určující.

Určení rozsahu škody vychází z hodnotového principu a jejím základem je hodnota zásilky v místě a v okamžiku jejího převzetí k přepravě.

---

<sup>231</sup> Viz § 2567 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>232</sup> Viz § 2567 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Úmluva CMR omezuje věcný rozsah náhrady škody s tím, že se nahrazuje zásadně jen přímá škoda na zásilce – a to v penězích. Z náhrady škody jsou vyloučeny další, následné či nepřímé škody, jako je ušlý zisk, finanční újmy apod.

S omezením věcného rozsahu náhradové povinnosti dopravce souvisí i hodnotový limit této náhrady, který je – u standardní odpovědnosti dopravce – určen násobkem 8,33 jednotek zvláštních práv čerpání (ZPČ) a brutto váhy postrádané či znehodnocené zásilky.

Dle ust. čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR se kromě náhrady škody na zásilce hradí i dovozní, clo a jiné výlohy, vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným podílem. Soudní praxe tak vyloučila z náhrady např. náklady na znalecké posouzení škody na zásilce, náklady na zpětný transport poškozené zásilky – s výjimkou případu, že jde o náklady, které důvodně patří do tzv. zachraňovacích nákladů, opodstatněných poměrem poškozené či znehodnocené a zachované části zásilky, náklady spojené s likvidací znehodnocené zásilky, náklady na čištění vozovky apod. Podstatným kritériem pro jinak složitou orientaci v těchto jiných nákladech je zásada, že se nahrazují jen další výlohy, které souvisí se samotnou přepravou a nebyly vyvolány pouze škodnou událostí.

Vyšší než limitovanou náhradu škody ve smyslu článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR je dopravce zavázán zaplatit pouze v případě, kdy byla sjednána tzv. vyšší hodnota zásilky podle ust. čl. 24 Úmluvy CMR nebo, když byla sjednána tzv. částka zvláštního zájmu na dodání zásilky podle čl. 26 Úmluvy CMR.

Důležitým případem, kdy je prolomena hranice limitované náhrady škody, je takové škodné jednání dopravce, které lze přičítat tzv. kvalifikované odpovědnosti podle článku 29 Úmluvy CMR, tedy případy, kdy je škoda na zásilce způsobena hrubě nedbalostním, resp. vědomě lehkomyšlným jednáním dopravce.

## **7.2 Limitovaná náhradová povinnost dopravce**

Podstatnými náležitostmi pro určení druhu odpovědnosti a kvantifikaci závazku mezinárodního silničního dopravce k náhradě škody je jednak zjištění hodnoty zásilky k momentu jejího převzetí k přepravě a dále pak porovnání takto zjištěné hodnoty zásilky

s limitem náhradové povinnosti stanoveným násobkem 8,33 jednotek zvláštních práv čerpání (ZPČ) a brutto váhy postrádané či znehodnocené zásilky.

V souladu s ust. čl. 23 Úmluvy CMR se **hodnota zásilky** určuje podle burzovní ceny, a není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny, a podpůrně pak podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Soudní praxe korigovala takto určenou hodnotu zásilky v tom smyslu, že je třeba přihlídnout k tzv. zobchodování zásilky – a to právě k momentu jeho převzetí k přepravě.<sup>233</sup> Není totiž výjimkou, že zásilka ještě před jejím předáním dopravci byla již zobchodována v rámci jejího exportu či importu tak, že byla prodána nejen zahraničnímu exportérovi nebo importérovi, ale případně i velkoobchodníkovi – a není výjimkou, že reklamant doloží, že zásilka byla v rozhodujícím momentě již prodána na úrovni její maloobchodní realizace. V takových případech samozřejmě hodnota zásilky mnohonásobně převyšuje hodnotu zásilky, za kterou stejné zboží prodává její prvovýrobce.

Význam zápisu údaje brutto váhy zásilky do CMR nákladního listu vyplývá právě z možnosti omezit náhradu škody ze strany dopravce limitem podle čl. 23 Úmluvy CMR – samozřejmě za předpokladu, že je brutto váha poškozené či znehodnocené části zásilky zjištělná a doložitelná. Důkazní břemeno ohledně škody na zásilce nese ta osoba, která nárok na náhradu škody vůči dopravci uplatňuje. Uplatnění omezujícího limitu náhrady škody je však standardně obranou dopravce, a je na něm, aby limit své náhradové povinnosti doložil.

K balení zásilky, které se započítává do brutto váhy zásilky, patří i palety, na kterých je zásilka uložena. Dojde-li ke ztrátě celého kontejneru, zahrnuje se do hrubé váhy zásilky i váha kontejneru.

V rozhodovací praxi unijních soudů – jak dokládají použité komentáře<sup>234</sup> - je zřejmé, že limit náhradové povinnosti dopravce stanovený v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR není jakousi „minimální“ nebo objektivizovanou náhradou škody, nýbrž násobek 8,33 ZPČ a brutto váhy zásilky je matematickým modelem, který slouží k exaktnímu omezení

---

<sup>233</sup> Rozsudek OGH Vídeň ze 13. 07. 1994 – 7 Ob 565/93.

<sup>234</sup> Srov. např. KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007 a CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003.

nároku na náhradu škody z úplné hodnoty zásilky na částku, kterou je dopravce zavázán nahradit. Pro určení rozsahu náhradové povinnosti dopravce je tak nezbytné zjištění jak limitu náhradové povinnosti, tak skutečné škody na zásilce, neboť v případě, že by skutečná škoda na zásilce byla nižší než limit náhradové povinnosti dopravce podle článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR, bude dopravce přirozeně zavázán k náhradě skutečné škody.

V rozhodovací praxi soudů České republiky nelze opominout zvláštní judikát Vrchního soudu v Praze, ztvrzený i rozhodnutím Nejvyššího soudu České republiky, kterým byl v podstatě aprobován právní názor Vrchního soudu v Praze, že v případě, kdy není možné zjistit hodnotu postrádané zásilky a bylo by „proti zdravému rozumu“ poškozenému něco nenahradit, bude tato náhrada odpovídat vypočtenému limitu náhradové povinnosti dopravce podle článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR.<sup>235</sup>

V případě poškození zásilky hradí dopravce – v souladu s ust. čl. 25 Úmluvy CMR tu částku, o kterou se hodnota zásilka snížila v porovnání s hodnotou zásilky v momentě převzetí k přepravě. Náhrada škody však nesmí přesahovat – v případě, je-li poškozením znehodnocena celá zásilka – částku, která by byla vyplacena při její úplné ztrátě, a v případě, že je poškozením znehodnocena jen část zásilky, částku která by se vyplatila při ztrátě takto znehodnocené části zásilky.

Nejde-li však o znehodnocení zásilky či její části, pak je nezbytné zjištění částku, o kterou došlo ke snížení hodnoty zásilky v souvislosti se škodnou událostí. Do takto určeného snížení hodnoty zásilky se započítávají i tzv. zachraňovací náklady, mezi které patří např. náklady na zpětnou dopravu poškozené zásilky za účelem jejího vyřízení. Tyto náklady však mohou být zahrnuty do náhradové povinnosti dopravce jen za předpokladu, že byly přiměřené v poměru k celkové hodnotě zásilky. U snížení hodnoty zásilky je třeba považovat doklady o opravě zásilky pouze za indicii, neboť náklady na opravu nemusí odpovídat skutečnému snížení hodnoty zásilky v důsledku vzniku škody.

Na rozdíl od národní úpravy přepravního práva v České republice, obsahuje Úmluva CMR i zvláštní a závazné ustanovení ohledně odškodnění v případě překročení

---

<sup>235</sup> Rozsudek Vrchního soudu v Praze č.j.: 12 Cmo 67/2014-283 ze dne 27. 08. 2014 a usnesení Nejvyššího soudu ČR č.j. 23 Cdo 99/2015-317 z 25. 08. 2015.

dodací lhůty. Definici překročení dodací lhůty obsahuje článek 19 Úmluvy CMR, a z tohoto titulu se nahrazují nikoliv škody na zásilce, ale škody majetkové či finanční, které byly způsobeny právě překročením dodací lhůty. Pokud by došlo k poškození nebo ztrátě zásilky v důsledku překročení dodací lhůty, pak by tato škoda a náhradová povinnost dopravce byly posuzovány podle ustanovení Úmluvy o odpovědnosti dopravce za poškození či ztrátu zásilky.

Jde opět o limitovanou náhradovou povinnost dopravce, která je omezena výší sjednaného přepravného, a tento limit může být prolomen opět jen v případech, kdy je dopravci přičítána tzv. kvalifikovaná odpovědnost za škodu podle článku 29 Úmluvy CMR nebo v případě sjednání a uvedení částky zvláštního zájmu na dodání zásilky do CMR nákladního listu (pak je náhradová povinnost limitována až do výše této částky).

### **7.3 Náhradová povinnost v případě kvalifikované odpovědnosti dopravce**

Při tvorbě nadnárodní právní úpravy přepravní smlouvy v jednotlivých oborech dopravy byla zohledněna skutečnost, že je doprava – v porovnání s výrobou či obchodem – ekonomicky slabší oblastí podnikání, u které je však na druhé straně základním požadavkem profesionální pečlivost dopravce, který má ve své dispozici často i vysoce hodnotné zboží, které mu bylo svěřeno nejen k přepravě, ale i k profesionální péči tak, aby byla zásilka vydána ve sjednané lhůtě oprávněnému příjemci, a to zejména v neporušeném stavu. Jestliže kogentní právní úprava na jedné straně ulehčuje postavení dopravce tím, že uvádí důvody vedoucí ke zproštění odpovědnosti (zejména pak kvalifikované důvody podle článku 17 odst. 4 Úmluvy) a zároveň tuto odpovědnost věcně i hodnotově vymezuje, resp. limituje, musí na druhé straně upravit postih takového dopravce, který škodu způsobí úmyslně, hrubě nedbalostním nebo vědomě lehkomyšlným jednáním. Takové ustanovení je upraveno v článku 29 Úmluvy CMR a znamená, že dopravce se nemůže odvolávat na ta ustanovení Úmluvy CMR (kapitoly IV), která vylučují nebo omezují odpovědnost nebo přenášejí důkazní břemeno, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.

Tak, jak se postupem času staly předmětem silniční nákladní dopravy zásilky vysoce hodnotné, váhově lehké nebo citlivé z hlediska nebezpečí krádeže, loupeže a podvodu či zpronevěry, zvyšovala se přísnost a náročnost kritérií profesionální péče na straně dopravců a na druhé straně začaly soudy stavět na roveň úmyslu i hrubou nedbalost, resp. vědomou lehkomyšlnost dopravce. Požadavek maximálně možné profesionální péče dopravce se tak vztahuje na přípravu, organizaci a průběh přepravy včetně časového rozvrhu přepravy, výběru nejbezpečnější trasy, volby způsobilého vozidla atd.<sup>236</sup>

Jako případy, ve kterých dopravce odpovídá kvalifikovaně podle článku 29 Úmluvy CMR – tj. za celou, neomezenou škodu – je možné uvést následující:

- vědomé překročení povolené maximální nepřerušené doby řízení řidičem dopravce – a následné způsobení škody z důvodu mikro spánku za volantem;<sup>237</sup>
- odstavení nehlídaného vozidla s nákladem na veřejně přístupném místě (čímž došlo k jeho odcizení) v případě, kdy je v okolí k dispozici hlídané a uzavřené parkoviště;<sup>238</sup>
- dopravcově vědomé porušení bezpečnostních opatření, kterým byla způsobena škoda;<sup>239</sup>
- vydání zásilky dopravcem nesprávné osobě, u které dopravce žádným způsobem neověřil její identitu jako oprávněného příjemce.<sup>240</sup>

---

<sup>236</sup> K náležité profesionální péči dopravce a její specifikaci – viz poslední část subkapitoly 6.2.1 o obecných důvodech zproštění odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR.

<sup>237</sup> Jones v. Bencher [1986], publikován v časopise Lloyd's Law Reports 54.

<sup>238</sup> Rozhodnutí Cour de Cassation de France z 13. 01. 1981.

<sup>239</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 298.

<sup>240</sup> Lacey's Footwear (Wholesale) Ltd v. Bowler International Freight Ltd [1997], publikován v časopisu Lloyd's Law Reports 369.

## **8. VÝHRADY A REKLAMACE V ÚMLUVĚ CMR**

Úmluva CMR upravuje mj. určitá právní jednání dopravce, odesílatele či příjemce (oprávněného reklamanta), se kterým Úmluva spojuje právní následky co do přesunu důkazního břemene v případě evidenční kontroly zjevného stavu a početního souladu zásilky na nakládce (čl. 8 odst. 2 Úmluvy CMR), poškození zásilky zjištěné na vykládce či v určité době po provedení vykládky (čl. 30 odst. 1 CMR), zániku práva na náhradu škody z překročení dodací lhůty (čl. 30 odst. 3 CMR) a stavění běhu promlčení (čl. 32 odst. 2 CMR). Tyto výhrady a reklamaci je třeba odlišit co do formy, účelu a následků, které jim Úmluva CMR přičítá, tak aby jejich správné učinění posílilo právní jistotu či pozici účastníků přepravní smlouvy, resp. i příjemce zásilky.

### **8.1 Výhrady zapisované dopravcem do CMR NL při nakládce<sup>241</sup>**

Při převzetí zásilky má dopravce provést tzv. evidenční kontrolu zásilky, tzn., že dopravce přezkoumá správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů, jejich značkách a číslech a zjevný stav zásilky a jejího obalu. Ačkoliv toto ustanovení výslovně nezahrnuje do evidenční kontroly i vizuální přezkoumání stavu ložení a fixování zásilky na vozidle, vyplývá potřeba této kontroly z odpovědnosti dopravce, jako účastníka silničního provozu, za takové ložení a upevnění zásilky na vozidle, které neohrozí bezpečnost silničního provozu.

Je v zájmu obou účastníků přepravní smlouvy, aby případné nedostatky, ohrožující zásilku či bezpečnost silničního provozu, byly ještě před zahájením přepravy odstraněny. Dopravce je tak oprávněn učinit písemnou výhradu ke zjištěným nedostatkům do CMR nákladního listu, přičemž platnost této výhrady je vázána na tyto podmínky:

- výhrada je učiněna do příslušného paragrafu CMR nákladního listu, určeného pro odesílatele, tak aby se s touto výhradou mohl odesílatel bezprostředně seznámit a zachovat se podle konkrétní povahy vytčeného nedostatku;

---

<sup>241</sup> K právům a povinnostem odesílatele a dopravce při nakládce - podrobněji viz subkapitola 5.1 a 5.1.2 této práce.

- výhrada musí být dopravcem zdůvodněna tak, aby bylo zřejmé, v čem vyčtené nedostatky spočívají. Nestačí pouze poznámka „s výhradou“, resp. při přepravě v kontejnerech poznámka „said to contain“.<sup>242</sup>

Neobsahuje-li CMR nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.<sup>243</sup>

Pokud byla učiněna v CMR nákladním listě řádná výhrada a odesílatel se s touto výhradou seznámil nebo měl možnost se s ní seznámit, aniž by provedl nápravu, neplatí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném či početním stavu, a v případě zjištění škody na zásilce k momentu jejího vydání příjemci, je na oprávněném reklamantovi, aby prokázal, že k poškození zásilky či její ztrátě došlo v době, kdy byla zásilka v péči dopravce, a spadala tak do časového úseku, během kterého dopravce za zásilku odpovídá.

Pokud by však dopravce – v rámci evidenční kontroly zásilky na nakládce – zjistil, že vady balení či ložení zásilky mohou s největší pravděpodobností ohrozit zásilku či bezpečnost silničního provozu v průběhu přepravy, učiní zmíněnou písemnou výhradu a sdělí odesílateli, že přepravu až do odstranění závad nezhájí. Pokud odesílatel nezajistí nápravu, je taková situace důvodem, aby dopravce od přepravní smlouvy odstoupil.

## 8.2 Výhrady zapisované příjemcem do CMR NL při vykládce<sup>244</sup>

Výhradě dopravce na nakládce koresponduje možnost učinění výhrady příjemcem na vykládce – pokud byla zjištěna ztráta či poškození zásilky – a to při převzetí zásilky příjemcem nebo ve stanovené lhůtě po jejím převzetí – jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné. Výhrada má tyto náležitosti:

- Pokud nejde o situace, kdy byl stav zásilky náležitě zjištěn společně dopravcem a příjemcem, a není tak nutné činit výhradu ze strany příjemce – jako jednostranné právní jednání, může být výhrada příjemce učiněna jak písemně, tak ústně.

<sup>242</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 976.

<sup>243</sup> Článek 9 Úmluvy CMR.

<sup>244</sup> K právům a povinnostem odesílatele a dopravce při vykládce - podrobněji viz subkapitola 5.4 této práce.

Je však praktické – pro případ následného, event. sporu – učinit výhradu písemně tak, aby byla pro stranu, která se jí dovolává, jednoduše doložitelná.

- Výhrada musí být opět určitá, tzn. zdůvodněná, přičemž nepostačuje pouhá poznámka v CMR nákladním listu „s výhradou“ nebo „ztráta“ či „poškození“.
- Výhrada má směřovat vůči dopravci, a to zejména vůči hlavnímu, prvnímu dopravci – v případě, že přepravu prováděl subdopravce

Výhrady příjemce mají upozornit dopravce, že zásilka nebyla vydána v bezvadném kvalitativním a kvantitativním stavu v souladu se zápisem povahy a počtu zásilky do CMR nákladního listu. Tato výhrada však nenahrazuje písemnou reklamaci podle ust. čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR, a nemůže tak sama o sobě způsobit stavění běhu promlčení<sup>245</sup>. Pokud příjemce výhradu ohledně ztráty nebo poškození zásilky, zjištěné na vykládce, neučiní, ztrácí výhodu právní domněnky, že dopravce obdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě a že k poškození zásilky či její ztrátě došlo v průběhu, kdy byla zásilka v péči dopravce.<sup>246</sup> Důkazní břemeno se tak přesouvá na reklamanta, a ten musí prokázat, že ke zjištěné ztrátě či poškození zásilky došlo v průběhu přepravy – tedy v době, kdy byla zásilka v péči dopravce a dopravce za ni objektivně odpovídal.

### **8.3 Písemná výhrada reklamanta při překročení dodací lhůty<sup>247</sup>**

Zvláštní význam má písemná výhrada směřující proti dopravci v případě, že došlo k překročení dodací lhůty, a v příčinné souvislosti s tím vznikla oprávněnému majetková, resp. finanční škoda (nikoliv však škoda na samotné zásilce).

Podle ust. čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR může být nárok na náhradu za překročení dodací lhůty uplatněn jen tehdy, byla-li dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté,

---

<sup>245</sup> Podrobně o stavění běhu promlčecí lhůty – viz subkapitola 9.1 této práce.

<sup>246</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1157-1162.

<sup>247</sup> Podrobně k odpovědnosti dopravce za překročení dodací lhůty – viz subkapitola 6.3 této práce.

kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci. Aby reklamant předešel tomuto jedinému případu prekluze, který Úmluva CMR zná, musí splnit tyto předpoklady:

- výhrada ohledně překročení dodací lhůty a kauzálně vzniklé majetkové škody musí být dopravci odeslána do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci;
- z povahy samotné výhrady a lhůty pro její odeslání je zřejmá nezbytná písemná forma výhrady;
- výhrada musí být zdůvodněna co do povahy újmy, která kauzálně vznikla v důsledku překročení dodací lhůty dopravcem, avšak konkrétní vyčíslení této újmy pro platnost výhrady není nutné.<sup>248</sup>

Jedním z důležitých znaků, kterým se odlišuje tato výhrada od reklamace poškození zásilky podle ust. čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR je skutečnost, že reklamantovi postačí prokázat, kdy písemnou výhradu odeslal, aniž by nesl důkazní břemeno ohledně doručení výhrady – zatímco u reklamace podle čl. 32 odst. 2 Úmluvy je na reklamantovi, aby doručení reklamace v případě sporu prokázal. Výklad k této specifické reklamaci, která staví běh promlčecí lhůty – viz následující kapitola o promlčení, resp. subkapitola č. 9.1.

---

<sup>248</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1163-1164.

## 9. PROMLČENÍ NÁROKŮ Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY DLE ÚMLUVY CMR

Promlčením rozumíme zánik nároku oprávněného, tedy zánik vymahatelnosti určitého práva - typicky soudní cestou. Právo samotné však zůstává zachováno, avšak na straně dlužníka se jeho povinnost mění na tzv. naturální obligaci. Té odpovídá možnost dlužníka z konkrétního právního titulu plnit, ale v případě soudního sporu může dlužník vznést námitku promlčení, která povede k neúspěchu věřitele ve sporu, resp. k zamítnutí žaloby. Prekluzí oproti tomu rozumíme úplný zánik práva, kdy už není možné ze strany dlužníka plnit ani dobrovolně – to samozřejmě nevylučuje jinou, zastřenou obchodní dohodu např. mezi dlouhodobými smluvními partnery, pomocí které si, v zájmu obchodních vztahů, prekludovaný závazek mezi sebou vypořádají. Česká verze Úmluvy CMR používá dle autora nesprávný překlad promlčecí „doba“<sup>249</sup>, kdy ve vztahu k době, která vymezuje určitý časový úsek k učinění právního jednání, se zpravidla v právní terminologii užívá termín „lhůta“ (viz např. i úprava promlčení v českém občanském zákoníku).<sup>250</sup> V práci je dále užíván termín „promlčecí lhůta“.

Úmluva CMR obsahuje v článku 32 podrobnou, kogentní úpravu promlčení nároků z mezinárodních přeprav, na které se Úmluva vztahuje nebo které s přepravou přímo souvisí. Vedle toho obsahuje Úmluva CMR úpravu prekluze pro jediný nárok na náhradu škody, a to na nárok na náhradu škody za překročení dodací lhůty. Pokud oprávněný nezašle do 21 dnů po dodání zásilky písemnou výhradu v tomto smyslu dopravci, dochází k prekluzi práva na náhradu škody.<sup>251</sup> Úprava obou těchto institutů v Úmluvě CMR se užije před úpravou promlčení a prekluze v podpůrném právu (tj. v České republice před úpravou občanského zákoníku).

**Obecná délka promlčecí doby je podle Úmluvy CMR na nároky z přeprav jednoroční. V případě úmyslu nebo zavinění, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu, je promlčecí doba tříletá.**

---

<sup>249</sup> Srov. závaznou anglickou verzi („period of limitation“) a verzi německou („Verjährungsfrist“), kdy by měl být správným překladem užit termín „promlčecí lhůta“.

<sup>250</sup> Srov. článek 32 Úmluvy CMR a § 609 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>251</sup> Výklad o odpovědnosti dopravce za překročení dodací lhůty – viz subkapitola 6.3 této práce.

Zaviněním rovnocenným ve smyslu Úmluvy CMR úmyslu rozumí judikatura řady států včetně ČR hrubou nedbalost nebo vědomou lehkomyšlnost.<sup>252 253</sup>

Počátek běhu promlčecí lhůty se však různí podle povahy vzniklé škody, případně dalších skutečností. Ve všech případech platí pravidlo, že den, kterým lhůta počíná běžet, se do této promlčecí lhůty nepočítá. Pokud dojde k částečné ztrátě zásilky, k jejímu poškození nebo k překročení dodací lhůty, počíná promlčecí lhůta běžet dnem vydání zásilky. Do této skupiny patří i úplné zničení zásilky, pokud je zásilka dodána příjemci.

Pokud však dojde ke ztrátě zásilky, stanoví Úmluva CMR ve prospěch oprávněného pozdější počátek promlčecí lhůty. Pokud byla sjednána dodací lhůta, počne promlčecí lhůta běžet třicátým dnem po uplynutí této lhůty, a pokud dodací lhůta sjednána nebyla, pak dojde k počátku běhu promlčecí lhůty až šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem k přepravě. Takové odložení počátku běhu promlčení je jistě žádoucí, neboť reflektuje dobu, po kterou může ještě oprávněný očekávat, že ztráta jeho zásilky není definitivní a že se jí podaří, např. za pomoci policejních složek, objevit. Zde je vhodné odkázat na právní úpravu článku 20 Úmluvy CMR, která stanoví, že uplynutím těchto dob (30 dnů při sjednané lhůtě dodání / 60 dnů od předání dopravci, pokud lhůta dodání sjednána nebyla) může oprávněný považovat zásilku bez dalších důkazů za ztracenou. Ve všech ostatních případech<sup>254</sup> počíná promlčecí lhůta běžet uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy. Toto ustanovení se aplikuje nejčastěji na nárok na zaplacení přepravného.

## 9.1 Stavění běhu promlčecí lhůty

Úmluva CMR stanoví v článku 32 odst. 2 ve prospěch oprávněného, že zasláním reklamace z jeho strany (odpovědnému) dopravci, dochází k stavění běhu promlčecí doby, a to až do dne, kdy dopravce reklamaci písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Pokud tedy dopravce písemnou reklamaci rovněž písemně neodmítne, neběží

---

<sup>252</sup> SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009, s. 534.

<sup>253</sup> Srov. rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové č.j. 34 Cm 233/97-175 ze dne 16. 05. 2001, rozsudek OLG Düsseldorf z 24. 07. 2002 – 18 U 33/02 a rozsudek OLG Hamm z 22. 11. 2004 – 18 U 123/02. Podrobněji k problematice kvalifikované odpovědnosti dopravce – viz subkapitola 7.3 této práce.

<sup>254</sup> Viz níže v subkapitole 9.2 této práce.

promlčecí lhůta. K přerušení stavění promlčení dojde jen u té části nároku, kterou dopravce odmítne. Pokud tedy dopravce neodmítne celý uplatněný nárok, ale jen jeho část, platí pro uznanou a / nebo neodmítnutou část nároku dále stavění promlčecí lhůty. Jak jasně z textu Úmluvy CMR vyplývá, musí mít jak samotná reklamace, tak případné odmítnutí reklamace dopravcem písemnou formu, jinak nemají vliv na běh promlčení. Tato úprava stavění promlčení je, dle názoru autora práce, žádoucí a jistě by mohla být promítnuta např. i do národní úpravy přepravního práva a dalších služeb, u kterých je majetek svěřován poskytovateli služby za účelem – někdy rizikově komplikovanější – realizace vzájemných závazků. Úprava totiž nepřímo nutí dopravce, aby jasně vyjádřil, zda nárok uznává či nikoliv a nutí jej k jasnému, nevyhýbavému stanovisku. Při absenci obdobné právní úpravy nebývá nezvyklé, že se odpovědný subjekt snaží získat čas nejednoznačnými a neformálními vyjádřeními, a tím osobu domáhající se svého nároku „ukonejšit“ a spoléhat při tom, že se nárok promlčí.<sup>255</sup> V případě Úmluvy CMR buď dopravce výslovně a v písemné formě nárok odmítne, anebo se časem nezbaví hrozby eventuální žaloby ze strany reklamanta. K tomu článek 32 odst. 3 závazně stanoví, že tato úprava stavění promlčecí lhůty zůstává, jako primární pramen práva, v platnosti, i přesto, že ostatní další úprava stavění promlčecích lhůt se řídí podle lex fori – tedy podle práva země soudu, u něhož se právní věc projednává.

Co se týče obsahu reklamace a odmítnutí reklamace, tak zde Úmluva CMR žádnou další úpravu neobsahuje. S ohledem na nutnou určitost právního jednání, bude nezbytně nutné, aby bylo z takového písemného dokumentu zřejmé, kdo jej činí, komu je určen, jaké konkrétní přepravy se týká, a co ním osoba jednání činící sleduje – tj. vyjádření v tom smyslu, že je dopravce činěn odpovědným za ztrátu, poškození zásilky atd. (viz níže, ostatní případy promlčení, resp. ostatní závazky, které podléhají Úmluvě CMR). Předpokladem platné reklamace není, co se jejího obsahu týče, bližší specifikace reklamace co do rozsahu a povahy škody nebo specifikace uplatňovaného nároku. Zejména není požadováno, aby byla škoda vyčíslena.<sup>256</sup> Písemností reklamace zůstává zachována při využití moderních komunikačních prostředků – je ale na osobě činící takový úkon, aby zvolila pro ní jednoduše prokazatelné odeslání a přijetí adresátem,

---

<sup>255</sup> CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 125.

<sup>256</sup> Rozsudek OLG Karlsruhe z 28. 09. 2001 – 15 U 49/00.

neboť dle čl. 32 odst. 2 věty předposlední tyto skutečnosti prokazuje osoba, která se jich dovolává.

Promlčené nároky podle článku 32 Úmluvy CMR již nemohou být uplatněny ani vzájemnou žalobou ani námitkami.

## 9.2 Ostatní případy promlčení

S odkazem na článek 32 odst. 1 písm. c) Úmluvy CMR je nutno uvést, že se úprava promlčení obsažená v Úmluvě CMR nevztahuje jen na hlavní nároky z přepravy, které Úmluva přímo upravuje a kterým se zejména tato práce věnuje, nýbrž se úprava promlčení podle Úmluvy CMR vztahuje i na všechny vedlejší nároky, které jsou v Úmluvě CMR upraveny, a rovněž na neuvedené nároky, které ale věcně s přepravou, s přepravní smlouvou a jejími účastníky souvisí. Promlčení podle Úmluvy CMR se vztahuje mj. například na:

- nárok dopravce na zaplacení přepravného<sup>257</sup>,
- nárok dopravce na zaplacení „stojného“,
- nárok odesílatele na vydání dobírky od dopravce (čl. 6 odst. 2 písm. c),
- nárok odesílatele na vydání náhrady dobírky při jejím nevybrání od příjemce (čl. 21),
- nárok dopravce vůči odesílateli na náhradu škod způsobených vadami obalu zásilky (článek 10),
- nárok dopravce na náhradu výloh a škod způsobených provedením dispozičních pokynů oprávněného (čl. 12 odst. 5 písm. a),
- nárok oprávněného na výtěžek z prodeje jeho zásilky při jejím prodání pro neodstranitelnou překážku (čl. 16 odst. 4) atd. atd.<sup>258</sup>

Promlčecí lhůta vyjmenovaných a dalších nároků dle čl. 32 odst. 1 písm. c) počíná běžet až uplynutím 3 měsíců od uzavření přepravní smlouvy.

---

<sup>257</sup> Rozsudek OLG Düsseldorf z 26. 01. 1995 – 18 U 77/94.

<sup>258</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 836-839.

## 10. ŘEŠENÍ SPORŮ Z PŘEPRAVNÍ SMLOUVY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

Mezinárodní silniční nákladní doprava je podnikatelskou činností na poli poskytování logistických služeb, která se vyznačuje vysokou rizikovostí samotného dopravního procesu, rizikem ztráty či poškození vysoce hodnotných zásilek (a navíc nezhřídka citlivých z hlediska jejich ohrožení krádeží, zpronevěrou, resp. organizovaným zločinem) a vysokými nároky na profesionální péči samotného dopravce o svěřenou zásilku, která je majetkovou hodnotou vlastníka odlišného od dopravce, a s tím související přísnou objektivní odpovědností dopravce. Pro mezinárodní silniční nákladní dopravu je rovněž charakteristické ohrožení finanční integrity dopravce jeho závislostí na dobrovolném zaplacení přepravného ze strany příkazce, které je vždy vázáno na bezporuchové ukončení přepravy a zpravidla delší splatnost přepravného.

Zmíněné rizikové faktory jsou pak zdrojem kolizních a sporných situací mezi účastníky přepravní smlouvy, které – pokud se je nepodaří vypořádat smírnou cestou, znamenají pro oba účastníky další zátěž spojenou s vedením nejistého soudního sporu.

### 10.1 Soudní příslušnost pro spory podle Úmluvy CMR

Úmluva CMR obsahuje výlučnou a **kogentní úpravu soudní příslušnosti** pro řízení o sporech z přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve svém ustanovení čl. 31 dává na výběr alternativní soudní příslušnost.

Spory z přepravní smlouvy mohou být v první řadě vedeny u soudů smluvních států Úmluvy CMR určených dohodou stran.

**Smluvní určení soudní příslušnosti** tak koresponduje článku 25 odst. 1 nařízení Brusel I bis<sup>259</sup>, podle kterého tato dohoda může být sjednána ve formě, která odpovídá zvyklostem zavedeným mezi stranami nebo obchodním zvyklostem – v tomto případě v oboru mezinárodní silniční nákladní dopravy. Vzhledem k prioritě úpravy soudní

---

<sup>259</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. 12. 2012 o příslušnosti a uznávání výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Brusel I bis).

příslušnosti Úmluvou CMR však může být určena dohodou soudní příslušnost jen z těch soudů, které se nacházejí ve smluvních státech zúčastněných na Úmluvě CMR.

Spory mohou být dále vedeny u **soudu příslušného podle trvalého bydliště žalovaného** nebo podle místa, kde se nachází hlavní sídlo podniku nebo pobočka nebo jednatelství žalovaného, jehož prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.

Soudní příslušnost určená podle lokalizace žalovaného je široce vykládána soudy, přičemž trvalé bydliště se bude vztahovat k fyzické osobě žalovaného, který může být žalován rovněž podle hlavního sídla nebo pobočky či jednatelství svého podnikání. U korporace bude rozhodující její hlavní sídlo nebo pobočka nebo jednatelství, jehož prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.

Další alternativou je **soudní příslušnost podle místa, kde byla zásilka převzata k přepravě nebo místa určeného k jejímu vydání.**

Rozhodující je místo, kde byla zásilka fakticky převzata k přepravě, a nikoliv místo sjednané v přepravní smlouvě či zapsané v CMR nákladním listě jako sídlo odesílatele, případně místo nakládky – pokud byla zásilka fakticky převzata v jiném místě. Zápis v CMR nákladním listě však může mít povahu určité indicie nebo důkazu o tom, kde se místo skutečného převzetí zásilky nacházelo.<sup>260</sup>

Za místo určené k vydání zásilky je pak považováno určení tohoto místa dle ujednání v přepravní smlouvě, resp. podle zápisu v CMR nákladním listu.

Ustanovení Úmluvy CMR o soudní příslušnosti v čl. 31 je považováno za úplnou a kogentní úpravu soudní příslušnosti pro spory z přepravních smluv, uzavíraných v režimu Úmluvy CMR s tím, že ve vztahu k nařízení Brusel I bis má úprava soudní příslušnosti v Úmluvě CMR povahu „lex specialis“<sup>261</sup>, a jakékoliv jiné ujednání by bylo podle tzv. blokačního ustanovení článku 41 Úmluvy CMR neplatné. Tato právní situace znamená, že si mohou účastníci přepravní smlouvy dohodnout soudní příslušnost, avšak tato dohoda nebrání žalobci, aby svoji žalobu podal u soudu, příslušného podle

---

<sup>260</sup> THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007, s. 791.

<sup>261</sup> Výklad o vztahu přímých a kolizních norem mezinárodního práva soukromého – viz subkapitola 2.1 této práce.

alternativního určení článku 31 odst. 1 písm. a) a b), tzn. podle místa bydliště či sídla podniku žalovaného nebo místa, kde byla zásilka převzata k přepravě nebo kde se nachází místo určené k jejímu vydání. U jiných soudů nemůže žalobce spory vést.<sup>262</sup>

Soudní příslušnost, upravená závazně v ust. čl. 31 Úmluvy CMR, se vztahuje jak na „klasické“ spory, spojené s nároky z poškození či ztráty zásilky a překročení dodací lhůty a na spory z nároků na zaplacení dlužného přepravného – a na druhé straně se takto vymezená soudní příslušnost vztahuje na celou škálu dalších, možných sporů o nároky, které obsahově souvisí se vztahy upravenými Úmluvou CMR.<sup>263</sup>

Alternativní výběr soudní příslušnosti má pro žalobce značný význam např. v souvislosti s posuzováním tzv. kvalifikované odpovědnosti dopravce podle článku 29 Úmluvy CMR, neboť otázka, zda byla škoda dopravcem způsobena jeho hrubě nedbalostním či vědomě lehkomyšlným jednáním je posuzována podle práva soudu, a tudíž i podle rozhodovací praxe soudů různých zemí.

Není samozřejmě vyloučeno, a naopak je možné považovat za vhodné, řešit soudní spory v **rozhodčím řízení** před zavedenými rozhodčími soudy, u kterých lze usuzovat na objektivní a kvalifikované posouzení takto specializované, specifické agendy. Ustanovení čl. 33 výslovně připouští, že přepravní smlouva může obsahovat doložku zakládající příslušnost rozhodčího soudu (rozhodčí doložku), avšak pouze v případě, že tato doložka předpokládá, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle Úmluvy CMR.

Víceinstanční a složitý soudní proces opodstatňuje výhody rozhodčího řízení, které svojí rychlostí, neformálností a specializací rozhodců lépe koresponduje s potřebami každého podnikatelského odvětví, zahrnující i právní úpravu mezinárodní silniční nákladní dopravy.

---

<sup>262</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013, s. 1170-1172.

<sup>263</sup> Viz identická úprava promlčení podle Úmluvy CMR, která se rovněž vztahuje i na další závazky, které s předmětnou přepravou souvisí (subkapitola 9.2 této práce).

## 11. ZÁVĚR

Mezinárodní silniční nákladní doprava je stále nejefektivnějším dopravním oborem, který však je ze své podstaty velmi rizikovým procesem, kladoucím značné nároky na ochranu přepravovaného zboží. Úmluva CMR poskytuje stabilní základ v úpravě přepravní smlouvy a odpovědnosti dopravce – avšak vypořádání se s konkrétními a někdy značně neobvyklými situacemi bude vždy, kdy se účastníci nedohodnou, na nestranném soudu či na rozhodci. V praxi doplňuje úpravu přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě rozsáhlá judikatura soudů smluvních států a z ní vycházející komentáře.

Tato rigorózní práce byla zpracována za použití reprezentativní části těchto pro rozhodovací praxi podstatných zdrojů. Práce se z větší části vypořádává s otázkami právní úpravy vztahů v přepravní smlouvě a s otázkami konkrétních práv a povinností stran, které jím vznikají – ať už pramení z přímé, mezinárodní a kogentní úpravy Úmluvy CMR nebo ze samotných ujednání v přepravní smlouvě. Rigorózní práce přitom neopomíjí ani důležitou roli podpůrného národního práva a dalších významných pramenů.

Rigorózní práce se ve své první části věnuje povaze a členitosti právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě – uvádí do problematiky mezinárodního práva soukromého a rozvádí aplikační vztahy mezi normami práva mezinárodního a národního. Práce neopomíjí ani podstatný výklad o vztahu mezinárodních norem přímých a kolizních, přičemž poukazuje na závaznost a přednostní aplikaci přímých norem práva mezinárodního.

Před podrobným výkladem o právní úpravě přepravní smlouvy je v práci věnována pozornost problematice rozlišování mezi smlouvou přepravní a smlouvou zasílatelskou a s tématem práce úzce souvisejícímu samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy, ke kterému v praxi nezdědka dochází.

Třetí kapitola je již plně věnována meritům práce, a to podrobnému výkladu o pramenech práva přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě, kde z části pojednává o samotné Úmluvě CMR, jejím vzniku, struktuře, aplikaci a výkladu a dále pojednává o dalších pramenech, jako jsou např. obchodní zvyklosti – které nově občanský zákoník řadí aplikačně před dispozitivní normy národního práva – nebo o obchodních

(přepravních) podmínkách, zahrnující přepravní podmínky sdružení ČESMAD BOHEMIA či Všeobecné německé zasílatelské podmínky ADSp.

Následující, čtvrtá kapitola pojednává o výkladu ujednání účastníků v přepravní smlouvě za užití národního, rozhodného práva.

Základní součástí rigorózní práce je kapitola pátá, která - po stručném výkladu o povaze přepravní smlouvy - obsahuje podrobný výklad o závazcích z přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Tato část je uspořádána chronologicky podle procesu uzavírání a následné realizace přepravní smlouvy. V práci je zde věnován velký prostor pro výklad o právech a povinnostech účastníků smlouvy (příp. dále i o právech a povinnostech příjemce – jako třetí osoby, která účastníkem přepravní smlouvy není), a to při nakládce, vystavování CMR nákladního listu, při průběhu přepravy samotné, při výskytu překážek a při výkonu dispozičních oprávnění odesílatele a příjemce. Poslední část této kapitoly se zabývá právním režimem vykládky a řádného ukončení přepravy.

Šestá kapitola pokračuje výkladem o porušení rozsáhlého počtu závazků z přepravní smlouvy a o korespondující úpravě Úmluvy CMR k různým formám odpovědnosti dopravce nebo odesílatele.

V kapitole sedmé je analyzován institut obsažený v mezinárodní úpravě všech oborů nákladní dopravy, a sice limit náhradové povinnosti dopravce.

Úprava přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě obsahuje systém výhrad a reklamací, kterými dochází k vytváření právních domněnek, přesunu důkazního břemene či ke stavění promlčecí lhůty. Funkci, podmínkám platnosti, lhůtám a dalším specifikám této úpravy závazků z přepravní smlouvy je věnována kapitola osmá této práce.

Poslední části rigorózní práce obsahují výklad o speciálním, přímo na závazky z přepravní smlouvy aplikovaném režimu promlčení a dále výklad o možnostech řešení sporů z přepravní smlouvy soudní či rozhodčí cestou. Podstatnou součástí této závěrečné kapitoly je určování soudní příslušnosti podle Úmluvy CMR, která koresponduje úpravě kolizní normy evropského práva – nařízení Brusel I bis.

Mezinárodní silniční nákladní doprava a její právní úprava bude vždy aktuálním tématem. Proces integrace v rámci Evropské unie (což je spíše pojem politický či sociální)

je pro právníky evidentní a čitelný právě s ohledem na vývoj unifikace práva. Jak z této rigorózní práce vyplývá, Úmluva CMR žije, spíše nezávisle na tomto procesu, vlastním životem, a je nutno podotknout, že rozhodování evropských soudů v tomto smyslu není možné považovat za zcela sjednocené. Ačkoliv judikatura k základním otázkám přepravy byla z podstatné části vytvořena již během sedmdesátých, osmdesátých a devadesátých let, může být, a jistě bude, vývoj další judikatury a z ní vyplývající úprava právních vztahů vždy předmětem zkoumání v rámci právní vědy. V mezinárodní silniční nákladní dopravě stále vznikají nové situace – zejména s ohledem na dynamiku nových technologických, resp. logistických řešení – se kterými se právo musí vypořádávat. Rovněž je nutné práva a povinnosti vznikající z přepravní smlouvy zkoumat i s ohledem na vývoj technologií a komunikačních prostředků ve světě. I zde se pokouší být tato rigorózní práce odpovídající svým obsahem. Jako příklad lze uvést větší důraz na povinnosti dopravce s ohledem na možnost (či spíše povinnost) využití navigačních technologií a dalších komunikačních technologií při řešení komplikací v rámci realizace přepravní smlouvy.

Na závěr nezbyvá než - s odkazem na obsah této rigorózní práce - vyzdvihnout objektivní zájem stran přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě na důsledné a podrobné vymezení vzájemných práv a povinností, kterému by měli dopravci, odesílatelé a další dotčené osoby věnovat patřičný zájem, a nikoliv jen spoléhat na často stručnou úpravu, obsaženou v mezinárodních a národních právních normách. Toto úsilí je, a nejspíše i nadále bude, nikdy nekončící snahou, neboť právě obsah Úmluvy CMR nebývá často dotčeným osobám znám, a navíc – navzdory rozšířenosti mezinárodní silniční nákladní dopravy – nebývá tato specifická právní úprava často v potřebné míře známa ani samotným obecným soudům z důvodu univerzality jejich činnosti.

## 12. SUMMARY

This rigorous thesis deals with the legislation in respect of a contract of carriage in the international carriage of goods by road and related issues. The freight carriage is the most widely used type of transport of goods within Europe, consisting of 73% of all transport. Any transport is subject to both, valid and effective legal rules and their application in any contractual agreements between the participants. Already in the 1940s a clear need emerged for unified international legislation in respect of a contract of carriage which would increase legal certainty and regulate the relationships between the sender, carrier and, as the case may be, the recipient of goods transported from one state to another. The result was the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

Rights and obligations from a contract of carriage in the international carriage of goods by road (relating to transport where, at least, the state of dispatch or the state of destination of the goods is the Party to the CMR) are, therefore, governed primarily by the Convention's provisions, as well as by other sources, including actual agreements between the contract of carriage participants, rules on conflict of the European laws, commercial practices and subsidiary, applicable national law. Despite being widespread, as we commonly see on the roads, the international carriage of goods by road is regulated by a difficult and complex law system, to a large extent completed by and specified in a decision-making practice of the European courts. With regards to this fact, and a number of various disputed situations and harmful events occurring, the issue of legislation in the international carriage of goods by road is and will remain topical. Even after several decades, the decision-making practice of the European courts cannot be considered completely harmonized. International carriage of goods by road is characterized by the time constraint and routine contracting due to which, quite frequently, these contracts fail to have a written version or are rather vague. However, it is clear that legislation governing the international carriage of goods by road reflects the fact that the carrier is a person that receives remuneration for its services in the form of the freight, whereas the carrier is liable to take due and professional care of the consignment transported to prevent its damage, loss or delay of delivery to the destination. Therefore, the CMR contains a strict system of no-fault liability on the part of the carrier obliging the carrier

to perform damages with a limited option of releasing itself from its liability if the carrier has taken due professional care.

Using international European case law and professional literature, this rigorous thesis focuses on the description and analysis of the regulation of rights and obligations on the part of the participants to a contract of carriage, and it further describes and analyses individual legal concepts of legislation in respect of a contract of carriage. The thesis neglects not a general introduction to the international private law issues, the differences between a contract of carriage and a forwarding contract, regulation of the carrier's strict liability and its liability for damages, special statutes of limitation, and subsequent court or arbitration resolutions of disputes in relation to a contract of carriage in the international carriage of goods by road.

## 13. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### 13.1 Literatura

BŘÍZA, P., BŘICHÁČEK, T., FIŠEROVÁ, Z., HORÁK, P., PTÁČEK, L., SVOBODA, J. *Zákon o mezinárodním právu soukromém. Komentář*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2014.

CLARKE, M. A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003.

CRAIG, P., DE BÚRCA, G. *EU Law: Text, Cases, and Materials*. Oxford: Oxford University Press, 2008.

DAMAR, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin: Springer, 2011.

HERBER R., PIPER H. *CMR-Internationales Strassentransportrecht*. München: Verlag C.H.BECK, 1996.

HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055-3014). Komentář*. Praha: C.H. BECK, 2014.

JANSEN, D., MITTELHAMMER, R. *Rechtspraxis für Spediteure, Frachtführer und Lagerhalter*. München: Verlag C.H.BECK, 2010.

KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. Auflage. München: C.H. Beck München, 2013.

KÖPER, R. *Schadensfälle im Transportgewerbe*. München: Verlag C.H.BECK, 2010.

KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015.

KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2009.

KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008.

LOWE, D. *Lowe's Transport Manager's and Operator's Handbook 2013*. London: Kogan Page, 2012.

NOVÁK, R. a kolektiv. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013.

- NOVOTNÝ, P. a kolektiv. *Nový občanský zákoník. Smluvní právo*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014.
- ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 4. rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012.
- OVIE, T., BERGER, A., HARNISCHMACHER, N. *Praxishandbuch Transport: Logistik – Versicherung – Zoll – Exportkontrolle – Steuern*. Köln: Bundesanzeiger Verlag GmbH, 2014.
- PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 2. vyd. Praha: C.H. BECK, 2013.
- PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. Praha: Academia, 1985.
- PAUKNEROVÁ, M., ROZEHNALOVÁ, N., ZAVADILOVÁ, M. a kolektiv. *Zákon o mezinárodním právu soukromém. Komentář*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013.
- RABAN, P. a kolektiv. *Občanské právo hmotné : relativní majetková práva*. Brno: Václav Klemm, 2013.
- ROZEHNALOVÁ, N. *Právo mezinárodního obchodu*. 3., aktualizované a doplněné vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2010.
- SEDLÁČEK, J. *Obligační právo. 1. Obecné nauky o právních jednáních obliagačních a o splnění závazků*. Praha: Wolters Kluwer, 2010.
- SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: VOX, 2009.
- SVATOŠ, M. a kolektiv. *Zahraniční obchod : teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009.
- ŠTURMA, P., ČEPELKA, Č., BALAŠ, V. *Právo mezinárodních smluv*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011.
- ŠUBERT, M. *Uplatňování pravidel INCOTERMS 2010 v praxi zahraničního obchodu*. Praha: ICC, 2011.
- ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J., HRÁDEK, J., VOJTEK, P., HAJN, P. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek VI (relativní majetková práva 2. část)*. Praha: Wolters Kluwer, 2014.

THUME, K. *Kommentar zur CMR*. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 2007.

TÝČ, V. *Mezinárodní, české a unijní právo mezinárodních smluv*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013.

WIESKE, T. *Transportrecht – Schnell erfasst*. 2. Auflage. Berlin: Springer, 2008.

## 13.2 Právní předpisy

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. 12. 2012 o příslušnosti a uznávání výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Brusel I bis).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 36820/85.

Ústavní zákon České národní rady č. 4/1993 Sb., o opatřeních souvisejících se zánikem České a Slovenské Federativní Republiky.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).

Vyhláška č. 8/1985 Sb. o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

Vyhláška č. 64/1987 Sb. o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

Vyhláška č. 15/1988 Sb., o Vídeňské úmluvě o smluvním právu, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

### **13.3 Judikatura**

Usnesení Nejvyššího soudu ČR č.j.: 23 Cdo 99/2015-317 z 25. 08. 2015.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 23 Cdo 1383/2009 z 28. 06. 2011.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 32 Cdo 1365/2007 z 09. 09. 2008.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR č.j. 32 Odo 272/2006-239 z 26. 03. 2008.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 29 Cdo 1512/1999 z 18. 01. 2001.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 33 Cdo 1262/2000 z 30. 05. 2000.

Rozsudek Vrchního soudu v Praze č.j.: 12 Cmo 67/2014-283 ze dne 27. 08. 2014.

Usnesení Vrchního soudu v Praze, č.j. 12 Cmo 32/2006-109 z 10.10.2006.

Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové č.j. 34 Cm 233/97-175 ze dne 16. 05. 2001.

Rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem č.j.: 23 Cm 1757/92-71 ze 17. 04. 1996.

Rozsudek OLG Naumburg z 15. 06. 2012 – 10 U 47/11.

Rozsudek OLG München z 05. 05. 2010 – 7 U 1794/10.

Rozsudek OLG Hamm z 22. 11. 2004 – 18 U 123/02.

Rozsudek OLG Düsseldorf z 24. 07. 2002 – 18 U 33/02.

Rozsudek OLG Karlsruhe z 28. 09. 2001 – 15 U 49/00.

Rozsudek odvolacího Zivilgericht Basel-Stadt z 12. 05. 2000.

Rozsudek OLG Hamm z 02. 11. 1998 – 18 U 90/98.

Rozsudek Amstgericht München z 27. 6. 1996 – 181 C 4015/96.

Rozsudek OLG Düsseldorf z 26. 01. 1995 – 18 U 77/94.

Rozsudek OLG Düsseldorf z 25. 03. 1993 - 18 U 271/92.

Rozsudek OLG Hamburg z 13. 03. 1993 - 6 U 60/93.

Rozsudek OLG Köln z 30. 08. 1990 – 17 U 35/89.

Rozsudek OLG Hamm z 15. 03. 1990 – 18 U 88/89.

Rozsudek LG Bremen z 23. 12. 1988 – 11 O 733/86.

Rozsudek OLG Hamburg z 25. 02. 1988; Baumgärtel/Giemulla.

Rozsudek OLG München z 27. 02. 1987 – 23 U 3465/86.

Rozsudek OLG Hamburg z 19. 12. 1985 – 6 U 188/80.

Rozsudek OLG Hamm z 23. 09. 1985 – 18 U 283/84.

Rozsudek BGH Karlsruhe z 28. 03. 1985 – I ZR 86/76.

Rozsudek OLG Hamburg z 28. 02. 1985 - 6 U 65/84.

Rozsudek OLG Hamm, a.a.O., TranspR 1985, 97 ff.

Rozsudek OGH Vídeň z 08. 07. 2004 – 6 Ob 309/03i.

Rozsudek OGH Vídeň z 16. 05. 2002 - 6 Ob 90/02g.

Rozsudek OGH Vídeň ze 13. 07. 1994 – 7 Ob 565/93.

Rozsudek OGH Vídeň z 19. 01. 1994 – 7 Ob 607/93.

Rozsudek OGH Vídeň z 08. 10. 1984 – 1 Ob 577/84.

Rozsudek OGH Vídeň ze 17. 02. 1982 – 6 Ob 664/81.

Rozhodnutí Cour de Cassation de France z 05. 05. 2004 – R 02 – 18.591.

Lacey's Footwear (Wholesale) Ltd v. Bowler International Freight Ltd [1997].

Jones v. Bencher [1986].

Silber v. Islander Trucking [1985].

Rozhodnutí Cour de Cassation de France z 13. 01. 1981.

Aix 10.11.76 – BT 1977.248.

Ulster-Swift v. Taunton Meat Haulage [1975].

### **13.4 Časopisy**

European Transport Law

Lloyd's Law Reports

Road Transport Law Magazine

Transportrecht

Transportmagazín

### **13.5 Internetové zdroje**

Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu Evropské komise: *Road Freight Transport Vademecum*, 2010. Report [online]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2010-road-freight-vademecum.pdf>.

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.: *E-bulletin dopravního práva* č. 3 – Srpen 2010 [online]. Dostupné z: [http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_3\\_2010.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2010.pdf).

Svaz spedice a logistiky České republiky: *Všeobecné zásilatelské podmínky. Vydání 2014* [online]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/>.

Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu Evropské komise: *Road Freight Transport Vademecum*, 2010. Report [online]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2010-road-freight-vademecum.pdf>.

LOEWE, R.: *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneve : UNITED NATIONS, 1975 [online], s. 1-2. Dostupné z: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf> a <http://www.unidroit.org/transport-cmr-overview>.

United Nations: *Sbírka mezinárodních smluv (United Nations Treaty Collection). Chapter XI, B, 11. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)* [online]. Dostupné z: <https://treaties.un.org/>

*ADSp – Allgemeine Deutsche Speditionsbedingungen, 2003* [online]. Dostupné z: <http://www.vardea.de/de/adsp/>

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA: *Všeobecné přepravní podmínky Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA*. [online]. Dostupné z: <http://www.dopravci.cz/prepravni-podminky>.

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA: *Komentář Mgr. Laipolda ke Všeobecným přepravním podmínkám*. [online]. Dostupné z: <http://www.dopravci.cz/prepravni-podminky>.

## **Abstrakt**

Rigorózní práce „Přepravní smlouva v mezinárodní silniční nákladní dopravě“ se zabývá právní úpravou přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě. To zahrnuje obecný výklad k systému norem mezinárodního práva soukromého, k rozlišení smlouvy přepravní od smlouvy zasílatelské a podrobný výklad k pramenům práva přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě, zejména k Úmluvě CMR. Hlavním cílem rigorózní práce je popis a analýza práv a povinností účastníků přepravní smlouvy v mezinárodní nákladní silniční dopravě, a to včetně příjemce, který účastníkem přepravní smlouvy není. Práce dále obsahuje výklad k porušení závazků z přepravní smlouvy a k odpovědnosti, která v důsledku porušení povinností z přepravní smlouvy vzniká u dopravce a případně u odesílatele. Rigorózní práce se zabývá rovněž náhradovou povinností mezinárodního silničního nákladního dopravce, výhradami a reklamacemi dle Úmluvy CMR, speciální úpravou promlčení dle Úmluvy CMR a řešením sporů z přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě včetně soudní příslušnosti dle Úmluvy CMR.

## **Abstract**

This rigorous thesis titled *Contract of Carriage in the International Carriage of Goods by Road* deals with the legislation in respect of a contract of carriage in the international carriage of goods by road. This involves general interpretation of the system of rules in the international private law, of the difference between a contract of carriage and a forwarding contract, and detailed interpretation of the legal sources of a contract of carriage in the international carriage of goods by road, especially of the CMR Convention. The main objective of the rigorous thesis is to describe and analyze rights and obligations of the participants to the contract of carriage in the international carriage of goods by road, including the recipient, not a party to the contract of carriage. The thesis further provides the interpretation of the breach of obligations under the contract of carriage and of liability on the part of the carrier, and/or the sender, as a result of breaching the duties under the contract of carriage. The rigorous thesis also presents the obligation to pay damages on the part of an international road carrier, proviso and complaints under the

CMR, special statute of limitation under the CMR, and resolutions of disputes in relation to a contract of carriage in the international carriage by road, including the question of jurisdiction under the CMR.

### **Seznam klíčových slov / keywords**

**Klíčová slova:** přepravní smlouva, silniční dopravce, Úmluva CMR

**Keywords:** contract of carriage, road carrier, CMR Convention