

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Právnická fakulta

Katedra mezinárodního práva

Rigorózní práce

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

LIABILITY OF THE CARRIER IN THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

Zpracoval: Mgr. Radim Krofta

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

Místo a rok zpracování: Praha, 2009

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

V Praze dne 10. prosince 2009

Děkuji tímto konzultantce rigorózní práce, pí. prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., za cenné rady, připomínky a odborné vedení při jejím zpracování.

1 Obsah:

1	Obsah:	1
2	Předmluva	3
3	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)	6
3.1	VZNIK, POVAHA A VÝVOJ	6
3.2	AUTOŘI	6
3.3	PRAMENY ÚPRAVY	7
3.4	VÝVOJ JEDNOTNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY	9
4	Výklad a aplikace	10
4.1	VÝKLAD	10
4.2	APLIKACE	10
4.3	SUBJEKTY PŘEPRAVNĚ-PRÁVNÍCH VZTAHŮ	13
4.4	TYPOVÉ SMLOUVY V PŘEPRAVĚ	15
4.5	VYLOUČENÍ APLIKACE CMR	16
4.6	MULTIMODÁLNÍ PŘEPRAVA A APLIKACE CMR	17
5	Odpovědnost mezinárodního silničního nákladního dopravce	21
5.1	OBECNĚ K ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU	21
5.2	ODPOVĚDNOST DOPRAVCE	23
5.3	ODPOVĚDNOST ZA ZTRÁTU A POŠKOZENÍ ZÁSILKY	26
5.4	ODPOVĚDNOST ZA PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY	30
5.5	ODPOVĚDNOST ZA JINÉ OSOBY POUŽITÉ KE SPLNĚNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY	32
5.6	ODPOVĚDNOST ZA NEZPŮSOBILOST VOZIDLA	36
5.7	KVALIFIKOVANÁ ODPOVĚDNOST DOPRAVCE – SOUČASNOST A VÝVOJ V REŽIMU „HRUBÉ NEDBALOSTI“ DLE ČL. 29 CMR	39
5.8	OSTATNÍ PŘÍPADY ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE A ODESÍLATELE	47
5.9	SPOLUODPOVĚDNOST DOPRAVCE A ODESÍLATELE	54

6	Odovědnost zasílatele a jeho samovstupu do přepravní smlouvy.....	55
7	Kontrola stavu zásilky dopravcem	62
8	Zproštění se odpovědnosti za škodu (liberace)	66
8.1	OBEČNÝ VÝKLAD	66
8.2	OBEČNÉ VYVIŇUJÍCÍ DŮVODY	67
8.3	KVALIFIKOVANÉ (PRIVILEGOVANÉ) VYVIŇUJÍCÍ DŮVODY.....	78
8.4	PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY.....	88
8.5	POMĚR VADY OBALU A CITLIVÉHO ZBOŽÍ	88
8.6	POMĚR VLASTNÍ VADY ZÁSILKY A JEJÍ CITLIVOSTI	89
9	Rozsah náhradové povinnosti odpovědného dopravce	91
9.1	VÝŠE A VÝPOČET NÁHRADOVÉ POVINNOSTI	92
9.2	BRUSELSKÝ PROTOKOL	93
9.3	ÚROKY	95
9.4	DEKLARACE VYŠŠÍ HODNOTY ZÁSILKY A ČÁSTKY ZVLÁŠTNÍHO ZÁJMU.....	95
10	Reklamační režim.....	98
11	Spory vyplývající z přepravních smluv	100
11.1	SOUDNÍ ŘEŠENÍ SPORŮ.....	100
11.2	ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ SPORŮ (ADR).....	102
12	Závěr a shrnutí	108
13	English summary & keywords	110
14	Seznam použité literatury a zdrojů	112

2 Předmluva

Předkládaná rigorózní práce se věnuje otázkám zásadní části jednotné právní úpravy mezinárodní silniční nákladní dopravy, kterou je problematika odpovědnostních vztahů z pohledu dopravce, a to za použití aktuální literatury české a zahraniční, judikatury evropských soudů a výkladových stanovisek z posledních let.

Představa existence světového trhu založeného na alokaci statků bez dopravy je v dnešní době takřka nemožná a zajisté by spadala do oblasti science fiction. S ohledem na geografickou polohu České republiky v jádru Evropy a hustotu její silniční sítě zastává mezinárodní silniční nákladní doprava prvořadou pozici mezi jinými druhy přepravy zboží. Ačkoliv v celosvětovém měřítku hraje klíčovou roli námořní nákladní doprava, silniční doprava má oproti ostatním typům přepravy zboží řadu výhod. Ať jsou to již v porovnání s námořní dopravou její operativnost, kontrola nad průběhem přepravy, nesrovnatelně nižší náklady v porovnání s leteckou dopravou, nebo ve srovnání s železniční nákladní dopravou výhoda dodání „až do domu“. Díky těmto faktorům úspěšně konkuruje zejména dopravě železniční, a v některých případech i dopravě letecké. Ačkoliv je v rámci Evropské unie vyvíjen pragmatický nátlak na veřejnoprávní regulaci provozu nákladních vozidel na pozemních komunikacích, současná civilizace se i přes negativní dopady na životní prostředí, obecně negativně přijímanou ekologickou zavadnost a přetěžování silniční sítě, bez přepravy zboží po silnici neobejde.

Z právního hlediska je přeprava zboží podrobena typové přepravní smlouvě. Takovou smlouvou se jedna smluvní strana - dopravce zavazuje druhé smluvní straně - odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa odeslání do určitého jiného místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit za to dopravci úplatu ve formě přepravného.

Uvedený právní vztah přináší při své realizaci související rizika, která mají v mnohých případech za následek vznik sekundární povinnosti k náhradě škody. Charakteristikou smluvního vztahu je mnohost stran, a tedy i nezbytné rozložení rizik mezi tyto strany, a to nejen s ohledem na subjektivní stránku věci, ale i s ohledem na spravedlivý a rovnovážný poměr, který zaručí nejlepší výsledky v rámci dané hospodářské činnosti, která je v tomto případě reprezentována silniční nákladní přepravou. V globalizovaném světě dostávají práva a povinnosti stran přepravní smlouvy nový rozměr v podobě rozdílných právních úprav jednotlivých zemí světa,

přes které je předmětná přeprava realizována. Nejednotnost právních úprav se ukázala být brzdou v rozvoji mezinárodní dopravy, na jejímž poli bylo následně v průběhu 20. století dosaženo významných úspěchů v oblasti jednotné právní úpravy smluvních vztahů v rámci mezinárodního práva soukromého.

Probíraná problematika mezinárodní přepravy zboží je jednou z zásadních otázek oboru mezinárodního práva soukromého, resp. jeho části věnující se teorii a přímé právní úpravy závazkových práv. I přes to se práce dotýká práva vnitrostátního, včetně komparace s vnitrostátními právními řády okolních zemí a Spojeného Království. Zejména pak v kapitole věnované odpovědnosti zasílatele a kapitole o alternativním řešení právních sporů vyplývajících z mezinárodní přepravy zboží. Za zdroje této práce posloužily jednak věhlasné komentáře zahraničních autorů, tak i v současné době dostupná literatura autorů domácích, spolu s nabytou praxí autora v daném oboru při výkonu koncipientké praxe v advokátní kanceláři se zaměřením na obor přepravního a dopravního práva.

V rozsahu práce byla zvolena mezinárodní silniční nákladní doprava, přičemž byly záměrně opomenuty ostatní samostatné okruhy přepravního práva, neboť každý z nich by vydal na práci o přinejmenším obdobném rozsahu. Stejně tak nebyly v práci vyčerpávajícím způsobem zohledněny některé právní instituty, jejichž výklad je dostatečně dostupný v jiných odborných pramenech a nesouvisí přímo se zpracovávanou problematikou. V práci není podrobně rozebrána poměrně popisná stránka týkající se formulářového CMR nákladního listu, ale jeho právní účinky jsou promítnuty do téměř všech kapitol, a to včetně moderní úpravy elektronického nákladního listu, který možná již brzy nahradí lety prověřenou papírovou formu. Na druhou stranu byla v pokud možno vyčerpávajícím rozsahu zohledněna úprava čl. 29 Úmluvy CMR týkající se hrubě-nedbalostního jednání dopravce, která patří k nejzajímavějším a zároveň nejsložitějším výkladovým otázkám Úmluvy. Z pohledu vnitrostátní právní úpravy je rozebrána otázka odpovědnosti zasílatele a jeho funkce v rámci mezinárodní přepravy nákladů. Ve světle zejména aktuální německé judikatury byla zpracována samostatná kapitola o rozsahu náhradové povinnosti dopravce. V závěru práce byl kladen důraz na podkapitolu věnující se alternativnímu řešení sporů formou rozhodčího řízení a mediace, a to jak v obecné rovině, tak s konkrétními doporučeními pro obor přepravního práva. Uvedené kapitoly stojí dle názoru autora za pozornost, neboť na tomto poli není doposud v ČR k dispozici zcela jednotící judikatura ani odborná publikace zahrnující všechny zmíněné otázky na jednom místě.

Větší záběr, příp. komparace jednotlivých přepravních oborů, by dle názoru autora nedovoloval zohlednění klíčových problémů v oboru silniční nákladní přepravy, a to při dodržení rozsahu vhodného pro práci tohoto druhu.

Cílem této práce je tak podat přehledný výčet klíčových bodů dané problematiky spolu s jejich řešením ve světle aktuální odborné literatury a evropské soudní praxe, se kterou sice nemusíme v kontextu českého právního prostředí bez výhrady souhlasit, ale nabízí bezesporu velmi zajímavý a aktuální pohled na výklad a aplikaci Úmluvy. Zároveň se práce snaží přispět k tvorbě tolik potřebné, a ve srovnání se zahraničními prameny z oboru nedostačující, domácí odborné literatury zohledňující výklad a aplikaci Úmluvy, i když na tomto poli bylo možné v posledním roce zaznamenat významný posun k lepšímu ve formě vydání dvou knižních monografií věnujících se Úmluvě CMR, potažmo problematice silniční nákladní (kamionové) dopravy vůbec.

3 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

3.1 VZNIK, POVAHA A VÝVOJ

„Smluvní strany uznávše účelnost jednotné úpravy podmínek přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě, zejména pokud jde o přepravní doklady užívané při této dopravě a o odpovědnost dopravce se dohodly takto...“¹ Tak zní preambule úmluvy, na které se 19. května 1956 shodly vysoké smluvní strany devíti evropských států: SRN, Francie, Rakouska, Polska, Švédského království, Švýcarské konfederace, Lucemburského vévodství, Nizozemí a bývalé Jugoslávie. Známa spíše pod akronymem „CMR“ z francouzského originálního názvu „Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route“ - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě vstoupila následně v říjnu roku 1961 v platnost postupnou ratifikací ve všech signatářských zemích. Odpadla tak jedna z posledních doposud na mezinárodní úrovni neupravených oblastí přepravy zboží. Úmluva CMR se zároveň stala vzorem pro tvorbu právní úpravy vnitrostátní silniční nákladní dopravy v mnoha zemích světa.

3.2 AUTOŘI

Úmluva CMR je převážně dílem právní komise vedené jako podpůrný orgán pod hlavičkou Evropské hospodářské komise (UNECE), jenž je podřízena Ekonomické a sociální radě (ECOSOC) a podléhá pravomoci generálního tajemníka OSN. Jejím úkolem bylo a je iniciovat opatření, která podpoří ekonomický rozvoj evropského regionu a posílí jak ekonomické vztahy mezi jejími v současnosti 55 členskými zeměmi, tak i vně regionu.² Výsledný návrh úmluvy byl komisí předložen v roce 1955 a stal se základem pro jednání národních delegací během let 1955 až 1956, probíhajících převážně na území Francie, jehož závěrem byla výsledná podoba textu, která do dnešních dní doznala jen nepatrných změn. Výsledný text byl tak ve

1 Preambule Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Dále jen „Úmluva CMR“.

² Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Zpráva odborné sekce č. 09000. Regionální komise Organizace spojených národů. Praha, 2007.

světle výše uvedeného značným kompromisem, který do budoucna počítal s rozšířením počtu signatářů. Ve výsledku dosáhl k 50. výročí platnosti Úmluvy v roce 2006 počtu celkem 50 signatářských států. K datu výročí byl posledním přistoupičím státem Ázerbájdžánská republika.

Výsledek práce komise byl částečně založen na již předešlé úspěšné úpravě Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), konkrétně pak na jejím „přívěsku“ - Jednotných právních předpisech pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM). Podkladem k tomuto „opisu“ byla úvaha o vzájemné konkurenci, ale zároveň i o doplňování se silniční a železniční nákladní dopravy. Tvůrci úmluvy tak pak měli zejména zájem na synchronizované úpravě režimů odpovědnosti dopravce v obou zmíněných oborech.

3.3 PRAMENY ÚPRAVY

V souladu s původním dualistickým pojetím československého právního řádu byla dne 27. listopadu 1974 přijata vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) oznamující, dle vlastní preambule, že dne 19. května 1956 byla v Ženevě sjednána Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Prezident republiky Úmluvu ratifikoval s výhradou k jejímu článku 47 stanovujícím možnost předložení sporů vyplývajících z úmluvy Mezinárodnímu soudnímu dvoru. Úmluva, jež vstoupila v platnost na základě svého článku 43 již dnem 2. července 1961, se pro Československou socialistickou republiku stala závaznou a účinnou dnem 3. prosince 1974. Česká republika recipovala ústavním zákonem č. 4/1993 Sb. právo zanikající ČSFR, jež neodporovalo nově zavedenému ústavnímu pořádku, čímž se úmluva stala závaznou i pro nástupnický stát.

Dle výše uvedeného je úmluva CMR součástí platného právního řádu ČR a byla publikována ve Sbírce zákonů. V současném pojetí čl. 10 Ústavy České Republiky³ má úmluva aplikační přednost pro případ, že stanoví něco jiného než zákon.

Ve vztahu k právu Evropské unie není Úmluva CMR v zásadě v konfliktní pozici, a to na rozdíl od jiných mezinárodních dohod upravujících specifika silniční

³ Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. ve znění ústavního zákona č. 347/1997 Sb., 300/2000 Sb., 448/2001 Sb., 395/2001 Sb. a 515/2002 Sb.

dopravy, jakými jsou např. dohody ADR⁴ a AETR⁵, jejichž ustanovení v některých případech musela ustoupit jednotné unijní úpravě. I přesto, že byla Úmluva CMR sjednána mimo Evropská společenství a již od svého počátku značně přesahovala hranice unie, je její výlučnost vzhledem k právu Evropské unie částečně zaručena čl. 307 Smlouvy o založení evropských společenství (ES), který stanoví, že práva a povinnosti vyplývající ze smluv uzavřených před 1. lednem 1958 nebo pro přistupující státy přede dnem jejich přistoupení mezi jedním nebo několika členskými státy na jedné straně a jedním nebo několika třetími zeměmi na straně druhé nejsou smlouvou o ES dotčeny. Na druhé straně však čl. 307 ES nezakládá práva a povinnosti vyplývající z uvedených smluv pro ostatní členské státy unie, které k daným smlouvám samy nepřistoupily. Tento přístup byl potvrzen i Soudní dvorem Evropské Unie.⁶

Pro vnitrostátní silniční nákladní dopravu je pak relevantní úprava typové smlouvy o přepravě v § 610 a násl. zákona č. 513/1991 Sb. obchodního zákoníku a s delegací v § 629 obchodního zákoníku následně úprava Silničního přepravního řádu⁷, který je prováděcím právním předpisem stanovujícím a doplňujícím přepravní podmínky pro obor silniční dopravy. Občanský zákoník v § 765 a n. uvádí typový smluvní typ „Smlouvy o přepravě nákladu“ s povinností dopravce provést přepravu s odbornou péčí a ve stanovené lhůtě. Dále však ponechává úpravu na příslušných přepravních řádech.

Tato a další ustanovení se použijí pro obor mezinárodní silniční nákladní dopravy jen podpůrně a za předpokladu, že se nejedná o kogentní ustanovení Úmluvy CMR a české právo bylo zvoleno právem rozhodným na základě dohody stran přepravní smlouvy, a není-li taková dohoda, pak pro případ, že je české právo rozhodné podle příslušné kolizní právní úpravy.⁸

⁴ Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) uveřejněna sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 13/2009 Sb.m.s. ve vztahu k Jednotné směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES o pozemní přepravě nebezpečných věcí.

⁵ Vyhláška o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) č. 108/1976 Sb.

⁶ Srov. případ č. 812/79 Attorney General v. Juan C. Burgoa [1980] ECR 2787, odst. 9 a násl. dostupný na www.eurlex.eu.

⁷ Vyhláška Ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb. o silničním přepravním řádu.

⁸ Pro spory vzniklé ze závazkových smluvních vztahů po 1. 7. 2006 úmluvy č. 64/2006 Sb.m.s., o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy. Od 17. prosince 2009 pak nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. 6. 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

3.4 VÝVOJ JEDNOTNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY

ZMĚNY

Jednotná mezinárodní úprava na poli silniční nákladní dopravy nedoznala za dobu své více než padesátileté existence výrazných změn. Tento fakt svědčí o kvalitě práce původní návrhové komise, a to i přes to, že byl výsledný text přijat jako kompromis, na kterém se k dnešnímu dni shodlo již víc než padesát zemí světa. Takřka marginální změnu v textu úmluvy přinesl tzv. Bruselský protokol⁹, který odpoutal původní znění úmluvy od v té době již obsoletního standardu Zlatého Franku k novější zúčtovací jednotce zvláštních práv čerpání (SDR). Obsahově se nejednalo o radikální zásah do Úmluvy, avšak v ekonomických důsledcích se jedná o téměř revoluční změnu, neboť použití SDR vede k podstatně nižší náhradové povinnosti dopravce ve srovnání s aktuálním výpočtem dle Zlatého franku.

Za zmínku stojí poznámka Dr. Rolf Herbera, autora citovaného komentáře a uznávaného experta na výklad Úmluvy CMR, který prohlásil, že v následujících zhruba 20 letech nepředpokládá za nutné ustanovit revizní konferenci signatářů Úmluvy, neboť by taková revize nepřispěla ke stabilitě jednotné úpravy.

E-CMR

V roce 2008 se Úmluva nevyhnula nutné modernizaci, kterou přinášejí současné možnosti výpočetní techniky 21. století. Dne 27. května 2008 tak byl v Ženevském sídle OSN Palais des Nations otevřen k podpisu dodatkový protokol Úmluvy CMR „The Electronic Contract for the International Carriage of Goods by Road (e-CMR)“, který poprvé v rámci silniční nákladní dopravy zavádí možnost využití elektronického nákladního listu. Dle oficiálního oznámení by měl nový elektronický formát nákladního listu přinést „[...]zkrácení a zjednodušení manipulace se zbožím, zejména s odkazem na fakt, že zboží v častých případech dorazí na místo určení dříve, než potřebná dokumentace. Jednotná mezinárodní úprava silniční dopravy se tak přidává k jiným druhům převozu zbožových zásilek, ve kterých už je elektronická forma dokumentace zavedena, příp. se s ní v brzké budoucnosti počítá.“. Doposud projevilo zájem o ratifikaci celkem 12 členských států stávající úmluvy.¹⁰

⁹ Viz. samostatná kapitola „Rozsah náhradové povinnosti odpovědného dopravce“.

¹⁰ Organizace spojených národů. UNECE Weekly, 2008, č. 264 – 14-18, str. 1.

4 Výklad a aplikace

4.1 VÝKLAD

Pro výklad Úmluvy je podstatné znění čl. 51, podle kterého je závazným textem Úmluvy text originálních znění v jazycích anglickém a francouzském, které mají shodnou platnost. Na druhou stranu jsou jiné jazykové mutace nezávazné a při výkladu je ve sporných případech třeba vycházet z originálního znění. Dále je třeba při výkladu Úmluvy přihlížet k aplikaci úmluv v ostatních signatářských zemích a v případě mezer je možné přistoupit i k analogické aplikaci právní úpravy příbuzných oborů, zejména mezinárodní železniční dopravy nákladů (COTIF CIM)¹¹, od které byla Úmluva CMR z velké části odvozena.

Výklad Úmluvy přísluší soudům v jednotlivých členských státech, nicméně soudy by měly při výkladu vycházet především z účelu úmluvy, tj. zajištění jednotné aplikace práva napříč členskými zeměmi, a tudíž i jednotného výkladu při užití mezinárodního obyčejového práva a Vídeňské úmluvy o smluvním právu.¹² Text úmluvy by tak neměl být vykládán pomocí interpretace národního práva, nicméně na ty právní vztahy, které úmluva neupravuje, je nezbytné použít podpůrně příslušné národní právo, a to včetně jemu vlastních interpretačních metod.

4.2 APLIKACE

Úmluva se obligatorně aplikuje na právní vztahy vyplývající ze smluv o přepravě věci v případě, kdy místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání v nich uvedené, leží v různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR. Další kumulativní podmínkou je úplatnost a konečně přeprava nákladu pomocí silničního vozidla.¹³

¹¹ CIM - Přípojek B k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ve znění Vilniuského protokolu. Vyhláška Ministerstva zahraničních věcí ČR č. 8/1985 Sb. o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

¹² Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1988 Sb. o Vídeňské úmluvě o smluvním právu.

¹³ Čl. 1 odst. 2. stanoví vozidlem motorová vozidla, návěsy, přívěsy a jejich soupravy. Obecně užívaná úprava těchto definic je pro účely Úmluvy CMR shodná s Úmluvou o silničním provozu, Ženeva ze dne 19. září 1949. K tomu srov. čl. 1 NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě.

„Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestli místo převzetí zásilky a předpokládané místo její dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy.“¹⁴

S ohledem na výše uvedenou citaci je vidno, že Úmluva se nutně aplikuje i na mezinárodní přepravu mezi státy, i když jeden z nich není jejím smluvním státem. Na druhou stranu mohou státy přistoupit ke znění úmluvy s výhradou jejího neaplikování ve vztahu k jiným zemím. Příkladem je vyloučení aplikace úmluvy při přepravě zboží z Velké Británie do Irska, neboť její aplikace byla v tomto případě vyloučena Spojeným Královstvím dle čl. 46 odst. 1 CMR. Pověstnou se při aplikaci Úmluvy stala i Itálie. Ačkoliv odborná vyjádření italských právníků dávají za pravdu, že je jejich země smluvní stranou Úmluvy CMR, neexistuje příliš mnoho soudních rozhodnutí, jejichž výklad úmluvy by bylo vhodné zobecnit, nebo uplatňovat v ostatních smluvních státech. Nejvyšší italský soud vydal v roce 1975 rozhodnutí, dle něž je Úmluva aplikovatelná pouze tehdy, pokud si ji strany výslovně zvolí jako jejich *lex contractus*. Tento výklad vychází z argumentace, že čl. 6 odst. 1 odkazuje na nezbytnost uvedení údaje o použití Úmluvy, což vyžaduje výslovné ujednání stran. Jinak by čl. 6 byl zcela bezúčelný. Rovněž čl. 41 dle italského soudu neukládá automatickou aplikovatelnost Úmluvy. To samozřejmě ovlivnilo rozhodování italských soudů na celá desetiletí. Teprve relativně nedávné rozhodnutí soudu v Terstu z r. 2002¹⁵ odkázalo na jednoznačnou přímou aplikovatelnost Úmluvy CMR všemi soudy v Itálii, což posouvá názor na úroveň většiny ostatních zemí.

Veškerá ustanovení Úmluvy CMR mají **kogentní charakter** s výjimkou čl. 37 a 38 upravujících následní postih mezi subdopravci a platební solidaritu. Od všech ostatních ustanovení se nelze smluvně odchýlit. Ve znění čl. 41 jsou všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení této Úmluvy, s výjimkou ustanovení čl. 40 neplatná a právně neúčinná. Neplatnost takových ujednání nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy. Neplatné jsou zejména všechny doložky, kterými by si dopravci postoupili nároky z pojištění zásilky nebo jakékoliv jiné podobné doložky, jakož i všechny doložky přenášející důkazní břemeno.¹⁶ Uvedená úprava vede k zamezení smluvního zřeknutí se odpovědnosti dopravcem. Článek 41 však zároveň brání, na rozdíl např. od

¹⁴ Čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹⁵ Sedláček, P. Úmluva CMR (Komentář). Praha: VOX, 2009, s. 108.

¹⁶ Čl. 41 odst. 2 Úmluvy CMR

Haagsko-Visbyckých pravidel, rozšíření odpovědnosti dopravce za hranice stanovené úmluvou CMR.

V této kapitole je rovněž nutné upozornit na fakt, že **ne všechny soukromoprávní vztahy vyplývající z přepravní smlouvy jsou upraveny Úmluvou CMR**. Úmluva neupravuje zejména jednotlivé nároky na plnění vyplývající z přepravní smlouvy, výši a formu úplaty za provedení přepravy a s ní spojené příslušenství ve formě úroků z prodlení a smluvních sankcí. Právní prameny upravující tuto část problematiky mezinárodní dopravy je třeba hledat v národním právním řádu aplikovaném na danou přepravní smlouvu. Stejně tak je třeba odkázat na vnitrostátní úpravu v případech, kdy to ustanovení úmluvy umožňují, nebo kde se na národní právo přímo odvolávají.¹⁷

Některé instituty upravené Úmluvou však mají dopad na práva další - vzešlá z práva rozhodného pro smluvní vztah. Příkladem je ustanovení čl. 32 upravující délku a běh promlčecích lhůt. Článek sám je uvozen větou „*Nároky z přeprav, na něž se vztahuje tato Úmluva, se promlčují za jeden rok.*“. Takovým nárokem je ale dle současné judikatury např. i nárok na zaplacení přepravného, i když to sama Úmluva nijak neupravuje. Takto v souladu s praxí zahraničních soudů rozhodl Nejvyšší soud ČR dle dostupných údajů naposledy v r. 2004¹⁸, a potvrdil tak již několik svých nálezů ve shodném smyslu.

Z určitého úhlu pohledu lze namítat rozpornost s preambulí Úmluvy, která uvádí její účel – tedy mj. v regulaci odpovědnosti mezinárodního silničního nákladního dopravce, tak, jak je obvykle ve sporech namítáno stranou žalobce, které již marně uběhla promlčecí lhůta. Lze však souhlasit s takovým výkladem, že se Úmluva uplatní i na spor o zaplacení přepravného (a jiné). Opačný výklad by vedl k neúměrnému hmotně-právnímu zvýhodnění jedné ze stran přepravně-právního vztahu. Např. uplatnil-li by dopravce svůj nárok na přepravné za odesílatelem na konci obecné – tříleté, resp. čtyřleté promlčecí lhůty, neměl by, s ohledem na ustanovení úmluvy o zákazu započtení promlčených pohledávek, odesílatel možnost procesní obrany např. protinávrhem na náhradu škody.

¹⁷ Příkladem čl. 31 odst. 3 Úmluvy CMR týkající se „formalit“ nutných k vykonatelnosti soudního rozhodnutí.

¹⁸ Srov. rozhodnutí NS ČR sp. zn. 32 Cdo 1415/2004, resp. 33 Cdo 1262/2000 dostupné na www.nsoud.cz, nebo 29 Odo 767/2001 uveřejněném v časopise Soudní judikatura, č. 5, ročník 2003.

4.3 SUBJEKTY PŘEPRAVNĚ-PRÁVNÍCH VZTAHŮ

Obor mezinárodní silniční nákladní dopravy operuje, obdobně jako pravděpodobně každé odvětví práva, s pojmy sobě vlastními. Interpretace těchto pojmů se vždy nemusí shodovat s jejich běžným významem užívaným v každodenním neprávním prostředí. Stejně tak se pojmy Úmluvy CMR mnohdy významově překrývají s jinými pojmy užívanými ve vnitrostátní právní úpravě, proto tato kapitola přináší výčet těch nejpodstatnějších s uvedením jejich významu v rámci mezinárodní silniční nákladní dopravy.

Subjekty přepravně-právního vztahu jsou vždy dopravce a odesílatel a zpravidla taktéž příjemce, který však sám o sobě není stranou přepravní smlouvy, ačkoliv mu z přepravní smlouvy plynou práva a povinnosti tak, jak je uvedeno dále – zejména pak vstupuje do pozice oprávněného v případě nároku náhrady za škodu na zásilce, překročení dodací lhůty, či ztráty zásilky.

Doprovce lze definovat jakožto „*subjekt provádějící přepravu, jeho základní povinností je realizace určitého přemístění, stanoveného přepravní smlouvou.*“¹⁹ Další definici nabízí zákon o silniční dopravě, který definuje dopravce, jako osobu provozující silniční dopravu pomocí motorových vozidel, přičemž tato je definována jako „*souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob [...], zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.*“²⁰ Pro účely soukromoprávního vztahu je významné, že dopravce může být sám tzv. skutečným dopravcem, avšak může provedení přepravy smluvně svěřit i dalšímu dopravci (pod-doprovci, či subdoprovci).²¹ V takovém případě však odpovídá, jakoby dopravu uskutečňoval on sám.

Doprovcem se může za jistých okolností stát i **zasílatel**, který jinak pod úpravu Úmluvy CMR prakticky nespadá, uplatní-li tzv. právo samovstupu do přepravní smlouvy, pokud se rozhodne přepravu nejen obstarat, ale ji i sám provést. V takovém případě vstupuje do role dopravce, a to se všemi případnými následky,

¹⁹ Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní silniční nákladní přepravě, Praha: Academia 1985, s. 35.

²⁰ Srov. §2 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

²¹ Srov. § 621 zákona č. 513/1991 Sb. obchodního zákoníku.

kteře vyplývají z odpovědnostních principů Úmluvy CMR. V některých případech i zcela nevědomě, provede-li fyzicky přepravu, a nikoliv její obstarání.²²

Vedle dopravce je další nezbytnou stranou přepravní smlouvy **odesílatel**, tedy ten, kdo zpravidla sjednává s dopravcem přepravu (ale to může být i zasílatel), ale zejména ten, kdo svěřuje dopravci zásilku k přepravě, odpovídá za její balení, naložení a uložení na vozidle, za průvodní dokumentaci, za správnost informací o povaze zásilky atd., nedohodnou-li se strany jinak. Dále je to právě odesílatel, kdo je nadán dispozičním právem k zásilce až do jejího vydání. Odesílatel je v české právní terminologii rovněž označován jako „*přepravce*“, přičemž tento pojem má pro účely jednotlivých právních úprav různý rozsah, a to často bez patrného významového odlišení od osoby předávající zásilku k přepravě až po osobu příjemce.²³ Z toho důvodu je v práci věnována odpovědnosti zasílatele samostatná kapitola.

Dalším typovým subjektem přepravně-právního vztahu je **příjemce** zásilky, tedy osoba, jíž je zásilka určena a za dále uvedených okolností na něj přechází dispoziční právo k zásilce. Příjemcem může být v konkrétních případech rovněž odesílatel, je-li zásilka určena právě jemu. I když příjemce není smluvní stranou přepravní smlouvy, vyplývají mu vedle dispozičních práv i případné další právní povinnosti. Zejména pak povinnost uhradit dopravci dobírku při převzetí zásilky, a dále pak je příjemce aktivně zapojen s odkazem na národní právo, dle kterého přijetím zásilky přejímá ručení za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli ze smlouvy týkající se přepravy převzaté zásilky, jestliže o těchto pohledávkách věděl nebo musel vědět.²⁴

Konkrétními právy a povinnostmi subjektů přepravně-právních vztahů se zabývají následující kapitoly.

²² Zasílatelskou smlouvu a její náležitosti upravuje ve vnitrostátním právu ČR § 621 a n. obchodního zákoníku.

²³ Rozsudek Vrchního soudu v Praze č. 780/2001/II Rs, Sp. zn.: 6 A 67/96-22.

²⁴ Srov. § 627 zákona č. 513/1991 Sb. obchodního zákoníku.

4.4 TYPOVÉ SMLOUVY V PŘEPRAVĚ

Na tomto místě je vhodné odlišit právem rozeznávané typy smluv vztahující se k aplikaci úmluvy:

Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné).²⁵ Předmětem činnosti je tedy faktické provedení přepravy, nikoliv jen její obstarání.²⁶

Smlouvou zasílatelskou (spediční) se zavazuje zasílatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu.²⁷ Na takový smluvní typ se Úmluva CMR nevztahuje a je čistě podroben vnitrostátní právní úpravě.²⁸ Málokdy se však v praxi vyskytuje zasílatel zajišťující pouze zasílatelskou činnost bez provozování dopravní činnosti, resp. provádění samotných přeprav. Ze svého postavení neodpovídá za výsledek – pouze za zprostředkování, resp. obstarání přepravy, jehož součástí je např. výběr vhodného dopravce, ale mohou s ním souviset jiné činnosti, kterými jsou např. skladovací logistika, příprava průvodních dokladů a dokladů pro celní řízení a další logistické úkony. Soud při projednávání věci vychází vždy z reálných vlastností daného subjektu a z toho, jak se daný subjekt na venek prezentuje ve vztahu k odesílateli. Ne jen dle toho, za co se smluvní strana sama považuje.

„Soud také nemůže spoléhat na to, že např. „Transport européens“ charakterizuje přepravu a společnost „Union des transporteurs par autocamions“ představuje činnost speditérskou, neboť ve skutečnosti tyto firmy mohou v daném konkrétním případě provádět jiné než obvyklé funkce.“²⁹

Dalším smluvním vztahem týkajícím se přepravy po silnici, avšak nepodléhajícím Úmluvě CMR, je **smlouva o nájmu dopravního prostředku** dle

²⁵ Srov. § 610 a n. zákona č. 513/1991 Sb. obchodního zákoníku.

²⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR č. 29 Odo 337/2001. Dostupné na webových stránkách soudu www.nsoud.cz.

²⁷ Srov. § 601 a n. Obchodního zákoníku.

²⁸ Rozhodnutí Oberlandesgericht (dále jen OLG) Karlsruhe z 18. 4. 1973. Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, str. 26.

²⁹ Rozhodnutí Bruselles z 25. 5. 1972 European Transport Law (dále jen ETL) 585.

národní úpravy § 630 a n. obchodního zákoníku. Pronajímatel se dle této smlouvy zavazuje za úplatu nájemci za daných podmínek přenechat dopravní prostředek k dočasnému užívání.³⁰ Předmětem tedy není samotná přeprava, ale možnost užívání dopravního prostředku nájemcem.

Nejvíce zavádějícím smluvním typem ve vztahu k aplikaci úmluvy CMR je pravděpodobně **smlouva o provozu dopravního prostředku**, která však rovněž nespadá pod rámec úmluvy. Touto smlouvou se zavazuje poskytovatel provozu dopravního prostředku (provozce) přepravit náklad určený objednatelem provozu dopravního prostředku a k tomu účelu s dopravním prostředkem buď vykonat jednu nebo více předem určených cest nebo během smluvené doby vykonat cesty podle určení objednatele a objednatel se zavazuje zaplatit úplatu.³¹ Kromě částečně jiné terminologie se tento smluvní typ odlišuje od smlouvy o přepravě věci zejména závislostí dopravce na pokynech objednatele. Ve své podstatě jde o modifikaci smlouvy o nájmu dopravního prostředku zahrnující i jeho posádku.

Smluvní ujednání stran nemůže vyloučit aplikaci úmluvy CMR, avšak nabízí se opačná možnost aplikovat CMR smluvně pro přepravu mezi výše referovanými státy, nejsou-li účastníky úmluvy. Zřejmě však nelze připustit ujednání stran, které by určilo aplikaci CMR i na případy, u kterých sama Úmluva vlastní působnost výslovně vylučuje (např. přeprava rakví, svršků, vnitrostátní přeprava atd.).³² O podřízení přepravní smlouvy režimu CMR je třeba vždy provést záznam v nákladním listu. Jedná se o jednu z obligatorních náležitostí nákladního listu dle Čl. 6 odst. 1.

4.5 VYLOUČENÍ APLIKACE CMR

POŠTOVNÍ SLUŽBY

Úmluva se dle čl. 1 odst. 4 nevztahuje na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, na přepravu mrtvol a přepravu stěhovaných svršků. V první řadě je tak zachován monopol a jednotnost univerzální poštovní služby tak, jak ji definuje Světová poštovní unie. Důvodem je tradiční a celosvětově přijímaná úprava kvality poštovních služeb.

³⁰ Srov. § 630 a n. obchodního zákoníku.

³¹ Srov. § 638 a n. obchodního zákoníku.

³² Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, str. 21.

PŘEPRAVA MRTVOL

Vyloučení přepravy mrtvol z rámce CMR je odůvodněno zvláštními zdravotními požadavky. Díky tomu podléhá přeprava mrtvol obdobně jako poštovní přeprava samostatné úpravě včetně specifických doprovodných dokumentů zastupujících nákladní list používaný při přepravě jiných nákladů.³³ Úmluva CMR se nevztahuje na přepravu ostatků ani vozidly, která nejsou speciálně upravena nebo vybavena pro tuto službu. Stejně tak se nevztahuje na přepravu uhynulých zvířat. Zdůvodnění této výluky požadavkem specializace dopravců na přepravu mrtvol je tedy otazné.

PŘEPRAVA STĚHOVANÝCH SVRŠKŮ

Vyloučení stěhovaných svršků z úmluvy je na jedné straně odůvodněno množstvím doplňkových služeb prováděných specializovanými stěhovacími firmami. Tyto služby spočívají v přímé demontáži interiérového zařízení, příp. balení tohoto vybavení. Věci určené k přepravě nejsou tedy zpravidla předány dopravci v připraveném stavu. Druhým uváděným důvodem je v praxi velmi ztížený odhad celkové hodnoty přepravovaných svršků, neboť se z naprosté většiny jedná o směs různorodých použitých věcí, jejichž hodnotu by v případě škodní události bylo třeba stanovit komplexními znaleckými posudky z mnoha oborů.

4.6 MULTIMODÁLNÍ PŘEPRAVA A APLIKACE CMR

ROZSAH APLIKACE

Úmluva CMR se dle ustanovení čl. 1 odst. 1 vztahuje na přepravu zboží silničním vozidlem. Účinnost úmluvy je však rozšířena čl. 2 i na přepravu po moři, železnici, vzduchem, či v rámci vnitrozemské říční plavby, a to za podmínky, že zásilka zůstává i v takovém stádiu přepravy naložena na silničním vozidle. Za účelem aplikace CMR je tedy za potřebí odlišit od sebe v zásadě dvě základní formy užívané v rámci multimodální přepravy. V prvním případě je vozidlo naloženo spolu s nákladem a překonává tak část cesty po moři, či po železnici – typický příklad

³³ Mezinárodní ujednání o přepravě mrtvol (Berlín, 10. 2. 1937), publikováno ve Sbírce zákonů č. 44/1938 Sb. Umrličí pas je nutným dokumentem k přepravě mrtvol jakýmkoli dopravním prostředkem a za jakýchkoli podmínek.

lodního a železničního spojení přes kanál La Manche a Severní moře mezi zeměmi Spojeného Království a zbytkem evropského kontinentu. Zboží tedy neopouští ložní prostor vozidla. Druhým případem je přeložení zásilky ze silničního vozidla na dopravní prostředek jiného druhu, její přeprava, a případné opětovné naložení na silniční vozidlo za účelem dodání „do domu“. Opět hojně využíváno ve spojitosti s přepravou námořních ISO kontejnerů na delší vzdálenosti. Čl. 2 úmluvy CMR však vztahuje její použití pouze pro první z uvedených případů.

Zvláštní výjimkou ze zásady, že se CMR uplatní pouze na silniční přepravu, je ustanovení čl. 2 Úmluvy. Byl formulován na přání Velké Británie s ohledem na její tehdejší strukturu zámořských kolonií a zejména její geografickou polohu vůči zbytku Evropy. Stanoví působnost Úmluvy CMR na celou přepravu po moři, železnici, vzduchem, či v rámci vnitrozemské plavby, je-li takto přepravováno celé silniční vozidlo i s jeho nákladem, aniž by byla zásilka před započítáním takovéto přepravy přeložena. V podstatě jde o zvláštní druh kombinované přepravy, kdy se zboží z jednoho způsobu převede na druhý (přeložení samotného zboží), nebo se naloží celé silniční vozidlo i se zbožím na jiný dopravní prostředek k částečné přepravě. Úmluva však řeší jen částečnou úpravu kombinované přepravy v čl. 2, a to při naložení celého silničního vozidla i se zbožím na jiný dopravní prostředek. Překážkou aplikace čl. 2 CMR ale není ani oddělení přívěsu nebo návěsu od jejich tažné jednotky za tím účelem, aby přeprava zboží pokračovala na jiném dopravním prostředku. Kdyby však došlo ke skutečnému složení zboží, nebyl by takovýto transport kryt Úmluvou CMR (např. zboží je složeno ze silničního vozidla na nábřeží k boku lodi a následně naloženo na loď bez ohledu na to, bude-li následně v přístavu dodání opět naloženo na silniční vozidlo). Zbožový kontejner je pro tento účel považován za zboží, resp. náklad, nikoliv za dopravní prostředek.³⁴ V České republice je v současnosti aktuálním tématem přeprava kamionové soupravy včetně jejího nákladu po železnici, u které se obdobně uplatní zmíněné příklady z dopravy námořní.

Uvedená výjimka v aplikaci CMR se však *neuplatní*, prokáže-li se, že ztráta, poškození, nebo překročení dodací lhůty vzniklé během přepravy jiným druhem dopravy než silniční nebyly způsobeny jednáním nebo opomenutím silničního dopravce, ale událostí, ke které mohlo dojít jen během a z důvodu přepravy tímto jiným druhem dopravy. V takovém případě odpovídá silniční dopravce v rozsahu,

³⁴ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, str. 27.

v jakém by odpovídal dopravce jiného druhu dopravy než silniční, kdyby došlo k uzavření přepravní smlouvy podle předpisu pro příslušný obor dopravy.³⁵ Silniční dopravce by pak tedy odpovídal v rozsahu náhradového limitu a za podmínek příslušné mezinárodní úmluvy o přepravním právu pro daný typ dopravy – např. ve výše uvedeném případě dle tzv. "Haagsko-Visbyských pravidel" (Protokolu o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, Brusel 23. 2. 1968) a doplňujícího Protokolu z r. 1979. Česká republika není smluvní stranou této úmluvy.

Za uvedení dále stojí příklad kontejnerové přepravy zboží mezi přímořskými státy Středozevního moře s tím, že zboží (resp. kontejner) je přivezeno v rámci vnitrostátní přepravy do přístavu, zde přeloženo na loď a po dodání v druhém přístavu je opět naloženo na jiné silniční vozidlo, které nepřekročí hranice státu, ve kterém leží přístav dodávky. V takovém případě nejde vůbec o mezinárodní silniční přepravu a Úmluva CMR se na takovou přepravu nutně nevztahuje. Stranám realizujícím takovouto přepravu lze však s ohledem na případné spory vyplývající z kolizní úpravy vnitrozemské silniční přepravy doporučit, aby výslovně ujednaly aplikaci CMR v nákladním listu.

VYLOUČENÍ APLIKACE V MULTIMODÁLNÍ PŘEPRAVĚ

S ohledem na předchozí kapitolu se úmluva CMR bude vztahovat na ztrátu, poškození zásilky, či překročení dodací lhůty v případech, kdy tyto vznikly v době, kdy byla zásilka přepravována silničním vozidlem. Rovněž v případech, kdy je neznámá příčina, či doba vzniku, bude úmluva aplikovatelná. Prokáže-li se však, že k uvedeným nedostatkům došlo v rámci přepravy jiným druhem dopravy než silniční, bude odpovědnost dopravce oprávněné osobě upravena příslušným právem regulujícím daný typ dopravy, a to i přesto, že zásilka neopustila silniční vozidlo, za podmínek čl. 2 odst. 1:

„Prokáže-li se však, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vzniklé během přepravy jiným druhem dopravy než silniční nebyly způsobeny jednáním nebo opomenutím silničního dopravce, ale událostí, ke které mohlo dojít jen během a z důvodu přepravy tímto jiným druhem dopravy, neřídí se odpovědnost silničního dopravce touto Úmluvou; v takovém případě odpovídá silniční dopravce v rozsahu, v jakém by odpovídal dopravce jiného druhu dopravy než silniční, kdyby došlo mezi

³⁵ Čl. 2 Úmluvy CMR.

ním a odesílatelem k uzavření přepravní smlouvy podle předpisů platných pro příslušný druh dopravy. Nejsou-li však takové předpisy, řídí se odpovědnost dopravce touto Úmluvou.“

Jak uvedeno, ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty musí vzniknout nejen v souvislosti a během přepravy druhem dopravy odlišným od silniční, ale událost způsobující škodu musí být zcela charakteristická právě a jen pro daný přepravní typ, či přímo prostředek (vlak, loď, letadlo...) alternativní přepravy. Definicí vystihuje, i když nepřímou, případ *Thermo Engineers v. Ferrymasters*³⁶:

Při převozu tepelného výměníku z Aylesbury do Kodaně bylo naloženo silniční vozidlo včetně svého nákladu v přístavním městě Felixstowe. Přístavní společnost odpovědná za nakládku poškodila zásilku v průběhu jejího přeložení z horní paluby na palubu umístěnou níže v lodi. Příčinou škody byl náraz horní části výměníku do stropu paluby nákladního prostoru lodi. Soudce v případě dospěl k závěru, že šlo o škodu, ke které mohlo dojít jen během a z důvodu přepravy lodní dopravou.

S uvedeným rozhodnutím lze polemizovat, neboť – vzato do důsledku by se podmínka exkluzivity škody v rámci dané dopravy stala nadbytečnou. Při této interpretaci by byla třetí podmínka splněna ve většině případů, ve kterých bylo prokázáno, že ke škodě došlo „z důvodu přepravy tímto jiným druhem dopravy“. Nicméně účelem čl. 2 odst. 1 je zřejmě vymezení zcela specifických příčin vzniku škody, mezi které patří v případě lodní přepravy např. ztráta navigace, najetí na mělčinu, či vliv počasí v souladu s právní úpravou lodní přepravy zboží.

³⁶ Queen's Bench Division 22. 9. 1980 publikováno v 1 Lloyd's Report, str. 200. Gilles, P. Moens, G. International Trade and Business: Law, Policy, and Ethics. Sydney: Cavendish Pub, 1998. Obdobně Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 24 a násl.

5 Odpovědnost mezinárodního silničního nákladního dopravce

5.1 OBECNĚ K ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU

Před výčtem jednotlivých případů odpovědnosti mezinárodního silničního nákladního dopravce je vhodné za účelem pochopení systému Úmluvy CMR uvést problematiku právní odpovědnosti v obecné rovině, neboť tato patří k jedněm z nejsložitějších otázek právní teorie i praxe. Právní odpovědnost je chápána jako sekundární povinnost subjektu nést následky, resp. sankce za porušení tzv. primární právní povinnosti. Z uvedeného vyplývá, že k nástupu druhotné (sekundární) povinnosti je třeba porušení předcházející právní povinnosti něčeho se zdržet (omitere), vykonat (facere), strpět (pati), případně dát (dare). Tato původní povinnost může být subjektu uložena právní normou, anebo může vycházet z ujednání stran v rámci smluvního závazku. V souvislosti s jejím porušením nastupuje, resp. vzniká, odpovědnost jakožto sankční povinnost.

V rámci oboru mezinárodní silniční nákladní dopravy hraje nejdůležitější roli odpovědnost smluvní, která je přejímána subjekty právního vztahu jako sankce za porušení smluvně stanovených povinností. Vedle smluvní odpovědnosti nastupuje v případě jiného protiprávního úkonu než je porušení smluvního závazku, nebo v souvislosti s právní událostí, odpovědnost mimosmluvní či deliktní, se kterou je normativně spojena odpovědnost za škodu.³⁷

V souhrnu lze *smluvní* odpovědnost vymezit těmito předpoklady:

- Existence smluvní povinnosti či závazku;
- Porušení této právní povinnosti či závazku protiprávním jednáním nebo vznikem právně relevantní škodní události;
- Vznik škody;
- Příčinná souvislost mezi vznikem škody a porušením právní povinnosti;
- Zavinění v případech, kdy je odpovědnost založena na subjektivním principu.

³⁷ Knapp, V. Knappová, M. Švestka, J. Dvořák, J. Eliáš, K. Havel, B. Kanda, A. Macková, A. Mikeš, J. Plíva, J. Salač, J. Občanské právo hmotné. Svazek II. Praha: ASPI Publishing, s.r.o. 2002, s. 46.

V souvislosti s posledním uvedeným bodem je třeba odlišit právní principy, na kterých je institut odpovědnosti založen. V obecné rovině je principy vyjádřena závislost vzniku odpovědnosti na zavinění, tedy subjektivní stránce, škůdce. Právní teorie rozlišuje dva základní principy – subjektivní odpovědnost, tj. s ohledem na zavinění a odpovědnost objektivní – bez ohledu na zavinění škůdce.

Subjektivní odpovědnost vyžaduje ke svému vzniku vedle výše uvedených objektivních předpokladů rovněž poslední z nich, tj. zavinění, kterým se rozumí spojení prvků vědění a vůle v rámci duševní kapacity škůdce. V rámci mezinárodní úpravy dopravně-právních vztahů se běžně vyskytuje pojem předpokládaného (presumovaného) zavinění, tedy s autoritativně založenou domněnkou o jeho zavinění.³⁸ Tímto je ulehčeno důkazní břemeno poškozeného, který v takových případech nemusí složitě, ne-li nemožně, prokazovat nedbalost škůdce. Škůdce má však i v tomto případě možnost vyvinutí (exkulpat) z odpovědnosti za škodu, pokud prokáže, že ji nezavinil, tj. opak domněnky.

Objektivní odpovědnost je někdy rovněž označována jako odpovědnost za výsledek, neboť nezahrnuje míru zavinění způsobenou psychickým stavem škůdce. Jedná se o praktický právní institut tam, kde by bylo posuzování, či prokazování míry zavinění nepraktické, či v některých případech z důkazního hlediska nereálné. Škůdce se má i zde možnost liberovat, tedy odvrátit odpovědnost, a to poukazem na taxativně stanovené osvobozující (liberační) důvody.³⁹ V takovém případě se hovoří o tzv. objektivní odpovědnosti s **možností liberace**. Druhým a přísnějším případem odpovědnosti je tzv. objektivní odpovědnost **absolutní**, tj. taková, u které právo neumožňuje její odvrácení poukazem na liberační důvody.

Uvedené základní teoretické vymezení však zpravidla nepokrývá veškeré případy vzniku odpovědnosti v rámci jednotných mezinárodních právních úprav přepravy zboží. Kritéria vzniku odpovědnosti jsou v těchto případech často kombinována, nebo podrobena dalším zvláštním důvodům, jako např. specificky formulovanému institutu vyšší moci, kritériím náležité péče dopravce nebo uskutečnění potřebných opatření k odvrácení škody. Blíže k těmto specifickým kritériím odpovědnosti v následujících kapitolách.

³⁸ Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní silniční nákladní přepravě, Praha: Academia 1985, s. 37.

³⁹ Srov. čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR.

Jak již bylo naznačeno, charakteristickým závazkem z přepravní smlouvy a naplnění jejího účelu, je přepravení zboží řádně a včas. Klíčovou roli v pojetí odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce tak sehrává hledisko profesionální péče dopravce o zásilku v průběhu časového úseku, kterým je charakterizována jeho odpovědnost.⁴⁰ Jinými slovy se jedná o sankci za porušení dopravcových závazků vyplývajících z přepravní smlouvy. Úmluva se v tomto ohledu omezuje na úpravu odpovědnosti za škody na zásilce, tedy za její ztrátu nebo poškození a na odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty. Za porušení jiných právních povinností odpovídá dopravce dle vnitrostátního právního řádu a dle jím vymezených odpovědnostních charakteristik.

5.2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

V rámci mezinárodních smluv upravujících přepravu nákladů a osob hrají ustanovení určující odpovědnost a její rozsah klíčovou roli. I přes pokračující technický vývoj je v silniční nákladní dopravě výskyt škodných událostí častým jevem. Nevyjímaje ostatní práva a povinnosti zúčastněných stran, je rozsah odpovědnosti v případě porušení těchto práv ústředním bodem při tvoření takovýchto mezinárodních úmluv. Důvodem je bezesporu snaha o unifikaci výše věcného rozsahu odpovědnosti a náhradové povinnosti dopravce tak, aby byla na jedné straně zajištěna ochrana ostatních účastníků smluvního vztahu a na straně druhé byli chráněni dopravci od postihu, který by pro ně mohl být v mnohých případech zcela likvidující.

Mezinárodní přeprava nákladů, resp. zbožových zásilek (*carriage of goods*) dle současné terminologie užívané v anglickém originálním znění CMR, je od počátku do konce spjata s možným rizikem vzniku škodné události a z ní vyplývající odpovědnosti dopravce, a to ať již za úplnou, či částečnou ztrátu zásilky, poškození zboží svěřeného mu k přepravě nebo za opožděné dodání. Tedy za taxativně vypočtené povinnosti, jež tvoří samotný účel přepravní smlouvy, na kterém mají příkazce, příp. příjemce a další osoby bezesporu zájem, tj. na dodání přepravovaného zboží řádně a včas ve stavu, který odpovídá momentu, kdy byla zásilka předána dopravci k samotné přepravě.

⁴⁰ Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní silniční nákladní přepravě, Praha: Academia 1985, s. 14.

Časový úsek, po který na sebe dopravce přebírá odpovědnost za zásilku je stanoven čl. 17 odstavcem 1 následovně: „Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání...“. Shodnou konstrukci časového rozsahu odpovědnosti lze nalézt ve vnitrostátní právní úpravě smlouvy o přepravě věci dle § 622 zákona č. 513/1991 Sb. Obchodního zákoníku. Momenty převzetí a vydání zásilky Úmluva podrobněji nespécifikuje a jejich určení do značné míry ponechává na úpravě národního práva a rozhodovací praxi členských států Úmluvy CMR.

K momentu předání však judikatura soudů členských států Úmluvy zastává poměrně jednotný názor – nezačíná okamžikem zahájení vlastní přepravy, nýbrž momentem, kdy zboží bylo předáno dopravci samému, nebo jeho zástupci, který je k převzetí zboží pověřen.⁴¹ Jedná se o okamžik, od kterého má dopravce možnost s nákladem volně nakládat za účelem bezprostředního provedení samotné přepravy. Odpovědnost dle Úmluvy nelze rozšiřovat na činnosti, které sice předcházejí smluvené mezinárodní přepravě zásilky, avšak vzhledem charakteru je lze podřadit pod některý ze samostatných smluvních typů upravených vnitrostátním právním řádem členského státu Úmluvy. K předání zboží k dopravě tak bezpochyby dojde v případě, kdy je uložení zboží mezitímním řešením nutným k provedení samotné přepravy, ať již se jedná o složení zboží předchozím dopravcem, složením zboží na určené místo v areálu dopravce, či předání zboží k nakládku např. ve skladu odesílatele s určením, že nakládku provedou v určeném čase osoby odpovědného dopravce. Za opak podléhající vnitrostátní úpravě je a contrario nutno považovat uložení zboží za účelem jeho skladování, opatření obalového materiálu a jiných úprav zboží za účelem až následné přepravy.

Je vhodné upozornit na názor zastávaný Apelačním soudem ve Francii a soudy v Nizozemském království, které judikovaly moment převzetí zásilky k přepravě okamžikem naložení zásilky na vozidlo dopravce – citováno „*prise en charge sur camion*“, „*taken over on lorry*“, tedy „*převzato na vozidlo*“.⁴² Takový výklad se jeví jako praktický z důvodu důkazní nouze oprávněného v případech, kdy není dobře možné určit moment naložení zásilky na vozidlo samotné. V ČR zatím

⁴¹ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, s. 50.

⁴² Ke srovnání rozhodnutí Cour d' Appel Paris ze dne 16. 5. 1969 a rozhodnutí GH s Gravenhage ze dne 15. 6. 1979. Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007.

není k dispozici patřičné rozhodnutí nejvyšších soudních instancí. V praxi obecných soudů však převládá názor shodný s teorií uvedenou v předchozím odstavci.

Pro otázky vztahující se k vydání zásilky, resp. moment přechodu odpovědnosti za škodu na ní, je charakteristická značná míra nejednotnosti soudní judikatury a s ní související praxe v jednotlivých členských státech Úmluvy CMR. Příčinou rozporu je obsah samotné smlouvy o přepravě věci svěřené do národní právní úpravy. V nejobecnější rovině je vydání zásilky její faktické předání s možností nerušené dispozice osobě oprávněné z nákladního, příp. náložního listu, a to v místě v něm uvedeném. Tímto nejsou vyloučena případná následná dispoziční práva odesílatele s nákladem během přepravy prostřednictvím pokynů manipulovat, a určit tak dodatečně osobu oprávněnou k převzetí zboží. Stejně tak není vyloučena možnost příjemce převzít zásilku dříve, či na jiném místě. Je-li toto převzetí příjemcem potvrzeno v nákladním listě, nevystavuje se dopravce odpovědnosti v případě následných stížností oprávněných stran.

Specifika odpovědnosti mezinárodního silničního nákladního dopravce jsou podrobně rozebrána v následujících kapitolách. Z obecného hlediska lze však již na tomto místě shrnout, že se jedná o odpovědnost objektivní, tedy takovou, na jejíž vznik a zánik nemá hledisko subjektivní, tj. zavinění dopravce, či jiných osob, za které odpovídá, žádný vliv. Zbavení odpovědnosti – liberace je možná jen v taxativně vymezených případech, o kterých bude pojednáno v příslušné kapitole. Důvodem přísné koncepce odpovědnosti dopravce v porovnání s odpovědností podle obecných ustanovení občanského resp. obchodního práva je především presumovaná specializace dopravce na obor jemu vlastní – silniční nákladní dopravu, čímž je právě on tím, kdo má být nejlépe obeznámen s riziky. Dalším důvodem je skutečnost, že konkrétní příčiny vzniku škodných událostí jsou pro oprávněného často obtížně zjištělné. Z těchto důvodů je odpovědnost mezinárodního silničního dopravce koncipována ve srovnání s obecnými ustanoveními občanského nebo obchodního práva mnohem přísněji.⁴³

⁴³ Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní silniční nákladní přepravě, Praha: Academia 1985, s. 37.

Taxativní vymezená výše rozsahu náhradové odpovědnosti dopravce za škody na zásilce je vypočtena v čl. 17 kapitoly IV. CMR. Odstavec jedna rozlišuje:

- úplnou ztrátu zásilky
- částečnou ztrátu zásilky
- poškození zásilky
- odpovědnost za překročení dodací lhůty

Níže ke konkrétnímu vysvětlení jednotlivých porušení povinností, v důsledku kterých nese dopravce dle čl. 17 odst. 1 a násl. případnou odpovědnost:

5.3 ODPOVĚDNOST ZA ZTRÁTU A POŠKOZENÍ ZÁSILKY

Pod pojmy ztráta části zásilky a úplná ztráta je třeba rozumět kvantitativní úbytek přepravovaného zboží. V případě **částečné ztráty** zásilky se předpokládá, že dopravce vydá oprávněnému příjemci alespoň část zásilky, která odpovídá převzatému zboží, avšak v nižší kvantitě, váze nebo objemu, než jaká byla převzata. Dopravci může v případě tvrzené ztráty části zásilky paradoxně svědčit jeho povinnost toliko ke kontrole počtu kusů převzatých k přepravě. Dle čl. 8 Úmluvy je dopravce povinen při převzetí zásilky přezkoumat mimo jiného i skutečný počet kusů a soulad skutečného stavu s údajem uvedeným v nákladním listě. Zásilka je tak přezkoumávána na základě údajů v nákladním listě podle počtu a druhu specifikovaných kusů, na které se zásilka dle pokynu příkazce dělí. V praxi je běžný údaj např. o počtu naložených palet. Pokud počet kusů takto popsáné, resp. rozdělené zásilky souhlasí s faktickým stavem při vydání, nemůže se příjemce, či odesílatel, s úspěchem dovolávat jiného početního stavu přepravované věci udaného v jiných dokumentech, než je nákladní list (např. počtu kusů zboží obsaženého v jednotlivých paletách uvedený ve fakturách – daňových dokladech příjemce zásilky).⁴⁴

Další skutečností implikující možnou odpovědnost dopravce je **poškození zásilky**. Tím je v obecné rovině myšlen úbytek kvalitativní, tedy snížení hodnoty přepravovaného zboží při zachování jeho počtu, příp. váhy – nikoliv počtu a objemu, i když ve zcela specifických případech by ztráta objemu zásilky mohla teoreticky znamenat její poškození. V praxi je samozřejmě běžné, že je část zboží jednak ztracena a zbytek zároveň v určité míře částečně znehodnocen, tedy poškozen.

⁴⁴ K tomu srovnej rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR č. 29 Odo 702/2001 dostupné na www.nsoud.cz.

Chceme-li se však držet litery čl. 17 CMR, je třeba úvodem vymezit výše uvedená rozdělení okolností, která vedou ke škodě na přepravované zásilce.

POJEM ÚPLNÉ ZTRÁTY

Úmluva CMR rozlišuje mezi částečnou a úplnou ztrátou zásilky.⁴⁵ Toto rozlišení má dále vliv na promlčecí dobu k uplatnění práva na náhradu škody a dále pak na konkrétní výši náhrady, ke které je, v případě vzniku škody, či ztráty, odpovědný dopravce povinen. Pojem úplné ztráty je CMR definován jako pojem zahrnující přepravu, při které nebyla ani část zboží převzatého přepravcem vydána oprávněnému příjemci. Způsob ztráty zboží přitom není z právního hlediska významný a ztráta samotná je chápána v širším smyslu. Zásilka tak může být považována za ztracenou i v případě, že je známa její poloha – např. na dně moře, či rokle – avšak je z tohoto důvodu prakticky nedosažitelná. Stejně tak lze za ztracenou zásilku považovat zboží úplně zničené, odcizené, zadržené, či doručené nesprávnému příjemci.

Má-li však zásilka k momentu doručení být jen zlomkovou zůstatkovou hodnotu, neměla by být považována za úplně ztracenou ve smyslu úmluvy CMR. V rozhodnutí ve věci *William Tatton & Co. V. Farrymasters*⁴⁶ doložil toto tvrzení soudce Brown slovy:

“[...] zásilka byla poškozena do té míry, že měla pouze zlomkovou hodnotu oproti původnímu stavu, a proto lze uvažovat o tzv. úplné nepřímé ztrátě. Nicméně dle mého chápání významu slov „poškození“ a „ztráta“, tak jak jsou použita v souvislosti s přepravou zboží, se jedná pouze o poškození zásilky, i když velmi závažné. Nikoliv však o ztrátu.”

POJEM ČÁSTEČNÉ ZTRÁTY

Částečnou ztrátu lze definovat jako úbytek množství, hmotnosti, či objemu, na doručené zásilce, která byla převzata k přepravě. Druhou definici nabízí logický výklad, ze kterého vyplývá, že částečná ztráta zásilky bude vždy menší, než úplná ztráta, o které je pojednáno výše.

⁴⁵ „Total and partial loss“, k tomu Clarke, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 169 – 170.

⁴⁶ [1974] 1 Lloyd's Rep., s. 203.

Z pohledu výše náhradové povinnosti rozlišuje CMR rovněž částečnou ztrátu zásilky od škody na zásilce, přičemž škodou se rozumí změna stavu či kvality zásilky, ke které došlo během její přepravy. Toto rozdělení nemusí být vždy patrné, neboť se lze v praxi setkat s případy, kdy úbytek kvality znamenal zároveň úbytek na váze, či jakosti.⁴⁷

Množství zásilky a z ní vyplývající částečnou ztrátu je nutné vztáhnout k objemu zachycenému v přepravní smlouvě, nikoli k objemu skutečně, či domněle přepravované zásilky. Rozhodnou důkazní roli zde sehrává údaj zapsaný v nákladním listu. Nicméně v případě přepravy sběrné zásilky⁴⁸ tak může dojít i k úplné ztrátě ve vztahu k jednomu z odesílatelů, aniž by byl fyzicky ztracen celý přepravovaný náklad, pokud ztracená část zásilky byla předmětem samostatné přepravní smlouvy⁴⁹

PRODLÉNÍ POVAŽOVANÉ ZA ÚPLNOU ZTRÁTU

Článek 20, odst. 1 CMR stanoví právo oprávněného:

„... považovat zásilku bez dalších důkazů za ztracenou, nebyla-li vydána do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty, a pokud nebyla lhůta sjednána, do 60 dnů po převzetí zásilky dopravcem k přepravě.“

Oprávněný – v nejčastějším případě odesílatel, je tak chráněn před nejistotou a důkazní nouzí v případě, že zásilku dopravce nevydal ani po značném čase od sjednané lhůty dodání, resp. nebyla-li tato lhůta sjednána po čase, který lze dle čl. 19 považovat za přiměřený s přihlédnutím k okolnostem a době dodání, kterou lze očekávat od objektivně řádného dopravce. Touto pojistkou je nevyvratitelná⁵⁰ právní domněnka úplné ztráty zásilky, kterou má oprávněný možnost bez dalších potřebných důkazů uplatnit v případě, kdy celá zásilka nebyla vydána do lhůty v čl. 20. V případě sjednané lhůty dodání zásilky po uplynutí 30 dnů, a nebyla-li lhůta sjednána, pak po uplynutí 60 dnů od momentu převzetí zásilky dopravcem. Tímto je

⁴⁷ Supreme Court Hungary 32 989/1974, 1976 ULR II.

⁴⁸ „Groupage of shipment“ z ustálené terminologie anglického jazyka.

⁴⁹ Brussels 16. 11. 1977 (1980) 15 ETL 319. Herber, R. Piper, H. CMR: Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten. München: Beck, 1996, čl. 17.

⁵⁰ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, str. 82.

oprávněná osoba prakticky zproštěna důkazního břemena ohledně existence zásilky, či okolností její ztráty. Jedná se však pouze o právo oprávněného, nikoliv povinnost, resp. právní domněnku, či fikci, která by nastala samotným překročením výše uvedených lhůt. Na ochranu právní jistoty se i zde uplatní běh promlčecí lhůty stanovené v čl. 32 Úmluvy, přičemž tato počíná běžet dle odst. 1 písm. b) třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, či šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem, není-li takováto lhůta sjednána. V takovém případě je dopravce povinen za tuto zásilku poskytnout oprávněnému náhradu dle obecných zásad uvedených v čl. 23.

V krajním případě může být dokonce místo výskytu zásilky známo, avšak zásilka není z nějakého důvodu dosažitelná tak, aby ji mohl dopravce ve výše uvedených lhůtách vydat oprávněnému. Jedná se tedy o příklad absolutní odpovědnosti, tedy odpovědnosti za výsledek bez ohledu na zavinění a bez možnosti důkazu opaku.

Pro případ, že se oprávněný rozhodne zásilku považovat za ztracenou, oznámí toto své rozhodnutí písemně dopravci. Má-li i nadále oprávněný zájem na dodání zásilky pro případ, že tato byla později nalezena, resp. by byl dopravce schopen ji oprávněnému dodat, může při přijetí náhrady písemně žádat, aby byl o nalezení zásilky bezodkladně zpraven, a to až do jednoho roku od vyplacení náhrady za tuto zásilku. Důvodem může být zvláštní zájem s ohledem na povahu zásilky (např. obsah zásilky má pro oprávněného jistou nepeněžitou hodnotu), nebo v častějších případech nestačí peněžitá náhrada poskytnutá dopravcem v souladu s čl. 23 a n. Úmluvy k pokrytí skutečné škody vzniklé ztrátou, resp. nedodáním zásilky. Pro úkon, jímž žádá oprávněný informaci o ztracené zásilce je čl. 20 odst. 2. výslovně stanovena písemná forma včetně písemného potvrzení o podání této žádosti.

Byla-li zásilka nalezena a dopravce dodržel svoji povinnost informovat vyplývající z výše uvedené žádosti, má oprávněný 30 dnů od obdržení zprávy o nálezu zásilky na to, aby uplatnil své právo na vydání zásilky dle čl. 20 odst. 3. V takovém případě musí dostát svým závazkům zakotveným v nákladním listě (zejm. zaplatit přepravné, potvrdit přijetí zásilky atd.) a následně též vrátit náhradu poskytnutou za původní ztrátu zásilky. Z výše náhrady má právo odečíst případné škody a ztráty na zásilce, a dále pak škodu vyplývající z překročení dodací lhůty až do výše přepravného dle čl. 23 odst. 5.

Nepodá-li oprávněný ve lhůtě 30 dnů pokyny ve smyslu předchozího odstavce, nebo byla-li zásilka nalezena teprve po uplynutí jednoho roku po vyplacení

náhrady, může dopravce naložit se zásilkou dle vlastního uvážení. Při tomto je omezen právem platným v místě, kde se zásilka nachází.

5.4 ODPOVĚDNOST ZA PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY

Dle článku 17, odst. 1 „Doprovádě... za překročení dodací lhůty.“, tj. bez ohledu na charakter vzniklé škody, který může být přímý (např. ztráta hodnoty přepravovaného zboží), či nepřímý (např. ztráta příležitosti zboží dále využít) význam pro příjemce zásilky.

V rámci mezinárodní silniční přepravy podléhající Úmluvě závisí sjednání pevné dodací lhůty čistě na autonomii vůle smluvních stran. Úmluva sama o sobě nestanovuje žádný hraniční termín dodání zásilky pro každý z případů, který by teoreticky připadaly v úvahu. Pro případ, že pevná dodací lhůta nebyla v rámci přepravní smlouvy sjednána, či nebyla poznamenána odesílatelem do nákladního listu, stanoví čl. 19 CMR lhůtu přiměřenou pro dodání zásilky „pečlivým dopravcem“, a to s ohledem na povahu a okolnosti doprovázející nákladku a sestavení samotné vozové zásilky.⁵¹ Opět se tímto otevírá prostor pro soudní výklad pojmu pečlivosti v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Zkoumána tak bude především vhodnost, příp. zákonnost postupu dopravce z objektivního hlediska. Tedy jednal-li v daném případě nejlepším objektivně možným způsobem, či neopomněl-li rozumně předpokládanou povinnost.

Článek 17 CMR stanoví odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty jako celku. Případné překročení lhůty k dostavení vozidla k nakládku, které by však v důsledku nezapříčinilo překročení stanovené dodací lhůty, je podřízeno vnitrostátnímu právu. V takovém případě by dopravce sice přistavil vozidlo k nakládku se zpožděním, které by vedlo ke vzniku škody, ale následně by tuto časovou ztrátu dohnal v rámci přepravy. Případy odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR jsou tedy následující:

- Překročení *sjednané* dodací lhůty
- Překročení dodací lhůty *přiměřené* pro dodání zásilky pečlivým dopravcem.

⁵¹ Srov. vnitrostátní úpravu - ustanovení § 617 Obchodního zákoníku stanoví povinnost provést přepravu bez zbytečného odkladu, chybí-li smluvená lhůta.

- Prodlení považované za *úplnou ztrátu zásilky* dle Čl. 20, o němž je pojednáno v předchozí kapitole.

V prvním případě nastává překročení dodací lhůty, které nemá za následek domněnku ztráty zásilky, dle článku 19 tehdy, pokud „...*nebyla-li zásilka vydána ve sjednané lhůtě...*“. Forma sjednání dodací lhůty není dále upravena, tudíž se má za to, že není žádná zvláštní forma vyžadována, a lze tedy k jejímu prokázání použít všech dostupných právních prostředků – zvláštním případem pak v případech může být dopravcem inzerovaná dodací lhůta.⁵² V praxi však lze doporučit její sjednání v nákladním listě, či přinejmenším v písemné formě, a to s určením konkrétního dne, či času, dodání zásilky.⁵³ Běžným případem nedodržení sjednané dodací lhůty je její překročení, avšak dle teorie může nastat i její nedodržení dodáním zásilky před sjednaným termínem. Na takovém dodání nebude mít zpravidla zájem příjemce s omezenou skladovací možností dodávaného zboží, či v případě, ve kterém má být přepravované zboží přeloženo k další přepravě v místě dodání (např. v přístavu, kde musí být zásilka následně skladována a opatrována). Otázkou v takovém případě zůstává interpretace přepravní smlouvy s ohledem na sjednanou dobu dodání zásilky, zejména pak, byl-li sjednán časový rozsah dní, ve kterém má dopravce zásilku dodat, nebo konkrétní časový údaj dodání s ohledem na další okolnosti, které musely být dopravci známy při vzniku přepravní smlouvy.

Druhým zmíněným případem je situace, při které nebyla stranami přepravní smlouvy sjednána konkrétní dodací lhůta. V takové situaci se dopravce dostává do prodlení s dodáním zásilky „...*přesahuje-li skutečná doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem a při důležitých nákladkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce...*“.⁵⁴ V praxi soud při hodnocení přiměřené doby přepravy přihlédne zejména k okolnostem povahy zboží, typu zvoleného vozidla, instrukcím odesílatele, povinným bezpečnostním přestávkám v jízdě, dopravním předpisům, konkrétní dopravní situaci apod.⁵⁵ Příkladem může být dodání zboží s ohledem na dny

⁵² Paris 25. 3. 1994, BTL 1994.389. Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003.: „expresní“ dodání módního oblečení, jež trvalo mnoho týdnů, bylo považováno za překročení sjednané dodací lhůty dle čl. 19.

⁵³ V praxi se nepovažují ustanovení o dodání zásilky „ihned“ nebo „bez prodlení“ za sjednání dodací lhůty dle čl. 19. V obdobném smyslu: Clarke, M. A., *ibid.*, s. 175.

⁵⁴ Čl. 19 Úmluvy CMR.

⁵⁵ Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 176.

pracovního klidu, při kterých je jízda nákladních vozidel na určených komunikacích zakázána. Učiní-li jinak dopravce veškerá dostupná opatření k tomu, aby zásilku dodal v řádném termínu, není z tohoto důvodu odpovědný za překročení přiměřené dodací lhůty dle čl. 19.

5.5 ODPOVĚDNOST ZA JINÉ OSOBY POUŽITÉ KE SPLNĚNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

ODPOVĚDNOST ZA POUŽITÉ OSOBY

V rámci profesní činnosti dopravce dochází při plnění jeho povinností vyplývajících z přepravní smlouvy k mnoha úkonům, které je často z faktického nebo ekonomického hlediska nutno přenést na jiné osoby. Ať už se jedná o zapojení subdopraců provádějících jménem prvního dopravce část přepravy, společností zabývajících se zastoupením v celním řízení, nebo služby třetích stran zajišťující logistiku přepravy - jednotnou úpravu odpovědnosti poskytuje čl. 3 CMR: Stanoví odpovědnost dopravce za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, jako za vlastní jednání a opomenutí za předpokladu, že tito zástupci, pracovníci nebo ostatní osoby jednájí v rámci svých pracovních úkolů. Co je míněno pracovním úkolem úmluva CMR neupravuje, a tak je třeba definici tohoto pojmu hledat v národní právní úpravě.

Rozsah odpovědnosti dopravce za jiné osoby je tak omezen pouze na případy odpovědnosti vyplývající z porušení povinností založených Úmluvou. Konkrétně pak kapitoly čtvrté, čl. 17 až 29. V ostatních případech bude nutné oprávněnou osobu odkázat na úpravu příslušného národního práva.

Čl. 3 ale zřejmě nerozšiřuje dopravcovu odpovědnost co do její podstaty. Interpretace odpovědnosti za osoby použité ke splnění přepravní smlouvy, jakožto odpovědnosti absolutní by byla chybná. Stejně tak, s odkazem na literaturu, nerozšiřuje dopravcovu odpovědnost za hranice stanovené v člancích hlavy čtvrté CMR.⁵⁶ Efektem čl. 3 je přičtení odpovědnosti uvedených třetích osob dopravci, jako by jednání či opomenutí vedoucí ke vzniku škody učinil on sám. Dopravce by tak měl mít možnost zprostit se odpovědnosti shodným způsobem, jako osoby, které za něj jednaly.

⁵⁶ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, s. 30.

PŘEPRAVA PROVÁDĚNÁ NĚKOLIKA DOPRAVCI, REGRESNÍ NÁROKY

V úvodu této kapitoly je na místě upozornit na fakt, že přeprava prováděná postupně několika dopravci pod jednotným průběžným nákladním listem se v mezinárodní národní praxi téměř nepoužívá. Vzhledem k tomu se úprava kapitoly VI. Úmluvy CMR stala obsoletním právním instrumentem, který není v praxi dopravci nadále využíván, a to i přes jeho částečně dispozitivní charakter.

Je-li přeprava prováděna postupně několika dopravci dle čl. 34, odpovídá každý z nich za celou přepravu, jako by byl sám ve smluvním vztahu k odesílateli. Toto platí za předpokladu, že subdopravce převzal fyzicky zásilku a její převzetí potvrdil **na jediném nákladním listě**. Oprávněná osoba tak může uplatnit právo vůči kterémukoliv dopravci uvedenému v konečné podobně nákladního listu. Je tak tímto ustanovením chráněna před dokazováním momentu vzniku škody a případným následným vymáháním náhrady škody od subdopravce se sídlem v zahraničí, se kterým konsenzuálně nepřišla do smluvního vztahu. Jedná se o velmi ojedinělý právní koncept, na kterém v praxi často tratí poslední dopravce.

Z precedentního rozhodnutí ve Velké Británii v případě *Ulsner-Swift Ltd. v. Tauton Meat Haulage Ltd.*⁵⁷ vyplývá ve věci přepravy zásilky pod jedním nákladním listem několik následujících faktů. V první řadě se čl. 34 nepoužije na situace, ve kterých sám odesílatel zásilky uzavře smlouvy s více než jedním dopravcem. Výsledná přeprava pak nepodléhá jediné smlouvě, ale několika samostatným právním vztahům. V takovém případě na sebe nejsou dopravci právně nijak vázáni, i když si mezi sebou fakticky předávají zásilku. Druhý klíčový bod uvedeného rozhodnutí stanoví, že subdopravce se nestává stranou smlouvy dle čl. 34 pouze osobním převzetím zásilky. Postačí, když zásilka přejde do držby jeho zástupce nebo dalšího jím smlouveného subdopravce. Osoba přijímající zásilku nemusí být ani dopravcem. Může se jednat např. o skladovatele, kterému dal subdopravce příkaz k převzetí zásilky jeho jménem pro následnou přepravu někým jiným.⁵⁸

Čl. 35 úmluvy ukládá každému dalšímu dopravci, který převzal zásilky od předchozího dopravce, uvedení svého jména a adresy, resp. firmy, spolu s datovaným potvrzením na druhé vyhotovení nákladního listu. Takovým postupem se oprávněná osoba následně dostane k informaci o identitě osob, vůči kterým může uplatnit nárok

⁵⁷ *Ulsner-Swift v. Taunton Meat Haulage* [1975] 2 Lloyd's report 502.

⁵⁸ V tomto smyslu též: Roubal, V. *Převážní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů*. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, s. 115.

na náhradu škody v souladu s předchozím odstavcem. Nezanesení identity subdopravce do nákladního listu se nedotýká jeho statutu subdopravce dle čl. 34, který vyplývá z faktických okolností přepravy.⁵⁹ V praxi je však tohoto postupu zneužíváno a v nákladním listu v některých případech figurují ze skupiny dopravců nanejvýš dva subjekty – zpravidla první a poslední dopravce. Ti pak na sebe přebírají odpovědnost za ostatní neuvedené sub-dopravce.

Dopravce, který podle ustanovení části VI. Úmluvy zaplatil náhradu škody, má, pokud jde o zaplacenou náhradu, úroky a výlohy, právo postihu (regresu) proti dopravcům, kteří se podíleli na provedení přepravy.⁶⁰ Regresní postih mezi subdopravci bude podléhat úpravě úmluvy CMR, a to i vůči těm subdopravcům, kteří v rámci své části přepravy nepřekročili se zásilkou hranice státu.⁶¹ Žalovaný dopravce, po kterém je vzmáhána náhrada škody v důsledku odpovědnosti za provedení celé přepravy, může požadovat odškodnění na dopravci, který měl ve své moci zásilku v momentu vzniku škodní události, a to za následujících podmínek čl. 37:

„a) dopravce, jehož jednáním byla způsobena škoda, je povinen nést sám její náhradu, ať ji zaplatil on, nebo jiný dopravce;

b) byla-li škoda způsobena jednáním dvou nebo více dopravců, musí každý z nich zaplatit částku odpovídající podílu jeho odpovědnosti; nelze-li podíl odpovědnosti stanovit, odpovídá každý dopravce poměrně podle podílu přepravného, který mu přísluší;

c) nelze-li zjistit, který z dopravců má odpovědnost, rozdělí se náhrada v poměru uvedeném pod písmenem b) mezi všechny dopravce.“

S odkazem na ustanovení čl. 40 a 41 Úmluvy je rozvržení regresních nároků mezi dopravci jediným případem dispozitivní úpravy obsažené v jinak kogentním charakteru Úmluvy CMR. Dopravci zapojení do přepravy pod jediným nákladním listem jsou tak oprávněni smluvně uspořádat rozložení odpovědnosti mezi nimi navzájem. Nicméně jakékoliv ujednání zasahující do práv třetích osob garantovaných Úmluvou by bylo dle čl. 41 neplatné a neúčinné.

⁵⁹ Srov. klíčové rozhodnutí v případě SGS-ATES Componenti Elettronici v. Grappa [1978] 1 Lloyd's Report, s. 281.

⁶⁰ Srov. čl. 37 Úmluvy CMR.

⁶¹ Srov. rozhodnutí ve věci Cummis Engine Co. V. Davis Freight Forwarding (Hull) [1981] 2 Lloyd's Report 106. Předmětná část přepravy byla provedena na trase Rotterdam – Amsterdam.

Odhlédneme-li od možnosti smluvní úpravy regresních nároků, vyvstává praktická otázka prokázání momentu vzniku škody. Nebude rozhodujícím určení přesné chvíle, ale přinejmenším dopravce, v rámci jehož přepravy škoda na zásilce vznikla, a který za ni tím pádem odpovídá. Úmluva k tomuto dle čl. 35 odst. 1 zmocňuje subdoprovce zapsat do nákladního listu výhrady ke stavu zásilky k momentu jejího převzetí. Zanesením řádné výhrady se dopravce přebírající zásilku vypořádá s případným vyvracením právní domněnky o stavu zásilky v souladu s čl. 35 odst. 2, který odkazuje na úpravu čl. 9 o věrohodnosti údajů o stavu zásilky v nákladním listu následovně:

„Neobsahuje-li 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.“

Za zmínku stojí v některých případech nespecifická úprava čl. 39 odst. 1, která stanoví, že *„doprovce, proti kterému je uplatňován postih uvedený v člancích 37 a 38, nemá právo popírat oprávněnost platby uskutečněné dopravcem uplatňujícím postih, byla-li náhrada škody stanovena rozhodnutím soudu a on sám byl o řízení řádně vyrozuměn a měl možnost se ho zúčastnit“*. Formu nebo potřebný předstih vyrozumění úmluva neřeší a často není ani zcela jasný odkaz na národní právní úpravě v tomto směru. Teorie navíc vyvozuje, že není třeba, aby bylo upozornění na soudní (a pravděpodobně i rozhodčí řízení) dáno žalující stranou. Zřejmě tak žalujícímu dopravci postačí důkaz o tom, že byl žalovaný dopravce o probíhajícím řízení vyrozuměn z jemu dostupného zdroje a měl možnost se ho zúčastnit.

5.6 ODPOVĚDNOST ZA NEZPŮSOBILOST VOZIDLA

VADY VOZIDLA

Článek 17 odst. 3 stanoví:

„Doprovce se nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejích zástupců nebo pracovníků.“

Z prvního pohledu je tímto ustanovením dopravce plně odpovědný za volbu a řádnou údržbu vozidla použitého k přepravě, a to absolutně bez možnosti liberace, avšak i tato koncepce má své meze v systematickém výkladu, který uvádí, že liberace z důvodu vad vozidla by měla být dopravci znemožněna v případě aplikace čl. 17 odst. 2 – obecných liberačních důvodů. Naopak by neměl být ovlivněn odst. 4 a v něm uvedené zvláštní liberační důvody – zvláštní nebezpečí. Důvodem je jednak umístění výše citovaného odstavce, který následuje odstavcem 2. a je předřazen odstavci čtvrtému. Dále je pak v čl. 17 odst. 4 vložen výslovný odkaz na ustanovení čl. 18, ale nikoliv na čl. 17 odst. 3. Třetím zmiňovaným důvodem tohoto výkladu je fakt, že by v případě aplikace absolutní odpovědnosti za vady vozidla pozbyl významu čl. 18 odst. 4 o provádění přepravy vozidlem vybaveným zvláštním zařízením chránícím zásilku před okolními atmosférickými vlivy.⁶²

Článek 17 odst. 3 vylučuje vedle „běžných“ důvodů taktéž možnou obranu z důvodu neodvratitelných okolností, i když by se tyto vyskytly na vozidle použitém k přepravě, a to v podobě skrytých vad, které není v moci dopravce včas odhalit a napravit. V tomto ohledu pí. prof. M. Pauknerová shrnuje, že pokud by nevyhnutelnou okolností mohla být za splnění ostatních předpokladů pouze vnější událost, vyplývala by odpovědnost již ze samotného zakotvení liberačního důvodu nevyhnutelných okolností, a nebylo by tedy třeba dalšího zvláštního důvodu.⁶³ Praktickým případem je vznik škody na zásilce v důsledku nevyhnutelné a

⁶² Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 221. Oproti tomu opačný výklad Thume, K. H. Demuth, K. Kommentar zur CMR Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr. Frankfurt, M.: Verl. Recht und Wirtschaft, 2007, s. 139.

⁶³ Pauknerová, M. Institut tzv. vyšší moci v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Studie z mezinárodního práva (SMP), sv. 16. Praha: Academia Praha, 1982, s. 186.

neodvratitelné okolnosti, jakou je najetí na střepiny z předchozí dopravní nehody ve shodném úseku dálnice, v důsledku čehož došlo k protržení pláště pneumatiky. Otázkou nevyhnutelnosti pak může být např. dodržení přiměřené rychlosti vozidla s ohledem na dopravně-provozní okolnosti.⁶⁴ V některých případech pak navíc připadá v úvahu i liberace dopravce z odpovědnosti za část vzniklé škody, byla-li tato část způsobena jinými okolnostmi, než je vada vozidla – např. vlastní vadou zásilky, či některým ze zvláštních nebezpečí uvedených ve čl. 17 odst. 4.

Odpovědnost za stav vozidla nezahrnuje pouze technicko-provozní stav vozidla chránící zásilku před povětrnostními vlivy a jejím znečištěním způsobeným vnějšími faktory, tedy schopnost vozidla náležitě přepravit danou zásilku dle jejího charakteru, ale i jeho vnitřní stav a vybavení. Nevhodná volba vozidla co do jeho schopnosti k přepravě zásilky, či jeho nedostatečná údržba, která má za následek znečištění ložného prostoru, znamená opět vadu a povede k odpovědnosti dle čl. 17 odst. 3 tak, jak dokládá následující příklad:

*Tkaniny převážené ze Saint-Quentin (Francie) do Greven (SRN) byly poškozeny důsledkem znečištění subdopravcova vozidla zbytky chemikálií z předchozí přepravy. Dopravce prakticky nemohl vznést námitku vyvíňujícího důvodu dle čl. 17 odst. 2, neboť soud již od počátku považoval za příčinu ztráty okolnosti čl. 17 odst. 3 - vad vozidla použitého k přepravě.*⁶⁵

Ve výše uvedeném případě mohl teoreticky odesílatel souhlasit s použitím i vozidla v takto nevhodném stavu, nicméně to z dokazování nevyplývá. Vozidlo se tak stává vadným v případě, že není schopno převézt bez ztráty či poškození zásilku, o jejímž charakteru dopravce předem věděl, nebo měl při vynaložení péče přinejmenším vědět. V opačném případě nepůjde o vadné vozidlo nevhodné k přepravě předmětné zásilky, ale o nevhodnost zásilky s ohledem na přepravní smlouvu; např. zboží podléhající režimů zvláštního nebezpečí dle čl. 17 odst. 4.⁶⁶ Úmluva tak zřejmě nebrání stranám sjednat i horší stav vozidla. Odesílatel by však

⁶⁴ V právní úpravě ČR srov. § 4 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů.

⁶⁵ Amiens 28. 11. 1974 Bulletin des Transports 1975. Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003., s. 222.

⁶⁶ Herber, R. Piper, H. CMR: Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten. München: Beck, 1996, čl. 17, s. 85. Obdobně Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 223.

měl výslovně projevit, že byl poučen o rizicích spojených s takovým rozhodnutím a tato přijímá.

REŽIM ZVLÁŠT' VYBAVENÝCH VOZIDEL DLE ČL. 18 ODS. 4

Jinak striktní odpovědnost dopravce za bezvadnost vozidla použitého k přepravě je dalším výkladem úmluvy narušena a částečně též zmírněna ustanovením čl. 18 odst. 4. o přepravě citlivého zboží zvlášť vybaveným vozidlem takovým zařízením, kterým je zásilka chráněna před vlivem tepla, zimy, kolísáním teplot nebo před vlhkostí vzduchu. Toto ustanovení je v poměru *lex specialis* k obecné absolutní odpovědnosti dopravce za vady vozidla dle čl. 17 odst. 3.

Zmíněná výjimka se uplatní v případech, kdy se dopravce domáhá vyvinění z odpovědnosti poukazem na přepravu zboží podléhajícímu pro jeho přirozenou povahu úplné nebo částečné ztrátě. V takovém případě se dopravce zbaví odpovědnosti, prokáže-li nikoliv, že vozidlo netrpělo vadou, ale že „...že učinil všechna jemu za daných okolností náležející opatření, pokud jde o výběr, údržbu a použití těchto zařízení, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.“. Míra odpovědnosti dopravce je tu tímto ponížena z objektivní úrovně do sféry subjektivního – zpravidla nedbalostního zavinění.

Za zvlášť vybavené vozidlo je pro účely čl. 18 odst. 4 považováno vozidlo „vybavené takovým zařízením, že zásilka je chráněna před vlivem tepla, zimy, kolísáním teplot nebo před vlhkostí vzduchu...“. V kombinaci s ustanovením čl. 17 odst. 4 písm. d) má tak dopravce k dispozici pro případ, že:

- a) zásilka je náchylná ve smyslu, že pro svou povahu podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození;
- b) existuje příčinná souvislost mezi ztrátou či poškozením a vadou takové výbavy vozidla, které má zásilku před předmětným poškozením či ztrátou chránit;
- c) dopravce prokáže, že jednal s náležitou péčí a učinil tak všechna jemu za daných okolností náležející opatření, pokud jde o výběr, údržbu a použití těchto zařízení, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.

5.7 KVALIFIKOVANÁ ODPOVĚDNOST DOPRAVCE – SOUČASNOST A VÝVOJ V REŽIMU „HRUBÉ NEDBALOSTI“ DLE ČL. 29 CMR

Ustanovení čl. 29 je Úmluvy CMR je pro dopravce z hlediska jeho odpovědnosti vůči ostatním subjektům přepravní smlouvy zcela zásadní. V případech, kdy jsou naplněny předpoklady čl. 29, odpadají veškerá omezení odpovědnosti dopravce uvedená v kapitole čtvrté a dopravce odpovídá za veškerou škodu v plném rozsahu. Pro dopravce pak z čl. 29 vyplývá i další nebezpečí, a to sice neomezená odpovědnost za osoby užití k provedení přepravy, pokud se prokáže jejich kvalifikované zavinění. Při tom není rozhodné, jedná-li se o zaměstnance dopravce, nebo např. o sub-dopravce najatého k faktickému provedení přepravy, nebo firmu najatou k provedení vykládky zásilky. Hned v úvodu je rovněž vhodné poukázat na fakt, že prakticky žádné pojištění odpovědnosti dopravce nekryje škodu způsobenou úmyslně, potažmo vzešlou z takového zavinění, které je úmyslu stavěno na roveň. Aplikace čl. 29 tak mívá fatální důsledky pro budoucnost přepravních firem, a je proto záhodno jí věnovat zvláštní pozornost.

Článek 29 odst. 1 stanoví odpovědnost dopravce ve smyslu nemožnosti jeho odvolání se na práva obsažená v kapitole IV. CMR, která omezují nebo vylučují jeho odpovědnost anebo 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.

Výše uvedené pojmy nejsou bohužel v Úmluvě dále rozvedeny, a tak je třeba využít ostatních dostupných výkladových prostředků. S odkazem na lex fori pak zejména těch, které jsou k tomu vhodné dle národního práva příslušného soudu. Důvodem k takové obecnosti nejen Úmluvy CMR je všeobecná nejednotnost v definicích určujících úmysl a nedbalostní zavinění. I v rámci českého právního prostředí se lze setkat s názory, že se jednotlivé stupně subjektivní stránky chování liší podle právního odvětví, což výklad zrovna neulehčuje. Jako výchozí bod se jeví vhodné vycházet z trestně-právní teorie subjektivní stránky jednání subjektů.

Za úmysl lze tak považovat přinejmenším takové jednání, jehož následek byl jednajícím osobou zamýšlen, či věděla-li tato osoba, že následky jejího jednání nastanou, a pro případ, že se tak stane, byla s nimi srozuměna. Tedy byla-li si vědoma, že takový následek může s určitou objektivní mírou pravděpodobnosti nastat. V případech vědomé nedbalosti škůdce věděl, že svým jednáním může škodu

způsobit, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že ke škodě nedojde. Při nedbalosti nevědomé pak škůdce nevěděl, že svým jednáním může škodu způsobit, ačkoliv to podle okolností vědět měl a mohl.

K výkladu výše uvedených pojmů lze nalézt poměrně rozsáhlou sbírku judikatury a právních textů. Jako mimořádně obtížné se však jeví definování úrovně zavinění, které bude považováno za rovnocenné úmyslu, neboť tento termín by měl být zřejmě vykládán šířeji, než samotné úmyslné zavinění. Jelikož bude taková úroveň zavinění zpravidla ležet na pomyslné stupnici někde na pokraji vědomé nedbalosti a nepřímého úmyslu, lze ji zobecnit, jako jednání, které je jen stěží vysvětlitelné nebo omluvitelné dopravcem s ohledem na alespoň minimální předpokládanou míru jeho odpovědnosti ve vztahu k přepravě zásilky. Jednání krajně neprofesionální, kterého by se byť i průměrný dopravce s ohledem na povahu přepravované zásilky neměl ani zdaleka dopustit – viz. dále.

HRUBÁ NEDBALOST

Jak bylo zmíněno, poměrná nejednotnost panuje v případě výkladu pojmu zavinění rovnocenného úmyslu, neboli tzv. „**hrubé nedbalosti**“. Zejména je-li samotnou Úmluvou jurisprudence naváděna k výkladu tohoto pojmu ve světle vnitrostátního práva. Odborné názory se zpravidla shodují na tom, že se taková subjektivní složka odpovědnosti zřejmě nachází na pomezí vědomé nedbalosti a nepřímého úmyslu, přičemž má blíže ke druhému ze zmíněných případů. V každém případě by chování, které je subsumováno pod tento pojem, mělo překračovat meze rozumné nebo čistě profesionální péče tak, jak jsou tyto pojmy užívány v jiných částech Úmluvy CMR. Za zmínění stojí i skutečnost, že s pojmem hrubé nedbalosti je někdy operováno i v rámci rozhodovací praxe soudů z oblasti občanského a obchodního práva a že se vedou odborné debaty o začlenění tohoto pojmu do nových kodifikací českého práva soukromého. Zejména pak s ohledem na výkladovou obtížnost tohoto pojmu je však budoucnost jeho integrace do vnitrostátního práva nejasná. Nelze tak souhlasit, že by se jednalo o termín „bezproblémový“, jak uvádějí někteří autoři, neboť jeho obecná definice se zdá být neuchopitelnou. Na druhou stranu se jedná o velmi efektivní nástroj k docílení spravedlnosti při aplikaci v konkrétních případech, kdy lze vztáhnout profesionalitu dopravce na povahu přepravované zásilky – tj. na její hodnotu, náchylnost k odcizení a na další faktory spojené s přepravou, které nemůže řádný dopravce zcela opominout.

Vrchní soud v Praze konstatoval⁶⁷, že o úmysl nebo zavinění rovnocenné úmyslu by se jednalo v případě, kdy by **dopravce chtěl svým jednáním způsobit určité následky, anebo by byl alespoň srozuměn s tím, že nastanou**. Kromě toho úmysl nebo zavinění rovnocenné úmyslu dopravce musí být v příčinné souvislosti se vznikem škody. Měl-li příjemce výhrady k jednání řidiče při předávání zásilky, tedy až po ukončení přepravy, nebylo toto jednání v příčinné souvislosti se vznikem škody způsobené částečnou ztrátou zásilky. Tato definice bezesporu zahrnuje i hrubou nedbalost dopravce, ale na druhou stranu pouze kopíruje zavedenou terminologii úmyslného zavinění – tedy složku volní (chtění) nebo přinejmenším složku vědomí (být s následkem srozuměn). Dle dikce však nikoliv nutně obě současně. Soud se tak, i když ne zcela jasně, snažil pravděpodobně strefit mezi odpovědnost vědomě-nedbalostní a z nepřímého úmyslu, kde je třeba hrubou nedbalost hledat. Dalo by se tak v české právní terminologii hovořit o jakémsi „nepravém nepřímém úmyslu“, kdy odpovědný byl s následkem, jakožto pravděpodobným vyústěním svého jednání či opomenutí, srozuměn, ale jeho volní míra toho, do jaké míry tento následek nastane, nepřesahovala jistou míru pravděpodobnosti. Nemohl tedy spoléhat vědomě na to, že následek nenastane tak, jak je tomu obecně u vědomé nedbalosti. Z druhé strany si však tím, že následek nastane, nemohl být přímo jistý. Hrubá nedbalost tak bude mít blízko k zvlášť závažnému a nepochopitelnému podcenění rizik spojených s přepravou, která v důsledku vedla ke vzniku škodní události.

V souladu s teorií předchozího odstavce rozhodl Krajský soud v Hradci Králové ve věci sp.zn. 34 Cm 233/97 ze dne 16.5.2001 (potvrzeno rozsudkem Vrchního soudu v Praze č.j. 12 Cm 32/2002-193 ze dne 29.8.2002).⁶⁸ Dle rozsudku sice řidič, jakožto zaměstnanec dopravce a osoba, za kterou dopravce odpovídá, nejednal úmyslně, když na pět hodin odstavil a opustil vozidlo, které bylo následně ukradeno, ale jeho jednání bylo označeno za hrubou nedbalost rovnocennou úmyslu, když nepochybně věděl, že svým jednáním minimálně může ohrožení zásilky způsobit a byl s tím srozuměn.

Rovněž francouzský nejvyšší soud (Cour de Cassation) se svým výkladem hrubé nedbalosti (fraude lourde) přiblížil výše uvedenému. Ve svém rozsudku ze dne 26. 2. 1985 konstatoval, že hrubá nedbalost představuje **nedbalost nejvyšší vážnosti**, jež se blíží úmyslu a z níž vyplývá nezpůsobilost dopravce, jenž má své vlastní

⁶⁷ Srov. Rozsudek Vrchního soudu v Praze č.j. 12 Cmo 3/2006-106 ze dne 26.9.2006.

⁶⁸ Sedláček, P. Úmluva CMR (Komentář). Praha: VOX, 2009, s. 475.

jednání pod kontrolou, uskutečnit jím převzatý závazek k přepravě.⁶⁹ Toto rozhodnutí je konformní s výkladem německých soudů, dle kterých se dopravce dopouští hrubé nedbalosti tam, kde jedná **očividně nepřiměřeně nebo lehkovážně** s přihlédnutím k vlastním zkušenostem a objektivně očekávané profesionalitě. Za lehkovážné označil soud i jednání řidiče, který přehlíží očividná nebezpečí. Odstavení nezajištěného vozidla na parkovišti u čerpací stanice v Polsku znamená neúměrné zvýšení nebezpečí krádeže, a je proto lehkovážné. Zajisté lze souhlasit, že míra úsilí v péči o zásilku by měla být úměrná její hodnotě a povaze místa, kterým je zásilka přepravována.

Zajímavou definici pojmu „hrubá nedbalost“ lze nalézt v rámci interpretace práva Spojených států amerických. V praxi by mohla být využita k otevření extenzivnějšího výkladu tohoto pojmu:

„Hrubá nedbalost je takovou nedbalostí, ve které je míra pohrdání péčí o bezpečnost a zdraví jiných tak závažná, že se jeví jako úmyslné porušení práva ostatních. Je to více, než jen prostá nepozornost, nýbrž ostýchavost k tomu být úmyslně škodlivým“⁷⁰

Zejména striktní přístup k definici hrubé nedbalosti zastávají soudy ve Spolkové republice Německo, k jejichž přísnosti nelze prozatím judikaturu soudů českých přirovnávat. Stále zřejmější doktrína vyžaduje od dopravce pečlivost pod poměrně jednoduchou tezí, že čím více si mohl být dopravce vědom rizik spojených s přepravou, tím větší měl učinit opatření a tím víc má nést vinu v případě, že tak neučinil.

Nejvyšší německý soud označil za kvalifikované zavinění dopravce ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR, nemá-li dopravce takový bezpečnostní systém, jenž by umožňoval sledovat průběh přepravy a určit případnou ztrátu zásilky co do místa a času této ztráty.⁷¹ Dle názoru autora nelze tento rozsudek zobecnit tak, že by veškerá vozidla všech dopravců musela být vybavena GPS lokalizačním zařízením – např. při přepravě sypkých komodit. Nicméně takové zařízení by mělo být samozřejmostí u přeprav zásilek, u kterých lze očekávat zvýšený zájem na jejich odcizení.

⁶⁹ Ibid., s. 477.

⁷⁰ State Bar of Wisconsin's Media-Law Relations Committee. Wisconsin News Reporters' Legal Handbook 5th Edition, Wisconsin, 2005, s. 64.

⁷¹ Problematice organizačních a technicko-bezpečnostních kritérií přepravy se věnuje samostatná podkapitola.

HRUBÁ ORGANIZAČNÍ POCHYBENÍ DLE ČL. 29 CMR

Speciálním případem hrubé nedbalosti dopravce spadající pod čl. 29 Úmluvy CMR jsou dle judikatury zejména německých soudů organizačně-provozní pochybení v podniku dopravce, která mají za následek ztrátu nebo poškození zásilky. Běžně do této kategorie spadají případy odcizení zásilky pracovníky, či zpoždění způsobená špatnou organizací na úseku překládání zásilek během dopravy apod. Standardně by dopravce v obdobném případě odkázal na čl. 17, resp. čl. 23 a následně vyplatil váhový limit náhradové povinnosti oprávněnému. Rozhodnutí však v poslední době spějí k celkem logickému závěru, že je nutné požadovat po dopravci prokázání jeho provozních a organizačních poměrů, neboť k těmto nemá žalobce (odesílatel), který přepravu neprovádí, prakticky žádný přístup. Ačkoliv by tak mohlo běžně docházet ke ztrátám zásilek v rámci podniku dopravce, měl by žalobce jen malou naději plně unést své důkazní břemeno. Soudní praxe za tímto účelem vyžaduje po žalovaném dopravci, aby prokázal, že o zásilky bylo náležitě pečováno po dobu, po kterou odpovídá za případné škody a ztráty (tedy v průběhu přepravy). Za řádné vedení podniku je třeba považovat vedení evidence zásilek, údajů o nakládání s nimi apod. Neprokáže-li tak na námitku žalobce o hrubé nedbalosti v provozu opak tvrzení o nepořádku uvnitř vlastního podniku, „neudrží“ pak svoji omezenou odpovědnost.⁷²

V jednom z novějších rozhodnutí německá judikatura dospěla i k velmi přísnému přístupu vůči dopravci přepravujícímu dlouhodobě počítačové komponenty. Ve věci rozhodoval nejvyšší spolkový soud⁷³, který označil dopravce za hrubě nedbalého a *lehtomyslného*, přepravoval-li takovou zásilku bez zajištění zabezpečovacího systému, který by umožňoval sledovat průběh přepravy a případnou ztrátu určit co do jejího času a místa. Tento závěr je velmi přísný, ale soud správně přihlédl k možnostem a cenové dostupností takových řešení, která by s velkou pravděpodobností zabránila úplně ztrátě zásilky, tj. satelitní monitorování pomocí GPS modulu a datového přenosu přes mobilní telefon – viz podkapitola o odcizení zásilky. S ohledem na rizikovost přepravy výpočetní techniky lze investici do takového systému nanejvýš v řádu stovek EUR pokládat za samozřejmost.

⁷² Srov. např. rozhodnutí ve věci LG Hamburg z 9. 9. 2002 (č.j. 415 O 157/01, publikováno v magazínu Transportrecht 2003, str. 166).

⁷³ Rozhodnutí (BGH) z 30.3.2006 (č.j. I ZR 57/03, publikován v European Transport Law č. 5/2006, str. 668).

V případech, ve kterých je předmětem dokazování možné pochybení ve vnitřní organizační struktuře dopravce, se v poslední době začíná alespoň u zahraničních soudů uplatňovat novinka při výkladu procesních ustanovení Úmluvy CMR – konkrétně pak ve věci dokazování a z toho pro české právní prostředí poměrně nezvyklý pojem „**sekundární důkazní povinnosti**“. Uplatňuje-li někdo na dopravci nárok na náhradu škody, nese současně též důkazní břemeno o svém tvrzení, tj. o příčinách a rozsahu vzniklé škody. Dopravce sice může využít obranu prostřednictvím vlastního prokázání, že ke škodě došlo vinou oprávněného, jeho příkazy, nebo neodvratitelnou události ve smyslu čl. 17 odst. 2, příp. osvědčí, že ke škodě došlo jedním z privilegovaných důvodů dle čl. 17 odst. 4. Vedle tohoto práva lze však sledovat postup soudů v SRN a Rakousku o rozšíření důkazního břemena dopravce o zmíněnou sekundární povinnost, kdy dopravce musí částečně prokazovat i skutečnosti tvrzené oprávněným, pokud mohly mít vliv na průběh škodní události a jsou známy výhradně dopravci, přičemž nemohou být rozumně doloženy příjemcem či odesílatelem zásilky. Dopravce je tak zejména povinen doložit, že na jeho straně nedošlo k hrubému organizačnímu pochybení v rámci provozu jeho podniku, výběru sub-dopravce atd. V opačném případě hrozí, že bude uznán odpovědným za vzniklou škodu v plném rozsahu. Otázkou je, do jaké míry je takovéto přenášení důkazní povinnosti na dopravce ospravedlnitelné a zda-li není jen formou trestu za to, že sám ať již z jakéhokoliv důvodu nechce rozkrývat své firemní zázemí. Význam sekundární důkazní povinnosti by proto neměl být v budoucnu přeceněn, ale měl by být využíván jako podpůrný prostředek v případech, kdy je důvodná, a tedy ze strany žalobce alespoň částečně prokázána pochybnost o poměrech uvnitř firmy dopravce. V obdobném smyslu se rýsuje i výklad v současnosti zřejmě ojedinělé procesně-právní analogie sekundární důkazní povinnosti žalovaného obsažené v § 133a Občanského soudního řádu, který je použitelný v tzv. diskriminačních sporech zejména v oblasti práva pracovního.

ZATAJENÍ HODNOTY ZÁSILKY

Vedle výše uvedených organizačních pochybení na straně dopravce stojí téměř ve stejnou dobu publikované rozhodnutí německého nejvyššího soudu ve věci hrubého zkreslení hodnoty zásilky odesílatelem. K takové situaci dochází nezdědka kdy, potřebuje-li odesílatel přepravit zásilku o vysoké hodnotě, ale nechce (i když vcelku neodpovědně) zvyšovat náklady na přepravné prostřednictvím poplatku např. za zvláštní zájem na dodání. Skutečnou hodnotou zásilky proto zpravidla odesílatel dopravce „překvapí“ až v momentu její ztráty či poškození. Dopravce tak neměl

možnost přijmout opatření, která by v souvislosti s přepravou tak hodnotné zásilky by býval přijal – např. dvoučlennou posádku, elektronické sledování apod.

Odesílatel byl tak shledán spoluodpovědným za ztrátu zásilky, neboť nepodal dopravci informace o hodnotě zásilky, neupozornil tak na zvýšenou potřebu její ochrany a na riziko jejího odcizení. Soud konstatoval, že **čím větší je hodnota zásilky podávané k přepravě, tím nezodpovědnější je chování odesílatele, pokud na hodnotu zásilky dopravce neupozorní.** Tím jedná odesílatel proti svému vlastnímu zájmu a nemůže teprve následně, po odcizení zásilky, vinit z lehkovážného chování k ní dopravce.⁷⁴ V obdobném případě⁷⁵ pověřil odesílatel dopravce přepravou počítačů z Německa do Francie. Jelikož nijak neinformoval dopravce o povaze zásilky, tento zvolil k přenocování standardní osvětlené parkoviště v sousedství jiného obsazeného vozidla. Zásilka byla přesto, za pro pachatele poměrně rizikových okolností, odcizena. Řidič ani dopravce nejednali hrubě nedbale, neboť nemohli zvláštní péči o hodnotnou zásilku zanedbat, protože o její povaze nevěděli.

ZÁVĚR

Pro poškozeného může být značným úskalím prokazování úmyslného a tím spíše hrubě nedbalostního jednání dopravce. S odkazem na předchozí odstavce zejména tam, kde nemá o provedené přepravě žádné bližší informace, nezná praxi v podniku dopravce, ani další potřebné okolnosti k unesení důkazního břemene. V takovém případě pro něj bude jen obtížné vyvracet třeba i smyšlená tvrzení dopravce o průběhu škodní události. V důsledku tak může poškozený zvolit cestu limitované náhrady škody výměnou za poměrně vyšší jistotu úspěchu v nákladném a zdoluhavém procesu.

Prokáže-li ale oprávněný příčinnou souvislost mezi úmyslným jednáním výše uvedených a vzniklou škodou na zásilce, nemají tyto odpovědné osoby prakticky žádnou další právní obranu. Konkrétně zcela ztrácí výhodu domněnky dle čl. 18 odst. 1 a tím pádem i možnost uplatnění liberačních důvodů obsažených v čl. 17 odst. 2 a 4. Vyvinění dopravce je v takovém případě fakticky nemožné. Dopravce tedy při

⁷⁴ Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. E-bulletin dopravního práva. www.akmsv.cz, č. 3, 2007.

⁷⁵ Srov. rozsudek BGH z 6.6.2007 č.j. I ZR 121/04 publikovaný v Transportrecht souhrnu 2007, s. 423

naplnění předpokladů čl. 29 ztrácí jakékoliv výhody dopravce – zejména pak limitů náhradové povinnosti, které jsou uvedené v části IV Úmluvy. Ustanovení článku 29 Úmluvy CMR má tak pro dopravce i odesílatele, popř. příjemce či třetí osoby, zásadní význam, pokud se týká rozsahu odpovědnosti. Konečným důsledkem je, že se dopravce nemůže dovolávat odpovědnostního limitu v čl. 23 Úmluvy (tj. 8,33 SDR na 1 kg hrubé hmotnosti zásilky), ale musí **nahradit škodu v plné výši**. Následek takového zavinění je však ještě širší – dopravce nahrazuje i náklady, ke kterým je zavázán dle čl. 23. odst. 4: dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky. Dále odpadají domněnky ulehčující jeho důkazní břemeno nebo usnadňující jeho procesní postavení. Zejména ustanovení čl. 17 odst. 2 až 5 (upřednostňující okolnosti), čl. 18 (důkazní břemeno) i omezení čl. 23 a 25 Úmluvy CMR. Rovněž tak úmysl či hrubá nedbalost při vybírání dobírky znamená odpadnutí omezení daného článkem 21 Úmluvy CMR, kdy dopravce poskytuje odesílateli za nevybranou dobírku náhradu škody pouze do její výše. Vedle těchto pozitivně v Úmluvě vyčtených změn je pak samozřejmě na dopravce v praxi nahlíženo s jistým despektem, který pro něj může mít nepříznivý vliv při posuzování příp. spoluodpovědnosti protistrany.

Úprava úmyslného zavinění pokračuje ustanovením čl. 29 odst. 2, dle kterého se rovněž nemohou dovolávat ustanovení hlavy čtvrté zástupci nebo pracovníci dopravce nebo jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy, jestliže tito jednali v rámci svých pracovních úkolů a škoda byla zaviněna jejich úmyslným jednáním nebo jemu rovnocenným zaviněním.

Nejzávažnějším důsledkem vyplývajícím z aplikace ustanovení čl. 29 odst. 1 je tak **neexistence limitů náhradové povinnosti** obsažených ve shodné kapitole pod čl. 23 odst. 3 a 5. Dále se odpovědnost dopravce neomezí na přímé škody, ale rozšiřuje se i na náhradu případné nepřímé újmy. Promlčecí doba pro uplatnění těchto nároků se navíc prodlužuje ze standardního jednoho roku na tři. Více o této problematice v samostatné kapitole „Rozsah náhradové povinnosti odpovědného dopravce“.

5.8 OSTATNÍ PŘÍPADY ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE A ODESÍLATELE

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE ZA NEPROVEDENÍ PŘÍKAZŮ ODESÍLATELE

Čl. 12 odst. 7 Úmluvy stanoví dispoziční právo odesílatele vůči dopravci následovně:

„Doprovce, který neprovede příkazy dané mu podle ustanovení tohoto článku nebo který je provede, aniž si vyžádal předložení prvního vyhotovení nákladního listu, odpovídá oprávněnému za škodu tím vzniklou.“

Opět s odkazem na národní právo bude třeba posoudit příslušný rozsah odpovědnosti dopravce. Tentokrát ve vztahu k nedodržení pokynů daných dopravci osobou oprávněnou disponovat se zásilkou v průběhu přepravy dle čl. 12 - tou, která se vykáže prvním vyhotovením nákladního listu, ve kterém musí být zapsány nové příkazy dané dopravci. V prvním případě dopravce *„...neprovede příkazy dané mu podle ustanovení (čl. 12)...“*, nebo je v případě druhém *„...provede, aniž by si vyžádal předložení prvního vyhotovení nákladního listu...“*.

V případě BGH 27. 1. 1982⁷⁶ byla převážena zásilka dámských kabelek ze SRN do Belgie. V momentě, kdy zásilka dorazila do centrálního logistického skladu dopravce, byl dopravce instruován odesílatelem k uložení zásilky. Zboží bylo nicméně odesláno dále a dodáno kupujícímu/příjemci, který však odesílateli neuhradil jeho cenu. V následujícím soudním sporu vymohl odesílatel plnou hodnotu zásilky na dopravci.

Ve výše uvedeném sporu nepřesahovala hodnota zásilky limit náhradové povinnosti stanovený čl. 23, avšak soud posoudil vzniklou škodu jako jednu z možných důvodů ztráty zásilky dle čl. 17, a tedy podléhající náhradovému limitu 8,33 SDR na kilogram hrubé hmotnosti. Naproti tomu někteří autoři⁷⁷ namítají, že na náhradu škody dle čl. 12 odst. 7 se nevztahuje žádný limit náhradové povinnosti uvedený v úmluvě CMR, a to z důvodů:

⁷⁶ Transportrecht 1985.105 (1985). Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 77.

⁷⁷ Ibid.

- a) Systematického výkladu začlenění čl. 23 do kapitoly IV. úmluvy, která je uvozena právě čl. 17.
- b) Čl. 23 užívá v odst. 1 pojmu „...*povinnost nahradit škodu za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky...*“, přičemž pojem „ztráta“ nemusí být nutně synonymem pro výraz „škody“ užitý v čl. 12 odst. 7. Autoři uvádí případy, ve kterých soud přijal toto tvrzení, rozlišil uvedené pojmy a uvedl, že odpovědnost za škodu oprávněnému na základě čl. 12 odst. 7 má sui generis vlastní charakter.
- c) Třetím důvodem je obdobné ustanovení v úmluvě CIM, ze které CMR vychází, které na rozdíl od CMR odkazuje na limit náhradové povinnosti i pro případ škody vzniklé z výše uvedených důvodů.

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE ZA VÝBĚR OSOBY KE SVĚŘENÍ ZÁSILKY K ÚSCHOVĚ

Čl. 16 odst. 2 stanoví následovně právo dopravce složit zásilku v případech, stane-li se ještě před dojitím zásilky na místo jejího dodání z jakéhokoli důvodu nemožným⁷⁸, anebo vyskytnou-li se překážky v dodání⁷⁹:

„V případech uvedených v článku 14 odst. 1 a v článku 15 může dopravce ihned složit zásilku na účet oprávněného ... dopravce přejímá zásilku do úschovy; může ji však svěřit třetí osobě a je pak odpovědný jen za pečlivý výběr této třetí osoby...“

Složí-li dopravce zásilku dle uvedeného ustanovení, považuje se tímto přeprava za ukončenou. Složení má tedy účinek dodání zásilky příjemci. Odpovědnost za případnou ztrátu nebo poškození však leží dále na dopravci, a je proto velmi pravděpodobné, že se dopravce rozhodne svěřit zásilku do úschovy třetí osobě dle věty poslední čl. 16 odst. 2. V takovém případě **odpovídá jen za pečlivý výběr** této osoby. Pečlivým výběrem skladovatele končí hranice odpovědnosti dopravce za zásilku dle CMR. Zřejmým důvodem je obsah skladovací činnosti, která je nad rámcem profesních způsobilostí běžného dopravce.

Doprovce je rovněž oprávněn zásilku prodat, aniž vyčká pokynů oprávněného, jde-li o zásilku podléhající rychlé zkáze nebo ospravedlňuje-li tento postup aktuální stav zásilky, anebo jsou-li náklady na úschovu zásilky nepoměrně

⁷⁸ Srov. čl. 14 odst. 1 Úmluvy CMR.

⁷⁹ Srov. čl. 15 Úmluvy CMR.

vyšší než je její hodnota. To vše za podmínky, že nedostal od oprávněného v přiměřené lhůtě opačné pokyny, jejichž provedení na něm může být přiměřeně k okolnostem požadováno. Byla-li podle ustanovení tohoto článku zásilka prodána, musí být výtěžek prodeje po odečtení částek na zásilce váznoucích dán k dispozici oprávněnému. Jsou-li tyto částky vyšší než výtěžek prodeje, má dopravce právo na rozdíl. Postup při prodeji se řídí právním řádem nebo zvyklostmi místa, kde se zásilka nachází.⁸⁰

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE ZA NEPROVEDENÍ DOBÍRKY

Přepravní smlouva může zahrnovat povinnost dopravce vybrat při dodání uvedenou peněžní částku formou dobírky. V takovém případě má být dle čl. 6 odst. 2 písm. c) tato povinnost uvedena v nákladním listě. Chybí-li tento údaj, může být povinnost k vybrání dobírečného doložena i jiným způsobem – např. uvedením v přepravní smlouvě, nebo v záznamech o pokynech odesílatele daných dopravci. Dopravce v takovém případě odpovídá odesílateli za škodu vzniklou vydáním zásilky bez výběru dobírečného, a to dle čl. 21 až do její výše uvedené v přepravní smlouvě, přičemž má právo následného postihu vůči neplatícímu příjemci. Výjimku tvoří případy spadající pod režim čl. 29.

Při nesprávném uvedení dobírečné sumy se však dopravce může dostat do zvláštní situace, ve které odpovídá odesílateli za celou sumu dobírečného uvedenou v přepravní smlouvě, avšak tuto sumu není povinen zaplatit příjemce zásilky. Čl. 13 odst. 2 ukládá příjemci zaplatit toliko „...částku uvedenou v nákladním listě“, avšak dle čl. 21 má dopravce povinnost poskytnout odesílateli „...náhradu škody až do výše dobírky“. Dopravce tak může být nucen vybrat od příjemce částku, kterou sám příjemce není povinen za předmětnou zásilku zaplatit. Takový výklad by v praxi neměl obstát.

⁸⁰ Srov. čl. 16 odst. Úmluvy CMR.

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V SOUVISLOSTI S DOKUMENTY

Vedle odpovědnosti za ztrátu, škodu na zásilce a překročení dodací lhůty, může být dopravce odpovědný na základě ustanovení úmluvy čl. 11 odst. 3 – jako komisionář:

„Doprovce odpovídá jako komisionář za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů v nákladním listě uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných; je však povinen nahradit nejvýše částku, kterou by hradil při ztrátě zásilky.“

Výklad výše uvedeného článku nebývá často předmětem sporů. Ke stanovení rozsahu odpovědnosti zde úmluva dává odkazem na odpovědnost komisionáře prostor národnímu právu. Práva a povinnosti dopravce jsou tedy, v případě aplikace českého práva, vyvozovány z úpravy smlouvy komisionářské.⁸¹ Dopravce tak musí jednat s potřebnou odbornou péčí.

ODPOVĚDNOST ODESÍLATELE V SOUVISLOSTI S CMR NÁKLADNÍM LISTEM

Článek 7 odst. 1 Úmluvy stanoví odpovědnost odesílatele za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti údajů v nákladním listu zanesených v nákladním listu. Ačkoliv čl. 8 ukládá dopravci povinnost kontroly zásilky, většina údajů obsažených v nákladním listu vyplývá z jejich předchozího sdělení odesílatele. Dopravce v mnoha případech nemá možnost tyto údaje ověřit. Konkrétně se jedná o údaje v nákladním listu dle čl. 6 odst. 1 písm. b), d), e), f), g), h), a j) a odst. 2 Úmluvy. Typickým případem je uvedení chybné adresy, resp. identifikace příjemce zásilky, popisu charakteru zboží, počtu kusů a hrubé hmotnosti zásilky. V posledním z uvedených případů se může dopravce v praxi s úspěchem dožadovat náhrady nákladů spojených se sankcemi z nevědomého přetížení vozidla, přičemž výše náhradové povinnosti není Úmluvou nijak limitována, neboť se ustanovení čl. 23 vztahuje výhradně k odpovědnosti dopravce, nikoliv odesílatele.

Zcela jiného rozměru však může nabírat odpovědnost odesílatele v souvislosti s obsahem nákladního listu v případě, že jsou v něm obsažené údaje dále využity, resp. přeneseny, do dalších listin – zejména pak do celního prohlášení.

⁸¹ Srov. § 577 a n. zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník.

ODPOVĚDNOST ODESÍLATELE ZA ŠKODU Z VAD OBALU ZÁSILKY ZPŮSOBENOU OSOBÁM, NA PROVOZNÍCH PROSTŘEDCÍCH NEBO JINÝCH ZÁSILKÁCH

Článek 10 stanoví:

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

Odpovědnost odesílatele je tedy limitována náhradou nákladů spojených s přímou škodou vzniklou v důsledku vadného obalu osobám, na provozních prostředcích a na jiných zásilkách.⁸² Tímto je z odesílatelovy odpovědnosti vyňata odpovědnost za případné nepřímé škody, které výše uvedenou událostí dopravce utrpěl. Na odpovědnost odesílatele vůči dopravci není aplikován limit náhradové povinnosti dle čl. 23 (konkrétně ve znění odst. 1). Odesílatel je tudíž povinen poskytnout náhradu bez omezení.

Ustanovení úmluvy kryjí výslovně toliko odpovědnost odesílatele vůči prvnímu dopravci. Právním problémem pak může být škoda vzniklá sub-dopravci, který není dle čl. 10 výslovně chráněn ve vztahu k odesílateli. V některých případech tak zahraničí soudní praxe sáhla k aplikaci národního práva v otázkách odpovědnosti odesílatele vůči žalujícímu sub-dopravci.⁸³ Stejně tak nárok třetí osoby, které vinou vadného obalu vznikla škoda, vůči odesílateli bude záviset na příslušném národní právu – nikoliv na úpravě čl. 10.

K celé problematice právní úpravy vadného balení zásilky lze dodat, že osvědčení vzniku ztráty, či poškození zásilky z uvedených důvodů v praxi zpravidla vyžaduje zapojení soudního znalce. Příkladem lze uvést soudní rozhodnutí, ve kterém soud odmítl přijmout jako důkaz pouhé poukázání na vzniklou škodu a výpověď řidiče nákladního vozidla, který uvedl, že se během přepravy neudálo nic neobvyklého.⁸⁴

⁸² V anglickém originálu: „...for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses...“.

⁸³ OGH 18. 12. 1984, Stra GüV 1985/4.34. Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, str. 239.

⁸⁴ BGH 4. 10. 1984 (1985) 20 ETL 154.

ODPOVĚDNOST ODESÍLATELE V SOUVISLOSTI S DOKLADY

Článek 11 odst. 1 ukládá odesílateli povinnosti připojit k nákladnímu listu nebo dát dopravci k dispozici doklady potřebné k celnímu a dalším úředním jednáním prováděným před vydáním zásilky a poskytnout mu všechny informace o které požádá. I přes povinnost dát dopravci doklady k dispozici, by mělo ve většině případů odesílateli postačit, zašle-li zmíněnou dokumentaci přímo příslušným správním orgánům.

Dopravce není dle odst. 2. povinen zkoumat, jsou-li doklady a informace správné a dostačující. Nicméně s ohledem na ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. g) Úmluvy, který uvádí povinnost zapsat soupis předaných dokladů do nákladního listu, bude dopravce čelit domněnce převzetí takových dokladů, pokud k nedostatku v dokumentaci neuvedl náležitě, tedy i včasné výhrady.

Odesílatel odpovídá dopravci za všechny škody vzniklé proto, že doklady chybí nebo nebyly dány nutné informace, anebo doklady a informace jsou neúplné nebo nesprávné, pokud ovšem nejde o nedostatek zaviněný dopravcem. Standardním případem jsou finanční ztráty dopravce způsobené zadržením vozidla v souvislosti s celním odbavením zásilky s následným regresem vůči odesílateli a ostatním zapojeným osobám.

ODPOVĚDNOST ODESÍLATELE ZA NEPOUČENÍ DOPRAVCE O POVAZE NEBEZPEČNÉ ZÁSILKY

V případě přepravy „nebezpečné“ zásilky má odesílatel za povinnost seznámit dopravce s přesnou povahou nebezpečí, které z této zásilky plyne, popřípadě mu sdělit, jaká bezpečnostní opatření je třeba učinit.⁸⁵ Informace o povaze nebezpečné zásilky musí být dle čl. 6 odst. 1 písm. f) zaneseny v nákladním listě ve formě obecně uznávaného označení, kterým jsou zpravidla ADR kódy s příslušným označením názvu převáženého zboží.⁸⁶ Povahu zboží bude zřejmě možné zapsat i dle čl. 6 odst. 3, jakožto jiné vhodné informace týkající se přepravy. Nebylo-li upozornění zapsáno v nákladním listě, je povinností odesílatele nebo příjemce prokázat jiným způsobem, že dopravce znal přesnou povahu nebezpečí spojeného s

⁸⁵ Srov. čl. 22 Úmluvy CMR.

⁸⁶ Srov. Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), český překlad příloh publikován ve sdělení Ministerstva zahraničních věcí 14/2007 Sb.m.s.

přepravou zásilky. Pouze v takovém případě bude dopravce odpovědný za případné škody vzešlé z přepravy nebezpečné zásilky.

Úmluva sama neposkytuje definici pojmu „nebezpečné zboží“, a ačkoliv výše uvedená dohoda ADR poskytuje výčet nebezpečných substancí, není tento výčet ani samotnou dohodou považován za úplný. Na obecné definici nebezpečného zboží se však shoduje několik autorů současně:

„Zboží se stává nebezpečným v kontextu běžné nákladní silniční přepravy, pokud samo o sobě představuje zdroj bezprostředního nebezpečí újmy na zdraví, či majetku.“⁸⁷

V případě, že dopravce nebyl informován o nebezpečné povaze zásilky dle čl. 22 odst. 1, může se dovolávat odpovědnosti odesílatele v souvislosti se zaviněním oprávněného, resp. jeho příkazem, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce dle čl. 17 odst. 2. Navíc bude mít dopravce v takovém případě právo nebezpečnou zásilku, jejíž povahu ve smyslu odstavce 1 neznal kdykoliv a kdekoliv složit, zničit nebo zneškodnit, a to bez jakékoli povinnosti nahradit škodu. Odesílatel bude kromě jiného odpovědný dopravci za veškeré výlohy a škody vzniklé odevzdáním takové zásilky k přepravě nebo její přepravou v souladu s čl. 22 odst. 2 Úmluvy, a to zřejmě bez aplikace náhradového limitu. Nicméně i v tomto případě bude dopravce povinen dodržet jistou úroveň odborné péče a zejména pak povinnost vyžádat si pokyny od osoby oprávněné disponovat se zásilkou.⁸⁸

⁸⁷ Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003., s. 204. Obdobně v komentáři k čl. 22 Herber, R. Piper, H. a Thume, K. H.

⁸⁸ Srov. čl. 12 a 14 Úmluvy CMR.

5.9 SPOLUODPOVĚDNOST DOPRAVCE A ODESÍLATELE

Čl. 17 odst. 5 stanoví:

„Neodpovídá-li dopravce podle tohoto článku (pozn. čl. 17) za některé z okolností, které způsobily škodu, odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za něž podle tohoto článku odpovídá, přispěly ke škodě.“

Žalobce tak může taktéž i v případě aplikace zvláštního liberačního důvodu namítat s úspěchem spoluodpovědnost dopravce, prokáže-li jeho podíl na způsobení škody nebo ztrátě na zásilce. Výsledkem pak bude poměrná odpovědnost za vzniklou škodu. Typickým příkladem je aplikace zvláštního liberačního důvodu, který sice vedl ke vzniku škody, avšak dopravce neučinil možná opatření k její minimalizaci. S ohledem na výše uvedený soudní případ mohl řidič teoreticky v průběhu přepravy upozorovat nedostatky v uložení zásilky, ale opomněl proti nim zakročít, ačkoliv to bylo v jeho silách. Za takové pochybení ponese i dopravce svůj díl odpovědnosti za vznik škody na základě čl. 17 odst. 2., který nepřímo - mlčky ukládá dopravci za povinnost odvrátit hrozící škodu.

6 Odpovědnost zasílatele a jeho samovstupu do přepravní smlouvy

Ačkoliv tato práce pojednává už svým názvem o odpovědnosti dopravce, není nezajímavé zmínit pro srovnání i odpovědnost zasílatele, coby zprostředkovatele přepravy, který jednak do celého přepravně-právního vztahu zasahuje svojí povinností k pečlivému výběru dopravce a v jednom z níže uvedených případů se dopravcem i přímo sám stává. Někdy i proti své vůli.

Zasílatelská smlouva je jedním z klíčových dokumentů v přepravním právu. Úloha zasílatele je však rozdílná od právního postavení dopravce. V systému logistiky zastává zasílatel úlohu kvalifikovaného odborníka zajišťujícího realizaci a optimalizaci přepravního procesu – přepravu tzv. obstarává. Dle českého obchodního zákoníku je zasílatel definován ve smlouvě zasílatelské pod § 601 a násl. jako subjekt, který se zavazuje příkazci **obstarat** na jeho účet přepravu z místa na místo. Na rozdíl od dopravce, který se dle ustanovení § 610 obch. zákoníku zavazuje zásilku přímo přepravit. Obsahem pojmu „obstarání přepravy“ je pak konkrétně kvalifikovaný výběr vhodného dopravce a uzavření přepravní smlouvy s ním. Smlouvu zasílatel uzavírá vlastním jménem, ale na účet dopravce. Jedná se tedy o speciální formu smlouvy komisionářské. Zasílatel v ní navenek vystupuje v roli odesílatele zásilky. Nese tak i veškerá práva a povinnosti odesílatele. Zejména je povinen dopravci uhradit sjednané přepravné.

Obchodní zákoník nevyžaduje pro platnost zasílatelské smlouvy její písemnou formu, kterou lze samozřejmě běžně s ohledem na význam smluvního ujednání doporučit. Její náležitosti jsou ale zpravidla zachyceny v tzv. zasílatelském příkazu, který dává příkazce písemně zasílateli. Jedná se o jednostranný právní úkon, který může zasílatel od příkazce přímo vyžadovat. Jeho nevyžádání však nebrání platnosti zasílatelské smlouvy jako takové.

Toliko úprava, která je na první pohled poměrně zřejmá a subjekty dopravce a zasílatele od sebe odlišuje. V praxi se však „zasílatelem“ označuje často subjekt překračující vymezení zasílatelské smlouvy. Zejména pak zprostředkovává balení, skladování zboží, celní odbavení atd. Výhodou pro odesílatele je bezesporu to, že může jednat s jediným subjektem – logistickou společností, která mu slibuje zajištění celé přepravy „na klíč“. Většinou však jen do momentu, kdy některá část zmíněného balíku služeb selže. V takové chvíli se původní logistika nebo spedice většinou hájí právě ustanovení o odpovědnosti pouze za výběr dopravce – nikoliv za samotné

provedení přepravy. Na tento postup reagovala soudní praxe tak, jak je popsáno níže v podkapitole o samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy.

Zasílatel odpovídá zásadně za pečlivý výběr dopravce s ohledem na povahu zásilky. Úroveň pečlivosti při obstarávání přepravy zásilky není posuzována subjektivně podle možností a schopností konkrétního zasílatele, ale v objektivní rovině dle dosažené úrovně péče v oboru, kterou lze po profesionálním zasílateli požadovat. Součástí odborné péče zasílatele je tak bezesporu náležitý výběr dopravce včetně prověření jeho možností, techniky a úrovně jeho podniku s ohledem na zájmy příkazce (odesílatele). Jedná se tedy o činnost velmi odbornou, jejíž odbornost bohužel bývá často podceňována, což dokladuje i úprava živnostenského podnikání, která řadí činnost zasílatele mezi živnosti volné – tedy bez nutnosti dokládat jakékoliv odborné zkušenosti.

Rozsah odpovědnosti zasílatele je na rozdíl od dopravce zákonem či mezinárodní smlouvou neomezen, proto odpovídá celým svým majetkem. Nepřímá škoda ani ušlý zisk se přitom nenahrazují. Částečně užívanou limitací odpovědnosti je odkaz v rámci zasílatelské smlouvy na Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR, které obsahují omezení odpovědnosti na částku 20.000,-- SDR za událost, resp. standardních 8,33 SDR/kg pro případ ztráty nebo poškození zásilky. Taková smluvní limitace na rozdíl od ustanovení Úmluvy CMR neodporuje obchodnímu právu.

Jednotlivé případy odpovědnosti dopravce lze shrnout do několika bodů⁸⁹:

- a) Odpovědnost za obstarání přepravy (viz. výše).
- b) Odpovědnost za škodu na převzaté zásilce.

Jedná se o zvláštní druh objektivní odpovědnosti zasílatele za ztrátu nebo poškození zásilky pouze po dobu, kdy ji má – prakticky v roli skladovatele u sebe. Pokud nebylo skladování zásilky smluvně ujednáno, bude se odpovědnostní režim zřejmě řídit ustanovením § 373 a násl. obchodního zákoníku s podpůrným užitím ustanovení o skladovateli. V případě, že bylo skladování dohodnuto, odpovídá zasílatel v režimu skladovatele dle § 533 a násl. obch. zákoníku. Předáním zásilky dopravci tato odpovědnost končí, protože od toho momentu již nemá zasílatel zásilky ve své držbě. Liberačním

⁸⁹ Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. [E-bulletin dopravního práva. www.akmsv.cz](http://www.akmsv.cz), 4/2007.

důvodem je pouze nemožnost odvrácení vzniku škody s vynaložením odborné péče. Na rozdíl od dopravce se jedná o odpovědnost neomezenou – v režimu obchodního práva.

c) Odpovědnost zasílatele za další zasílatele (mezizasílatele).

Stejně jako je dopravce oprávněn použít ke splnění svého závazku ze smlouvy třetí osoby – subdoprovce, je i zasílatel oprávněn zapojit další zasílatele, kteří fakticky plní jeho funkci. V takovém případě odpovídá (shodně s odpovědností dopravce), jako by jednal sám. Zapojení mezizasílatelů lze smluvně vyloučit.

d) Odpovědnost zasílatele za nesplnění oznamovací povinnosti vůči příkazci.

K povinnostem zasílatele patří mimo uvedené i informování příkazce o tom, kdy a s jakým dopravcem uzavřel přepravní smlouvu. Dále je povinen informovat příkazce o případné vzniklé škodě na zásilce, či v případě, že zásilce bezprostředně škoda hrozí, a to jakmile se o takové skutečnosti dozví. Hrozí-li podstatná škoda na zásilce a není čas vyžádat si pokyny od příkazce, či ten s pokyny prodlévá, je zasílatel oprávněn zásilku na účet příkazce prodat. Soudní praxe dovodila pro případ, kdy zasílatel nesdělí příkazci, s kým uzavřel přepravní smlouvy, že zasílatel provedl přepravu sám – tedy vstoupil do přepravní smlouvy, a je tak možné uplatnit nárok na náhradu škody přímo u něj, resp. proti němu. Otázkou zůstává, rozkryje-li zasílatel svého dopravce až následně v průběhu sporu. V takovém případě by bylo zřejmě neudržitelné považovat takovou situaci jako samovstup do přepravní smlouvy.

e) Odpovědnost zasílatele za splnění pokynů příkazce a za upozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů.

Zde se jedná o obecné porušení smluvního závazku zasílatele, pro které odpovídá příkazci dle obecné úpravy obchodního zákoníku, tj. § 373 a násl., vznikne-li v příčinné souvislosti s nesplněním pokynů příkazce škoda či ztráta na zásilce. Obdobně v případě neupozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů. Zde zasílatel musí uplatnit svoji odbornost a příkazce v případě objektivně zjistitelných vadných pokynů na tyto upozornit.

„SAMOVSTUP“ ZASÍLATELE DO PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

Tzv. samovstup zasílatele do přepravní smlouvy – tedy **provedení přepravy** na vlastní účet, resp. sjednání níže rozebrané **přejímací sazby**, není jednáním v rozporu s ujednáním stran. V souladu s § 605 obch. zákoníku může zasílatel přepravu, kterou sám obstaral, rovněž sám uskutečnit – za předpokladu, že takový postup neodporuje ujednání s příkazcem, který ho může v zasílatelské smlouvě výslovně zakázat, příp. dát v této věci zasílateli po jejím uzavření pokyn. Takový zákaz je vůči zasílateli účinným až momentem, kdy mu dojde.⁹⁰ Zákaz se však nemůže vztahovat na přepravu, která již byla zahájena, neboť by působil zpětně.

Samovstup zasílatele do přepravní smlouvy má zásadní dopad na jeho povinnosti a z nich vyplývající odpovědnost, která se již nadále neřídí úpravou smlouvy zasílatelské dle obch. zákoníku, ale kogentními ustanoveními Úmluvy CMR. Zasílatel tak riskuje, že neobstojí se svojí odborností před požadavky pečlivého provedení přepravy a může tak – i přes odlišné smluvní ujednání, odpovídat oprávněné osobě i neomezeně (srov. případy hrubé nedbalosti).

Jak již bylo zmíněno, k samovstupu může vedle samotného **provedení přepravy zasílatelem** dojít i následujícími cestami, o kterých většina zasílatelů v praxi zpravidla ani neví:

Vrchní soud v Praze ve svém zásadním nálezu týkajícím se samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy mimo jiné konstatoval⁹¹: „Ve vztahu k žalobci žalovaný vystupoval jako smluvní dopravce, když se zavázal zajistit předmětnou přepravu za tzv. „**přejímající sazbu**“, zahrnující nejen zasílatelskou úplatu, případně náklady zasílatele, ale i přepravné, tj. úplatu za provedení přepravy. Tímto Vrchní soud v Praze pojmenoval sjednání paušálního - přejímajícího poplatku za služby poskytované zasílatelem. Zahrnuje-li takový poplatek jak částku za službu zasílatelskou, tak za samotnou přepravu, má to dopad na posuzování smluvního vztahu, který není považován za vztah ze zasílatelské smlouvy, nýbrž za vztah ze smlouvy přepravní. Zasílatel je pokládán za dopravce se všemi důsledky s tím spojenými, a to zejména co do odpovědnosti za případné škody.

⁹⁰ § 45 občanského zákoníku

⁹¹ Srov. usnesení Vrchního soudu v Praze, č.j. 12 Cmo 32/2006-109 ze dne 10.10.2006. Pozor – srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ve č.j. 32 Cdo 1365/2007-94 ze dne 9. 9. 2008, níže.

Taková kvalifikace právního postavení smluvní strany soudem je poměrně originální. Tím spíš z důvodu, že prakticky nemá oporu v pozitivním ustanovení českého obchodního zákoníku, který smlouvu zasílatelskou upravuje (i když bylo odůvodnění opřeno o porušení ustanovení § 601 obch. zák. definující zasílatelský vztah). Jedná se tak o skutečně logicko-účelový výklad zákona soudem – převratný, nikoliv však zarážející. Shodný výklad totiž již dříve judikovaly soudy v SRN a Rakousku a dle dostupných informací se takový výklad začíná prosazovat i v dalších smluvních zemích Úmluvy CMR, což vede ke kýžené uniformitě. V německém obchodním zákoníku (§ 459 HGB) je dokonce toto právo přímo pozitivně vymezeno takto: „*Je-li jako odměna sjednána pevná částka, která zahrnuje náklady za přepravu, má zasílatel ve vztahu k přepravě práva a povinnosti dopravce [...]*“. Na druhou stranu je za ním třeba hledat poměrně pragmatickou regulaci přepravního trhu, na kterém zasílatelé běžně těží z toho, že druhá smluvní strana nemá možnost z ujednání určit výši jejich odměny za obstarání přepravy.

Z aktuálního rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR za dne 9. 9. 2008⁹² však vyplývá zcela opačný závěr ohledně přejímací sazby a následného postavení zasílatele následovně:

„Náš právní řád však pojem „prejímací sazba“ nezná a s jejím sjednáním takový důsledek nespojuje (rozuměj: vztah mezi příkazcem a zasílatелеm na základě přejímací sazby coby vztah z přepravní smlouvy). Nejvyšší soud již v rozsudku ze dne 26. března 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2006 vysvětlil, že z žádného ustanovení obchodního zákoníku upravujícího zasílatelskou smlouvu nevyplývá, že by zasílatel v případě fakturace služeb spojených s obstaráním dopravy zboží tzv. přejímací sazbou vstupoval do postavení dopravce, přičemž od tohoto závěru nemá dovolací soud důvod odchytil se ani v posuzované věci. Dovídí-li proto odvolací soud závěr opačný, je třeba souhlasit s dovolatelkou, že postupoval v rozporu s hmotným právem a lze uzavřít, že dovolací důvod nesprávného právního posouzení věci podle § 241a odst. 2 písm. b) o.s.ř. byl uplatněn důvodně.“

Otázkou zůstává, ke kterému z výkladů se přiklonit. Výklad Nejvyššího soudu je zcela určitě formálně správný, vycházíme-li z platného práva. Na druhou stranu takový výklad značně odporuje pravidlu, dle kterého by měla být Úmluva CMR (a ne jen ta) vykládána, tj. ve všech signatářských zemích pokud možno shodně, resp. by měla mít obdobný rozsah aplikace. V tomto ohledu by zajisté prospěla novelizace úpravy zasílatelské smlouvy v obchodním zákoníku ve smyslu

⁹² Č.j. 32 Cdo 1365/2007-94. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. [E-bulletin dopravního práva](#). www.akmsv.cz, č. 4, 2008.

ustanovení HGB. U většiny prvoinstančních soudů se ještě neujal extenzivní výklad Nejvyššího soudu jako závazný precedens, a tíhnou tak spíše k formalistnímu výkladu § 601 obch. zák.

Třetím důvodem k pokládání zasílatele za dopravce je **neinformování příkazce** o tom, se kterým dopravcem uzavřel na jeho účet zasílatel smlouvu. Tento důvod se zpravidla prolíná s v pořadí čtvrtým důvodem, pro který bývá zasílatel označen za dopravce se všemi následky, a to **zastřením smlouvy o přepravě věci** do smlouvy zasílatelské, kdy selhávají některé ze znaků smlouvy zasílatelské, příp. v rámci právního vztahu se sice jeden ze subjektů označuje za zasílatele, ale fakticky jím není. Mezi zasílatelem a dopravcem existuje přirozeně celá řada rozlišovacích kritérií, na něž se lze úspěšně odvolávat. K nim patří zejména⁹³:

- a) označení zasílatele na firemním hlavičkovém papíře. Řada zasílatelů ve svém firemním hlavičkovém papíře jednoznačně uvádí, že poskytuje zasílatelské služby, nebo že jde o mezinárodní či tuzemské zasílatelství, bez jakéhokoli vztahu k přepravě.
- b) označení zasílatele na firemním razítku. Rovněž tak firemní razítka obsahují odkaz na provozování zasílatelské firmy, včetně uvedení slova „zasílatel“ nebo „zasílatelství“ již v obchodním jménu společnosti.
- c) označení zasílatele v objednávce či v potvrzení objednávky služeb. V objednávce služeb či v potvrzení objednávky zasílatelé často uvádějí, že „zprostředkují“ nebo „obstarají“ nebo „zajistí“ přepravu, čímž jednoznačně vyjadřují své postavení zasílatele. Uvedení termínu „provedení přepravy“ naopak naznačuje spíše postavení dopravce.
- d) fakturace zasílatelské odměny a dalších nákladů (přepravného, stojného, celních úkonů). Někteří zasílatelé uvádějí výši své odměny odděleně od ceny přepravného a dalších nákladů, jako je stojné, poplatky za přetížení vozidla, dálniční poplatky atd.
- e) existence řádného živnostenského listu na zasílatelství, popřípadě přepravu zboží. Pokud se v předmětu podnikání zasílatele neobjevuje mezinárodní přeprava či tuzemská přeprava, je zřejmé, že zasílatel ani nemá oprávnění takové činnosti nabízet a vykonávat. Existence živností typu zprostředkování

⁹³ Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. [E-bulletin dopravního práva. www.akmsv.cz](http://www.akmsv.cz), 4/2007.

přepravy, zasílatelství, obstarání služeb souvisejících s přepravou apod. dokládá zprostředkovatelskou – zasílatelskou povahu činnosti subjektu.

f) existence či neexistence parkoviště pro parkování vozidel. Dopravce musí mít přirozeně zajištěno místo pro parkování vozidel, což v případě zasílatele zpravidla postrádá smysl.

g) vlastnictví či nájem dopravních prostředků k realizaci samotné přepravy zboží. Zasílatel obvykle nemívá ve svém vlastnictví ani v nájmu dopravní prostředky k realizaci samotné přepravy zboží. Tato skutečnost svědčí spíše dopravcům, kteří jsou dále schopni prokázat výdaje za úhradu silniční daně, spotřebu pohonných hmot, pojištění vozidel, technické prohlídky, úhradu leasingových splátek apod.

h) zaměstnávání řidičů či existence jiné smlouvy zajišťující řidiče pro ovládání vozidel. Pracovní smlouvy řidičů vozidel či smlouvy s řidiči na bázi živnostenských služeb externí povahy svědčí spíše dopravcům, nežli zasílatelům, kteří často nevlastní ani neprovozují žádná nákladní vozidla.

i) běžná praxe v podniku zasílatele či dopravce, umožňující rozlišení tohoto právního postavení. Bude jistě prokazatelné, že zasílatel za určité období své činnosti neprovedl např. žádnou přepravu zboží vlastními prostředky, nezaměstnával žádného řidiče, neplatil leasingové splátky najatých vozidel apod., což jednoznačně svědčí o dlouhodobé zprostředkovatelské – obstaravatelské činnosti zasílatele.

Výše uvedená aplikace rozlišování zasílatele a dopravce je jen výsledkem nedokonalé právní úpravy obchodního práva a zakládá značnou právní nejistotu. Ve vztahu k odpovědnostnímu pojištění může být pro zasílatele i likvidační, neboť jen málokterá pojistná smlouva kryje i případ samovstupu zasílatele do přepravní smlouvy z uvedených formálních důvodů.

7 Kontrola stavu zásilky dopravcem

Článek 8 stanoví povinnost dopravce zkontrolovat zjevný stav zásilky a jejího obalu s tím, že veškeré výhrady ke zjevnému stavu zásilky a obalu by jím měly být zapsány v nákladním listě. Pokud dopravce neučiní takovou výhradu formou zápisu v nákladním listu, vystavuje se nebezpečí důkazní nouze v otázce, byla-li zásilka nedostatečně zabalena v momentě převzetí. Soudní praxe se v pohledu na interpretaci ustanovení čl. 8 liší. Příklad striktního přístupu s ohledem na povinnost dopravce zanést veškeré výhrady ke zjevným nedostatkům lze nalézt ve francouzské judikatuře, kde pochybení v neuvedení výhrad v nákladním listě prakticky znamená ztrátu možnosti vyvinut se z důvodů uvedených v čl. 8, ačkoliv je tento přístup shledáván některými autory nevhodnou a nesprávnou interpretací daného článku.⁹⁴ Neuvedením výhrady v nákladním listu při převzetí zbožím dopravcem se dle čl. 9 zakládá toliko domněnka, že zboží (rozumějme i s obalem) bylo převzato v bezvadném stavu, přičemž je přípustný důkaz opaku.⁹⁵ V takovém případě se dopravce ocitne ve velmi znevýhodněné situaci z pohledu důkazního břemene. Prokázání, že zásilka, či její obal, byly převzaty ve špatném stavu, může být pro dopravce bez vedení důsledné dokumentace nemožné.

Uvedením výhrady vady obalu, či zjevného stavu zásilky (ale i vady ložení a fixování zásilky na vozidle), však v některých případech zcela nezaniká dopravcova odpovědnost za škody vzniklé na zásilce. Jak již bylo uvedeno výše, dopravce nemá obecně za povinnost detailně kontrolovat odesílatelem zabalenou zásilku, neboť taková činnost by v některých případech mohla být nad rámec od dopravce rozumně požadovaných znalostí.⁹⁶ Připravit zásilku k přepravě je povinností odesílatele a ne dopravce. Pokud jde o kontrolu zjevného stavu zásilky, není dopravce považován za „zbožiznalce“ a věcný rozsah kontroly se tak omezuje na evidenční vjemové zjištění řidiče odpovídající jeho předpokládané profesní zkušenosti, a to bez použití

⁹⁴ Clarke, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 240, obdobně Roubal, V. *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR*. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, s. 36.

⁹⁵ OLG Düsseldorf 7. 2. 1974. Roubal, V. *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR*. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, s. 36.

⁹⁶ Osobě jednajícím jménem dopravce při kontrole stavu zásilky (obvykle řidič vozidla) lze doporučit využití „check listu“ vydaného IRU. Dostupný po registraci na webových stránkách: http://www.iru.org/index/en_services_cmr_checklist.

zvláštního vybavení.⁹⁷ Na tomto místě je nutné poznamenat, že obecně přísnější režim panuje v případě přepravy prováděné zvlášť vybavenými vozidly, zejm. pak v případě mrazírenských boxů a humidorů, kde je řidič povinen kontrolovat teplotu a řádné nastavení chladicí jednotky i za použití měřicí techniky.

Pokud jsou dopravcem při nakládce zjištěny zjevné nedostatky v obalu, nebo deklaraci zásilky, měl by v takovém případě dopravce odmítnout zahájit přepravu, anebo provést kroky k zajištění bezpečné přepravy, ledaže získá od odesílatele jeho výslovný souhlas s provedením přepravy i za zjištěných nedostačujících podmínek. Odesílatel dává tímto souhlasem dopravci najevo, že je ochoten převzít případná rizika. Bez výslovného souhlasu odesílatele s uvedenými nedostatky se dopravce zcela nezabývá možné odpovědnosti, jak již bylo uvedeno výše. Tento fakt dokazuje i litera poslední věty čl. 8 odst. 2, přičemž za výslovné uznání není považováno pouhé podepsání nákladního listu bez přímého uznání v něm uvedených výhrad. Následně sice nebude možné použít proti dopravci presumpci bezvadnosti zásilky při jejím převzetí dle čl. 9 odst. 2, ale odesílatel bude mít stále možnost takový stav zásilky při převzetí dopravcem prokázat.

Lze shrnout, že odpovědnost za vhodné balení zásilky leží na odesílateli, přičemž je přípustná míra spoluzavinění dopravce, dopustí-li se výše uvedených pochybení, co do zběžné kontroly zásilky, odmítnutí zahájení přepravy, nebo neunesení důkazního břemena v případě neexistující výhrady v nákladním listě dle čl. 9 odst. 2.

VÝHRADY UVEDENÉ V NÁKLADNÍM LISTĚ

Článek 9 odst. 2 uvádí právní domněnku, která stanoví, že dopravce převzal zboží uvedené v nákladním listě co do množství množství, uvedených značek a jeho zjevného stavu. Jde o rozvedení vyvratitelné právní domněnky uvedené v prvním odstavci, která hovoří o důkazním účinku nákladního listu následovně:

„1. Nákladní list je, pokud není prokázán opak, věrohodným dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zásilky dopravcem.

2. Neobsahuje-li nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v

⁹⁷ Kontrola při převzetí zásilky dopravcem. Transport magazín, Praha: Česmad Bohemia, č. 9/2005, s. 19.

dobřem zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.“

Význam pojmu „dobřý zjevný stav“ má vztah k rozsahu kontroly zásilky k momentu jejího převzetí dopravcem dle čl. 8 odst. 1 písm. a), kdy dopravce, resp. ve většině případů, řidič, přezkoumá zběžně stav zásilky laickým pohledem, a to s ohledem na okolnosti konkrétního případu. Striktnější výklad ukládající dopravci zevrubnější odbornou kontrolu stavu zásilky, by byl v rozporu jednak s výkladem použitého slova „zjevný“ a dále by kladl na dopravce neúnosné břemeno potřebných znalostí. Z dopravce by se tak musel zároveň stát i zbožíznalec. Dopravce tak nemá za povinnost kontrolovat např. kvalitu lan a jiných upevnění užitého odesílatelem⁹⁸, nebo kontrolovat vnitřní teplotu zmraženého masa.⁹⁹ Obdobná obecná definice vyplývá i z rozhodnutí v oblasti námořního práva:

„Zjevná ztráta znamená takovou ztrátu nebo poškození, které se dají rozumně objevit za všech okolností případu a týkají se jak zásilky samé, tak i obalu.“¹⁰⁰

Zjistí-li dopravce rozpor mezi skutečným zjevným stavem zásilky (příp. jejího obalu), musí o tom učinit výslovnou výhradu v nákladním listě. Stejně tak v případě, neměl-li možnost provést kontrolu počtu kusů a značek zásilky, uvedených v nákladním listě.¹⁰¹ K tomu čl. 8 odst. 2 uvádí:

„2. Nemá-li dopravce vhodné prostředky, aby mohl přezkoumat správnost údajů uvedených v odstavci 1 písm. a) tohoto článku, zapíše do nákladního listu výhrady i s jejich odůvodněním. Rovněž musí odůvodnit všechny výhrady, které učinil k zjevnému stavu zásilky a jejího obalu. Tyto výhrady nezavazují odesílatele, ledaže je v nákladním listě výslovně uznal.“

Výhrady dle čl. 8 odst. 2 je třeba učinit ve správném čase, a to při převzetí zásilky dopravcem, tedy v čase, kdy dopravce přebírá odpovědnost za zásilku dle čl. 17. K prokázání času uvedení výhrady je proto důležité, ale výhrada byla učiněna na kopii nákladního listu, který je po jejím učinění bezprostředně předán druhé straně přepravní smlouvy, ať ji činí dopravce, nebo následně příjemce zásilky. Výhrada

⁹⁸ Putzeys, para. 388. Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, str. 56.

⁹⁹ Ulster-Swift v. Taunton Meat Hauage [1975] 2 Lloyd's report 502. Více v kapitole „Kontrola stavu zásilky dopravcem“.

¹⁰⁰ Silver v. Ocean Steamship C. (1930) 1 KB.

¹⁰¹ Příkladem je např. užití čárových a jiných digitálních kódů, jejichž čtení vyžaduje speciální vybavení, které nemá dopravce ani odesílat k dispozici při nakládce zásilky.

učiněná dopravcem na jeho kopii nákladního listu zřejmě nebude představovat nejvhodnější důkazní prostředek v případném sporu.

Účinek výhrady závisí na jejím uznání odesílatelem dle poslední věty čl. 8 odst. 3. Uzná-li výslovně výhradu druhé strany, nebude mít v případném sporu možnost prokázat opak. Teorií je zastáváno, že se za výslovné uznání výhrad dle čl. 8 nepovažuje pouhý podpis odesílatele na nákladním listě tak, jak ho od něj vyžaduje čl. 5 odst. 1. Očekávat odesítelovo výslovné uznání výhrad je v praxi poměrně nereálné. V takovém případě je na dopravci, zdali přepravu zahájí, nedostatky řádně zdokumentuje, anebo zásilku složí a přepravu odmítne provést s ohledem na přejímané riziko. Nicméně ani výslovně neuznaná výhrada není bez účinku - řádně zapsaná a zdůvodněná ruší účinek domněnky v čl. 9 odst. 2. o souladu stavu zásilky s údaji v nákladním listu. Podstatné je, aby s touto výhradou měl odesílatel možnost naložit, resp. na ní reagovat. Proto musí být učiněna na nakládce, a to ve vyhotovení - paré nákladního listu, který zůstává odesílateli.

Nesplnění povinnosti kontroly zásilky a následného uvedení výhrady dopravcem, nemá samo o sobě za následek jeho odpovědnost za škodu, ale přenáší důkazní břemeno z oprávněné osoby (zpravidla odesílatele) na dopravce, který v takovém případě musí podat důkaz opaku domněnky uvedené v čl. 9 odst. 2, svědčící ve prospěch žalobce.

8 Zproštění se odpovědnosti za škodu (liberace)

8.1 OBECNÝ VÝKLAD

Liberace neboli zproštění se odpovědnosti přichází v úvahu u objektivní odpovědnosti¹⁰² (tj. odpovědností nastupující bez zřetele k zavinění), a to pouze ze zákonem stanovených tzv. liberačních (zprošťujících) důvodů. Úmluva CMR vychází předně z odpovědnosti stran přepravní smlouvy bez ohledu na jejich zavinění. Nezkoumá konkrétní pochybení (zavinění) určitých osob, neboť takovýto přístup by byl v mnoha případech zjevného vzniku škodlivého následku nemožný nebo přinejmenším značně neefektivní. Úmluva stanoví řadu liberačních důvodů, na něž se může osoba dopravce odvolat a vyvinít se tak z jinak dané odpovědnosti za výsledek (vzniklou škodu).¹⁰³ Ustanovení odstavců 2, 4 a 5 zahrnuje taxativně uvedené okolnosti vedoucí k úplnému nebo částečnému vyloučení odpovědnosti dopravce – liberační důvody.

Jejich výčet lze s ohledem na důkazní břemeno a jeho přenášení z dopravce na oprávněnou osobu rozdělit na tzv. privilegované a neprivilegované liberační důvody. „Neprivilegovanost“ prvně uvedených liberačních důvodů spočívá v ustanovení čl. 18 odst. 1, který stanoví povinnost dopravce podat plný důkaz ohledně jednoho nebo více z liberačních důvodů uvedených v čl. 17 odst. 2. Plně tak nese důkazní břemeno ohledně existence jednoho nebo více z výše uvedených liberačních důvodů a dále pak také povinnost prokázat příčinnou souvislost mezi tvrzeným liberačním důvodem a vzniklou škodou, či překročením dodací lhůty.

¹⁰² Zproštěním právě objektivně dané odpovědnosti odlišuje pojem „liberace“ od pojmu „exkulpace“, kterou se rozumí vyvinění se poukázáním na neexistenci subjektivní stránky odpovědnosti.

¹⁰³ Pojmové znaky, resp. předpoklady objektivní odpovědnosti (tedy protiprávní jednání, následek a příčinná souvislost) zůstávají zachovány.

8.2 OBECNÉ VYVIŇUJÍCÍ DŮVODY

Klíčem k celkovému konceptu odpovědnosti dopravce dle CMR je článek 17 odst. 2, který stanoví:

Doprovce je zproštěn této odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.

Po rozdělení uvedeného ustanovení se dopravce zproští odpovědnosti, jestliže byly ztráta, nebo poškození zásilky, příp. překročení dodací lhůty způsobeny:

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

Právě poslední bod citovaného odstavce zakládá dopravcovu povinnost předcházet škodám, resp. ztrátám zásilky a překročení dodacích lhůt a je z výkladového hlediska nejsložitější. K výkladu uvedených pojmů „neodvratitelnosti“ a „neodstranitelnosti“, vyplývajících z textu poslední věty, nepodává sama úmluva další podrobnosti. Finální definici ústící v pojem „nejvyšší objektivně požadovatelné péče profesionálního dopravce“ je tak nutné hledat v dosavadní soudní praxi.¹⁰⁴

Odpovědnost dopravce by mohla být ve světle ustanovení čl. 17 vyložena jako **absolutní**, tedy jako odpovědnost za výsledek, ke kterému došlo v čase provádění přepravy, avšak toto nebylo zřejmě úmyslem autorů úmluvy, neboť poskytují dopravci možnost zproštění se odpovědnosti, resp. limitují jeho odpovědnost zmíněnou neodvratitelností a neodstranitelností následků. Rozsah odpovědnosti uvedený v úmluvě CMR tedy nelze vykládat jako zcela absolutní, odvíjející se od výsledku, a to bez ohledu na jednání dopravce.

Výklad za pomoci „*condicio sine qua non*“, tedy odpovědnosti dopravce v každém případě, kdy by býval mohl učinit některou část svého jednání jinak a

¹⁰⁴ Precedentní případ v právu Anglie a Walesu: Silber v. Islander Trucking [1985] 2 Lloyd's report 243.

předejít tak škodě, v uvedeném a podobných případech rovněž neobstojí. Blíží se sice výkladové praxi a gramatickému výkladu znění čl. 17, ale ve své podstatě vede v důsledku k absurdním závěrům, které již leží za horním mantinelem dopravních povinností k předcházení škodám na zásilce. Dovedeno do důsledku je naprostá většina škod teoreticky odvratitelná a překonatelná, bude-li dopravce oplývat nekonečnou dávkou předvídatosti a prostředků. Ozbrojená loupež může být snadno předvídána na značné části území Evropy a může být i odvrácena použitím obrněného vozidla a ozbrojených strážů k přepravě apod. Stejně tak nemůže být dopravce, resp. řidič, nucen chránit v případě loupeže zásilku proti útočníkům, pokud to není zřejmě v jeho silách Takový výklad by – ad absurdum vedl k rozumově nepřijatelným závěrům.

Vyšší moc¹⁰⁵ jako příčina vzniku škodní události se rovněž nabízí jako jedna z možných interpretací. Institut vyšší moci je jedním z typových liberačních důvodů určených k vyloučení odpovědnosti subjektu za porušení právní povinnosti. Samotný institut bývá pojat částečně rozdílně v různých právních úpravách a právních systémech. Mezi jeho charakteristické znaky však zpravidla patří: vnější původ, mimořádnost, nepředvídatelnost a neodvratitelnost události.¹⁰⁶ Jde tedy o mimořádnou objektivně nepředvídatelnou a neodvratitelnou událost, přičemž se k těmto kritériím někdy přidává i faktor objektivní nepřekonatelnosti následků. Ačkoliv je pojem vyšší moci chápán rozdílně v kontinentálním a angloamerickém právním systému, není zřejmý důvod, proč by tohoto termínu tvůrci Úmluvy výslovně nepoužili. Znění čl. 17 odst. 2 CMR bylo navíc převzato z čl. 27 odst. 2 úmluvy COTIF CIM ve znění z roku 1952, které nahradilo právě původní užití termínu vyšší moci. Z těchto faktů je zřejmé, že na odpovědnost a s ní související povinnosti dopravce budou dle CMR kladeny jiné, zřejmě nižší nároky, než při použití právního institutu vyšší moci, neboť výslovně neobsahuje všechny obecně přijímané rysy právního institutu vyšší moci.

Důvodem k záměně termínu „vyšší moc“ v úmluvě COTIF (a následně užití shodné konstrukce v CMR) za výslovné uvedení okolností, za kterých se dopravce zproští odpovědnosti, může mít původ rovněž v nejednotném výkladu abstraktního

¹⁰⁵ Z anglického: Force majeure, německé znění: Die höhere Gewalt, Lat.: Vis major.

¹⁰⁶ Srov. § 2601 odst. 1 návrhu občanského zákoníku, Pracovní komise Ministerstva spravedlnosti České republiky, dostupný na www.justice.cz: “Kdo způsobil škodu porušením povinnosti ze smlouvy, zproští se povinnosti škodu nahradit, prokáže-li, že mu ve splnění zabránila dočasně nebo trvale vyšší moc, jako mimořádná nepředvídatelná a neodvratitelná překážka, vzniklá nezávisle na jeho vůli.“.

právního pojmu „vyšší moc“. Obsah tohoto pojmu, potažmo jeho výklad, rozebíral mj. Nejvyšší soud ČR ve svém rozhodnutí z r. 2003¹⁰⁷, z jehož odůvodnění lze vyvodit, že do pojmu vyšší moci nelze zahrnovat lidské jednání (např. loupežné přepadení, ozbrojený útok apod.), nýbrž pouze události přírodního - živelného charakteru. S takovým výkladem se však za určitých okolností nelze ztotožnit. Do pojmu vyšší moci by v kontextu rozhodovací praxe zahraničních soudů měly spadat i ty případy, ve kterých překážka splnění závazku nastala i jednáním třetích osob – lidí, ne jen např. působením přírodních živlů, či čiré náhody. Mezi takové mohou bezesporu patřit povstání, nepokoje, sociální zvraty a někdy dokonce i stávky, pokud naplňují zmíněné charakteristické znaky vyšší moci.

Nepříjemnostem s výkladem Úmluvy bylo tedy částečně zabráněno použitím o něco méně abstraktních právních pojmů, než jakým je „vyšší moc“, viz. dále:

Základním rozdílem v konstrukci liberace dle CMR je chybějící složka vyšší moci – **nepředvídatelnost**, i když i ta, z určitého úhlu pohledu a zejména pak dle právní praxe, zůstává nedílnou součástí odvrátitelnosti škody. V případě předvídatelnosti vzniku škody je zpravidla od dopravce vyžadována vyšší míra opatření, která preventivně přispívají k odvrácení příčiny vzniku škody, která nemusí být sama o sobě, v momentě kdy nastane, odvrátitelná. Jinými slovy, sama předvídatelnost může vést k odvrátitelnosti škody, učiní-li dopravce patřičná preventivní opatření. V současnosti běžným případem odvrátitelného vzniku škody na zásilce pouze díky jeho předvídatelnosti jsou ozbrojená loupežná přepadení posádek nákladních vozidel při cestách do Itálie a Spojeného Království, kde soud nemůže samostatně rozhodnout o neodvrátitelnosti bez zhodnocení možné předvídatelnosti přepadení v inkriminovaných lokalitách. Pečlivý profesionální dopravce má být s takovýmto nebezpečím obeznámen a naplánovat a zajistit předepsané přestávky v řízení na hlídaných parkovištích.

Z výše uvedených příkladů je patrné, že ustanovení čl. 17 odst. 2 musí být vykládáno v celkovém smyslu Úmluvy a ve světle odborné činnosti dopravce, která nemůže zahrnovat veškeré obory vědění. Výsledkem je povinnost dopravce dostát při zamezení škod a ztrát na zásilce **nejvyšší možné péči**, kterou je možné rozumně požadovat od pečlivého dopravce.¹⁰⁸ Její míra leží dle uvedených příkladů na pomezí absolutní odpovědnosti a zavinění z nevědomé nedbalosti.

¹⁰⁷ sp. zn. 32 Odo 1186/2003 dostupné na www.nsoud.cz a prostřednictvím systému ASPI.

¹⁰⁸ Z anglického originálu „Utmost care“.

ZAVINĚNÍ OPRÁVNĚNÉHO A PŘÍKAZ OPRÁVNĚNÉHO

Článek 17 odst. 2 Úmluvy CMR uvozuje možné vyvinění dopravce z jeho odpovědnosti následovně:

„Doprovce je zproštěn této odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce...“

Nejběžnějším případem vzniku škodní události vinou **pochybení** oprávněného je naložení, vyložení a případné upevnění zásilky na vozidle, v případě, kdy je oprávněným zároveň i odesílatelem. Uvedené úkony spadají, pokud nebylo ujednáno jinak, do jeho sféry povinností, nicméně využití tohoto vyvíňujícího důvodu dopravcem je relativně omezeno, neboť je ve většině případů snazší využít zvláštních důvodů dle odst. 4. V uvedeném případě pak písm. c), neboť dopravce nebude povinen v případě tvrzení jednoho ze zvláštních vyvíňujících důvodů podat plný důkaz o příčině vzniku škody. Obdobně v případech vadného balení zásilky.

Vyvinění za použití důvodů uvedených v čl. 17 odst. 2. Úmluvy však bude praktické např. v případech předání nesprávné dokumentace. V obdobném smyslu může být odpovědný dopravce za škody vzniklé v souvislosti s předáním nesprávných informací o hmotnosti přepravované zásilky.¹⁰⁹ Dopravce tak byl vyviněn v případě převrácení vozidla, ke kterému došlo v důsledku jeho přetížení odesílatelem, a rovněž v případech spojených s uhrazením pokuty udělené za přetížení nákladního vozidla se dopravce s úspěchem domáhal náhrady nákladů na odesílateli.¹¹⁰

Druhou oblastí příčin vzniku škodních událostí, za které dopravce nenese odpovědnost, tvoří **příkazy** oprávněné osoby, a to za předpokladu, že dopravce prokáže, že mu byl takový příkaz udělen (tedy jeho samotnou existenci) a že existuje příčinná souvislost mezi tímto příkazem a škodní událostí. Vedle zjevných případů, kdy instrukce odesílatele týkající se manipulace a údržby zásilky vedly ke škodám na ní, se však mnohdy vyskytují případy poměrného zavinění v souvislosti s vynaložením odborné péče dopravce.

¹⁰⁹ Srov. čl. 11 Úmluvy CMR.

¹¹⁰ Paul 3. 6. 1965, obdobně Rauen 18. 2. 1966, Bulletin des Transports (Paris). Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 199. Rovněž v nepublikovaných případech z české soudní praxe posledních let.

Na závěr lze dodat zastávaný názor¹¹¹, že není ve většině případů vhodné použít striktní výklad pojmu „oprávněná osoba“ uvedeného v čl. 17 odst. 2., neboť by ad absurdum vedl k odpovědnosti dopravce např. v případech, kdy odesílatel provedl vadně nakládku, ale dopravce byl následně žalován příjemcem zásilky.

VLASTNÍ VADA ZÁSILKY

Definice pojmu vlastní vady zásilky se neobejde bez jejího odlišení od citlivé povahy zboží v souladu s čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy tak, jak je rozebráno v samostatné kapitole „Poměr vlastní vady zásilky a její citlivosti“ dále v této práci. Zásilka trpí vlastní vadou, není-li schopná překonat přepravu silničním nákladním vozidlem, avšak ne díky obecné povaze dané zásilky, ale díky defektu, který předmětná zásilka vykazuje. Na rozdíl od přirozené povahy zboží se zpravidla jedná o ojedinělou vadu konkrétní zásilky, resp. její části, pro kterou zásilka podléhá zkáze během přepravy po silnici, a to bez vztahu k obecné povaze zboží nebo obvyklým jevům provázejícím silniční nákladní dopravu.

Typickými případy jsou vadné ochranné nátěry kovových součástí zásilek, nebo nedostatečné zmrazení potravin. Tyto faktory již sami o sobě znamenají vlastní vadu zásilky, která vznikla již před jejím převzetím dopravcem. V důsledcích tyto skryté vady vedou ke ztrátám resp. škodám na zásilce, které se projeví až v rámci samotné přepravy, či při předání vadné zásilky příjemci.

Důkaz o tom, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly některou z příčin uvedených v článku 17 odst. 2, náleží dopravci. Na rozdíl od privilegovaných vyvíňujících důvodů dle odst. 4, není v případě vlastní vady zásilky důkazní povinnost dopravce ulehčena. Z toho důvodu je v případě škody vzniklé v souvislosti s vlastní vadou zásilky v některých případech pro dopravce vhodné využít obrany i dle čl. 17 odst. 4 – zvláštní nebezpečí.

¹¹¹ Srov. Herber, R. Piper, H. CMR: Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten. München: Beck, 1996, s. 57.

Obdobně Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 200 s odkazem na další autory.

NEODVRATITELNÉ OKOLNOSTI

Neodvratitelné okolnosti jsou jedním z taxativně uvedených obecných vyvíňujících důvodů dopravce v Úmluvě CMR. Obdobně jako u jiných případů je v otázce definice neodvratitelných okolností Úmluva velmi stručná a ponechává tak prostor pro jejich výklad soudní praxi. Dopravce se zprostí své odpovědnosti za škodu na zásilce a škodu způsobenou v důsledku překročení dodací lhůty, prokáže-li, že škodní událost a její následky byly pro dopravce neodvratitelné a nepřekonatelné v souladu s čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Obecným požadavkem při výkladu neodvratitelných okolností je maximální péče profesionálního dopravce zejména s ohledem na obstarání si potřebných informací souvisejících s jeho činností a jejich kvalifikovaného využití k ochraně zájmů odesílatele. V tomto ohledu západoevropská judikatura ukázala velmi nekompromisní přístup, až neochotu k vyvinění dopravce v případě jeho pochybení, které mohlo, resp. bylo by bývalo mohlo předejít škodní události nebo následku. I přesto se nejedná o absolutní odpovědnost dopravce, či možnost jeho vyvinění jen v případech vyšší moci, nebo za použití absurdních opatření, jak bylo pojednáno výše. Základem pro úspěšné vyvinění na základě neodvratitelných okolností je profesionální a odpovědný přístup dopravce.

Dle výše uvedeného se při posuzování míry neodvratitelnosti příčiny škody posuzuje celý organizační postup a jednání dopravce z hlediska profesionální pečlivosti. Tento lze shrnout zejména do následujících aspektů:

- Vědomí dopravce o citlivosti zásilky z hlediska krádeže nebo loupeže;
- Vybavení vozila zabezpečovacími prostředky (např. bezpečnostní zámky, prostorové alarmy, zajištění volantu nebo řadicí páky, GPS monitoring apod.);
- Volba trasy s ohledem na bezpečné parkování na hlídaných parkovištích a tomu odpovídající rozvrh povinného odpočinku, a to taktéž s ohledem na dojezd na vykládku v provozních hodinách příjemce;
- Volba dvoučlenné posádky, jízdy v konvoji, jízdy s doprovodem apod.;
- Poučení osádky o možných rizicích;
- Ochrana informací o povaze zásilky a plánované trase.

V České republice bohužel panuje vedle relativní nedostupnosti předmětných judikátů i jejich nekonzistence s praxí zahraničních soudů, která v tomto ohledu

usiluje o jednotnou aplikaci Úmluvy.¹¹² Co konkrétně bude považováno za neodvratitelnou a nepřekonatelnou událost, nechává úmluva, jak již bylo zmíněno, na soudní praxi - blíže na příkladech.

KRÁDEŽ A LOUPEŽ

Případy odcizení zásilek, či celých vozidel patří na přední místa v případech vzniku ztrát na zásilkách v mezinárodní silniční nákladní přepravě. Od 70. let dvacátého století jsou datovány případy loupežných přepadení, přičemž v běžném povědomí jsou to lokality jižní Itálie, východní Evropy a v posledních letech rovněž Velké Británie a Španělské království. Zejména pak v případech odstavení vozidla v průběhu předepsaných přestávek v řízení.

Ačkoliv se na první pohled loupežné přepadení jeví jako neodvratitelná příčina vzniku škody, není za takovou ve většině případů považována, neboť zde opět sehrává roli podstatný prvek odvratitelnosti – předvídatelnost. Druhým důvodem poměrně striktního přístupu soudů vůči dopravcům je fakt, že do zmíněné trestné činnosti mohou být organizovaně zapojeni sami dopravci, případně jejich zaměstnanci, přičemž prokázání takové trestné činnosti je z pohledu oprávněné osoby velmi ztíženo.

V uvedeném případě Silber¹¹³ byl řidič vozidla, jakožto jediný člen posádky, povinen přerušit jízdu za účelem povinné přestávky v řízení dle správně-právní úpravy dopravního práva. Druhým důvodem byla i únava po celodenní jízdě, během které byl vystaven nepředvídatelným přerušením cesty např. za účelem opravy jiného nákladního vozidla patřícího jeho zaměstnavateli. Ve 22:30 zaparkoval vozidlo poblíž města Salerno v jižní Itálii na dobře osvětleném místě. Zhruba hodinu poté byl přepaden dvěma maskovanými muži, kteří rozbili okno v kabině řidiče a za použití násilí odcizili vozidlo i se zásilkou. Dopravce uvedl na svoji obranu, že takováto ztráta zásilky byla neodvratitelnou událostí. Soud však toto tvrzení nepřijal.

Od řidiče sice nebyla očekávána fyzická obrana zásilky v momentu přepadení, ale dopravce byl uznán odpovědným z důvodu, že takováto ztráta, resp. situace mohla být odvrácena s ohledem na předvídatelnost události z pohledu

¹¹² Nevyhnutelnost škodní události a neodvratitelnost škodních následků, Transport magazín, Praha: Česmad Bohemia, č. 7/2005, s. 26.

¹¹³ Silber v. Islander Trucking [1985] 2 Lloyd's report, str. 243.

profesionálního dopravce, který byl, nebo přinejmenším měl být, obeznámen se situací v regionu jižní Itálie a učinit předem všechna rozumně dostupná opatření. Mezi žalobcem tvrzená opatření patřila zapojení dvoučlenné posádky vozidla a zajištění hlídaného parkoviště. Informace o poměrech v jednotlivých regionech evropského kontinentu jsou dnes k dispozici a dopravce se tak nemůže spoléhat pouze na odkaz na jejich neznalost.¹¹⁴

Stejně tak v případě vykradení vozidla je zpravidla otázkou použití patřičných zabezpečovacích systémů, uzamčení, a příp. způsob parkování znemožňující vniknutí do nákladního prostoru, ale i dodržení pokynů daných dopravci odesílatelem, které by v daném případě přispěly k odvrácení ztráty zásilky. Bez uvedených opatření nemá dopravce v praxi velkou naději na liberaci v případě ztráty způsobené trestnými činy krádeže, či loupeže.

Zvláštní pozornost zasluhuje též otázka obezřetnosti dopravce při provádění přepravy zboží, které je svojí povahou náchylné k odcizení (v teoretické rovině i poškození). Vedle již zmíněných ochranných opatření se musí dopravce vypořádat i s otázkou nakládání s informacemi o zboží, při jejichž sdělení nepovolane osobně může vystavit zásilku nebezpečí ztráty, resp. se sám dopravce z trestního hlediska může stát poškozeným v trestných činech podvodu, resp. zpronevěry zásilky svěřené dalšímu sub-dopravci.

Tak např. nebude vhodné zveřejnit inzerát prostřednictvím internetu, jehož obsahem je poptávka po přepravci, který provede přepravu cenné zásilky – např. výpočetní techniky, značkové konfekce, konzumního alkoholu apod. V takovém případě dopravce zcela zjevně objektivně porušuje svou odbornou péči, zejména pokud následně svěří přepravu zásilky pro něj anonymní, neproověřené, třetí osobě.

Nejvyšší soud ČR¹¹⁵ tak v souladu s výše uvedeným v případě přepravy konzumních lihovin zrušil rozhodnutí Vrchního soudu v Olomouci, který zbavil odpovědnosti dopravce, který předal zásilku k přepravě společnosti, jenž se „přihlásila“ na inzerát publikovaný na webu přepravního sdružení. První dopravce v takovém případě u pro něj zcela nového subjektu ověřil jeho identitu pouze prostřednictvím faxem zaslané kopie koncese a pojistného certifikátu, na kterých se

¹¹⁴ Srov. The IRU Goods Transport Security guidelines. Dostupné po registraci na webových stránkách: www.iru.org/index/en_services_security_guidelines. Rovněž srov. informace o aktuálních doporučeních pro cesty do zahraničí poskytované Ministerstvem zahraničních věcí ČR na webových stránkách www.mzv.cz.

¹¹⁵ Rozhodnutí NS ČR č.j. 32 Cdo 241/2009-143. Nepublikováno.

navíc dle skutkového zjištění neshodovala identifikační čísla předmětné společnosti. Žalovaná strana neuspěla s tvrzením, že „zběžná kontrola listin má základ v zavedené praxi používání telekomunikačních prostředků“. Naopak Nejvyšší soud převzal do svého rozhodnutí stěžejní větu, podle níž „[...] má žalobkyně nárok na náhradu škody v důsledku nezodpovědného postupu žalovaného[...]“.

Krádež je odvratitelná, a tudíž dopravce za škodu odpovídá v těchto případech, které byly judikovány u západoevropských soudů.¹¹⁶

- Krádež z odstaveného kamionu před celnicí v Turíně během doby, kdy byl kamion ponechán jednu hodinu bez dozoru. (OLG München 27. 3. 1981);
- Krádež vozidla v Miláně v době, kdy byli oba řidiči současně na nákupu proviantu. (OLG Celle 13. 6. 1977);
- Krádež vozidla ponechaného bez dozoru v Itálii, ačkoliv bylo uzamčeno a zapnuto technické zajišťovací zařízení proti krádeži - immobilizér (OGH 6. 9. 1983);
- Krádež vozidla s nákladem cigaret odstaveného na celním parkovišti. (ETL 1977);
- Krádež vozidla, které bylo v noci odstaveno v průmyslové zóně a zaparkováno dveřmi proti zdi (OLG Düsseldorf 30. 6. 1983);
- Odstavení naloženého přívěsu na střeženém parkovišti v České republice, aniž by bylo s dozorem parkoviště dohodnuto, kdo je oprávněn návěs vyzvednout. (OLG Oldenburg 25. 9. 1996);
- Stejně tak je odvratitelná krádež odstaveného kamionu, který byl ponechán pouhých pět minut bez dozoru (OLG Koblenz 16. 10. 1987);
- Krádež při přepravě, při které chyběla dvoučlenná osádka vozidla v jižní Itálii (BGH 17. 4. 1997);
- Odstavení kamionu před branou uzavřeného osvětleného firemního pozemku, ačkoliv bylo ve vzdálenosti 50 - 60 km dosažitelné střežené parkoviště, aniž by při překročení limitované doby řízení došlo k ohrožení silničního provozu. (ETL Antverpy 16. 5. 1997).

¹¹⁶ Koller, I. Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft. Mnichov: C.A. Beck, 2007, s. 1282.

V případech loupeže následovně:

- Přes známé nebezpečí v Itálii nebyla přeprava dopravcem plánována tak, aby mohla osádka vyhledat střežená parkoviště. (OGH Dánsko 1998);
- Loupež, kterou řidič ulehčil tím, že zahájil přepravu pozdě večer po dlouhé a nebezpečné trase, což vyvolalo potřebu dodatečné zastávky. (ETR Antverpy 1998);
- Loupež, při které řidič vezl krádeží ohroženou zásilkou. Řidič zastavil na známém nebezpečném místě na trase. (Turnhout ETR 1998);
- Loupež v Bulharsku při přepravě obzvlášť hodnotné a odcizením ohrožené zásilky z důvodu nedostatečného naplánování trasy a vybavení osádky vozidla, kdy řidič musel vícekrát na trase zjišťovat dotazem správnou cestu. V posledním případě byl přepaden. (BGH 13. 4. 2000);
- *Loupež, při které byl řidič vozidla v Rusku zastřelen, avšak škodní průběh události zůstal zcela neznámým.* (OLG Saarbrücken 15. 2. 2000);
- Loupež velmi hodnotné zásilky při jízdě bez dostupného doprovodu v Polsku. (OLG Hamburg 4. 10. 2001);
- Loupež v České republice falešnými policisty, kdy řidič měl jet v konvoji, přičemž by si byl býval mohl v takové situaci nechat ukázat služební průkazy. (LG Hamburg per Transportrecht 2003);
- Loupež v Itálii, kdy řidič kamionu čekal na otevření podniku příjemce, ačkoliv byl upozorněn na pozdější termín vykládky a na střežené parkoviště vzdálené cca 80 km. (Paříž 2004).

VANDALISMUS

V případě způsobení úmyslného poškození zásilky třetí osobou v jakékoliv formě bude dopravce muset, za účelem úspěšného vyvinění, prokázat zejména neodvratitelnost vzniku škody obdobně, jako v případě jejího odcizení. Případně podat plný důkaz o tom, že se např. v případě žhářství nejednalo o vadu vozidla, která je dle čl. 17 odst. 3 nepřipustným liberačním důvodem.

V případě OLG Düsseldorf 18. 11. 1971 bylo převáženo 15 tun bavlněné příze z Turecka do SRN, přičemž byla celá zásilka zničena požárem vozidla, který vznikl po jeho odstavení za úsekem značného klesání pozemní komunikace. Bylo prokázáno, že se požár šířil z oblasti pneumatik. Soud uvedl, že je na žalovaném

doprovci, aby unesl důkazní břemeno v otázce vyvrácení možnosti vzniku škody z důvodu vad vozidla použitého k přepravě. Dopravce na svoji obranu uvedl, že vozidlo bylo nové a v dobrém stavu, a proto musel být požár založen zvenčí, pravděpodobně žhářským činem třetí osoby. Soud s tímto tvrzením nesouhlasil a uvedl, že dopravce musí podat plný důkaz o tom, že požár nevznikl vadou vozidla – např. kontrolou teploty kol před jeho odstavením.

BLOKÁDY

S odkazem na text kapitoly o překročení dodací lhůty se zpravidla jeví veškeré blokády hraničních přechodů, či dopravní zácpy, jako předvídatelné okolnosti, za které dopravce ponese v případě vzniku škodní události odpovědnost, prokáže-li se, že mohl být o jejich výskytu s vynaložením profesionální péče včas obeznámen. Blokády hraničních přechodů, dopravní zácpy, sjízdnost pozemních komunikací apod. jsou většinou dostupné v rámci rozhlasového vysílání, prostřednictvím internetu, či s využitím navigačních zařízení, která mohou odvrátit případné škody vyplývající z překročení dodací lhůty. Pro kvalifikovaného dopravce by mělo být využití takových zařízení při plánování trasy samozřejmostí.

POČASÍ

Otázka povětrnostních vlivů podléhá zpravidla obdobnému režimu, jako již zmíněné překážky v provozu, tedy předpokladu dostatečné informovanosti profesionálního dopravce, který při plánování konkrétní trasy bere v úvahu předvídatelné proměny počasí, ale i dostupné znalosti o lokacích, kterými bude doprava probíhat. Příkladem jsou pravidelné uzavírky jízdnic na území Velké Británie z důvodu sněhových přeháněk, které by při srovnatelné intenzitě neznamenal problém na území alpských států. Při znalosti místní provozně technických podmínek je taková událost pro pečlivého dopravce rovněž odvrátitelná.

8.3 KVALIFIKOVANÉ (PRIVILEGOVANÉ) VYVIŇUJÍCÍ DŮVODY

Opak v otázce důkazního břemena představují tzv. „privilegované“ liberační důvody taxativně vymezené čl. 17, odst. 4. Poukazem na jeden nebo více z těchto důvodů, resp. osvědčením (z angl. originálu: „*establishes that loss or damage could be attributed...*“)¹¹⁷ jednoho nebo více z těchto důvodů, zaniká odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození způsobené zvláštním nebezpečím, které je s ním (nimi) v přímé souvislosti. Zajímavostí je, že se dopravce poukazem na privilegované vyviňující důvody nemůže zbavit odpovědnosti za škodu z překročení dodací lhůty – pouze za ztrátu a škodu na zásilce.¹¹⁸

Povinnost dopravce lze v tomto případě rozdělit do dvou částí. Zaprvé musí osvědčit, že ve skutečnosti nastal jeden nebo více ze zvláštních nebezpečí taxativně vyčtených v odst. 4. Příkladem tedy, že nakládka byla provedena odesílatelem nebo příjemce, nebo že bylo výslovně sjednáno použití vozidla bez plachty. Druhou povinností dopravce, vedoucí k jeho úspěšné obhajobě, je osvědčení příčinné souvislosti mezi nebezpečím a vzniklou škodou, tedy že škoda mohla nastat z uvedeného zvláštního nebezpečí, resp. v souvislosti s ním. Dopravce však může těžit z ustanovení čl. 18 odst. 2 a nemusí tak nést důkazní břemeno příliš daleko, neboť opět postačí, prokáže-li, že ztráta mohla vzniknout z uvedeného nebezpečí, přičemž není rozhodující, zdali se nabízejí i jiné potenciální alternativy, které mohly vést v daném případě ke vzniku škody na zásilce. Tyto alternativy nemá dopravce za povinnost vyvracet. Možná příčinná souvislost mezi nebezpečím a vlastní škodou je však zpravidla předmětem sporu, ačkoliv se z teoretického hlediska zdá původní myšlenka čl. 18 odst. 2 jasná:

- Osvědčení existence privilegovaného liberačního důvodu (např. nakládku prováděl odesílatel);
- Podle okolností případu mohla ztráta nebo poškození zásilky vzniknout z tvrzeného zvláštního nebezpečí (nedostatečně upevněná část zásilky byla poškozena).

V případě existence sporné situace je třeba poukázat na použitou literu čl. 18 odst. 2, podle které mají být, při posuzování pravděpodobné souvislosti mezi liberačním důvodem a vzniklou škodou, vzaty v potaz okolnosti konkrétního případu. S ohledem na ně lze určit, zdali mohla ztráta nebo poškození zásilky

¹¹⁷ Bugden, P. *Freight Forwarding and Goods in Transit*. London: Sweet & Maxwell, 1998, s. 325.

¹¹⁸ Srov. znění čl. 17. Odst. 4 Úmluvy CMR.

vzniknout v příčinné souvislosti se zvláštním nebezpečím. Soudce Megaw LJ k tomuto problému v odůvodnění rozsudku uvedl:

„Umělé, nebo chcete-li, předepsané důkazní břemeno v čl. 18 odst. 2 stanoví, že dopravce musí osvědčit, že ztráta nebo poškození mohly být způsobeny zvláštním nebezpečím: nikoliv s uvedením pravděpodobnosti, ale jako možná příčina. Lidé říkají, že možné je vše, avšak vrtošivá spekulace nepostačí – nebezpečí musí být alespoň hodnověrně vysvětlitelné [...]“¹¹⁹

Osvědčí-li dopravce úspěšně výše uvedené, vzniká vyvratitelná právní domněnka v jeho prospěch dle čl. 18 odst. 2:

„Osvědčí-li dopravce, že podle okolností případu mohla ztráta nebo poškození zásilky vzniknout z jednoho nebo z několika zvláštních nebezpečí uvedených v článku 17 odst. 4, má se za to, že vznikly z těchto nebezpečí...“

Doprovce je takto zbaven odpovědnosti za škodu na zásilce, pokud se neprokáže opak. Je však třeba upozornit, že v případě neobvykle velké ztráty, nebo naopak ztráty jednotlivých kusů zásilky, se dle č. 18 odst. 3 tato domněnka neuplatní, stejně tak jako v dalších případech uvedených v tomto článku, o kterých bylo pojednáno výše.

Zvláštní liberační důvody lze nalézt již ve znění úmluvy CIM.¹²⁰ Důvodem této konstrukce je obecná povaha jednotlivých liberačních důvodů podrobně rozvedených níže. Běžně se jedná ve své podstatě o nebezpečí, které může dopravce jen stěží ovlivnit v rámci své činnosti – tedy provádění silniční nákladní přepravy, a která sahá za rámec od pečlivého dopravce předpokládaných znalostí s ohledem na přepravované zboží. Druhým okruhem je pak činnost vykonávaná odesílatelem nebo příjemcem (nakládka a vykládka zboží), kterou je pro dopravce v praxi obtížné, ne-li nemožné kontrolovat. Níže uvedené důvody jsou tak vesměs ve sféře vlivu a odbornosti druhé strany sporu, která má prakticky snazší přístup k požadovaným důkazům. To je rovněž důvodem k přenesení důkazního břemene z dopravce na oprávněnou osobu.

¹¹⁹ Ulster-Swift v. Taunton Meat Haulage [1977] 1 Loyd's Report 346, str. 351.

¹²⁰ Srov. čl. 25 odst. 2 Úmluvy CIM ve znění z roku 1999.

TAXATIVNÍ VYMEZENÍ PRIVILEGOVANÝCH LIBERAČNÍCH DŮVODŮ:

A) POUŽITÍ OTEVŘENÝCH VOZIDEL BEZ PLACHET, BYLO-LI TAKOVÉ POUŽITÍ VOZIDEL VÝSLOVNĚ DOHODNUTO A POZNAMENÁNO V NÁKLADNÍM LISTĚ

Tento liberační důvod vychází z původní úpravy CIM regulující přepravu nákladů na nekrytých železničních vagónech.¹²¹ Využití tohoto liberačního důvodu dopravcem lze rozdělit do několika následujících bodů.

V první řadě je dopravce, pro svoji úspěšnou obranu, povinen prokázat, že zboží bylo přepravováno na nekrytém – otevřeném vozidle bez plachet. Smyslu tohoto liberačního důvodu je zejména ochrana dopravce před odpovědností za ztrátu zboží způsobenou vnikáním vnějších vlivů (počasí – zejména deště, větru a sněhu, příp. nečistot), ale i možné ztráty způsobené přirozeným úbytkem přepravovaného zboží z plachtou nechráněného vozidla. Vhodnou interpretací se tak jeví aplikace tohoto důvodu nejen na vozidla bez svrchního dílu plachtoví, avšak i na vozidla s chybějícími kusy plachet na bocích ložného prostoru.¹²²

Doprovce dále musí prokázat **výslovnou dohodu** s odesílatelem o použití otevřeného vozidla. Pouhý fakt, že přeprava obdobného druhu zboží je obvykle prováděna na nekrytém vozidle, nepostačí.¹²³ Tato dohoda musí být zachycena v nákladním listě. Tento požadavek se jeví sporným, neboť z praktického hlediska by byl býval postačil i jiný důkaz uzavření výše uvedené dohody. Stejně tak není zcela zřejmá otázka, zdali má být v uvedené dohodě výslovně uvedena povinnost dopravce použít otevřené vozidlo, nebo zdali se za dostatečnou považuje formulace, jíž se ponechává použití otevřeného vozidla na jeho volné úvaze.

Výše uvedeného liberačního důvodu nemůže dopravce využít na svoji obranu v případech spadajících pod úpravu čl. 18 odst. 3, který stanoví výjimku z právní domněnky vyvinění dopravce pouhým poukazem na možnost vzniku škody důsledkem použití otevřeného vozidla: *„Právní domněnka...neplatí v případě uvedeném v článku 17 odst. 4 písm. a), jde-li o neobvykle velkou ztrátu nebo o ztrátu*

¹²¹ Srov. čl. 36 Úmluvy COTIF CIM.

¹²² K tomu obdobně Herbert / Piper, Art 17, 91, Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, str. 233.

¹²³ OLG Düsseldorf 8. 5. 1969. V rámci přepravy motorových vozidel na otevřeném vozidle neuspěl dopravce s argumentací dle čl. 17 odst. 4, neboť chyběl jakýkoliv důkaz dohody mezi ním a odesílatelem na použití otevřeného vozidla, ačkoliv je tento způsob pro přepravu motorových vozidel běžný.

jednotlivého kusu zásilky.“ Úprava článku 17 odst. 4 počítá i s případy běžného úbytku přepravovaného zboží způsobeného nejen povětrnostními vlivy, ale i jeho unikáním, či vypadáváním z ložného prostoru vozidla. A contrario k citovanému textu jsou tak vyňaty případy jakékoliv ztráty, která přesahuje běžný rámec přepravy, a to zejména s ohledem na povahu zboží. Druhou částí citovaného odstavce jsou vyňaty nejběžnější případy úbytku zboží z otevřeného vozidla – odcizení jeho jednotlivých kusů, resp. balení.¹²⁴ Nastane-li takový případ, musí dopravce hledat možnou, i když velmi ztíženou cestu vyvinění skrze prokázání neodvratitelných okolností dle čl. 17 odst. 2.

B) CHYBĚJÍCÍ OBAL NEBO VADNÝ OBAL ZÁSILKY, KTERÁ JE PRO SVOJI POVAHU, NENÍ-LI ŘÁDNĚ BALENA NEBO NENÍ-LI BALENA VŮBEC, VYSTAVENA ZTRÁTÁM NEBO POŠKOZENÍM

V prvním případě nebude dopravce odpovědný za škodu, prokáže-li, že zásilka byla poškozena z důvodu chybějícího obalu. Z dikce není na první pohled zřejmé, co je myšleno pod pojmem „*chybějící obal*“. Doslovná aplikace gramatického výkladu by zřejmě vedla ke snadnému vyvinění dopravce v případě vzniku škody na zásilce zboží, které je pro účel silniční nákladní přepravy dostatečně chráněno i bez použití obalu. Na uvedenou otázku odpovídá soudní praxe požadavkem zabalení zboží, je-li takové balení obvyklé dle praxe obchodní.¹²⁵

V případě OLG Düsseldorf 8.5.69¹²⁶ bylo přepravováno 225 osobních vozů tovární značky Opel z Bochum do Newark v USA. Při dodání bylo mnoho z nich shledáno poničenými. Jako jednu z námitek vznesl dopravce na svoji obranu právě chybějící obal zásilky, tedy zvláštní nebezpečí dle čl. 17 odst. 4., ale soud tuto obranu odmítl se slovy: „*Zboží není svojí povahou náchylné k poškození, je-li konstruováno tak, že vydrží běžné nástrahy nákladní přepravy, se kterými musí pečlivý dopravce počítat... Vozidla jsou určena k provozu ve venkovním prostředí, a tak, byla-li by naložena a vyložena řádně, nemohlo by k uvedené škodě dojít.*“

¹²⁴ Z anglického originálu „[...]an abnormal shortage, or a loss of any package.“

¹²⁵ Thume, K. H. Demuth, K. Kommentar zur CMR Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr. Frankfurt, M.: Verl. Recht und Wirtschaft, 2007, s. 132;

Obdobně Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, str. 235.

¹²⁶ (1970) 5 ETL 446.

Druhým případem možného vyvinění dle písm. b) je nedostatečné balení zásilky odesílatelem. Doprovce ani zde nebude odpovědný za jeho poškození, prokáže-li vadnou povahu obalů, nikoliv tedy jejich úplnou absenci. Řádný obal chrání zboží před nebezpečím ztráty s ohledem na specifika silniční nákladní přepravy a taktéž s ohledem na běžné okolnosti týkající se konkrétní přepravní smlouvy. Odesílatel tak musí vzít v potaz zejména charakter zboží, vzdálenost a celkovou předpokládanou dobu přepravy, kvalitu pozemních komunikací a očekávané povětrnostní podmínky v místě přepravy.

Zvláštní kapitolou v otázkách vhodného balení zboží je poměr kvality obalu vůči vozidlu použitému k přepravě, nebo k vozidlu, jehož použití mohl odesílatel od řádného dopravce očekávat, neboť je zřejmé, že pro většinu druhů přepravovaného zboží nemůže sloužit pouze jen obal, či pouze jen vozidlo samo o sobě, jako dostatečná ochrana před zmíněnými nežádoucími vlivy. Vhodným bude v takových případech poměrné rozložení odpovědnosti mezi odesílatele v otázkách balení a dopravce v otázkách vhodné volby vozidla použitého k přepravě, neboť každý z výše uvedených má zpravidla ze svého titulu větší povědomí o daném způsobu ochrany zásilky. Aplikace striktní odpovědnosti dopravce za volbu vhodného vozidla k přepravě dle čl. 17 odst. 3. se zdá být neúnosná, protože by vyžadovala od dopravců, resp. zpravidla od řidičů kontrolujících nakládanou zásilku, vysokou úroveň zbožíznalectví.

Za bezvadný obal je tedy ve smyslu odstavce b) považován takový, který odpovídá zvyklostem při balení daného zboží za účelem jeho přepravy po silnici s přihlédnutím ke konkrétní přepravní smlouvě, či takový, který se v minulosti ukázal jako dostačující k překonání rizik takového typu přepravy s ohledem na výše uvedené.¹²⁷ Za běžná rizika ale nelze považovat neočekávané překročení dodací lhůty, nedbalé zacházení se zásilkou ze strany dopravce, nebo jím pověřených osob, ani možnost vzniku dopravní nehody. V obou výše uvedených případech vadného balení zásilky připadá v úvahu možné spoluzavinění dopravce při řádném nesplnění jeho povinnosti dané čl. 8.

¹²⁷ Transportrecht 1991.63. Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, str. 236.

C) MANIPULACE, NALOŽENÍ, ULOŽENÍ NEBO VYLOŽENÍ ZÁSILKY ODESÍLATELEM, PŘÍJEMCEM NEBO OSOBAMI JEDNAJÍCÍMI ZA ODESÍLATELE NEBO PŘÍJEMCE

Je třeba předeslat, že Úmluva sama o sobě nestanoví, kdo je povinen provést nakládku a vykládku zásilky. Povinností dopravce je pouze přistavení vozidla ve sjednanou dobu na sjednané místo a umožnění provedení nakládky, resp. vykládky zásilky. Uvedené úkony jsou zpravidla prováděny odesílatelem a příjemcem zásilky, nicméně liberace dopravce není vyloučena i pro případ, že některý z úkonů prováděl on sám. Každý z výše uvedených úkonů tak sám o sobě představuje možnost vyvinění dopravce, osvědčí-li, že škoda, či ztráta na zásilce mohla vzniknout byť i jedním z nich, byl-li prováděn stanovenými osobami (odesílatelem, příjemce, případně jejich zástupci), což je první podmínkou úspěšné obrany dopravce při vzniku škody z výše uvedeného vyčísňujícího důvodu. Obecným případem tak může být situace, kdy nakládku prováděl sám dopravce za pomoci vlastního jeřábu, ale uložení zásilky na vozidle již bylo provedeno, resp. svěřeno, odesílateli. Výsledek takové činnosti pak není dopravce povinen, z hlediska kvality provedení, kontrolovat.¹²⁸ Rozhodný je fakt, která ze zúčastněných stran prováděla fyzicky danou činnost, či její provedení svěřila pověřeným osobám. Prokázání skutečnosti, že strana provádějící daný úkon k této činnosti jakkoliv se dříve zavázala – např. údajem zapsaným v nákladním listě, či v přepravní smlouvě, není nezbytné, neboť ustanovení čl. 17 odst. 4 ve své podstatě presumuje odpovědnost odesílatele, prokáže-li se, že právě on prováděl nakládku, či jinou zmíněnou manipulaci se zásilkou.

Další nezbytným krokem dopravce je pak prokázání vzniku ztráty nebo poškození ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s činnostmi vyjmenovanými v písm. c). Dopravce však není povinen prokazovat skutečnost, že škoda vznikla přímo při samotné činnosti, nýbrž pouze v souvislosti a jako její následek.¹²⁹ Ve výsledku tak bude nucen osvědčit vadnou manipulaci, naložení, uložení nebo vložení zásilky druhou stranou přepravní smlouvy.

¹²⁸ Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 245.

¹²⁹ Ibid., s. 242.

D) PŘIROZENÁ POVAHA URČITÉHO ZBOŽÍ, PRO KTEROU PODLÉHÁ ÚPLNÉ NEBO ČÁSTEČNÉ ZTRÁTĚ ANEBŮ POŠKOZENÍ, ZEJMÉNA LOMEM, RZÍ, VNITŘNÍM KAŽENÍM, VYSÝCHÁNÍM, UNIKÁNÍM, NORMÁLNÍM ÚBYTKEM NEBO PŮSOBENÍM HMYZU NEBO HLODAVCŮ

Zboží citlivé ke ztrátám či poškození v rámci silniční nákladní přepravy – tedy takové, které je ve své podstatě nesnadné přepravit byť i za běžných podmínek, je vyňato tímto ustanovením s přihlédnutím k čl. 18 ze sféry odpovědnosti dopravce, osvědčí-li výše uvedené. Jinými slovy, osvědčí-li dopravce, že ztráta nebo poškození zásilky mohly vzejít z citlivosti přepravovaného zboží v případě, kdy odesílatel neprokáže opak – že ztráta nebo poškození nebyly zapříčiněny citlivou povahou přepravovaného zboží.

Mnoho druhů zboží podléhá vnitřní zkáze, vysychání a kažení obecně (např. naprostá většina potravin), avšak tento fakt ještě vždy nemusí zakládat jejich citlivost ve vztahu k nákladní přepravě po silnici. Mezi takové zboží lze zahrnout ovoce, květiny, zeleninu, čokoládové sušenky, sýr, maso, ryby, ocelové pláty, sklo atd., avšak zpravidla ne těžkou strojní techniku, dlažební kostky, či hliníkové fólie. Citlivost zboží je dle dikce čl. 17 odst. 4 písm. d) nutné vztáhnout zejména k uvedeným symptomům, které jsou typické a běžně ohrožují dané zboží v rámci silniční přepravy: lom způsobený otřesy vozidla, rezavění v důsledku atmosférické vlhkosti, vnitřní kažení, vysychání, unikání z vozidla, normální úbytek nebo působení hmyzu nebo hlodavců, proti kterým nejsou běžně užívaná vozidla k přepravě zabezpečena. Uvozující slovo „zejména“ je typické pro demonstrativní – neuzavřený výčet rizik, což platí i v rámci výkladu CMR.¹³⁰ K uvedeným nebezpečím se tak nabízí případná analogie s jinými riziky, která silniční nákladní přeprava obnáší – např. štěpení a stříh plochých materiálů apod. Stejně tak je tímto kryto nebezpečí změny významu rizika při jeho překladu do jazykových mutací členských států úmluvy.

Citlivost zboží lze rovněž v některých případech posuzovat s ohledem na konkrétní podmínky přepravy. Výše zmíněná přeprava čokoládových sušenek byla shledána případem citlivého zboží podléhajícímu kažení z důvodu jejich přepravy uprostřed parného léta. Z druhé strany lze nalézt případy podchlazených potravin z důvodu jejich přepravy v teplotně neregulovaném vozidle uprostřed zimy (zejména případy zkažení vína vlivem mrazu). Rovněž tak s ohledem na vzdálenost přepravy,

¹³⁰ Herber, R. Piper, H. CMR: Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten. München: Beck, 1996, s. 128.

kvalitu vozovek, vnější teplotu, atmosférickou vlhkost a další vlivy, které mohou z jinak odolného zboží učinit zboží citlivé – náchylné ke zkáze dle čl. 17.

E) NEDOSTATEČNÉ NEBO VADNÉ ZNAČKY NEBO ČÍSLA JEDNOTLIVÝCH KUSŮ ZÁSILKY

Dle tohoto zvláštního vyvíňujícího důvodu bude dopravce zproštěn odpovědnosti za podmínek čl. 18, osvědčí-li, že škoda mohla vzniknout z důvodu „nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky“. Toto ustanovení doplňuje obecnou možnost vyvinění dopravce prokázáním pochybení oprávněného dle čl. 17 odst. 2. Za takové pochybení je zřejmě možné považovat i chybějící označení zásilky, či jejích kusů, neboť toto je z podstaty věci zpravidla ve sféře odpovědnosti odesílatele. Zásadní rozdíl je však v důkazní povinnosti, kdy má dopravce podle obecného vyvíňujícího důvodu za povinnost podat plný důkaz – tedy, že zásilka byla částečně ztracena či poškozena jednoznačně chybou v jejím značení. Tímto zvláštním vyvíňujícím důvodem je tak, s odkazem na čl. 18 odst. 2, dopravcova důkazní pozice značně ulehčena. Postačí pouhý poukaz na možnost vzniku ztráty či poškození zásilky z důvodu chybných značek.

Doprovce však nemusí být poukazem na tento vyvíňující důvod zbaven své odpovědnosti vyplývající z ustanovení čl. 8 odst. 1, tedy odpovědnosti přezkoumat při převzetí zásilky její zjevný stav včetně počtu kusů a jejich případného značení. Jakoukoliv k tomu se vztahující výhradu musí dopravce učinit před zahájením přepravy do nákladního listu a upozornit na ní přinejmenším tímto způsobem odesílatele. Nesplní-li dopravce tuto povinnost, může se žalobce při své procesní obraně proti tomuto vyvíňujícímu důvodu paradoxně pokoušet o jeho prokázání – tedy, že zásilka byla ztracena z důvodu nedostatečného značení.¹³¹ Dopravce tak může být přinejmenším z části odpovědný dle obecných ustanovení.

Příhodné shrnutí nabízí již zmíněné rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR č. 29 Odo 702/2001:

„[...]po dopravci nelze právem požadovat jiné či podrobnější přezkoumání zásilky, než jaké mu ukládá čl. 8 Úmluvy [...] Zmíněný mezinárodní nákladní list neobsahoval jiné množstevní údaje o zásilce, než údaje o počtu palet (10 ks) a váze

¹³¹ Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003, str. 261.

(3.235 kg). *Ve smyslu článku 8 odst. 1 Úmluvy byl proto žalovaný povinen přezkoumávat jen počet palet a zjevný stav zásilky a jejího obalu, nikoliv počet krabic, natož rolí fotopapíru. Přezkoušení hrubé váhy zásilky, v jehož neprovedení spatřoval odvolací soud porušení povinností žalovaného, resp. přezkoušení obsahu jednotlivých kusů zásilky, ukládá dopravci článek 8 odst. 3 Úmluvy jen v případě, že o to požádá odesílatel. Žádost odesílatele v tomto směru však nevyplývá z žádného tvrzení účastníků ani z žádného z provedených důkazů.*“

F) PŘEPRAVA ŽIVÝCH ZVÍŘAT

Doprovce je v tomto případě zbaven své odpovědnosti poukazem na vznik škody či ztráty na zásilce poukazem na možnost jejího vzniku ze zvláštního rizika přepravy *živých zvířat*, a to za současné aplikace čl. 18 odst. 5 stanovujícího podmínku, že se dopravce „*může dovolávat článku 17 odst. 4 písm. f) jen tehdy, prokáže-li, že učinil všechna opatření, která byl podle okolností povinen učinit, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.*“

Přeprava živých zvířat je v zásadě pouze zvláštním druhem přepravy citlivého zboží náchylného ke zkáze dle písmene d). Důvodem pro začlenění přepravy živých zvířat pod zvláštní ustanovení je původ úmluvy CMR, která svým obsahem vychází z úmluvy CIM o železniční nákladní dopravě. Ta v době svého vzniku reflektovala požadavek právních úprav některých signatářských států, v rámci jejichž práva nebyla zvířata považována za zboží ve smyslu movitých věcí.¹³² Omezení použití tohoto vyvíňujícího důvodu je tak do jisté míry obdobné k ustanovení čl. 18 odst. 4 omezujícího vyvinění dopravce v případě přepravy zboží speciálně vybavenými vozidly. Mezi všechna opatření, která byl dopravce podle okolností povinen učinit, lze tak bezesporu zařadit náležitý výběr vozidla a jeho výbavy odpovídající povaze přepravy živých zvířat.¹³³ Dále je dopravce povinen dbát vedle obecně předpokládané míry péče též jemu udělených pokynů týkajících se konkrétní přepravy.

Druh a míru přijatých opatření může dopravci zprostředkovat Evropská dohoda o ochraně zvířat při mezinárodní dopravě.¹³⁴ Tato stanoví podmínky

¹³² Ibid.

¹³³ S odkazem na systematické zařazení ustanovení čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR.

¹³⁴ Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 20/2000 Sb.m.s., o sjednání Evropské dohody o ochraně zvířat při mezinárodní dopravě. Přijata v Paříži dne 13. 1. 1968.

přepravy jednotlivých druhů zvířat včetně nezbytných opatření a požadavků na vybavení vozidel s ohledem na konkrétní druh přepravy.

PROKÁZÁNÍ OPAKU ŽALOBCEM – VYVRÁCENÍ DOMNĚNKY

V případě, kdy žalovaný dopravce poukázal na možnost vzniku škody v příčinné souvislosti s jedním nebo více zvláštními riziky, má žalobce možnost toto tvrzení vyvrátit prokázáním opaku dle čl. 18 odst. 2 věty druhé: „*Oprávněný může však prokázat, že škoda nebyla způsobena ani zcela ani zčásti některým z těchto nebezpečí.*“ Přičemž úmluva CMR o formě takového důkazu mlčí. V otázce přípustnosti důkazů se bude nutné obrátit na *lex fori* civilního řízení příslušného soudu, neboť jde o právní úpravu procesního charakteru.¹³⁵ V souladu s právní teorií musí žalobce k vyvrácení tvrzení žalovaného dopravce použít důkaz opaku, a vyvrátit tak právní domněnku svědčící v jeho neprospěch – tedy, že škoda nebo ztráta nemohla být fyzicky způsobena tvrzeným zvláštním nebezpečím. Nemá-li takový důkaz k dispozici, bude se muset spolehnout na tvrzení a alespoň částečné prokázání jiných hypoteticky možných příčin škody, které zastíní tvrzení dopravce o tom, že škoda nebo ztráta mohla vzniknout ze zvláštního nebezpečí. Úvaha o pravděpodobnosti vzniku škody je dle výše uvedeného na rozhodnutí soudu a nelze ji proto dopředu s jistotou předvídat. Posouzení síly předložených důkazů spolu s mírou důkazního břemene, které musí strana sporu unést, budou rovněž otázkou procesního práva, podléhající obdobně jako forma důkazů právu místně příslušného soudu.

V případě 17. 6. 69 (1970) 5 European Transport Law 57 byla poškozena část zásilky – elektrický motor po pádu z vozidla. Dopravce na svoji obranu uvedl, že nakládka byla provedena odesílatelem, což má podle okolností případu za následek jasnou aplikaci čl. 18 odst. 4 písm. c). Prvoinstanční soud však přijal tvrzení a důkaz žalobce o tom, že nakládka byla provedena běžným až ortodoxním způsobem, a tudíž toto nemohlo být příčinou vzniku škody na zásilce. Ve světle tohoto tvrzení žalobce poukázal na fakt, že k vypadnutí nákladu a vzniku škody s nejvyšší pravděpodobností došlo vlivem nadměrné rychlosti vozidla. Kasační soud odmítl tento rozsudek zrušit.

¹³⁵ Briggs, A. The Conflict of Laws. Clarendon law series. Oxford: Oxford University Press, 2008, s. 37

8.4 PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY

Pečlivá příprava cesty patří bezesporu mezi základní povinnosti profesionálního dopravce.¹³⁶ Zejména pak, byla-li sjednána pevná doba vydání zásilky příjemci. Při plánování trasy a stanovení potřebné doby k přepravě by měl dopravce přihlídnout též ke všem, z pohledu pečlivého dopravce, předvídatelným překážkám a zpožděním. Jako v předchozích případech nemusí být překážka na cestě nutně odvrátitelná v momentu, kdy nastala, ale může být předvídána s ohledem na objektivně dostupné znalosti z oboru, ve kterém má být dopravce profesionálem.

Většina okolností majících za následek zpoždění, je v praxi považována za předvídatelnou. Ať již jde o dopravní zácpy, se kterými musí dopravce při plánování potřebného času počítat, nebo o publikované uzavírky silnic a dálnic, či provozní omezení zejména ve dnech pracovního klidu. Jsou-li takové překážky předvídatelné, např. zjistitelné veřejně dostupnou publikací provozních omezení a uzávěr, nejsou v rámci přepravy neodvratitelnou událostí.

Dalším případem jsou zpoždění způsobená příhraniční kontrolou a celním odbavením. I s nimi bude muset dopravce počítat, nepřesahuje-li doba jejich provádění normální (a tedy předvídatelný) rámec.¹³⁷ V opačném případě, přesahuje-li doba celního odbavení běžný rámec, nebo byla-li zásilka zadržena veřejnou mocí na základě nezákonného či nepředvídatelného úředního postupu, bude dopravce vyviněn z odpovědnosti za zpoždění takovou kontrolou způsobené. Bylo-li však zpoždění způsobeno průtahy v obdržení potřebné dokumentace nebo víza pro řidiče, leží tato skutečnost ve sféře odpovědnosti dopravce.¹³⁸

8.5 POMĚR VADY OBALU A CITLIVÉHO ZBOŽÍ

Náchylné zboží bude spadat pod ustanovení písmena d) i pro případ, že mohlo být patřičně zabaleno a přepravováno se zvýšenou péčí. Smyslem ustanovení čl. 17 d) je přenesení odpovědnosti za volbu druhu dopravy z dopravce na

¹³⁶ Herber, R. Piper, H. CMR: Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten. München: Beck, 1996, s. 55.

¹³⁷ V tomto ohledu jsou na dopravce v průběhu posledních let kladeny čím dál přísnější nároky díky rozvíjející se dostupnosti informačních technologií. Příkladem online informace o čekacích dobách na hraničních přechodech dostupné přes webové stránky IRU na <http://www.iru.org>. Na nedostupnost takových informací se již může řádný dopravce při své obhajobě jen stěžovat.

¹³⁸ Yates v. Carter [1988] JCL, s. 57.

odesílatele, neboť ten by měl být tím, kdo zná případná rizika spojená s předáním jeho zboží k přepravě – nikoliv dopravce, který by tím byl opět staven do role zbožiznalce, která nespadá pod jeho profesi. Tomu svědčí přípustný výklad ustanovení písmena d) s ohledem na možnost liberace dopravce poukazem na vadný obal dle písmena b), které by v opačném případě ztrácelo praktický význam. Stejně tak by citlivé zboží pozbylo svoji citlivost patřičným zabalením a zboží, které jinak nespadá do této kategorie, by se jím stalo poukazem na nedostačující obal. Nic ale zřejmě nebrání možné aplikaci dvou, či více ustanovení o zvláštním nebezpečí zároveň. V případě přepravy ocelových plátů bez patřičné ochrany proti korozi byly shledány oba výše uvedené důvody vyvinění dopravce: přirozená povaha korozi podléhajícího materiálu dle písm. d) a vada obalu, resp. chybějící obal dle písm. b).¹³⁹ Stejně je nasnadě např. souběh mezi ztrátou zásilky z důvodu použití otevřeného vozidla a unikáním, či působením hmyzu, či dokonce vlastní vadou zásilky dle čl. 17 odst. 2.

8.6 POMĚR VLASTNÍ VADY ZÁSILKY A JEJÍ CITLIVOSTI

Poměr mezi vlastní vadou zásilky (vnitřní skrytou vadou, inherentním zbožím)¹⁴⁰ dle čl. 17 odst. 2 a citlivým zbožím tak, jak bylo popsáno výše, nemusí být vždy zcela zřejmý. Oba pojmy zřejmě nelze zaměňovat vzhledem k faktu, že úmluva CMR o nich hovoří nejen v oddělených částech, ale pojí s nimi i odlišnou důkazní povinnost dopravce pro případ jeho vyvinění.

Ne každé zboží, splňující požadavky citlivosti dle odst. 4 písm. d), musí nutně trpět vlastní vnitřní – inherentní vadou. Již samotná dikce písmena d) napovídá, že citlivost zboží, tedy jeho přirozená povaha a náchylnost k uvedeným vadám, se vztahuje na zboží svého druhu. Veškeré zboží stejného druhu lze tak vždy považovat za citlivé, jeví-li se z obecného hlediska jako náchylné k některému z demonstrativně vyjmenovaných nebezpečí ve 4. odstavci čl. 17.

Naproti tomu ne veškeré zboží náchylné ke zkáze ještě musí trpět v konkrétním případě vnitřní vadou, která vede k poškození nebo znehodnocení zbožové zásilky během přepravy.

¹³⁹ Teroc v. Cross-Noc (International) [1981] 1 Lloyd's report 192, str. 199.

¹⁴⁰ Z anglického originálu „inherent vice“.

Složitým, avšak běžným případem je přeprava mraženého masa, které bylo zmraženo na nedostačující teplotu již před započatím přepravy, během níž došlo z tohoto důvodu k jeho zkažení. Obecně lze říci, že veškeré běžně upravované maso je náchylné k vnitřnímu kažení za určitých teplot, ale v uvedeném případě nebyla obecná náchylnost masa k vnitřnímu kažení důvodem jeho zkázy, resp. ztráty na zásilce. Důvodem byla vnitřní vada konkrétní zásilky způsobená jejím nedostatečným zmražením ještě před převzetím dopravcem k přepravě.

Lze shrnout, že není obtížné nalézt bezpočet případů zboží, které bylo považováno za citlivé ve smyslu čl. 17 odst. 4 písm. d), avšak velmi obtížné se zdá být nalezení obecné definice tohoto pojmu. Z důkazního hlediska bude však pro dopravce zpravidla výhodnější argumentace pomocí čl. 17 odst. 4, tedy přirozenou povahou (citlivého) zboží, neboť nebude muset prokazovat konkrétní příčinu vzniku vnitřní vady zboží, resp. škody.

9 Rozsah náhradové povinnosti odpovědného dopravce

Vedle příčin vzniku odpovědnosti mezinárodního silničního nákladního dopravce patří k základním otázkám i její rozsah. Všechny unimodální mezinárodní úmluvy v oblasti přepravy zboží odvozují základní rozsah odpovědnosti s ohledem na běžnou hodnotu zboží, které je tím daným typem přepravy běžně přepravováno. Tedy alespoň tak, jak tomu bylo v době jejich vzniku s případnou následnou novelizací (viz níže Bruselský protokol). Takovým limitem je dopravce částečně chráněn před přenášením obchodního rizika z odesílatele na přepravní firmu. Na druhou stranu však výše takového odpovědnostního limitu často u hodnotnějších zásilek nepokrývá celkovou vzniklou škodu nebo ztrátu. Výjimkou z limitu odpovědnosti tvoří případy, kdy byla škoda způsobena úmyslným nebo jemu na roveň postaveným jednáním (viz samostatná podkapitola o tzv. „hrubé nedbalosti dopravce“).

Vznikne-li škoda na zásilce, může se oprávněný v zásadě dovolávat odpovědnosti dopravce dle dvojího režimu:

- a) úrovni limitované náhrady škody dle článku 23 (popř. 25) Úmluvy CMR;
- b) neomezené dopravcovy odpovědnosti dle článku 29 Úmluvy CMR, kdy kilogramová hodnotová omezení padají.

V případech, kdy nejde o jednoznačný úmysl dopravce, či byla-li hodnota zásilky nižší, resp. zásilka dostatečně „těžká“, aby se vešla do níže uvedeného limitu odpovědnosti, nemá pro oprávněnou osobu prakticky význam dovolávat se kvalifikované odpovědnosti dopravce dle čl. 29 Úmluvy. Vznikne-li však na zásilce škoda vyšší, než kolik vychází po výpočtu limitu, může se žalobce pokusit unést důkazní břemeno ohledně úmyslného, nebo hrubě nedbalostního jednání dopravce. Stejně tak by měl učinit v případě, kdy představují významnou položku škody související (tedy vše, co právní řád za škodu považuje – ušlý zisk, smluvní pokuty sjednané se třetí stranou atd.), neboť tyto nemůže jinak s úspěchem vůči dopravci uplatnit.

Limitovaná náhrada škody se však uplatní pouze v případě přepravy mezinárodní. V případě tuzemské přepravy, uskutečněné na základě českého právního předpisu (obchodního zákoníku), by strana dopravce byla stížena povinností k náhradě úplné škody vzniklé na zásilce ve smyslu § 624 obchodního

zákoníku. Smluvní omezení odpovědnosti dopravce národní úprava obchodního práva vylučuje. Dá se tedy říci, že je Úmluva CMR vůči dopravcům v této otázce výrazně vstřícnější.

Náhradu je dopravce povinen uhradit v penězích, neboť jiný způsob náhrady, jakým je naturální restituce, není v případě škody z přepravy obvyklý. Dohoda o naturální restituci mezi dopravcem a oprávněným však přesto není vyloučena.¹⁴¹

9.1 VÝŠE A VÝPOČET NÁHRADOVÉ POVINNOSTI

Pro případ nedodržení závazku dopravce spočívajícího v řádném a včasném dodání přepravovaného zboží, stanoví Úmluva CMR v čl. 23 a násl. způsob výpočtu a limitní hodnotu, k jejíž výplatě je dopravce v případech rozebraných výše povinen.

Výše náhrady škody za úplnou či částečnou ztrátu zásilky je vypočtena z její hodnoty v místě a čase jejího převzetí k přepravě. Dle pořadí je třeba na prvním místě vycházet z ceny na veřejných burzách. Není-li zboží obsažené v zásilce na takovýchto burzách v místě a čase převzetí obchodováno, vychází se z běžné tržní ceny, a není-li tato k dispozici, pak dle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. V praxi je nejčastěji použitým dokladem hodnoty zásilky v momentě převzetí k přepravě pro forma faktura vystavená odesílatelem – zpravidla vývozcem. Důležitým faktem je, že se automaticky nenahrazuje hodnota zásilky zjištěná v místě jejího dodání, ne-li dokonce případná cena její případného dalšího prodeje. Hodnota zásilky v momentě jejího převzetí je však v některých případech v hrubém nepoměru k hodnotě v místě jejího určení, které může být úplně odlišným trhem, než ze kterého byla zásilka vypravěna, příp. se v místě dodání předpokládá s vysokou přidanou hodnotou. Např. při přepravě elektronických součástek, ze kterých se následně v místě vykládky montují konečné produkty, nebo u dodávek surovin z rozvojových zemí. U prvního zmíněného případu byly již zaznamenány žaloby, ve kterých oprávněná osoba raději stáhla svůj nárok, než aby musela rozkrývat **skutečnou hodnotu** komponentů pocházejících z Asie a přidanou hodnotu práce na území ČR.

Logickým ustanovením je úprava čl. 25 odst. 2. Ta stanoví, že náhrada škody nemůže u celkového poškození zásilky přesahovat částku, která by byla vyplacena při její úplné ztrátě a dále při znehodnocení pouze části zásilky nemůže náhradová

¹⁴¹ Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. [E-bulletin dopravního práva. www.akmsv.cz](http://www.akmsv.cz), č. 4, 2008.

povinnost dopravce přesáhnout částku, který by byla vyplacena, kdyby byla bývala tato část zásilky ztracena.

Vedle vlastní ztráty, či poškození zásilky dopravce navíc v plné výši hradí s ní spojené náklady – dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s její přepravou. U částečné ztráty nebo poškození pak hradí pouze poměrnou část z výše uvedených výdajů podle poměru ztráty, resp. poškození. Úmluva CMR vylučuje bez zvláštních ujednání odpovědnost za další - nepřímé újmy, zejména pak za často uplatňovaný ušlý zisk příjemce zásilky.

9.2 BRUSELSKÝ PROTOKOL¹⁴²

*Poškození nebo ztráta zásilky určená dle výše uvedených principů je omezena náhradovým limitem stanoveným v současnosti na částku nepřesahující 8,33 SDR/kg hrubé hmotnosti zásilky.*¹⁴³ Do roku 2006 však byla Úmluva CMR v českém právním řádu jedinou právní úpravou přepravní problematiky, která vycházela při omezení odpovědnosti dopravce z hodnoty zlatého franku. Původní znění čl. 23 odst. stanovilo, že limit náhradové povinnosti nepřekračuje 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy. Měrnou jednotkou byl zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900.¹⁴⁴

Platnost původního znění Úmluvy CMR v České republice mělo za následek potíže při zjišťování aktuálního kurzu zlatého franku, neboť tento již není značnou dobu žádnou institucí publikován. Jeho hodnotu tak bylo třeba odvozovat z kurzu stanoveného v roce 1979 mezi hodnotou zlatého franku a USD. Vzhledem k významnému vzrůstu ceny zlata na komoditních trzích rovněž byli čeští dopravci realizující silniční dopravu dle Úmluvy CMR vystaveni odpovědnosti za škodu omezenou několikanásobně vyšším limitem náhradové povinnosti v porovnání s dopravci ze států, které k Bruselskému protokolu přistoupily. Dalším nežádoucím

¹⁴² Sdělení Ministerstva zahraničních věcí ČR č. 108/2006 Sb. Protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).

¹⁴³ Pro úplnost a přehled o limitech náhradových povinností: Mezinárodní letecká přeprava: dle Montrealského protokolu z r. 1975: 17,- SDR. Mezinárodní železniční přeprava: dle jednotných právních předpisů CIM z r. 1985: 17,- SDR. Mezinárodní námořní přeprava: dle Hagsko-Visbyských pravidel z r. 1968: 2,-SDR, nebo 666,67 SDR (XDR) za jednotku dle Hamburských pravidel z r. 1978.

¹⁴⁴ Obdobně nahrazen zlatý standard francouzského franku (0,65 mg zlata ryzosti 900/1000) např. v Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšava, 12. října 1929).

projevem byla nutnost českých dopravců sjednat pro všechny přepravy podle CMR pojistné smlouvy s několikanásobně vyšším pojistným krytím, což mělo nepříznivý vliv na konkurenceschopnost.¹⁴⁵

V době předcházející roku 2005 resp. 2006 vycházely ostatní mnohostranné mezinárodní úmluvy upravující námořní, železniční nebo leteckou přepravu již ze zvláštních práv čerpání (dále jen SDR¹⁴⁶), a to i přes to, že tzv. Bruselský protokol byl značnou částí ostatních států úmluvy ratifikován již dne 5.7.1978. Tímto Protokolem došlo k novelizaci čl. 23 CMR, který stanoví horní hranici limitu odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce. Novelou provedenou Protokolem CMR došlo v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR ke změně v tom smyslu, že byla změněna početní jednotka pro výpočet náhrady škody. Novelizovaný čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR stanoví, že „náhrada škody nesmí překročit 8,33 početní jednotky za kilogram chybějící hrubé váhy“. Touto početní jednotkou se dle připojeného odst. 7 článku 23 rozumí SDR.

Vzhledem k tomu, že SDR je pouze účetní jednotkou, je v praxi nezbytné provést přepočtení na národní, příp. nadnárodní reálné měny, kterými je posléze škoda fyzicky nahrazována. Aktuální kurzy SDR k měnám členských států MMF lze získat prostřednictvím národních bank.

Úmluva CMR výslovně nestanoví k jakému kurzu SDR se má v daných situacích přihlížet. K prvnímu přepočtu bude nutné přistoupit při stanovení vzniklé škody na zásilce. Jelikož má výše škody přímou návaznost na hodnotu zásilky v místě a momentu převzetí a na její zjištění z dodacích faktur, příp. místních tržních nebo burzovních cen, lze přijmout praktické řešení vycházející z kurzu platební měny uvedené ve faktuře a platného v místě a čase převzetí zásilky dopravcem. Druhý přepočtení bude proveden k momentu fyzického vyplacení náhrady škody dopravcem reálnou měnou.

¹⁴⁵ Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu návrh na ratifikaci Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Důvodová zpráva, Senátní tisk č. 139/2005.

¹⁴⁶ Anglicky „Special Drawing Rights“ = Zvláštní Práva Čerpání (zkratka ZPČ je taktéž běžně užívána). SDR tvoří hlavní rezervní aktivum Mezinárodního Měnového Fondu a odvozuje se od průměrné hodnoty měn USA, EU, Velké Británie a Japonska – zemí nejvíce zapojených do globálního obchodního systému.

9.3 ÚROKY

Oprávněný může požadovat úroky ze škody. Tyto úroky ve výši 5 % ročně se počítají ode dne zaslání písemné reklamace dopravci, a nebyla-li reklamace podána, ode dne podání žaloby u soudu.¹⁴⁷

Ačkoliv výše uvedená úprava hovoří na první pohled jasně, je takto stanovená úroková míra podrobena kritice hned z několika důvodů. Prvním je její nereálně nízká hodnota ve srovnání s úrokovými sazbami nabízenými bankami ve většině členských států Úmluvy s přihlédnutím k částkám a lhůtám odpovídajícím běžné praxi v silniční nákladní dopravě. Povinnému dopravci se tak nabízí poměrně zajímavá příležitost laciného úvěrování na úkor oprávněného. Není proto divu, že se lze setkat s případy, ve kterých soudy přiznaly oprávněnému vyšší příslušenství pohledávky, než stanovenou pěti procentní sazbu. Dále je možné slyšet kritiku ze strany islámsky založených právních systémů, pro které je jakákoliv výše přímo stanovené úrokové míry z většiny nepřijatelná. Jako vhodné východisko z této situace se jeví budoucí úprava čl. 27 stanovující úrokovou míru ve vztahu k místním poměrům místa podnikání dlužníka, příp. i s ponecháním určité smluvní volnosti se stanovením stropu přípustné smluvní úrokové míry.¹⁴⁸

Dle většinového názoru autorů odborné literatury padá výše uvedená pěti procentní hranice úroků z prodlení pro případ, že ke škodě došlo úmyslným zaviněním nebo hrubou nedbalostí dopravce dle čl. 28 a vyplývá-li tato škoda z hlavy IV. Úmluvy. Pro takový případ by mělo být možné dohodnout prakticky libovolnou výši úroků, pokud není v rozporu s vnitrostátní právní úpravou.

9.4 DEKLARACE VYŠŠÍ HODNOTY ZÁSILKY A ČÁSTKY ZVLÁŠTNÍHO ZÁJMU

Hodnota náhradového limitu je stanovena na základě odpovídající hodnoty běžně přepravovaného zboží v rámci mezinárodní silniční nákladní dopravy.¹⁴⁹ Odesílatel však může, pod podmínkou zaplacení příplatku k přepravnému, udat

¹⁴⁷ Srov. čl. 27 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹⁴⁸ Srov. příkladem § 1542 a n., návrh občanského zákoníku, Pracovní komise Ministerstva spravedlnosti České republiky, dostupný na www.justice.cz.

¹⁴⁹ Příkladem Úmluva o říční plavbě vzhledem k plaveným komoditám stanoví základní náhradový limit v rozsahu pouze 2 SDR na kg hrubé váhy.

v nákladním listě cenu zásilky převyšující základní náhradový limit stanovený čl. 23 odst., a to pouze, shodnou-li se na zvýšení obě strany přepravní smlouvy. Takto udaná cena nahrazuje dle čl. 24 základní hranici náhradové povinnosti (8,33 SDR/kg). Dopravce v takovém případě odpovídá za škodu až do výše takto deklarované hodnoty zboží. Překračuje-li však tato hodnota skutečnou hodnotu zásilky, odpovídá pouze do výše skutečné prokázané hodnoty zásilky. Naopak, je-li hodnota zásilky stále vyšší, než hodnota udaná, odpovídá dopravce jen do výše uvedené hodnoty zásilky. Ustanovením čl. 24 nejsou kryty případné nepřímé škody – zejm. ušlý zisk oprávněných stran smlouvy vyplývající z překročení dodací lhůty.

Částka náhradového limitu dle čl. 23 může být zvýšena, a to v případech uvedených v čl. 24 a v čl. 26 odst. 1 CMR. Dopravce je stále chráněn základním náhradovým limitem, avšak odesílatel může využít smluvní volnosti k jeho navýšení. Základem pro zvýšení základního náhradového limitu je dohoda obou stran přepravní smlouvy. Podstatnými náležitostmi pak uvedení zvláštního zájmu, či hodnoty zásilky, v nákladním listu. Spornou zůstává interpretace práva dopravce na zaplacení dohodnutého příplatku k přepravnému, přičemž toto právo je zakotveno v obou člancích umožňujících navýšení odpovědnostního limitu. V právní teorii i praxi se většina autorů přiklání k názoru potvrzeném judikaturou, že samotný příplatek není podstatnou náležitostí ani v jedné z uvedených možností zvýšení odpovědnosti dopravce. Díky tomu nemá případná absence dohody o příplatku a jeho výši vliv na platnost zbytku výše zmíněné dohody.

V případě přepravy zboží, jehož hodnota v závislosti na váze převyšuje stanovený náhradový limit, bude mít odesílatel z praktického hlediska zájem na jeho zvýšené ochraně. K tomuto využije ke smluvení zvýšené náhradové povinnosti dopravce čl. 24:

„Odesílatel může, zaplatí-li dohodnutý příplatek k přepravnému, udat v nákladním listě cenu zásilky převyšující hranici stanovenou v článku 23 odst. 3 a v takovém případě nahrazuje udaná cena tuto hranici.“

Druhým případem, upraveným čl. 26 odstavce 1, je deklarování částky zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty, poškození nebo překročení dodací lhůty.

„1. Odesílatel může...udat v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty nebo poškození anebo překročení dodací lhůty.“

2. Byl-li udán zvláštní zájem na dodání, může se nezávisle na náhradách škod stanovených v člancích 23, 24 a 25 požadovat náhrada dalších prokázaných škod až do částky udaného zájmu na dodání.“

Zdálo by se, že se výše uvedené články překrývají, avšak ve skutečnosti tyto články slouží rozdílným cílům. Z čl. 24 vyplývá zvýšená odpovědnost dopravce za ztrátu, či poškození zásilky, a to z důvodu odkazu na čl. 23 odst. 3. Ujednání dle tohoto článku samo o sobě nezvyšuje maximální výši náhradové povinnosti stanovené čl. 23 odst. 5 pro případ překročení dodací lhůty, která nestanoví domněnku úplné ztráty zásilky.¹⁵⁰ Odesílatel je tak prvním z uvedených článků chráněn pouze proti částečné, či úplné ztrátě zásilky, nikoliv proti případnému překročení dodací lhůty, které zůstává zajištěno do výše přepravného.¹⁵¹ Deklarací vyšší hodnoty zásilky pouze dle čl. 24 tak není nijak kryta odpovědnost dopravce za případné nepřímé škody (např. ušlý zisk).

Pro oba případy smluvního zvýšení odpovědnostního limitu dopravce platí povinnost odesílatele prokázat skutečnou vzniklou škodu, jinými slovy, deklarovaná hodnota zásilky, či částka zvláštního zájmu, tvoří toliko novou hranici náhradové povinnosti.¹⁵²

K uvedeným metodám je nutno na závěr poznamenat, že přijetím výše uvedené deklarace hodnoty zásilky, příp. částky zvláštního zájmu, se dopravce bez patřičného zvláštního pojištění odpovědnosti, kryjící výše uvedené případy, vystavuje značnému riziku pro případ, že přeprava nebude provedena řádně. S ohledem na ekonomickou sílu některých dopravců na evropském trhu může mít pro ně plnění povinností z titulu přijaté zvýšené odpovědnosti za zásilku likvidační následek.

¹⁵⁰ Srov. čl. 20 Úmluvy CMR.

¹⁵¹ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, s. 94.

¹⁵² Srov. čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR.

10 Reklamační režim

Reklamační režim je zakotven v čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR takto:

„Převzal-li příjemce zásilku, aniž spolu s dopravcem zjistil její stav nebo ohlásil dopravci výhrady s uvedením všeobecných údajů o povaze zásilky nebo poškození nejpozději při převzetí zásilky, jde-li o ztráty nebo poškození zjevně znatelné, a nejpozději do 7 dnů ode dne vydání zásilky, nepočítaje v to neděle a uznané svátky, jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné, má se za to, pokud se neprokáže opak, že obdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě. Jde-li o ztráty nebo poškození zjevně znatelné, musí být výše uvedené výhrady učiněny písemně.“

Ve své podstatě má uplynutí výše uvedených lhůt za následek nikoliv promlčení nároku, ale přenesení důkazního břemena z dopravce na příjemce zásilky. Učiní-li příjemce výhrady včas s řádným definováním vzniklé škody, nebude dopravci svědčit uvedená domněnka shody dodaného zboží s obsahem nákladního listu – tedy bezvadné.

Byl-li stav zásilky náležitě zjištěn příjemcem a dopravcem, je proti výsledku takového zjištění přípustný důkaz jen tehdy, jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné a poslal-li příjemce písemné výhrady dopravci do 7 dnů po tomto zjištění, nepočítaje v to neděle a uznané svátky.¹⁵³ Tedy k tomu, co již bylo zjištěno, lze doplnit pouze údaj o zjevně neznatelných ztrátách. Zjevné ztráty měly být odhaleny již při zběžné kontrole.¹⁵⁴

K uplatnění nároku na náhradu škody za překročení dodací lhůty stanoví čl. 30 odst. 3 CMR povinnost zaslat dopravci písemnou výhradu do jednadvaceti dnů poté, kdy byla zásilka doručena a dána k dispozici příjemci. Po uplynutí této lhůty se již nelze na dopravci soudně domáhat náhrady škody za překročení dodací lhůty. Toto je jediný případ prekluze práva v Úmluvě CMR.

Do běhu výše uvedených lhůt se dle odst. 4 nezapočítává den vydání nebo podle okolností den zjištění stavu zásilky nebo den, kdy byla zásilka doručena a dána

¹⁵³ Čl. 30 odst. 2 Úmluvy CMR.

¹⁵⁴ Ke zjevným a skrytým ztrátám a poškozením komentář k čl. 9 odst. 2 – kontrola stavu zásilky dopravcem.

k dispozici příjemci. Dopravce a příjemce jsou si v přiměřené míře povinni ulehčit provádění potřebných zjištění a šetření.¹⁵⁵

Účinkem reklamace je rovněž stavení běžící jednoroční, příp. tříleté¹⁵⁶, promlčecí lhůty dle čl. 32 odst. 2 za následujících podmínek:

„Písemná reklamace staví běh promlčecí doby až do dne, kdy dopravce reklamaci písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Je-li reklamace zčásti uznána, běží promlčecí doba toliko u té části reklamace, která zůstala sporná. Důkaz o přijetí reklamace nebo o odpovědi na ni a o vrácení dokladů přísluší té straně, která se na tyto skutečnosti odvolává. Pozdější reklamace v téže věci běh promlčecí doby nestaví.“

Zřejmá díkce čl. 32 může mít za následek zvláštní následky, které jsou předmětem sporů. Zejména pak časový sled ve variaci reklamace – počátek běhu promlčecí lhůty – její písemné odmítnutí; tedy reklamace podaná dopravci ještě před započítáním promlčecí lhůty. V případě *ICI Fibers v. MAT Transport*¹⁵⁷ soudce Staughton J. uvedl, že neshledává žádný rozumný důvod, ani prostředek k výkladu, který by vedl k závěru, že reklamace podaná před počátkem běhu promlčecí lhůty, jež nebyla dopravcem řádně odmítnuta, a na které reklamant trvá, nemá mít řádný účinek. Tento názor však není většinovým a není ani zastáván judikaturou v ČR s ohledem na to, že promlčecí lhůta nemůže být stavěna, nezačala-li ještě ani běžet. Uvedený výklad je poměrně logický, ale při zvážení jeho dopadu na výsledek sporu by nebylo beznadějně jeho zpochybnění ve světle přirozeno-právních institutů – zejm. práva na spravedlivý proces, potažmo spravedlivé rozhodnutí. Ústavní soud ČR má v poslední době tendenci vykládat tento pojem čím dál extenzivněji za účelem snížení formalističnosti při aplikaci platného práva. Zvážení ústavní stížnosti by tak dle názoru autora nemuselo být u významnějšího sporu zcela bezdůvodné.

Nesporným je, že v totožné věci má účinek stavení promlčecí lhůty, dle věty poslední, pouze prvně učiněná reklamace.

¹⁵⁵ Čl. 30 odst. 4 Úmluvy CMR.

¹⁵⁶ K délce a běhu promlčecí lhůty srov. čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹⁵⁷ *ICI Fibers v. MAT Transport* [1987] Lloyd's report 354. Dostupný po registraci přes <http://www.lexisnexis.com> [Staženo dne 6. 10. 2008].

11 Spory vyplývající z přepravních smluv

11.1 SOUDNÍ ŘEŠENÍ SPORŮ

Spory vzniklé z přeprav podléhajících této Úmluvě může žalobce vést, pokud je nevede u soudů smluvních států určených dohodou stran, u soudů toho státu, na jehož území:

a) Má žalovaný:

- Trvalé bydliště;
- Hlavní sídlo podniku;
- Pobočku anebo jednatelství, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena;

b) Leží místo, kde byla zásilka převzata k přepravě nebo místo určené k jejímu vydání.¹⁵⁸

I přes existující dohodu stran však může být řízení zahájeno i u soudu určeného podle kritérií úmluvy. Příslušnost jiných soudů je ustanovením téhož článku vyloučena, a to i ve vztahu k úpravě příslušnosti soudu podle práva Evropských společenství.¹⁵⁹ Věcná a místní příslušnost soudu dále vyplývá z národní procesní úpravy státu, na jehož území bude spor dle CMR probíhat. Místo vzniku škody a s ním související národní právo (*lex loci damni infecti*) není pro spory vyplývající z režimu Úmluvy CMR, na rozdíl od obecné úpravy odpovědnosti za škodu, rozhodné co do místní příslušnosti soudu.

Odstavec 2. zajišťuje obranu proti souběžnému vedení soudního řízení v téže věci u více soudů zároveň (*litispence*) nebo opakovaně (*překážka věci rozhodnuté – res judicata*). Výjimku tvoří případy, ve kterých není soudní rozhodnutí vydané soudem v nečlenském státu unie vykonatelné ve státu, ve kterém je ve shodné právní věci podávána opětovná žaloba. Taková situace může nastat jen, je-li ve sporu zahrnut prvek nesmluvního státu úmluvy. Ať již v takovém státě bylo vydáno rozhodnutí, které členský stát úmluvy odmítá vykonat, anebo v obráceném případě – v nesmluvním státu není vykonatelné rozhodnutí vydané ve smluvním státu úmluvy CMR. Mezi smluvními státy je vykonatelnost zajištěna ustanovením čl. 3., kterým se

¹⁵⁸ Čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹⁵⁹ Srov. Nařízení Rady č. 44/2001/ES, o pravomoci soudů a o uznání a vykonatelnosti rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních (Brusel I).

stává vykonatelné soudní rozhodnutí v jednom státě vykonatelným i na území všech ostatních členských států úmluvy, při splnění předepsaných formalit. Tyto formality nemohou však být základem pro obnovu řízení.

Od občanů smluvních států, kteří mají bydliště nebo sídlo podniku v jednom z těchto států, nelze požadovat složení záruky k zajištění nákladů soudního řízení souvisejícího s uplatněním nároků z přeprav podle této Úmluvy.¹⁶⁰

PROMLČENÍ

Úmluva obsahuje speciální a kogentní úpravu promlčení veškerých nároků¹⁶¹ vzešlých na základě její aplikace. Tedy obdobně, jako tomu je v případě čl. 31 a jím upravené soudní příslušnosti. Jednotná úprava zamezuje rozdílnostem národních právních řádů smluvních států Úmluvy, ve kterých se délka promlčecí doby ve vnitrostátním přepravním právu značně liší. Nejednotnost při výkladu přiměřenosti délky promlčecí lhůty by v případě chybějícího konsensu v CMR zajisté vedla ke zneužívání, resp. využívání práva země poskytujícího promlčecí dobu výhodnější pro stranu žalobce.¹⁶² Má se za to, že jednoletá promlčecí lhůta je relativně krátká a byla navržena k ochraně zájmů dopravce.

Rozsah použití promlčení uvedeného v Úmluvě není však omezen jen na základní nároky vyplývající pravidelně z přepravní smlouvy. Jak vyplývá z věty první čl. 32 odst. 1, promlčecí doba se vztahuje na všechny nároky z přeprav, na něž se vztahuje Úmluva CMR. Vedle nároků vyplývajících bezprostředně z přepravní smlouvy se tak budou promlčovat i nároky, které vůči sobě mají subjekty přepravně-právního vztahu a které byť i nepřímo vyplývají z přepravy provedené podle Úmluvy CMR. Odborná literatura se v tomto ohledu shoduje na tom, že se bude jednat např. i o regresní nároky vyplývající z celního řízení. Spornou otázkou však zůstávají např. nároky z bezdůvodného obohacení dopravce.

Obecně se promlčují veškeré nároky vyplývající z úmluvy CMR v uplynutím lhůty jednoho roku. Výjimku tvoří případy spadající pod úpravu čl. 29, kdy byla

¹⁶⁰ Čl. 31 odst. 5 Úmluvy CMR.

¹⁶¹ Srov. právní názory v rozhodnutích Nejvyššího soudu ČR č.: 33 Cdo 1262/2000, 29 Odo 767/2001, 32 Odo 53/2002 a dalších. Dostupné přes www.nsoud.cz.

¹⁶² Právní termín „Forum shopping“ vystihující právní praxi stran sporu, při které je z více možných vybrán ten soudní tribunál, u kterého je předpoklad (zpravidla pro žalobce) příznivějšího rozhodnutí.

škoda způsobena úmyslně nebo takovým zaviněním dopravce, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. V takovém případě činí promlčecí lhůta tři roky.

Promlčecí doba počíná dle čl. 32 odst. 1 běžet:

- a) při částečné ztrátě zásilky, při jejím poškození nebo při překročení dodací lhůty dnem vydání zásilky;
- b) při úplné ztrátě třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla-li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem;
- c) ve všech ostatních případech uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy.

Den, kterým promlčecí doba počíná běžet, se do promlčecí doby nepočítá. Promlčecí doba je stavěna písemnou reklamací oprávněné osoby až do doby, kdy dopravce zcela, nebo z části takovou reklamaci odmítne a vrátí předané doklady zpět reklamantovi.¹⁶³

Úprava Úmluvy však i přes svoji kogentnost opomíjí možnost uznání závazku a s ní spojeného přerušení běhu původní jednatelé promlčecí lhůty a počátku běhu nové – v případě českého právního řádu – čtyřleté promlčecí lhůty. Platnost, resp. účinek, takového uznání byl předmětem sporů, nicméně Nejvyšší soud ČR dovodil ve svém rozhodnutí, že Úmluva takovou možnost nevylučuje, a použití institutu uznání závazku dle § 323 nebo dokonce konkludentního dle § 407 a násl. Obchodního zákoníku, je proto možné.

11.2 ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ SPORŮ (ADR)

Vedle řešení sporů soudní cestou nevylučuje Úmluva CMR dohodu stran o tom, že jejich případné spory vyplývající z nároků v ní upravených budou podrobeny rozhodčímu řízení, které může mít pro subjekty přepravně-právního vztahu své výhody a některé nevýhody. V současné praxi subjektů působících v silniční nákladní dopravě v ČR není řešení sporů prostřednictvím rozhodčího řízení zrovna obvyklou rutinou, ačkoliv má v mnohých případech své nezpochybnitelné výhody ve srovnání s klasickým řízením soudním. Samotný pojem „alternate dispute solution“,

¹⁶³ O tomto více v samostatné kapitole „Reklamační režim“.

tedy zkráceně ADR, bývá v literatuře často odlišován od samotného rozhodčího řízení. Může být definován jako pojem obecnější – nadřazený, anebo jako pojem odlišený od rozhodčího řízení pomocí vzájemných znaků.¹⁶⁴ Pro účely této práce a zejména pak pro praxi v mezinárodní silniční nákladní dopravě se zaměříme na alternativní řešení sporů pomocí **rozhodčího řízení** a **mediace**, resp. jejich výhody při aplikaci v praxi stran přepravní smlouvy. Ve světových arbitrážních metropolích, jakými jsou např. Londýn, New York, Paříž atd. lze nalézt někdy až nepřehledné množství různých druhů alternativního řešení sporů s někdy až prazvláštními názvy. Ve své podstatě jsou ale dvě výše zmíněné formy „ADR“ s lehkými smluvními modifikacemi stran sporu.

Strany přepravní smlouvy, resp. strany sporů z ní vyplývajících, mají možnost se vedle standardního soudního řízení obrátit na rozhodce, který ve věci rozhodne. Dojde tak v podstatě ke smluvnímu vyloučení (byť ne úplnému) práva na soudní ochranu. Základem pro takové řešení je tak dohoda stran o tom, že spor přenechají k řešení soudu rozhodčímu, a to buď rozhodcům nebo senátům ad-hoc jmenovaným pro daný případ nebo institucionalizovaným rozhodčím soudům. Dohoda je tedy základním kamenem pro příslušnost rozhodčího řízení k řešení předloženého sporu. Na druhou stranu je řízení samo, ale zejména pak jeho výsledek, zajištěno mocí veřejnou, neboť bez ní nemůže být efektivně vykonáno. Cílem rozhodčího řízení je vydání vykonatelného rozhodčího nálezu, který supluje roli pravomocného a vykonatelného rozsudku, k jehož vydání by byl jinak povolán soud.

Výhodami rozhodčího řízení ve srovnání se soudním jsou v první řadě nižší náklady zvláště, vezmeme-li v potaz i náklady související. Nikoliv tedy jen náklady na řízení samotné. Výše poplatků soudního a rozhodčího řízení se v současné době v praxi příliš neliší s tím, že vedení sporu u renomovanějších rozhodců nebo kamenného rozhodčího soudu může být na přímé náklady i dražší. Na druhou stranu je třeba zvážit výhodu zvláštností rozhodčího řízení, které jej v porovnání s řízením soudním činí mnohdy výrazně efektivnějším na čas a vynaložené prostředky. Takovými odlišnostmi jsou např. zásada jednoinstančnosti, kdy si strany spíše nepravidelně volí možnost odvolání. Rozhodčí řízení může být na základě dohody stran dále omezeno časem a za příplatek (ne nemalý) může být vyřizováno rozhodčím soudem přednostně v daném termínu. Strany mohou rovněž k zastoupení v řízení využít služeb zpravidla jakéhokoliv právního zástupce – např. advokáta

¹⁶⁴ Srov. pro kompletní přehled: Rozehnalová, N. Rozhodčí řízení v mezinárodním a vnitrostátním obchodním styku. 2. Vyd. Praha: ASPI, Wolters Kluwer, 2008, s. 21.

z vlastní země, což bývá ve sporech s mezinárodním prvkem u cizích soudů problematické a nákladné. Na právního zástupce a na strany samotné pak zpravidla nejsou kladeny tak náročné procesní požadavky a řízení se tak stává méně formalistním. Navíc lze využít unifikovaných pravidel některé z obchodních komor, nebo přímo Pravidel UNCITRAL, která jsou dostupná v mnoha jazycích. Z procesního hlediska je to dále poměrná jistota bezproblémového uznání a výkonu vydaného nálezu ve třetí zemi – tedy alespoň v porovnání s obstrukcemi při výkonu soudních rozhodnutí mimo státy EU. V neposlední řadě se přidávají hlediska spíše obchodního charakteru, jako např. zásada neveřejnosti a neformálnosti řízení, čímž jsou plně zachována obchodní tajemství a strategie stran sporu, zástupci mohou jednat v obchodním – neformálním duchu, a to i za použití moderních způsobů komunikace. Není vyloučeno ani vedení celého sporu „online“. K obchodnímu právu zároveň patří někdy hmotným právem opomíjená možnost rozhodování dle spravedlnosti (zásady ex aequo et bono) bez ohledu na někdy sporná ustanovení platného hmotného práva. Zde ale strany mohou s volbou práva narazit při uznání nebo výkonu rozhodčího nálezu o nárocích vyplývajících z Úmluvy CMR (viz dále o náležitostech rozhodčí doložky). Rozhodce tak na základě dohody stran může využít své zkušenosti z ekonomické a právní praxe a dobrat se z pohledu stran spravedlivějšímu rozhodnutí.

Rozhodčí řízení má ve srovnání s řízením soudním samozřejmě i některé nevýhody, ale většinu z nich lze překlenout volbou vhodných rozhodců, resp. renomovaného rozhodčího soudu. V takovém případě již není rozumné, pokládat rozhodčí doložku v přepravní smlouvě za druh „podvodu“, jak je takový postup občas krajně a bezesporu z důvodu nepochopení věci označován. Je však na místě doporučení vystříhat se rozhodčích doložek a smluv, dle kterých by měl být spor rozhodován rozhodcem, o jehož nepodjatosti má strana smlouvy pochyb, nebo je dokonce sám právním zástupcem navrhovatele takové doložky či smlouvy.

Cílem **mediačního řízení** je zprostředkování jednání mezi stranami s cílem dospět k dohodě, a to i, ale ne nutně, za použití třetí nezávislé osoby. Mediáci lze v praxi doporučit stranám přepravní smlouvy v případech, kdy lze očekávat odlišné pohledy ne jen na výklad Úmluvy samotné, ale na celkový právní systém, kterým by bylo rozhodčí nebo soudní řízení bez mediace vedeno. Např. z důvodů kulturně-právních odlišností se takové spory často vyskytují při sjednávání smluv s odesílateli z asijských států, kteří mají na odpovědnost dopravce často značně striktnější pohled, než jaký předpokládá evropské právo a potažmo judikatura. Ačkoliv by se tak v konkrétním případě mohl dopravce vyvinut ze své odpovědnosti za škodu na

zásilce, nevyužije zcela této možnosti z důvodu zachování dobrých vzájemných obchodních vztahů. Pak lze jednoznačně doporučit mimosoudní (ale i soudní) mediaci za použití třetí nezávislé strany s cílem dosažení akceptovatelného narovnání sporu mezi stranami. Mediační doložku lze modifikovat a jednání mezi stranami tak omezit, příp. nahradit po uplynutí času účinnou rozhodčí doložkou.¹⁶⁵

Podmínkou platnosti rozhodčí smlouvy nebo doložky jsou vedle arbitrability sporu, tedy možnosti podrobit spor rozhodčímu řízení, a obecných náležitostí upravených v zákoně o rozhodčím řízení¹⁶⁶, podmínky stanovené Úmluvou CMR. Dle čl. 33 Úmluvy přepravní smlouva může obsahovat doložku zakládající příslušnost rozhodčího soudu, avšak jen pod podmínkou, že doložka *předpokládá*, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle této Úmluvy. Rozhodčí doložka, ve které chybí klauzule o povinné aplikaci úmluvy CMR rozhodcem je neúčinná.¹⁶⁷ Neúčinnost rozhodčí doložky může být i důvodem pro zrušení rozhodčího nálezu soudem. Další podmínky týkající se formy rozhodčí doložky Úmluva neupravuje. Stejně tak bude na rozhodném národním právu, jakým způsobem bude rozhodčí řízení z procesního hlediska upraveno. Rozhodčí doložka či smlouva musí mít svoji platnost, resp. pro účely uznání cizího nálezu v ČR, písemnou podobu. Úmluva o uznání a výkonu rozhodčích nálezů¹⁶⁸ přijatá v rámci OSN dne 10. 6. 1958 připouští vykonatelnost cizího rozhodčího nálezu jen v případě, existuje-li písemná rozhodčí smlouva (resp. doložka). Rovněž tak pro domácí rozhodčí nálezy bude závazný §3 ZRŘ¹⁶⁹, dle kterého je třeba, aby rozhodčí smlouva byla uzavřena písemně pod sankcí neplatnosti. Ačkoliv musí být rozhodčí smlouva písemná, není nezbytné, aby byla součástí přepravní smlouvy. Může tvořit její přílohu, nebo být zachycena na zcela samostatné listině. V takovém případě je třeba dbát opatrnosti při „potvrzování“ jinak jednostranných právních úkonů – např. fakturace přepravného, do kterých taková doložka může být zahrnuta, ačkoliv není ani zdaleka pravidelnou náležitostí takového dokumentu.

¹⁶⁵ Srov. například možnosti v rozhodčích pravidlech Mezinárodní obchodní komory v Paříži, ICC ADR Rules, „SUGGESTED ICC ADR CLAUSES“, s. 4 a násl., dostupné na www.iccwbo.org.

¹⁶⁶ Pro české rozhodné právo zákon č. 216/1994 Sb. o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů, podpůrně zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád.

¹⁶⁷ AB Bofors UVA v. A. B. Skandia Transport [1982] 1 Lloyd's Report 410. Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007, s. 113.

¹⁶⁸ Pro ČR účinná od 10.10.1959 vyhl. MZV ČR č. 74/1959 ze dne 6.11.1959.

¹⁶⁹ Zákon č. 216/1994 Sb. o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů.

Vzorově by rozhodčí doložka mohla vypadat např. takto:

"Všechny spory vznikající z této smlouvy a v souvislosti s ní budou rozhodovány s konečnou platností u Rozhodčího soudu při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky podle jeho Řádu a Pravidel třemi rozhodci. Rozhodci jsou při svém rozhodování vázáni Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)."

Významná je v uvedeném příkladu rozhodčí doložky zejména poslední věta. Bez ní by byla doložka v souladu s čl. 33 Úmluvy CMR neplatná, neboť by „**nepředpokládala, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle Úmluvy**“. Přitom nepostačí, bude-li v rámci rozhodčí smlouvy dohodnuto jako rozhodné právo takové, ve kterém je obsažena i Úmluva CMR – tedy např. s odkazem na právo smluvní země Úmluvy. Stejně tak nemusí být shledána platnou smlouva či doložka, která by rozhodcům ukládala rozhodnout podle zásad spravedlnosti s pouhým zohledněním mezinárodních přepravních smluv a aplikovatelných právních předpisů.¹⁷⁰

Dosud jednoznačně nevyřešenou otázkou zůstává, jaký by byl závěr soudu ohledně platnosti nebo vykonatelnosti zejména tuzemského rozhodčího nálezu v případě, že by rozhodčí doložka sice obsahovala klauzuli o tom, že Úmluva CMR musí být rozhodci bez výhrady aplikována, ale ti by ji při svém rozhodování nezohlednili. Jinými slovy by nerozhodli v souladu s Úmluvou, ale řešení sporu by podrobili např. vnitrostátní právní úpravě obchodního zákoníku apod. Logickým výkladem lze dojít snadno k závěru, že nebylo úmyslem tvůrců Úmluvy, aby taková možnost nastala, nicméně Úmluva CMR toto sama o sobě neoznačuje za okolnost, která by měla za důsledek zrušitelnost či nevykonatelnost rozhodčího nálezu. Platnost nálezu tak bude třeba posoudit dle příslušných norem národního práva, v čemž může být při aplikaci českého práva jako *lex fori* problém. Zákon o rozhodčím řízení v této věci nepodává jednoznačné řešení, když takovou možnost zrušení nálezu soudem výslovně v taxativním výčtu § 31 a 35 neuvádí. Jako schůdné řešení se nabízí závěr dosažitelný teleologickým výkladem o tom, že nálezu odporující Úmluvě v tomto smyslu odporuje *veřejnému pořádku* s tím, že jeho účinky by byly vzhledem k vázanosti mezinárodní úmluvou nepřipustné. Přiznává-li takové rozhodnutí plnění Úmluvou *nedovolené* – např. ve výši přesahující odpovědnostní limit dopravce, pak se teoreticky nabízí využití ustanovení § 31 písm. f). V obou případech by se jednalo o složitě odůvodnitelné rozhodnutí, u kterého je evidentní

¹⁷⁰ Viz. rozhodnutí OLG Hamburg z 29. 6. 1998 sp.zn. 18 U 19/98 publikované v *Transportrecht* 1999, s. 201.

účel, ale chybí k němu částečně prostředek. Kontroverzním by se takové rozhodnutí mohlo stát i z toho důvodu, že některé zahraniční právní úpravy rozhodčího řízení umožňují zrušení rozhodčího nálezu soudem z důvodu buď nedodržení smluvního ujednání stran, co do volby a aplikace právních norem, nebo takový právní řád vyhrazuje přímo nutně použitelné normy práva hmotného, kterých se rozhodci musí při rozhodování držet. V případě, že rozhodci překročí svou pravomoc stanovenou dohodou stran, má takové jednání za následek zrušitelnost, neplatnost nebo dokonce nulitu rozhodčího nálezu. Odborná literatura ani dostupná rozhodovací praxe soudů v tomto ohledu bohužel prozatím nedává jednoznačnou odpověď.

Odhlédneme-li však od výše zmíněné komplikace s ne-aplikací Úmluvy CMR, lze rozhodčí řízení před pečlivě vybranými rozhodci či rozhodčím soudem stranám přepravní smlouvy doporučit.

12 Závěr a shrnutí

V rozsahu této rigorózní práce byly zohledněny klíčové body mezinárodní právní úpravy silničního přepravního práva spolu se zohledněním některých přidružených právních institutů, které mají pro přepravní obor neopomenutelný význam. Při zpracování práce byly nacházeny další a další oblasti právní úpravy, které by samy o sobě vydaly na zpracování práce obdobného rozsahu. Znění úmluvy, které svým rozsahem tisku nepřevyšuje dva tucty stran, již za svých více než padesát let existence vydalo na tisíce stránek převážně zahraniční odborné literatury. V porovnání s tímto faktem nabízí tato rigorózní práce v souladu s úvodní kapitolou hlubší rozbor bodů dané problematiky odpovědnosti dopravce, které autor považuje za nedostatečně zmapované a jejichž souhrnné publikování může přispět právní teorii i praxi.

Při rozsahu mírně překračujícím sto stran je tak práce vhodná jako sdělení odborné veřejnosti v souladu s původním záměrem, ale zároveň může posloužit i jako návod veřejnosti laické pro pochopení právní problematiky nezbytné k úspěšnému podnikání na poli mezinárodní silniční nákladní dopravy. Na druhou stranu byly v některých kapitolách rozebrány za použití zejména zahraniční literatury i problémy teoreticko-právní - akademické, jejichž řešení v dnešní době ještě není zcela zřejmé a budou vyžadovat další diskuzi. I to je důkaz o tom, že Úmluva CMR zůstává stále živým právním instrumentem, který prokázal svoji účinnost i přes nemalé obtíže s jeho interpretací. To je patrné i na často nejednotné judikatuře soudů členských států, a to i přes to, že úmluva nebyla za dobu své existence nijak zásadně novelizována.

Mimo zadaný rozsah rigorózní práce zůstávají otázky týkající se zejména samotné přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě a dále pak problematiky odpovědnostního pojištění. Oba zmíněné okruhy spadají dle názoru autora do odlišných právních odvětví a nezbylo pro ně tak v předkládané práci místo. Nicméně je na místě jejich zmínění a odkázaní případných čtenářů na samostatné publikace rozebírající tyto instituty dopodrobna. Zejména pak kvalitně vybrané odpovědnostní pojištění je pro dopravce často otázkou „přežití“ a jeho volba závisí na znalosti možných rizik vyplývajících z přepravy zásilek.

Na samotný závěr stojí za zmínění, že za zásadní přínos k budoucímu sjednocení v rozhodovací praxi českých soudů a zároveň vyšší erudici v dané oblasti i mezi účastníky přepravně-právních vztahů lze již dnes pokládat vydání dvou nových knižních titulů v českém jazyce, které se monograficky věnují právnímu výkladu Úmluvy CMR. Jsou tak k dispozici celkem tři ucelené aktuální knižní vydání, čímž se české právní prostředí začíná, i když pozvolna, přibližovat jurisprudenci zejména západní Evropy. Další publikací odborných článků na téma odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce bude možné pozvednout všeobecné právní povědomí nejen mezi dopravci, ale i mezi odbornou právní veřejností, což zajisté ve výsledku povede k pozvednutí celého přepravního oboru i z ekonomického hlediska.

13 English summary & keywords

LIABILITY OF THE CARRIER IN THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD:

The following rigorous thesis has been devoted to the most important parts of the unilateral legal regulation on the international carriage of goods by road. It tries to interpret the liability from the sight of the carrier, while using up-to-date Czech and foreign literature, European courts judiciary and legitimate legal statements from the recent period.

The international carriage of goods represents a major and irreplaceable role within the global market. Even though, the maritime carriage handles over a half of the total amount of goods carried around Earth, the road transport has its own indispensable advantages. Firstly, it offers so called 'house-to-house' delivery that could only hardly be done by any other type of transportation currently available. Secondly, the road carriage has proven itself to be relatively fast, safe, universal and convenient - especially in the terms of goods handling and consignor's manageability over the shipment while it undertakes the journey. This all has supported the very fast growing industry of the international carriage by road where demand still exceeds supply in favour of the carriers.

Having read the first article, being an international road carrier may appear as a trouble-free business, however in the terms of law it is not. From the essence of internationality, every international road carrier would have been eventually challenged with different national laws and regulations in the case of loss if the uniform regulation of the international road carriage had not been achieved. The main statutory regulation in this area is represented by The Convention on The Contract for the International Carriage of Goods by Road (C M R) signed at Geneva on 19 May 1956. Even these days – more than 50 years after its foundation, the result of one of the most successful international negotiations in the field of global carriage industry still serves well without any crucial updates taken so far. However, its complexity gave rise to thousands of pages in the legal publications and cases that sometimes tend to claim more divergence than uniformity among the member states to the Convention.

From the point of view of a lawyer, the Convention offers cross boarder legal service cooperation and interesting, yet complex area of legal practice. This has been partly emphasised by the key position of the Czech Republic in the hearth of the continent and its membership in the European Union, where a significant amount of road transport journeys is being done by transiting foreign carriers. Even though, there are still minor amount of lawyer offices specialising on this area of law compared to i.e. Germany or The United Kingdom.

Concerning the key part of the convention, the currently submitted rigorous thesis has focused on the liability of the international road transport carrier and related questions. Some chapters were emphasised with intention to bring an unbiased uniform point of view to the most problematic challenges arising from the Convention that can not be named as consistent across the contemporary judiciary and legal publications. Especially, chapter eight concerning carriers right to liberate himself from the liability and chapter concerning alternative dispute solutions deserves in Author's opinion somewhat special attention.

To conclude, the approach applied on this work was intended to offer a quality overview of the key points in question bearing in mind the prescribed page extension. Serving as a source of current legal praxis, theory and relative European case law, it does its purpose to highlight the major issues followed by their legal solutions. This all in the form suitable for legal experts, professional carriers or broader public either.

Klíčová slova: "CMR, dopravce, odpovědnost".

Keywords: "CMR, carrier, liability".

14 Seznam použité literatury a zdrojů

LITERATURA ČESKÁ

Bělohávek, A. Zákon o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů: komentář. Praha: C.H. Beck, 2004.

Jehlička, O. a kol. Občanský zákoník: komentář. Beckova edice komentované zákony. Praha: C.H. Beck, 2003.

Kobliha, I. a kol. Obchodní zákoník – Komentář. Praha: Linde, 2006.

Kolektiv autorů. Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám. Praha: ASPI, 2008.

Knapp, V. Knappová, M. Švestka, J. Dvořák, J. Eliáš, K. Havel, B. Kanda, A. Macková, A. Mikeš, J. Plíva, J. Salač, J. Občanské právo hmotné. Svazek II. Praha: ASPI Publishing, s.r.o., 2002.

Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009.

Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé. Brno: Doplněk, 2009.

Kučera, Z. Pauknerová, M. Růžička, K. Zunt, V. Úvod do práva mezinárodního obchodu. Dobrá voda: Aleš Čeněk, 2003.

Kučera, Z. Pauknerová, M. Růžička, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008.

Pauknerová, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. Praha: C.H. Beck, 2008.

Pauknerová, M. Changes of Judicial Culture and Decision Making in Different Branches of Law: workshop 2006. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta v nakl. Vodnář, 2007.

Pauknerová, M. Institut tzv. vyšší moci v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Studie z mezinárodního práva (SMP). sv. 16. Praha: Academia Praha, 1982.

Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Praha: Academia, 1985.

Pohůnek, M. Právní aspekty zasílatelství. Praha: Knihnice Svazu spedice a skladování České republiky, 1997.

Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha: ČESMAD Bohemia, 2007.

Rozehnalová, N. Rozhodčí řízení v mezinárodním a vnitrostátním obchodním styku. 2. Vyd. Praha: ASPI, Wolters Kluwer, 2008.

Růžička, K. Rozhodčí řízení před Rozhodčím soudem při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005.

Sedláček, P. Úmluva CMR (Komentář). Praha: VOX, 2009.

Schelle, K. Schelleová, I. Alternativní způsoby řešení obchodních sporů. Ostrava: KEY Publishing, 2007.

Šubert, M. Průvodce doložkami Incoterms 2000. Praha: ICC Česká republika, 2003.

LITERATURA ZAHRANIČNÍ

Briggs, Adrian. The Conflict of Laws. Clarendon law series. Oxford: Oxford University Press, 2008.

Bugden, P. Freight Forwarding and Goods in Transit. London: Sweet & Maxwell, 1998.

Clarke, M. A. International carriage of goods by road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003.

Craig, P. P. De Búrca G. EU Law: Text, Cases, and Materials. Oxford: Oxford University Press, 2008.

Gilles, P. Moens, G. International Trade and Business: Law, Policy, and Ethics. Sydney: Cavendish Pub, 1998.

Herber, R. Piper, H. CMR: Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten. München: Beck, 1996.

Hill, D.J. Hill & Messent CMR: contracts for the international carriage of goods by road. London: LLP, 2000.

Koller, I. Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft. Mnichov: C.A. Beck, 2007.

State Bar of Wisconsin's Media-Law Relations Committee. Wisconsin News Reporters' Legal Handbook 5th Edition. Wisconsin, 2005.

Thume, K. H. Demuth, K. Kommentar zur CMR Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr. Frankfurt, M.: Verl. Recht und Wirtschaft, 2007.

ČASOPISY A ŽURNÁLY

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. **E-bulletin dopravního práva**. www.akmsv.cz, 2007 – 2009.

Bělohávek, A. J. **Nařízení "Řím II" vstoupilo v platnost**. Právní zpravodaj 2007/10.

Dopravní noviny

European Transport Law (ETL)

Lloyd's Report

Lyon, B. **International business transactions – course materials**. University of San Francisco School of Law, 2002

Pauknerová, M. **Právní praxe v podnikání: problematika obchodního práva**. Praha: Bonus, 1992-2000.

Pauknerová, M. **Rozhodčí řízení ve vztahu k zahraničí – otázky rozhodného práva**. Právní rozhledy, 2003, č. 12.

Soudní judikatura

The Journal of Comparative Law (JCL), The Association for Comparative Legal Studies Limited, London.

Transport magazín, Praha: Česmad Bohemia

Transportrecht časopis

UNECE Weekly, Organizace spojených národů, 2008

Uniform Law Review (ULR), Mezinárodní ústav pro sjednocování soukromého práva (UNIDROIT)

Zprávy odborné sekce, Regionální komise Organizace spojených národů, Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Praha, 2007

INTERNET

www.akmsv.cz

www.arbcourt.cz

www.iru.org

www.justice.cz

www.lexisnexis.com

www.nsoud.cz

www.un.org

www.westlaw.com