

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Mgr. Jiří Lojda

**ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V
MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ
ZBOŽÍ**

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

Rigorózní práce

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

Katedra: Katedra obchodního práva

Únor 2012

Čestné prohlášení

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

V Praze dne 29. února 2012

.....

Mgr. Jiří Lojda

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval paní prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., konzultantce mé rigorózní práce za cenné připomínky a vstřícnost při zpracování.

V Praze dne 29. února 2012

.....
Mgr. Jiří Lojda

Abstrakt

Pro oblast mezinárodní silniční přepravy zboží platí po více než 50 let Úmluva CMR. I přesto se v praxi i nadále vykytují rozdíly a to nejen v používání této úmluvy soudy, ale i v přístupu odborné literatury. Tato situace samozřejmě snižuje jistotu dopravce ohledně řešení možných konfliktů v mezinárodní přepravě. Při vypracovávání této práce byl brán ohled především na popsání odpovědnosti dopravce jako systému podle Úmluvy CMR. Snahou bylo vymezit sporné momenty, které se v procesu mezinárodní přepravy zboží mohou objevit a navrzení jejich možného řešení a to nejen za pomoci teoretických poznatků, názorů doktríny a judikatury, ale i za použití rozhodného práva.

Abstract

Even if the international carriage of goods by road has been regulated by the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road since more than 50 years, there are still differences in application of this Convention by courts, some differences could also be find in the approach of the doctrine. This situation decline of course the certainty of the carrier concerning the probable solution of the dispute in international carriage of goods by road. The purpose of the study was the systemic description of the liability of the carrier according to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road and finding a solution to some problems, which could occur by the application of the Convention. This solution should be based on the knowledge of the theory, the opinions expressed by courts and doctrine and on the knowledge of applicable law.

Obsah

Obsah	1
Úvod.....	4
1. Terminologie mezinárodní přepravy	6
2. Obecně k pojmu „právní odpovědnost“	9
3. Obecně k přepravní smlouvě v mezinárodní přepravě	11
4. Přepravní smlouva a odpovědnost v českém právu.....	14
4.1. Smlouva o přepravě věci	15
4.2. Smlouva o přepravě nákladu	18
4.3. Smlouva zasilatelská a samovstup zasilatele	19
4.4. Smlouva o nájmu dopravního prostředku	21
4.5. Smlouva o provozu dopravního prostředku	22
4.6. Smlouva o přepravě osob	23
5. Charakteristika mezinárodní silniční nákladní přepravy.....	23
6. Úmluva CMR	25
7. Výklad Úmluvy CMR	26
8. Rozsah použití Úmluvy CMR	28
8.1. Přepravní smlouva.....	28
8.2. Silniční vozidlo	29
8.3. Zásilka	30
8.4. Úplata	32
8.5. Mezinárodní přeprava	32
8.6. Kombinovaná přeprava a Úmluva CMR.....	33
9. Přepravní dokument a odpovědnost za jeho vady	34
9.1. Novinka: Elektronický nákladní list.....	37
10. Ohraničení časového úseku odpovědnosti dopravce, průběh přepravy.....	39
10.1. Převzetí zásilky dopravcem.....	39
10.2. Nakládka	42
10.3. Průběh přepravy a dispozice se zásilkou v jejím průběhu	44

10.4. Dodání zásilky a ukončení přepravy	49
11. Odpovědnost dopravce za ztrátu, zničení a poškození zásilky.....	53
11.1. Poškození zboží.....	55
11.2. Ztráta zboží.....	56
12. Odpovědnost dopravce za zpoždění s dodáním zásilky	58
13. Negativní vymezení odpovědnosti dopravce (liberační důvody)	59
13.1. Liberační důvody čl. 17 odst. 2 (neprivilegované)	60
13.1.1. Zavinění oprávněným	61
13.1.2. Příkaz oprávněného	63
13.1.3. Vlastní vada zásilky.....	65
13.1.4. Okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci	66
13.1.4.1. Krádež a přepadení	66
13.1.4.2. Blokády, stávky	69
13.1.4.3. Nástrahy provozu	69
13.1.4.4. Počasí	71
13.2. Zvláštní případ: Vady vozidla	72
13.3. Liberační důvody čl. 17 odst. 4 (privilegované)	74
13.3.1. Ujednané použití otevřených vozidel bez plachet	75
13.3.2. Chybějící či vadný obal zásilky	78
13.3.3. Chyba při manipulaci, nakládce či vykládce provedené odesilatelem či příjemcem	79
13.3.4. Přirozená povaha určitého zboží	81
13.3.5. Nedostatečné nebo vadné značení kusů zásilky	82
13.3.6. Přeprava živých zvířat	83
14. Odpovědnost dopravce za jiné osoby	84
15. Rozsah odpovědnosti dopravce	86
15.1. Náhrada škody v případě ztráty zásilky a její limity	86
15.2. Náhrada škody v případě zpoždění s dodáním zásilky a její limity	91
15.3. Náhrada škody v případě poškození zásilky a její limity.....	92
15.4. Prolomení limitů náhrady škody	95
15.4.1. Uvedení vyšší hodnoty zásilky	95
15.4.2. Zvláštní zájem na dodání	96
15.4.3. Úmysl a nedbalost rovnocenná úmyslu	97
15.5. Dělená odpovědnost dopravce	99
15.6. Obrana dopravce v případě uplatnění mimosmluvních nároků	101

15.7. Úroky z náhrady škody	102
16. Odpovědnost v případě přeprav prováděných několika dopravci	102
17. Uplatnění a promlčení nároků z Úmluvy CMR	104
17.1. Procesně-právní úprava v Úmluvě CMR	104
17.2. Promlčení nároků z přeprav dle Úmluvy CMR	107
Závěr	110
Zkratky	112
Literatura	114
Zusammenfassung	119
Klíčová slova	121

Úvod

Mezinárodnímu obchodu a s ním spojené mezinárodní dopravě byla věnována pozornost snad po celou dobu historie. Trend ze strany výrobců směřoval vždy ke snaze uplatnit své výrobky na co největším trhu. S rozvojem moderních dopravních prostředků a sítě dopravních cest pak pro výrobce, po jejichž zboží je poptávka, není problém prodávat své zboží do jiných zemí, které leží dokonce na různých kontinentech. Mnohdy však výrobci, koncentrovaní na svou výrobní činnost, přenechávají přepravu zboží subjektům, které se na tuto činnost specializují a těmi jsou dopravci. Profesionálním dopravcům však nesvěřují náklad k přepravě jen výrobci, ale i jiné subjekty v rámci nepodnikatelské činnosti, jelikož i tyto mají mnohdy zájem na dodání nákladu do jiné země. I přes rozdílnost subjektů poptávajících přepravu a rozdílnost přeprav samotných vyvstala s rozvojem mezinárodní silniční přepravy snaha překonat rozdíly v národních právních řádech a zajistit tak určitý standard pro přepravní smlouvu a tím určit „jasná pravidla hry“ pro mezinárodní silniční přepravy. Výsledkem této snahy mělo být posílení právní jistoty na straně odesílatelů (bez ohledu na jejich povahu) a rovněž dopravců, pro které je jistě důležité vědomí toho, za co všechno mohou být v případě nezdařené přepravy odpovědní. Tento standard přinesla úspěšná kodifikace Úmluvou CMR již v 50. letech 20. století.

Tato práce si klade za cíl popsat odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží a to především podle Úmluvy CMR. Oproti případům mladších úmluv (jako jsou např. Rotterdamská pravidla¹), kde je autorovi ponechán většinou prostor pro navrhování řešení, se kterými se může praxe setkat a to pomocí výkladu či právní komparativistiky, přináší oblast Úmluvy CMR spíše opačný problém. Doktrína i praxe vyslovily za více než 50 let používání této Úmluvy různé pohledy na řešení rozličných otázek, které v souvislosti s používáním Úmluvy CMR vyvstaly. Soudy desítek států, které Úmluvu CMR používají, musely řešit již obrovské množství případů v mezinárodní silniční přepravě nákladu, přičemž jimi použitá řešení vykazují mnohdy originální přístup, který někdy prokazuje cit pro věc a znalost problematiky, někdy však jde bohužel naopak o řešení, která narušují snahu o jednotnost právní úpravy. Úmluvě

¹ Úmluva OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři.

CMR byla věnována pozornost i ze strany doktríny a to nejen německé, ale i španělské či britské. Mezi doktrínami těchto zemí však zaujala své důležité místo i doktrína česká, nabízející ve srovnání se zahraniční naukou neméně kvalitní řešení dané problematiky. I v doktríně se však vyskytly názorové rozdíly, přičemž každý názor byl vysloven se znalostí věci a dobře podpořen argumenty. Cílem této práce tedy bylo popsat problematiku odpovědnosti dopravce a zohlednit přitom doktrínu a judikaturu různých zemí, které Úmluvu CMR používají. Podmínkou pro dosažení cíle této Úmluvy, kterou je unifikace přepravní smlouvy, je totiž znalost přístupů jiných smluvních států, která se projevuje především v judikatuře, na kterou má vliv nejen domácí doktrína. Zahraniční řešení pak může rovněž nabídnout inspiraci pro situace, které česká praxe ještě řešit nemusela, případně ponouknout k revizi již učiněných řešení a přístupů. Tato práce pak rovněž reflektuje aktuální vývoj, a to nejen v oblasti samotné Úmluvy CMR, kde přibyla teprve nedávno problematika elektronického přepravního dokumentu, ale snaží se na některých místech rovněž reflektovat stále narůstající vliv práva EU.

Tato práce byla dokončena ke dni 29.2.2012.

1. Terminologie mezinárodní přepravy

I když je doprava vnímána jako tradiční obor lidské činnosti, který by z terminologického hlediska neměl činit problém, tento problém vyvstává již se samotným definováním pojmu „doprava“ a jeho odlišení od pojmu „přeprava“. V běžné mluvě jsou oba pojmy běžně zaměňovány, v terminologii mnoha oborů, které se dopravou zabývají, se však o synonyma nejedná. Doprava je přemístěním dopravního prostředku po dopravní cestě, kteréžto přemístění vytváří užitečný efekt. Tento efekt je pak spotřebováván při přepravě, kterou se rozumí samotné přemístění osob nebo nákladu pomocí dopravního prostředku. Doprava i přeprava probíhají současně, užitečný efekt vytvořený v procesu dopravy je v procesu přepravy spotřebováván ihned a nelze jej skladovat do zásoby.

Přepravu lze předně dělit na přepravu osobní, jsou-li přepravováni cestující (včetně zavazadel) nebo na přepravu nákladní, je-li přepravováno zboží. Další dělení přepravy může být provedeno na základě použití toho kterého dopravního prostředku využívajícího určité dopravní cesty. Takto lze dopravu dělit na pět základních kategorií, a sice na dopravu železniční, silniční, leteckou, vnitrozemskou vodní a námořní. Pokud je přeprava prováděna pomocí více různých dopravních prostředků, které využívají rozdílné dopravní cesty, jde o přepravu kombinovanou². Kombinovaná přeprava může být doprovázená nebo nedoprovázená a to podle toho, je-li po celou dobu cesty přítomna osoba, která alespoň po část cesty řídí některý dopravní prostředek.

Vzhledem k pojmovému rozlišení dopravy a přepravy dochází i k odlišení dvou základních subjektů, mezi kterými nejčastěji v dopravě vznikají právní vztahy. Jedná se o dopravce a přepravce. Dopravce je osoba, která provádí přemístění osob nebo nákladu, přepravce pak ten, pro koho je tato doprava uskutečňována³. V českém překladu mezinárodních úmluv upravujících přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě je pro označení přepravce používán pojem „odesílatel“. Používání tohoto pojmu přece

² Příkladem kombinované přepravy může být použití silniční a železniční přepravy v systému RoLa.

³ Z historického hlediska není bez zajímavosti, že (tehdy) doc. Vážný uvádí ve své publikaci s názvem O dopravních obchodech z roku 1929 toto: „Po stránce právně terminologické sluší uvést, že se užívá pro osobu provozující dopravu dle čl. 390 obch. zák. promiskue výrazů „provozník“, „dovozník“, „dopravce“ či „transportér“.“ VÁŽNÝ, F. *O dopravních obchodech (též se zřetelem k francouzskému a italskému právu)*, Praha: V Komisi Bursíka & Kohouta, Knihkupců Univerzity Karlovy a České akademie věd a umění, 1929, s.11.

jen usnadňuje orientaci v daném právním předpise (a to především pro laika)⁴. Dalším subjektem, který v oblasti dopravy často vystupuje, je zasilatel. Pro určení osoby zasilatele je možno se přidržet §601 ObchZ, který jej definuje jako toho, kdo se zaváže příkazci (osoba mající zájem o provedení přepravy) že mu vlastním jménem a na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa a příkazce se zavazuje zaplatit mu za to úplatu.

Přeprava může probíhat na území jednoho státu, ve kterém je i místo nakládky a vykládky zboží (či nástupu a výstupu cestujících), pak hovoříme o přepravě vnitrostátní. Leží-li místo nakládky a vykládky ve dvou různých státech (přičemž přeprava může probíhat i přes území dalších států) pak se jedná o přepravu mezinárodní⁵. Zvláštním případem mezinárodní dopravy je pak doprava třetizemní - jedná se o dopravu prováděnou mezi dvěma státy, z nichž ani jeden není státem registrace dopravního prostředku. Je-li definování vnitrostátní a mezinárodní přepravy poměrně jednoduché, problém vyvstává u tzv. kabotáže. Jedná se o situaci, kdy dopravce provádí *dočasně* vnitrostátní dopravu nákladu či osob pro cizí potřebu ve státě, v němž nemá sídlo ani zde není nijak jinak usazen. Problém s bližším vymezením kabotáže vyvstal v souvislosti s liberalizací⁶ této činnosti v rámci silniční dopravy v EU. Jako nejasné se totiž jeví vymezení pojmu dočasnosti. V souvislosti se vstupem nových členských států k 1.5.2004 byla stanovena pětiletá ochranná lhůta pro výkon kabotáže (tato lhůta uplynula tedy v případě ČR k 1.5.2009). Po dobu této lhůty dopravci z nových zemí nemohli provozovat kabotáž na území jiných členských států, pokud mezi těmito státy neexistovala dvoustranná dohoda. Vyvstal však problém právě s vymezením pojmu dočasnosti, jelikož mnohé státy používaly k jeho upřesnění různá kritéria (některé určovaly lhůtu, ve které musí vozidlo opustit území jejich státu, jiné považovaly za

⁴ Striktní dodržování terminologie je především u výše uvedených dvou subjektů nutné, jelikož může mít zásadní dopad na jejich právní postavení. Příkladem může být článek 4 odst. 4 Římské úmluvy (viz dále), který zmiňuje přepravce, ač byl v původním dokumentu myšlen dopravce. Vzhledem k tomu, že Římská úmluva provádí výběr rozhodného práva a jako kritérium pro výběr daného práva (hraniční určovatel- viz. dále) stanoví místo, kde má dopravce hlavní provozovnu v době uzavření smlouvy, vede použití pojmu přepravce namísto dopravce logicky k určení jiného právního řádu, jelikož oba subjekty mohou sídlit v různých státech. K tomu blíže PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 2008, s. 228.

⁵ Bližší kritéria pro posouzení, kdy je přeprava považována za mezinárodní, pak obsahují jednotlivé mezinárodní úmluvy upravující přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě.

⁶ Cílem liberalizace je odstranění bariér, kterými určitý stát zabraňuje subjektům (nejen) z jiných států ve vstupu na domácí trh. Odstraněním těchto překážek má dojít k vytvoření konkurenčního prostředí, které zajišťuje výhody pro spotřebitele (typicky snížení ceny) a zároveň k efektivnějšímu nasazení zdrojů.

rozhodnou délku výkonu dané činnosti). Pro bližší vymezení dočasnosti je možno přidršet se interpretačního sdělení Komise vydané pro tento případ⁷. Komise v tomto dokumentu přiznává, že pojem dočasnosti není blíže specifikován v předpisech Společenství, vnímá nicméně kabotáž jako službu a dovolává se judikatury ESD, které se zabývají určením pojmu dočasnosti ve vztahu právě ke službám. Vodítkem má být podle Komise rozsudek Gebhardt⁸, kde bylo stanoveno, že dočasnost se posoudí v závislosti na délce, četnosti, pravidelnosti a nepřetržitosti poskytování služby. Komise ve svém interpretačním sdělení rovněž zopakovala stanovisko generálního advokáta v tomto případě, ze kterého vyplývá, že samotné posouzení délky poskytování služby pro posouzení dočasnosti nestačí, je třeba posoudit mimo jiné rovněž četnost, pravidelnost a nepřetržitost⁹. Komise pak rovněž předkládá některé faktory, které lze vzít v úvahu při posouzení dočasnosti právě jen ve vztahu ke kabotáži. Těmito faktory může být počet nákladních vozidel používaný daným subjektem či otázka, zda s vozidlem opouští členský stát, v němž byla provedena přeprava považovaná za kabotáž, i řidič, či zda tento setrvává a koná práci s jiným vozidlem. V každém případě je nutné, aby vozidlo opustilo členský stát, kde vykonávalo kabotážní přepravu. Pokud vozidlo dopravce, který kabotáž vykonává, nikdy neopouští území hostitelského státu, nejedná se o kabotáž. I když výše popsaná kritéria pro určení dočasnosti kabotáže mají význam především v rámci EU, rozhodně nejsou bez významu i při posouzení dočasnosti kabotáže obecně.

Přepravu zboží a osob pak ovlivňují některé další obory. Jedná se především o logistiku, kterou lze definovat jako *„všechny úkoly, které jsou spojeny s přemístěním materiálů či zboží od okamžiku nákupu přes produkci až po odbyt. Logistika jako důležitá část organizace výroby má zajistit, aby byl potřebný materiál případně vyrobené zboží k dispozici v požadovaný čas a v požadovaném množství na*

⁷ Interpretační sdělení Komise uveřejněné v Úředním věstníku pod číslem 2005/C 21/02, k nahlédnutí např. na int. stránce <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/5E17CF0E-68DD-46D3-AB9D-90515E280944/0/kabotaz.pdf>

⁸ Rozsudek ze dne 30. listopadu 1995, C-55/94, Sb.rozh.s. I-4165.

⁹ Jak Komise s odkazem na rozsudek Schnitzer (rozsudek ze dne 11. prosince 2003, Bruno Schnitzer, C-215/01, Sb.rozh.s. I-14847) dále upřesňuje, pravidelnost, četnost ani nepřetržitost nemohou být samy použity jako jediné kritérium pro stanovení dočasnosti, především vzhledem k odlišení svobody služeb od jiné nabízející se základní svobody, a sice svobody usazování, jejímž znakem není dočasnost ale trvalost. Důraz je v tomto rozsudku kladen především na existenci a trvalost infrastruktury. K tomu blíže např. KRIMPHOVE, D. *Europarecht*. 2. vydání. Stuttgart: Verlag W.Kohlhammer, 2010, s. 84.

požadovaném místě.“¹⁰ Takto pojímaná logistika je vymezena poměrně široce a v tomto smyslu může být do logistiky začleněna i obalová technika. Poznatky z oboru logistiky mají především význam v rámci prevence vzniku odpovědnosti dopravce a to např. jak u odpovědnosti za škodu na zásilce (např. právě zmíněný vhodný obal), tak i u odpovědnosti za zpoždění (např. koordinace nakládky, vhodný výběr trasy atd.). Dalším oborem ovlivňujícím samotnou dopravu je dopravní politika jakožto činnost k tomu příslušných orgánů směřující k plánování rozvoje dopravy do budoucna i ovlivňování jejího současného chodu za účelem zajištění její maximální efektivity¹¹.

2. Obecně k pojmu „právní odpovědnost“

Právní odpovědnost je možno definovat jako „zvláštní formu právního vztahu, ve kterém dochází na základě porušení právní povinnosti ke vzniku nové právní povinnosti sankční povahy“¹². Takovéto pojetí právní odpovědnosti však nemusí být úplné. Jak totiž uvádí prof. Knapp, „skutečnost, která je právním důvodem odpovědnosti, je tedy zpravidla pojímána širší než jen jako pouhé porušení povinnosti. Rozumí se jí i zákonu odporující stav, jako je např. smlouva uzavřená k obejití zákona (in fraudem legis), ale i objektivní skutečnost poškozující někoho jiného ...“¹³.

Zda dojde ke vzniku nové právní povinnosti sankční povahy, může záviset na zavinění, jakožto psychického vztahu osoby, která se určitým způsobem chová¹⁴, k následku jejího chování. Zavinění může mít s ohledem na vědomí a vůli jednatelického subjektu podobu úmyslu nebo nedbalosti. Je-li nástup sankce závislý na zavinění, hovoříme o odpovědnosti subjektivní, o objektivní odpovědnost se naproti tomu jedná, není-li zavinění pro vznik odpovědnosti rozhodné (hovoří se proto někdy o odpovědnosti za výsledek či za riziko). Subjekt, na jehož straně odpovědnost vzniká, se tak odpovědnosti zproští v případě subjektivní odpovědnosti prokázáním, že škodlivý

¹⁰ POLLERT, A.; KIRCHNER, B.; POLZIN, J. *Lexikon der Wirtschaft*. 2. vydání. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 2004, s. 288.

¹¹ Charakter dopravně-politického dokumentu má Bílá kniha rozvoje evropské dopravy, kterou letos přinesla Evropská komise. Mimo jiné počítá s přenesením až 30% přeprav nad 300 kilometrů ze silnice na železnici do roku 2030, zákaz vjezdu vozidel se spalovacími motory do center měst do roku 2050 a dopravu zboží do center měst „bez emisí“ do roku 2030. Blíže k cílům obsaženým nejnovější bílé knize pak v článku: *Komise zveřejnila Bílou knihu dopravní politiky*. Dopravní noviny 2011. (<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/komise-zverejnila-bilou-knihu-dopravni-politiky>).

¹² GERLOCH, A. *Teorie Práva*. 3. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, s. 179.

¹³ KNAPP, V. *Teorie Práva*. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 1995, s. 201.

¹⁴ Toto chování může spočívat buď v jednání nebo opomenutí (porušení stanovené povinnosti jednat).

následek nezavinil (exkulpace) u objektivní odpovědnosti však jen existencí některého tzv. liberačního důvodu (liberace). Není-li liberace možná, hovoříme o tzv. absolutní objektivní odpovědnosti. Odpovědnost můžeme rovněž dělit na soukromoprávní a veřejnoprávní. Hlavní rozdíl spočívá v tom, že v rámci soukromého práva vzniká odpovědnostní vztah mezi poškozeným a delikventem, přičemž právo na postih delikventa je v dispozici poškozeného, postih samotný se však děje prostřednictvím třetího subjektu. Sankce směřuje k reparaci či restituci a tedy obnovení porušené ekvivalence.

V oblasti mezinárodní přepravy pak může docházet jak ke vzniku veřejnoprávní odpovědnosti (např. odpovědnost trestní, správní) tak i ke vzniku soukromoprávní odpovědnosti (např. za škodu). Soukromoprávní odpovědnost pak může vzniknout dopravci jak vůči odesilateli či příjemci, tak vůči třetím osobám na přepravě nezúčastněným (typicky poškození nemovitosti havárií nákladního vozidla)¹⁵. Vzniká-li dopravci odpovědnost vůči odesilateli, nemusí tato nutně vyvstat v souvislosti se samotným prováděním přepravy¹⁶. Na straně dopravce však nejčastěji odpovědnost vůči odesilateli (popř. příjemci) právě v souvislosti s prováděním přepravy vzniká a to sice za škody vzniklé ztrátou, zničením či poškozením zásilky, případně vzniklé zpožděním s jejím dodáním. Pro odpovědnost dopravce je určující právě danou úmluvou zvolený odpovědnostní princip. Nejčastěji se jedná o princip objektivní odpovědnosti a odpovědnosti za presumované zavinění¹⁷. Rozlišení obou principů pak může působit problémy, protože proces prokazování nezavinění se blíží liberaci z objektivní odpovědnosti¹⁸. Odpovědnost dopravce je pak v mezinárodních úmluvách upravujících přepravní smlouvu omezoována např. určením doby, kterou lze považovat za přepravu (sporná může být např. otázka určení subjektu odpovědného za nakládku) případně stanovením limitů pro náhradu škody. Trend směřuje spíše ke zpřísnování

¹⁵ Určitou zvláštností je pak pro leteckou přepravu Úmluva o škodách způsobených cizím letadlem třetím stranám na zemi z roku 1952 (Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface), která v článku 1 přiznává právo na kompenzaci za škodu dle této úmluvy osobě, která utrpěla škodu způsobenou letadlem za letu nebo předmětem či osobou, která z tohoto letadla vypadla. Text úmluvy přístupný zde: <http://www.dot.gov/ost/ogc/Rome1952.pdf>. Česká republika k této úmluvě zatím nepřistoupila.

¹⁶ Příkladem takové odpovědnosti může být odpovědnost v souvislosti s účastí na kartelu.

¹⁷ Tento princip zvýhodňuje odesilatele především procesně.

¹⁸ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985, s. 11 a násl.

odpovědnostního režimu¹⁹ a to nejen pomocí zvoleného odpovědnostního principu či limitů náhrady škody. V otázce posouzení odpovědnosti dopravce je rovněž možné vysledovat stále přísnější přístup judikatury. Důvodem je především ochrana odesilatele jako slabší smluvní strany vedle dopravce, který je vnímán jako profesionál. I když by se mohl tento trend zdát pouze pozitivní, nelze přehlédnout i některé jeho negativní stránky. Jedná se především o skutečnost, že dopravce je v takovém případě nucen vynakládat stále vyšší prostředky k tomu, aby zamezil vzniku své odpovědnosti (doprovod vozidel, více řidičů, zajištění nákladu proti krádeži elektronickými systémy), přičemž samozřejmě náklady na tyto prostředky musí promítnout do výše přepravného²⁰.

3. Obecně k přepravní smlouvě v mezinárodní přepravě

Úpravou přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě se zabývá právo mezinárodního obchodu, jakožto „*účelově uspořádaný soubor právních norem z různých právních odvětví a různého původu, který spojuje jejich společný účel upravovat právní vztahy vznikající při uskutečňování mezinárodního obchodu a mezinárodního hospodářského styku vůbec*“²¹. Účelově uspořádaný soubor právních norem práva mezinárodního obchodu je tvořen normami obsaženými v mezinárodních smlouvách, právu EU či v národních právních řádech, přičemž ustanovení národních právních řádů mohou být jak povahy veřejnoprávní (normy práva správního či finančního) tak soukromoprávní a to normy práva občanského, obchodního či práva mezinárodního soukromého.

Vzhledem k tomu, že normy práva mezinárodního obchodu mají původ i ve vnitrostátních právních řádech, objevila ze strany mezinárodních organizací či soukromých subjektů snaha vytvořit instrumenty, které by rozdílly v národních úpravách

¹⁹ Jedná se o „*souhrn právních prostředků vytvářejících odpovědnost v konkrétní právní úpravě*“ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985, s. 22.

²⁰ Ve vztahu k mezinárodní silniční dopravě pojednávají o tomto problému: TUMA, O. J. *Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR?*, ETL 2/2002, s. 142.; KNEEFEL, A. O. E. *From CMR to Logistics*, ETL 3/2000, s. 371 a násl.

²¹ KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s. 17.

určitým způsobem odstranily. Příkladem takových instrumentů mohou být vzorové či formulářové smlouvy či dodací podmínky INCOTERMS²². Tyto instrumenty nejsou samy o sobě závazné, strany je však odkazem na ně mohou učinit součástí smlouvy a v takovém případě se tyto instrumenty použijí před dispozitivními ustanoveními mezinárodní přímé úpravy či rozhodného práva. Samotná praxe v mezinárodním obchodu pak vedla k vytvoření obchodních zvyklostí. Obchodní zvyklosti jsou již reflektovány mnohými právními předpisy a jejich závaznost je zde stanovena. Tak např. na základě čl. 9 Úmluvy OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží²³ jsou strany vázány „*jakoukoli zvyklostí, na které se dohodly, a praxí, kterou mezi sebou zavedly*“, dle § 730 Obchodního zákoníku se při určování práv a povinností v obchodních závazkových vztazích na základě § 264 ObchZ přihlédne k „*obchodním zvyklostem obecně zachovávaným v mezinárodním obchodě v příslušném obchodním odvětví*“.

Nemalou roli v úpravě vztahů vznikajících v mezinárodním obchodě hraje mezinárodní právo soukromé jakožto „*soubor právních norem, které výlučně upravují soukromoprávní vztahy (tj. vztahy práva občanského, obchodního, rodinného a pracovního) s mezinárodním prvkem...*“²⁴. Mezinárodní prvek musí být však dostatečně významný a dle teorie musí být dán alespoň u subjektu, který je účastníkem právního vztahu, u předmětu, jehož se právní vztah týká, u skutečnosti, která je významná pro vznik nebo trvání právního vztahu, popřípadě u právního vztahu, který právně souvisí s hlavním právním vztahem nebo je na něm alespoň právně závislý²⁵. Mezinárodní právo soukromé, pak tedy bude upravovat ty soukromoprávní vztahy v přepravě, v nichž je obsažen mezinárodní prvek.

K úpravě soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem pak volí mezinárodní právo soukromé dvě metody. Jedná se o metodu přímou a metodu kolizní. Přímá metoda používá k úpravě právních vztahů tzv. přímých norem, tedy norem, které bezprostředně upravují daný právní vztah - samy tedy obsahují hmotně-právní úpravu. Přímé normy jsou většinou obsaženy v mezinárodních úmluvách, z nichž mnohé

²² Tyto vydává mezinárodní obchodní komora v Paříži. Nejnovější podoba dodacích podmínek INCOTERMS vstoupila v platnost dne 1.1.2011. Ke změnám oproti INCOTERMS 2000 pak blíže na adrese: <http://www.schenker.cz/services/incoterms2010/>

²³ V českém právním řádu publikována pod číslem 160/1991 Sb.

²⁴ KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 22.

²⁵ KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 18.

upravují právě přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě zboží. Jako příklad lze uvést Budapešťskou úmluvu o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (Úmluva CMNI)²⁶ pro oblast vnitrozemské vodní dopravy, nebo Úmluvu o mezinárodní železniční dopravě²⁷ (Úmluva COTIF. Přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě nákladu pak upravuje Přípojek B k této úmluvě - tzv. Předpisy CIM) pro oblast mezinárodní železniční dopravy.

Oproti přímé metodě pak kolizní metoda nevolí cestu bezprostřední úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, ale stanoví pouze pravidla pro určení tzv. rozhodného práva, tedy pro určení právního řádu, jehož normy budou daný právní vztah upravovat. Okruh právních vztahů, pro které daná kolizní norma určuje právní řád, je vymezen v části kolizní normy, která se nazývá „rozsah“, právní řád, na který kolizní norma odkazuje, je pak obsažen v její části, která se nazývá „navázání“. Vztah obou metod je takový, že přímá metoda se před kolizní použije přednostně. Kolizní metoda pak přímou metodu doplňuje. V současné době asi nejvýznamnější soubor kolizních norem obsahuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I), které pro „Smlouvy o přepravě“ ve svém čl. 5 odst. 1 stanoví, že: *„V míře, ve které nebylo právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zboží zvoleno podle článku 3, je právem rozhodným pro takové smlouvy právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.“* Stranám je tedy rovněž dána možnost, aby si rozhodné právo zvolily. Nařízení Řím I předpokládá rovněž použití jiného právního řádu, než jaký je vymezen v čl. 5 odst. 1 a to v případě, že volba práva chybí a smlouva je zjevně spojena úžeji s jinou zemí, než které jsou v čl. 5 odst. 1 uvedeny (jak uvádí čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení). Pro výklad pojmů uvedených v nařízení Řím I je však nutno brát ohled na skutečnost, že až na výjimky mají pojmy uvedené v evropských předpisech především svůj vlastní význam, který je nezávislý na jednotlivých právních řádech²⁸ a je tedy nutno takovéto pojmy vykládat autonomně. Pro

²⁶ U nás publikována pod č. 32/2006 Sb.m.s.

²⁷ Publikována pod číslem 8/1985 Sb.

²⁸ PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 2008, s. 92 a násl.

postavení nařízení Řím I v systému pramenů práva je pak určující čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), který přiznává nařízení obecnou působnost. Nařízení je dle tohoto ustanovení závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech. Nařízení Řím I převzalo většinu ustanovení z Římské úmluvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy²⁹ (dále jen Římská úmluva), kterou ve většině členských států (s výjimkou Velké Británie a Dánska) k 17.12.2009 nahradilo. Kolizní normy pro přepravní smlouvu obsahuje rovněž české vnitrostátní právo, konkrétně Zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním (zákon č. 97/1963, dále ZMPS). Tento zákon podřizuje závazkové vztahy (v případě absence volby rozhodného práva) právnímu řádu „jehož použití odpovídá rozumnému uspořádání daného vztahu“ (§ 10 odst. 1 ZMPS), podle § 10 odst. 2 pís. c ZMPS je to pro smlouvy o dopravě právní řád místa, kde má dopravce nebo zasilatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy. Vzájemný vztah nařízení Řím I, Římské úmluvy a ZMPS je pak určen jejich původem.

4. Přepravní smlouva a odpovědnost v českém právu

Pojednání o smluvních typech v přepravě v rámci českého práva není samoučelné či nemá smysl pouze z hlediska právní komparatistiky. Tato úprava totiž přijde ke slovu v okamžiku, kdy mezinárodní úprava přepravní smlouvy k dané otázce mlčí. Pak je totiž nutné najít rozhodné právo na základě kolizní normy a podle něj danou otázku posoudit (kdy k tomu může dojít, viz dále). Bude-li takto určeno české právo, je nutné dodat, že tohoto práva má být použito jako celku, při určení daného smluvního typu bude tedy nutno vycházet nejen z jeho pozitivního vymezení v příslušných ustanoveních daného smluvního typu, ale bude nutno brát i ohled na vymezení ostatních smluvních typů a jejich použití v daném případě vyloučit.

Právní úprava přepravy osob ale i nákladu je v českém právu rozdělena mezi občanský a obchodní zákoník. Zatímco občanský zákoník upravuje smlouvu o přepravě nákladu a smlouvu o přepravě osob, obchodní zákoník obsahuje úpravu smlouvy o přepravě věci, smlouvy zasilatelské, smlouvy o nájmu dopravního prostředku a smlouvy

²⁹ Publikována pod č. 64/2006 Sb.m.s.

o provozu dopravního prostředku. V obou kodexech je rovněž opravena otázka odpovědnosti a sice tak, že odpovědnost za prodlení je v obou zákonících upravena výlučně, úprava odpovědnosti za škodu je v obchodním zákoníku jen dílčí, obecná ustanovení jsou v zákoníku občanském. Vztah obou kodexů je takový, že obchodní zákoník je vůči občanskému zákoníku *lex specialis*, to určuje použití té které úpravy u přepravních smluv, které jsou upraveny v obou kodexech. Podmínky použití obchodněprávní úpravy pak stanoví blíže §261 ObchZ. Tak se např. smlouva o přepravě věci v obchodním zákoníku uplatní na úkor občanskoprávní smlouvy o přepravě nákladu především, byla-li uzavřena mezi podnikateli při výkonu jejich podnikatelské činnosti. Podle §262 si strany mohou rovněž písemně dohodnout, že se jejich závazkový vztah řídí obchodním zákoníkem, pokud pod jeho režim nespadá podle §261. Taková dohoda však nesmí zhoršit postavení osoby, která není podnikatelem.

4.1. Smlouva o přepravě věci

Smlouvou o přepravě věci se podle § 610 ObchZ zavazuje dopravce odesilateli, že přepraví úplatně zásilku z místa odeslání do místa určení³⁰. Podstatnými částmi smlouvy jsou označení zásilky, určení místa odeslání a místa určení, závazek dopravce přepravu provést a závazek odesilatele zaplatit mu za to úplatu³¹. Úplata, kterou odesílatel dopravci platí, se nazývá přepravné. Výše přepravného nemusí být ve smlouvě sjednána, v takovém případě se pak uplatní úplata obvyklá. Nárok na úplatu vzniká dopravci podle obchodního zákoníku až po provedení přepravy do místa určení (§625 ObchZ). Ve smlouvě nemusí být rovněž sjednána doba, ve které je dopravce povinen dopravu provést, v takovém případě je povinen tak učinit bez zbytečného odkladu (§617 ObchZ). Pro uzavření smlouvy o přepravě věci není zákonem předepsána písemná forma a dopravce je tedy oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, odesílatel je pak oprávněn požadovat na dopravci písemné potvrzení o převzetí zásilky³². Ze smlouvy či právního

³⁰ V místě určení však již zásilku nemusí převzít odesílatel ale třetí osoba - tzv. příjemce, který nabývá práva ze smlouvy za podmínek stanovených v § 619.

³¹ PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Nakladatelství ASPI, 2006, s. 255.

³² Smlouva o přepravě věci je smlouvou konsenzuální, k jejímu vzniku není třeba, aby dopravce zásilku od odesilatele převzal. Odchylná úprava vyžadující k uzavření smlouvy i převzetí zásilky může být dle §629 ObchZ obsažena v přepravních řádech. Přepravní řády jsou podzákonné předpisy, které vydává vláda formou nařízení. Jejich smyslem je pak především detailnější úprava právních vztahů vznikajících při provozování toho kterého druhu přepravy, jelikož obchodní zákoník obsahuje pouze úpravu obecnou.

předpisu může být pak dopravce povinen vydat při převzetí zásilky k přepravě náložný list. Náložný list je cenný papír, do něž je vtěleno právo požadovat na dopravci vydání zásilky. Minimální obsahové náležitosti náložného listu jsou upraveny v § 614 ObchZ, při absenci některé z nich je náložný list jako cenný papír neplatný³³. Dopravci a odesilatelé však nic nebrání v tom, aby do náložného listu pojali ještě další skutečnosti, které považují za podstatné. Je-li totiž vydán náložný list, je jeho obsah rozhodný pro nároky osoby oprávněné podle náložného listu. Obsah náložného listu má přednost i před ustanoveními smlouvy mezi odesilatelem a příjemcem. Dopravce se tak může dovolávat ustanovení smlouvy vůči osobě oprávněné jen v případě, že jsou tato ustanovení v náložném listu obsažena nebo bylo na tato ustanovení smlouvy v náložném listě odkázáno. Náložný list může být vydán na doručitele, na jméno určité osoby nebo na její řad, platně předložit a vyžadovat na dopravci předání zásilky může jen osoba z náložného listu takto oprávněná.

Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, pokud vznikla od okamžiku jejího převzetí dopravcem až do okamžiku jejího vydání příjemci. Odpovědnost dopravce za škodu na zásilce je konstruována jako objektivní i když se nejedná o typický příklad objektivní odpovědnosti, jelikož dopravce se může odpovědnosti zprostit nejen v případě, kdy prokáže, že škoda vznikla působením vyšší moci (dle §374 ObchZ)³⁴ ale i tehdy, kdy nemohl škodu odvrátit ani s vynaložením odborné péče (§622 odst. 1 ObchZ)³⁵. Kromě těchto uvedených dvou případů, kdy se dopravce odpovědnosti zproští, jsou pak dány dopravci další liberační důvody v § 622 odst. 2 ObchZ. Dopravce tak za škodu neodpovídá, byla-li tato způsobena odesilatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky, její vadou či přirozenou povahou a to včetně obvyklého úbytku. Dopravce rovněž neodpovídá za škody vzniklé v důsledku vadného obalu, pokud odesilatele na tuto vadu upozornil a byl-li vydán náložný nebo nákladní list, pak za předpokladu, že byla vada v těchto dokumentech poznamenána. Pokud dopravce na vadu obalu neupozornil, neodpovídá za škodu, která v důsledku této vady vznikla jen

³³ K tomu blíže ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Ochodní zákoník. Komentář*. 7. vydání. Praha: C. H. Beck, 2002, s. 1144 a násl.

³⁴ DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, s. 3649.

³⁵ Právě vynaložení odborné péče je nutno posuzovat případ od případu a toto posouzení závisí do určité míry na tom, kolik informací měl dopravce o zásilce. Odesílatel je sice povinen dle §626 ObchZ sdělit dopravci správné údaje o obsahu a povaze zásilky, jinak by odpovídal za škodu, která tímto dopravci vznikla, je však nutné dodat, že právě s ohledem na případné posouzení vynaložení odborné péče ze strany dopravce je v zájmu odesílatele dopravce zevrubně o zásilce informovat.

v případě, že tato vada nebyla při převzetí zásilky poznatelná. Dopravce je však povinen u důvodů uvedených v § 622 odst.2 ObchZ vynaložit odbornou péči, aby škoda byla co nejmenší³⁶. V krajním případě, kdy hrozí na zásilce bezprostředně podstatná škoda a není-li čas vyžádat si pokyny odesilatele, případně odesílatel s takovými pokyny prodlévá, může dopravce zásilku vhodným způsobem prodat na účet odesilatele³⁷. Dopravce může smluvně svou odpovědnost rozšířit, nemůže ji však zúžit (takové ujednání by bylo neplatné), zúžit dopravcovu odpovědnost nelze ani přepravními řády. Dopravce je povinen zpravit urychleně odesilatele o škodě na zásilce, tuto povinnost má vůči příjemci, nabyt-li již příjemce právo na vydání zásilky. V případě ztráty nebo zničení zásilky je dopravce povinen uhradit cenu, kterou měla zásilka v době předání dopravci, při poškození či znehodnocení je pak povinen nahradit rozdíl mezi cenou zásilky poškozené a cenou, kterou měla zásilka při převzetí dopravcem. Oproti mezinárodním smlouvám, které obsahují přímou úpravu přepravní smlouvy pro mezinárodní přepravu (pro silniční přepravu viz. dále) neobsahuje obchodní zákoník limity pro náhradu škody. Doc. Plíva uvádí, že omezit rozsah náhrady škody smluvně není vyloučeno, jelikož se zákaz omezení odpovědnosti dopravce vztahuje pouze na podmínky vzniku odpovědnosti (§ 624 navíc ve výčtu kogentních ustanovení obchodního zákoníku dle § 263 chybí)³⁸. Opačný názor však zastává ve svém komentáři prof. Dědič s odvoláním na ustanovení § 622 odst. 4 a § 629³⁹. Škodu hradí dopravce v penězích. Použije-li dopravce pro provedení přepravy dalšího dopravce a dojde-li ke škodě, odpovídá za ni, jako by dopravu provedl sám. Použití dalšího dopravce je možno smluvně vyloučit.

³⁶ Zatímco existenci liberačního důvodu dokazuje dopravce, skutečnost, že dopravce nevyňal odbornou péči, aby škoda na zásilce byla co nejmenší, však již musí dokazovat poškození.

³⁷ Doc. Plíva uvádí, že i přesto, že obchodní zákoník mluví v této souvislosti o odesílateli, je nutné vztáhnout toto ustanovení i na příjemce (ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Ochodní zákoník. Komentář*. 7. vydání. Praha: C.H.Beck, 2002, s.1151.).

³⁸ ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Ochodní zákoník. Komentář*. 7. vydání. Praha: C.H.Beck, 2002, s.1151 a násl.)

³⁹ DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 1.vydání. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, s. 3653.

4.2. Smlouva o přepravě nákladu

Smlouvou o přepravě nákladu vzniká dle § 765 ObčZ odesilateli právo, aby mu dopravce za přepravné přepravil zásilku do určeného místa a vydal ji zde určenému příjemci. Podstatnými náležitostmi smlouvy o přepravě nákladu jsou: označení předmětu přepravy, označení dopravního prostředku, označení místa odeslání a místa určení⁴⁰. Občanský zákoník rovněž obsahuje pouze obecnou úpravu, podrobnější úprava je dle § 772 přenechána přepravním řádům, které mohou mimo jiné upravit odlišně vznik smlouvy. Dopravce je povinen provést přepravu s odbornou péčí a ve stanovené lhůtě. Lhůta může být stanovena ve smlouvě nebo v přepravních řádech. Vznikne-li na zásilce škoda v době od jejího převzetí dopravcem do okamžiku jejího vydání, odpovídá za ni dopravce, ledaže byla škoda způsobena odesilatelem, příjemcem, vadou zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky anebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit⁴¹. Odpovědnost dopravce je tedy konstruována jako objektivní s uvedením liberačních důvodů, při jejichž prokázání se dopravce odpovědnosti zproští. Přepravní řády pak mohou stanovit vyvratitelné domněnky týkající se jednotlivých liberačních důvodů. Odpovědnost dopravce je zde konstruována jako zvláštní druh odpovědnosti, nepoužije se tedy pro tento případ úprava obecné odpovědnosti za škodu v § 420 ObčZ⁴² a dle výslovného ustanovení § 769 odst. 3 pak ani odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků (§§ 427 - 431 ObčZ). Dopravce je v případě zničení či ztráty zásilky povinen nahradit cenu, kterou měla zásilka v době, kdy byla převzata k přepravě. Je rovněž povinen nést náklady, které byly účelně vynaloženy s přepravou ztracené či zničené zásilky. Je-li zásilka poškozena nebo byla-li ztracena jen část zásilky, je dopravce povinen uhradit částku, o kterou byla zásilka znehodnocena. Je-li však účelné provést opravu zásilky, hradí dopravce náklady takové opravy. Za další škody odpovídá dopravce pouze tehdy, byly-li způsobeny překročením dodací lhůty a to za podmínek a v rozsahu stanoveném přepravními řády. Dopravce může použít k přepravě jiných fyzických a právnických osob, odpovídá však, jako by

⁴⁰ KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné: Díl druhý: Závazkové právo*. 4. vydání. Praha: Nakladatelství ASPI, 2005, s. 298.

⁴¹ Zda dopravce byl s to škodě zabránit či nikoli se posuzuje dle objektivních měřítek, ne podle schopností daného dopravce.

⁴² ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O.; ŠKÁROVÁ, M.; SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 10. vydání. Praha: C.H.Beck, 2006, s. 1344.

přepravu provedl sám. Provádí-li více dopravců přepravu jako tzv. sdruženou přepravu, upravují podmínky odpovědnosti přepravní řády. Odesílatel musí uplatnit nárok na náhradu škody u dopravce v prekluzivní šestiměsíční lhůtě počítané od okamžiku vydání zboží příjemci a nebylo-li vydáno, počítá se tato lhůta od převzetí zásilky k přepravě.

4.3. Smlouva zasilatelská a samovstup zasilatele

Smlouvou zasilatelskou se zavazuje zasilatel příkazci, že mu vlastním jménem a na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli úplatu⁴³. Podstatnými částmi smlouvy jsou: závazek zasilatele obstarat přepravu pro příkazce, a to vlastním jménem a na jeho účet, závazek příkazce zaplatit za to úplatu, určení zásilky, která má být přepravována, stejně jako místa odeslání a místa určení zásilky⁴⁴. Smlouva zasilatelská je zvláštní případ smlouvy komisionářské⁴⁵, ustanovení o smlouvě zasilatelské tedy upravují specifika tohoto smluvního typu, podpůrně se však použijí ustanovení o smlouvě komisionářské. Zákon nestanoví pro zasilatelskou smlouvu obligatorně písemnou formu a z toho důvodu uvádí, že je zasilatel oprávněn žádat, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy, nemá-li smlouva písemnou formu. Zasilatel má vedle úplaty nárok na úhradu nutných a užitečných nákladů, které zasilatel vynaložil za účelem splnění svých závazků. Příkazce je dokonce povinen poskytnout zasilateli přiměřenou zálohu na náklady spojené s plněním závazku zasilatele a to před tím, než zasilatel započne s jejich plněním. Obchodní zákoník však nestanovuje povinnost poskytnout zasilateli zálohu na úplatu. Povinnost zaplatit úplatu (společně se zbytkem nákladů) vzniká až

⁴³ Výše úplaty může být sjednána ve smlouvě a není-li, pak bude určena na základě úplaty obvyklé v době sjednání smlouvy při obstarání obdobné přepravy (§ 607 odst.1 ObchZ). Doc. Plíva uvádí, že je zastáván názor, že závazek příkazce zaplatit zasilateli úplatu nemusí být ve smlouvě výslovně vyjádřen, stačí, je-li smlouva označena jako zasilatelská popřípadě je-li strana, která má přepravu obstarat, označena jako zasilatel (ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Ochodní zákoník. Komentář. 7. vydání.* Praha: C.H.Beck, 2002, s.1135.).

⁴⁴ ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Ochodní zákoník. Komentář. 7. vydání.* Praha: C.H.Beck, 2002, s.1135.

⁴⁵ Smlouva komisionářská je definována v § 577 ObchZ. Komisionář se zavazuje komitentovi že pro komitenta zařídí vlastním jménem a na jeho účet určitou obchodní záležitost. Zákonodárce tedy úpravou zasilatelské smlouvy respektuje, že obstarání přepravy vykazuje určité podstatné odlišnosti a nelze tudíž obstarání přepravy považovat obecně za běžnou obchodní záležitost.

v okamžiku, kdy zasilatel zajistil obstarání přepravy a podal o tom zprávu příkazci. Zasilatel však musí zajistit způsob a podmínky přepravy, které co nejlépe odpovídají zájmům příkazce, které vyplývají ze smlouvy, příkazů příkazce či které jsou zasilateli jinak známy. V případě, že zasilatel potřebné pokyny neobdrží, je povinen žádat na příkazci jejich doplnění, při nebezpečí z prodlení je však dokonce povinen postupovat sám tak, aby zájmy příkazce byly co nejlépe chráněny⁴⁶. Zasilatel odpovídá za škodu na zásilce, která vznikla při obstarání přepravy, ledaže nemohl tuto škodu odvrátit ani s vynaložením odborné péče⁴⁷. Zasilatel je rovněž povinen informovat příkazce o škodě, která na zásilce vznikla, nebo která jí hrozí, jinak odpovídá za škodu, která tímto příkazci vznikla. Pokud hrozí bezprostředně podstatná škoda na zásilce a není možné obstarat pokyny příkazce či s nimi příkazce prodlévá, je zasilatel oprávněn prodat zásilku na účet příkazce. Pokud použije zasilatel k obstarání přepravy dalšího zasilatele, odpovídá, jako by přepravu obstaral sám.

Obchodní zákoník v § 605 výslovně připouští možnost, aby zasilatel sám uskutečnil přepravu, k jejímuž obstarání se zavázal. Jedná se o tzv. samovstup zasilatele. Samovstup zasilatele může být vyloučen již v zasilatelské smlouvě nebo dokonce jednostranným příkazem příkazce, pokud již zasilatel nezačal přepravu uskutečňovat. Započetí přepravy zasilatelem má však zásadní dopad na právní postavení obou stran. Především zaniká zasilatelská smlouva a na její místo nastupuje smlouva o přepravě věci dle § 610 a násl. ObchZ případně smlouva o přepravě nákladu dle §765 a násl. ObčZ. Zde se projevuje charakter zasilatelské smlouvy jako tzv. absolutního obchodu (či absolutního obchodního závazkového vztahu), tj. právního vztahu, který se řídí obchodním zákoníkem bez ohledu na povahu subjektů (zasilatelská smlouva spadá do této kategorie dle § 261 odst. 3 pís. d ObchZ). Zanikne-li však zasilatelská smlouva z důvodu samovstupu zasilatele, naplno se projeví existence paralelních úprav v občanském a obchodním zákoníku, přičemž pro použití jedné z nich je rozhodná povaha subjektů. Jde-li o mezinárodní přepravu, která je upravena mezinárodní

⁴⁶ Nutno dodat, že příkazce je povinen poskytnout zasilateli správné údaje o povaze a obsahu zásilky jakož i o jiných skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě, jinak odpovídá za škodu, která zasilateli vznikne porušením této povinnosti (§ 604 ObchZ). Neúplnost těchto informací může mít vliv rovněž na případný vznik odpovědnosti dopravce (především s ohledem na posouzení vynaložení odborné péče).

⁴⁷ Prof. Dědič uvádí možnost liberace zasilatele i podle okolností vylučujících odpovědnost dle § 374 ObchZ (DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 1.vydání. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, s. 3636) doc. Plíva naproti tomu tuto možnost výslovně vylučuje (ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 7. vydání. Praha: C.H.Beck, 2002, s.1137).

smlouvou, použije se tato mezinárodní smlouva (např. Úmluva CMR, Úmluva COTIF atp.). České právo není jediné, které se potýká s potřebou rozlišení mezi přepravní smlouvou a smlouvou zasilatelskou, např. německé právo obsahuje v § 459 obchodního zákoníku ustanovení, které říká, že je-li odměna zasilatele sjednána jako pevná částka, v níž jsou obsaženy i náklady na přepravu, má zasilatel povinnosti dopravce. Německé soudy pak vztáhly toto pravidlo i na výklad Úmluvy CMR a zasilatele při splnění této podmínky považují za dopravce. Pro českého zasilatele by však v některých případech mohla být tato praxe paradoxně výhodou, jelikož Úmluva CMR (i další mezinárodní smlouvy obsahující přímou úpravu přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě) obsahuje pro dopravce limity náhrady škody na zásilce, zatímco český obchodní zákoník pro rozsah odpovědnosti zasilatele limity nestanoví⁴⁸.

4.4. Smlouva o nájmu dopravního prostředku

Smlouvou o nájmu dopravního prostředku upravuje ObchZ. Pronajímatel se zde zavazuje nájemci, že mu přenechá dopravní prostředek k dočasnému užívání, za což se mu nájemce zavazuje zaplatit úplatu (nájemné). Podstatnými částmi smlouvy jsou: určení dopravního prostředku, dočasnost jeho užívání a závazek nájemce zaplatit za užívání úplatu⁴⁹. Smlouva vyžaduje písemnou formu. Pronajímatel je povinen předat nájemci dopravní prostředek s doklady potřebnými k jeho užívání a ve stavu způsobilém k provozu a k užívání určenému ve smlouvě (není-li užívání dopravního prostředku takto určeno, pak musí být dopravní prostředek způsobilý k užívání, k němuž obvykle slouží). Není-li dopravní prostředek takto způsobilý, odpovídá pronajímatel za škody, které takto nájemci vznikly. Této odpovědnosti se zproští, prokáže-li, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku a to ani při vynaložení odborné péče. Škodu, která vznikla na dopravním prostředku po jeho předání nájemci, nese rovněž pronajímatel, ledaže byla škoda způsobena nájemcem nebo osobami, kterým nájemce umožnil přístup k dopravnímu prostředku. Nájemce je pak povinen udržovat dopravní prostředek ve stavu, v jakém jej převzal a to na účet

⁴⁸ Blíže k rozlišení mezi smlouvou zasilatelskou a přepravní smlouvou pak: *Zasilatel coby dopravce*. E-bulletin dopravního práva 4/2007. s. 1 a násl. (http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_4_2007.pdf).

⁴⁹ PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Nakladatelství ASPI, 2006, s. 259.

pronajímatele. Nájemce je rovněž povinen dbát o to, aby na dopravním prostředku nevznikla škoda. Smlouva o nájmu dopravního prostředku zaniká uplynutím lhůty, na kterou byla sjednána, dále rovněž zánikem dopravního prostředku a v případě smlouvy sjednané na dobu neurčitou též výpovědí. Po skončení nájmu je nájemce povinen vrátit dopravní prostředek do místa, kde jej od pronajímatele převzal, nevyplývá-li ze smlouvy něco jiného.

4.5. Smlouva o provozu dopravního prostředku

Smlouvou o provozu dopravního prostředku vzniká poskytovateli dopravního prostředku (provozci) povinnost přepravit náklad (nikoli tedy osoby) určený objednatelem a za tím účelem vykonat jednu nebo více předem určených cest, nebo vykonávat cesty v průběhu smluvené doby. Objednatel se zavazuje zaplatit provozci úplatu. Podstatnými částmi smlouvy jsou: určení dopravního prostředku, určení doby nebo cest, které má dopravní prostředek vykonat a závazek objednatele zaplatit úplatu⁵⁰. Smlouva o provozu dopravního prostředku má povahu absolutního obchodního závazkového vztahu a obchodní zákoník pro ni navíc vyžaduje obligatorně písemnou formu. Oproti smlouvě o přepravě věci tak není třeba specifikovat blíže věc, která má být předmětem přepravy. Provozci rovněž nevzniká povinnost o přepravované věci pečovat. Jeho povinnost jakožto profesionála se vztahuje jen na poskytnutí k daným přepravám způsobilého dopravního prostředku doprovázeného způsobilou osádkou, vybaveného pohonnými hmotami a případně dalšími věcmi potřebnými pro smluvené cesty. Na jeho odpovědnost v případě neposkytnutí takového prostředku se použije obdobně § 631 ObchZ. Obchodní zákoník v § 641 dále uvádí, že přejímá-li náklad k přepravě provozce lodí, použije se na určení práv a povinností přiměřeně ustanovení, která regulují smlouvu o přepravě, tudíž i ustanovení regulující odpovědnost dopravce. Doc. Plíva uvádí možnost vztáhnout toto ustanovení analogicky i na jiné druhy přepravy, případně i na otázku výše úplaty, není-li tato výslovně sjednána (zákonná úprava pro tento případ totiž u smlouvy o nájmu dopravního prostředku chybí)⁵¹.

⁵⁰ PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Nakladatelství ASPI, 2006, s. 263.

⁵¹ ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 7. vydání. Praha: C.H.Beck, 2002, s.1157.

Naopak prof. Dědič uvádí možnost použití ustanovení týkajících se smlouvy o přepravě věci na práva a povinnosti provozce jiných druhů přepravy než pomocí lodi jen v případě, že je na tato ustanovení výslovně odkázáno ve smlouvě, není-li, pak nastupuje obecná úprava odpovědnosti za škodu⁵².

4.6. Smlouva o přepravě osob

Smlouvou o přepravě osob vzniká dle § 760 ObčZ cestujícím, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas. Dopravce je povinen starat se při přepravě zejména o bezpečnost a pohodlí cestujících. S cestujícími jsou zpravidla přepravována i zavazadla a to buď společně s nimi (zavazadla příruční), nebo odděleně (zavazadla cestovní). Je-li zavazadlo přepravováno odděleně, musí dopravce dbát o to, aby dorazilo do místa určení společně s cestujícím⁵³. Vznikne-li během přepravy škoda na zdraví cestujících nebo na příručních zavazadlech či na jiných věcech, které měl cestující u sebe, odpovídá dopravce dle ustanovení občanského zákoníku o škodě způsobené provozem dopravních prostředků (§§ 427-431 ObčZ). Vznikne-li škoda na cestovních zavazadlech, použijí se na odpovědnost dopravce ustanovení o přepravě nákladu. Nebyla-li přeprava provedena, stanoví u pravidelné přepravy práva cestujícího vůči dopravci přepravní řády. U nepravidelné přepravy je dopravce povinen hradit cestujícím škodu vzniklou tím, že přeprava nebyla provedena včas, podmínky a rozsah stanoví opět přepravní řády⁵⁴.

5. Charakteristika mezinárodní silniční nákladní přepravy

Silniční přeprava je přeprava uskutečňovaná pomocí silničního dopravního prostředku po dopravní cestě, kterou může být dálnice, silnice, místní komunikace či účelová komunikace⁵⁵. Právě atributy silniční dopravy, jako jsou rychlost, spolehlivost, přizpůsobivost a pružnost, zaručené mj. hustou infrastrukturou a minimálními překážkami v přístupu k ní, malými fixními náklady a schopností provádět dopravu tzv. „door to door“, poskytují tomuto druhu dopravy konkurenční výhodu a činí ji stále

⁵² DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 1.vydání.Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, s. 3666.

⁵³ KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné: Díl druhý: Závazkové právo*. 4. vydání. Praha: Nakladatelství ASPI, 2005, s. 295.

⁵⁴ KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné: Díl druhý: Závazkové právo*. 4. vydání. Praha: Nakladatelství ASPI, 2005, s. 296.

⁵⁵ Toto rozdělení provádí Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

oblíbenější. Silniční doprava je navíc prováděna nejen pro cizí potřebu (většinou jakožto podnikatelská činnost provozovaná za účelem dosažení zisku), ale i pro potřeby soukromé⁵⁶. Nárůst silniční dopravy má však mnohé stinné stránky především ve vztahu k životnímu prostředí – např. narůstající hluk či emise, popř. rovněž ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu, jelikož nehody nákladních vozidel mívají zpravidla závažné následky. Právě nárůst silniční nákladní dopravy, který je možno očekávat i v budoucnu, našel odezvu na úrovni EU v některých ustanoveních nejnovější Bílé knihy pro rok 2020, která počítá s převzetím některých přeprav prováděných po silnici ostatními druhy přepravy, především přepravou železniční, námořní a vnitrozemskou vodní. Komise tak chce dosáhnout snížení předpokládaného nárůstu silniční dopravy do roku 2030 ze 40% na 30%. Nárůst silniční dopravy však bohužel mnohdy není dostatečně sledován rozvojem infrastruktury pro potřeby dopravců – např. špatná kvalita silnic a nedostatek míst pro odstavení kamionu při povinné přestávce řidiče, případně přijímáním vhodné legislativy a jejím uplatňováním v praxi⁵⁷.

Význam silniční dopravy vedl k přijetí řady mezinárodních dokumentů, jejichž cílem bylo především vytvoření lepších podmínek pro mezinárodní silniční dopravu. Příkladem takového dokumentu může být např. Deklarace o výstavbě hlavních silnic s mezinárodním provozem z roku 1950, která měla koordinovat výstavbu a rekonstrukci hlavních silničních tahů v Evropě a která zavedla rovněž jednotné značení silnic písmenem E a číslicí. Tato dohoda byla posléze nahrazena Evropskou dohodou o hlavních silnicích s mezinárodním provozem z roku 1975, známou též pod zkratkou AGR. Jako další dokumenty lze zmínit Evropskou úmluvu o silničních značkách (1957) či Úmluvu o silničním provozu (1968)⁵⁸. Vedle přijímání mezinárodních dokumentů pak vedl význam mezinárodní silniční přepravy též k založení mnoha vládních a nevládních organizací, jejichž cílem bylo podporovat rozvoj tohoto druhu dopravy. Z nevládních organizací je možno zmínit Mezinárodní unii silniční dopravy (IRU), která sdružuje svazy silničních dopravců z různých zemí, dále Světovou silniční

⁵⁶ K technické stránce silniční dopravy pak blíže ŠIROKÝ, J. a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství Univerzity Pardubice, 2007, s. 95 a násl.

⁵⁷ K některým aktuálním problémům silničních dopravců pak MÁŠA, V. *Snažíme se, aby členství v našem sdružení přinášelo konkurenční výhody*. Dopravní noviny 2011. (<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/snazime-se-aby-clenstvi-v-nasem-sdruzeni-prinasele-konkurencni-vyhody>).

⁵⁸ K tomu blíže KYNCL, J. a kolektiv. *Mezinárodní doprava I*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství univerzity Pardubice, 2004, s. 100 a násl.

asociaci či Mezinárodní silniční federaci⁵⁹. K vládním organizacím, jejichž činnost má dopad na mezinárodní silniční dopravu, pak lze uvést Konferenci evropských ministrů dopravy (CEMT), která se však zabývá všemi druhy dopravy, případně rovněž Evropskou unií.

6. Úmluva CMR

Fungující mezinárodní silniční nákladní přepravu, která mnohdy probíhá na dlouhé vzdálenosti, si lze jen těžko představit bez mezinárodní unifikace. Takovouto mezinárodní unifikační úmluvou je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (Úmluva CMR). Práce na tomto dokumentu začaly již v roce 1948, text Úmluvy byl pak definitivně hotov v roce 1956. Úmluva vstoupila v platnost dne 2. července 1961, pro tehdejší Československou socialistickou republiku pak vstoupila v platnost dne 3. prosince 1974⁶⁰. Úmluva CMR se stala unifikací velmi úspěšnou, počet států, které k této úmluvě přistoupily, neustále narůstal a i přes ustanovení čl. 49 této Úmluvy, který připouští možnost svolání revizní konference, byla tato úmluva revidována pouze dvakrát a to v letech 1978 a 2008 přičemž změny provedené v Úmluvě CMR na základě těchto protokolů nebyly nijak rozsáhlé (jednalo se o změnu způsobu stanovení limitů pro náhradu škody při částečné nebo úplné ztrátě zásilky či jejím poškození, kdy byl původně používaný zlatý frank o váze 10/31 g a ryzosti 0,900 nahrazen ve starším z obou protokolů tzv. zvláštními právy čerpání; v novějším protokolu se pak jednalo o zavedení elektronického nákladního listu vedle stávající úpravy – viz níže)⁶¹. Platným se pozměňovací protokol z roku 1978 stal dne 28. prosince 1980, pro Českou republiku pak vstoupil v platnost dne 6. listopadu 2006⁶². Protokol z roku 2008 vstoupil v platnost 5. června 2011, pro Českou republiku pak vstoupil tento protokol v platnost 13. července 2011⁶³.

Úmluva CMR se stala navíc inspiračním zdrojem mnohých mladších unifikací a ve znění pozměňovacího protokolu z roku 1978 platí dnes v celé řadě států např.

⁵⁹ KYNCL, J. a kolektiv. *Mezinárodní doprava I.* 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství univerzity Pardubice, 2004, s. 27 a násl.

⁶⁰ Publikována pod číslem 11/1974 Sb.

⁶¹ To je nepochybný úspěch např. ve srovnání s dopravou leteckou nebo námořní.

⁶² Publikován pod číslem 108/2006 Sb.m.s. Blíže se k tomuto pozměňovacímu protokolu vyjadřuje JUDr. Novák ve svém článku: NOVÁK, R. *Protokol k Úmluvě CMR platí i v ČR*. Dopravní noviny 2006. (<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/legislativa2968>).

⁶³ Publikován pod číslem 66/2011 Sb.m.s.

v Německu, Rakousku, Polsku ale i Iránu, Libanonu či Uzbekistánu⁶⁴. Někteří autoři poukazují však v této souvislosti na skutečnost, že především judikatura k Úmluvě CMR stále vykazuje značné odchylky a unifikace provedená touto Úmluvou je tedy v některých ohledech spíše formální⁶⁵.

Ustanovení Úmluvy CMR jsou až na jedinou výjimku kogentní a tak by byla neplatná všechna ujednání, která by se přímo nebo nepřímo odchylovala od ustanovení úmluvy (výjimkou je ustanovení čl. 40, které umožňuje dopravcům sjednat si mezi sebou odchylnou úpravu oproti článkům 37 a 38). Úmluva CMR obsahuje především přímou úpravu, některé otázky pak řeší použitím kolizních norem. Rozhodné je znění v anglickém a francouzském jazyce.

7. Výklad Úmluvy CMR

V případě výkladu Úmluvy CMR je nutné vycházet z toho, že se v případě této Úmluvy jedná o mezinárodní smlouvu, která byla mezi státy sjednána pro normování materie, která je většinou upravována vnitrostátními právními předpisy, avšak za účelem unifikace této úpravy je tato materie upravena mezinárodní smlouvou⁶⁶. Tato skutečnost může vést k závěru, že se na výklad Úmluvy CMR použijí automaticky ustanovení Vídeňské úmluvy o smluvním právu⁶⁷ (dále jen Vídeňská úmluva). Tento závěr však naráží na některé sporné body, především na ustanovení čl. 4 Vídeňské úmluvy, který omezuje rozsah použití této úmluvy pouze na smlouvy, které byly uzavřené mezi státy až poté, kdy tato úmluva vstoupila vůči nim v platnost. Tato skutečnost je dána již samotnou povahou Vídeňské úmluvy jakožto úmluvy kodifikační⁶⁸. To sice nebrání tomu, aby byla pravidla pro výklad mezinárodních smluv, která jsou obsažena ve Vídeňské úmluvě, použita na výklad starších smluv z jiného důvodu (např. z důvodu jejich existence jako obyčejového pravidla, které je sice obsaženo ve Vídeňské úmluvě jakožto kodifikaci, avšak existovalo již před přijetím tohoto dokumentu a je tedy použitelné i na výklad starších smluv), ustanovení čl. 31 a

⁶⁴ Dále se historii vzniku Úmluvy CMR věnuje JUDr. Sedláček, který navíc podává úplný výčet států vázaných Úmluvou CMR v původním znění a i ve znění jejího pozměňovacího protokolu z roku 1978 (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 19 a násl.).

⁶⁵ KNEEFEL, A. O. E. *From CMR to Logistics*, ETL 3/2000, s. 371.

⁶⁶ ČEPELKA, Č.; ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: EUROLEX BOHEMIA, 2003, s. 144.

⁶⁷ Publikována pod číslem 15/1988 Sb.

⁶⁸ ČEPELKA, Č. *Právo mezinárodních smluv*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 1999, s. 15.

32 Vídeňské úmluvy, které stanoví obecné pravidlo pro výklad a doplňkové prostředky výkladu, však nejsou kodifikací obecně platných pravidel, ale tvorbou práva nového⁶⁹. I přes tyto skutečnosti však autoři komentářů k Úmluvě CMR z Vídeňské úmluvy (konkrétně právě z čl. 31 a 32 této úmluvy) vycházejí⁷⁰. Při výkladu Úmluvy CMR je nutno respektovat skutečnost, že smluvní státy Úmluvy CMR sledovaly unifikaci dané úpravy, pojmy v Úmluvě CMR je tedy nutno vykládat autonomně a nikoli podle *lex fori*⁷¹. Z existujících metod výkladu je nutno vycházet především z výkladu gramatického, přičemž je nutno respektovat, že rozhodné znění Úmluvy CMR je jak znění anglické, tak znění francouzské. V případě rozporů mezi těmito zněními je pak třeba brát v úvahu cíl dané úpravy (teleologický výklad), případně vycházet ze systematiky Úmluvy⁷². Určité vodítko pak může nabídnout i historický výklad. Při výkladu Úmluvy CMR je pak rovněž v zájmu splnění unifikačního účelu tohoto dokumentu nutno zohlednit praxi dalších členských států této Úmluvy⁷³.

Při pohledu na 51 článků Úmluvy CMR je zřejmé, že Úmluva CMR nebude upravovat všechny otázky, které mohou v praxi vyvstat a vést (nejen) mezi stranami přepravní smlouvy ke sporu. Poté, co výkladem nebylo možno danou otázku zodpovědět (což je možno v případě, že Úmluva CMR danou otázku upravuje vcelku nebo ji upravuje neúplně) je nutno přikročit k zodpovězení otázky, zda se v tomto případě nejedná o mezeru v zákoně⁷⁴ („mezera v zákoně“ je teoreticko-právní pojem, byť se v tomto případě jedná o mezinárodní úmluvu⁷⁵). Případ mezery v zákoně je nutno odlišit od případů, kdy daná úmluva ponechává tuto otázku záměrně otevřenou⁷⁶. Pokud se v daném případě skutečně jedná o případ mezery v zákoně, je nutno tuto

⁶⁹ ČEPELKA, Č. *Právo mezinárodních smluv*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 1999, s. 55.

⁷⁰ Např. CZERWENKA, B. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 2. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009, s. 794 a násl.; HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 53 a násl.

⁷¹ CZERWENKA, B. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 2. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009, s. 795.

⁷² HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 53 a násl.

⁷³ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 55.

⁷⁴ LIESER, B. *Ergänzung der CMR durch unvereinheitliches deutsches Recht*. 1. Vydání. Neuwied-Kriftel-Berlin: Alfred Metzner Verlag, 1991, s. 23.

⁷⁵ K pojmu „mezera v zákoně“ a jeho odlišení od pojmu „mezera v právu“ pak blíže KNAPP, V. *Teorie Práva*. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 1995, s. 66.

⁷⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 56.

vyplnit analogickým použitím předpisů Úmluvy CMR, případně za pomoci z této Úmluvy odvoditelných zásad. K vyplnění této mezery pomocí ustanovení národního právního řádu určeného pomocí kolizní normy (viz výše) je možno přistoupit až v situaci, kdy vyplnění mezery na základě výše zmíněného postupu vycházejícího přímo z Úmluvy CMR není možné⁷⁷.

8. Rozsah použití Úmluvy CMR

Úmluva CMR se podle čl. 1 odst. 1 použije na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Úmluva CMR se vztahuje rovněž na přepravy prováděné státy, státními institucemi či organizacemi, nepoužije se dle výslovného ustanovení čl. 1 odst. 3 na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, na přepravy mrtvol a stěhovaných svršků. Úmluva CMR tak vymezuje rozsah svého použití především pozitivně a klade několik požadavků, které musí být splněny kumulativně, aby přepravní smlouva podléhala režimu Úmluvy CMR.

8.1. Přepravní smlouva

Úmluva CMR upravuje pouze některé aspekty přepravní smlouvy, ve zbytku podléhá přepravní smlouva ustanovením příslušného národního právního řádu. Tak podléhají národnímu právnímu řádu např. otázky vzniku přepravní smlouvy či formy přepravní smlouvy, dále otázky projevu vůle účastníků, lhůty pro její uzavření a další⁷⁸. Bude-li tedy při posuzování vzniku přepravní smlouvy rozhodným právem právo české, bude nejprve nutné identifikovat příslušný smluvní typ (viz výše). V případě, že půjde např. o smlouvu o přepravě věci, bude otázka vzniku přepravní smlouvy řešena v silničním přepravním řádu, jelikož otázku vzniku této smlouvy neobsahuje ani ObchZ. Rovněž nic nebrání stranám, aby do přepravní smlouvy pojalý některá pro ně důležitá ustanovení jako např. podmínku. Může jít např. o situaci, kdy je zaplacení přepravného

⁷⁷ LIESER, B. *Ergänzung der CMR durch unvereinheitliches deutsches Recht*. 1. Vydání. Neuwied-Kriftel-Berlin: Alfred Metzner Verlag, 1991, s. 23 a násl.

⁷⁸ Ke vztahu úpravy obsažené v Úmluvě CMR a v národním právu blíže v článku: *Národní právo a Úmluva CMR*. E-bulletin dopravního práva 3/2011. str. 1 a násl. (http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2011.pdf)

vázáno na předání některého celního dokumentu dopravcem odesilateli. V takovém případě je však nutné, aby takový dokument bylo objektivně možné předložit, tedy především aby byl takový doklad příslušnými orgány vydáván. Splnitelnou podmínku je nutno respektovat. Provádí-li tedy dopravu více dopravců, je vhodné, aby si dokument vzájemně předali⁷⁹. Důležité však v každém případě je, že ustanovení Úmluvy CMR se vztahují pouze na smlouvu přepravní, tj. na smlouvu jejímž předmětem je právě vykonání přepravy, tato Úmluva se nevztahuje již např. na smlouvu zasilatelskou, přičemž rozlišení mezi oběma smlouvami bývá v praxi mnohdy složité. Úmluva CMR totiž nepožaduje po dopravci, který je stranou přepravní smlouvy, aby dopravu provedl osobně a s možností, že dopravu provádí více dopravců, dokonce vysloveně počítá. Fakticky se pak mnohdy činnost smluvního dopravce blíží činnosti zasilatele, např. v situaci, kdy dopravce pro poruchu vozidla není schopen sjednanou přepravu provést a za účelem splnění svého závazku musí vhodnou přepravu zajistit. Odlišit zasilatelskou smlouvu od smlouvy o přepravě je pak nutné především na základě výkladu smlouvy⁸⁰, přičemž označením smluvního typu v podání nebude soud vázán, jelikož se jedná o právní posouzení, podstatný bude obsah dané smlouvy, tedy povaha sjednaných práv a závazků smluvních stran⁸¹. Dojde-li při takovémto výkladu k pochybnostem, je patrně na místě posuzovat danou osobu jako dopravce⁸². Úmluvu CMR lze použít až pro úpravu přepravní smlouvy, její ustanovení (např. ohledně úroků z prodlení) nelze použít na smlouvu jiného druhu, případně na smlouvu o smlouvě budoucí, na základě které má být přepravní smlouva uzavřena⁸³.

8.2. Silniční vozidlo

Co se rozumí silničním vozidlem, kterým má být zásilka přepravována, specifikuje Úmluva CMR ve svém čl. 1 odst. 2. Vozidly se tak nerozumí jakákoli vozidla, nýbrž jen motorová vozidla, návěšové soupravy, přívěsy a návěsy, jak jsou

⁷⁹ Rozsudek NS 23 Cdo 5211/2008 ze dne 26.3.2009.

⁸⁰ Jak vyplývá z rozsudku odvolacího soudu kantonu Basel-město ze dne 12.5.2000. (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 54.)

⁸¹ Usnesení NS 23 Cdo 5051/2009 ze dne 28.6.2010.

⁸² Jak judikoval Sad Apelacyjny ve Varšavě dne 4.prosince 2003 (I ACa 696/2003): „strana jednala jako zasilatel a ne jako dopravce pouze tehdy, pokud se výrazným způsobem zavázala pouze k zorganizování přepravy“. (GÓRSKI, W.; WESOŁOWSKI, K. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. 1. vydání. Gdaňsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 256.)

⁸³ Rozsudek NS 23 Cdo 2704/2009 ze dne 25.11. 2009.

definovány v čl. 4 Úmluvy o silničním provozu ve znění ze dne 19. září 1949⁸⁴. Důležité však je, že Úmluva CMR vyžaduje, aby byla zásilka silničním vozidlem přepravována, tj. aby byla přepravována pomocí pohonu tohoto vozidla⁸⁵ - komplikace ale vyvstávají s gramatickým výkladem. Český překlad Úmluvy CMR hovoří o tom, že zásilka má být silničním nákladním vozidlem přepravována, německý zákonodárce pak zvolil významově obdobný překlad za použití slov „mittels Fahrzeugen“, významově obdobný překlad zvolil i zákonodárce španělský („por medio de vehículos“). Ani jedno z těchto znění však není rozhodné. Prof. Basedow v této souvislosti poukazuje na rozpor mezi dvěma rozhodnými zněním, a sice zněním anglickým „in vehicles“ a zněním francouzským „au moyen de véhicules“, přičemž vzhledem ke smyslu a účelu Úmluvy CMR dává přednost francouzskému znění. Není tudíž rozhodné, zda se zásilka nachází „ve vozidle“ (jak by bylo možno dovodit z anglického znění), nýbrž se může rovněž nacházet na vozidle, může být rovněž přepravována pod vozidlem atd., důležité je, aby bylo silniční vozidlo použito jako dopravní prostředek⁸⁶. Použití silničního vozidla musí být rovněž sjednáno v přepravní smlouvě, nestačí, že byla přeprava silničním vozidlem fakticky provedena⁸⁷.

8.3. Zásilka

Úmluva CMR se dle českého překladu vztahuje na přepravu „zásilek“. Z toho především vyplývá, že se nevztahuje na přepravu osob⁸⁸, Úmluva sama pak v čl. 1 odst.

⁸⁴ Rozhodné jsou právě definice provedené tímto dokumentem ve znění, které uvádí Úmluva CMR a to bez ohledu na jeho pozdější změny. (KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1148.)

⁸⁵ Bude-li tedy přepravováno např. nově zakoupené silniční nákladní vozidlo naložené na jiném nákladním vozidle, bude přeprava (při splnění všech dalších podmínek) podléhat ustanovením Úmluvy CMR, bude-li však toto vozidlo přepravováno pomocí vlastního pohonu, je použití Úmluvy CMR vyloučeno. (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 42 a násl.)

⁸⁶ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 893 a násl.

⁸⁷ Jak vyplývá z rozsudku OLG Köln ze dne 4.4.1986 uveřejněným pod číslem 19 U 116/85, není možno použít Úmluvu CMR na přepravu, která sice byla silničním vozidlem provedena, volba dopravního prostředku byla ale přenechána dopravci. (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 51.)

⁸⁸ Tu by měla upravovat Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (též Úmluva CVR) z roku 1973. Tato úmluva se však nedočkala stejného úspěchu jako Úmluva CMR a pro nízký počet ratifikací vstoupila v platnost až díky rozpadu Jugoslávie. Česká republika k tomuto dokumentu nicméně přistoupila. Úmluva byla u nás publikována pod číslem 91/2006 Sb. m. s.

4 výslovně uvádí, co není za zásilku považováno (viz výše). Takovéto vymezení pak může vést k názoru, že se Úmluva CMR použije s ohledem na předmět přepravy na všechny přepravy zbývající. Tento jednoduchý závěr však není bez problémů především s ohledem na rozhodná znění Úmluvy CMR. V českém překladu použitý pojem „zásilka“ totiž není úplně přesným překladem pojmů uvedených v rozhodných zněních Úmluvy, která používá ve francouzském znění pojem „marchandises“, v anglickém pak pojem „goods“. Oba pojmy lze nejlépe přeložit jako „zboží“. Vymezit pojem zboží však není jednoduché, vzhledem k podstatě přepravy je nicméně samozřejmé, že vždy půjde o věci movité. Určitým inspiračním zdrojem (samozřejmě s ohledem na skutečnost, že pojmy Úmluvy CMR mají být vykládány autonomně) pak může být judikatura Soudního dvora Evropské unie (SDEU), jelikož SFEU v anglickém znění hovoří o volném pohybu zboží jako o „free movement of goods“, ve francouzském pak o „libre circulation des marchandises“. Několik desetiletí trávající precizování pojmu zboží především ze strany SDEU vedlo k tomu, že je dnes v evropském právu pojímán tento pojem značně široce a zahrnuje „všechny hmotné penězi ocenitelné statky, které mohou být předmětem obchodního styku“⁸⁹. Toto široké pojetí pak s ohledem na technický pokrok vedlo SDEU i k začlenění odpadků mezi zboží, a sice s ohledem na jejich možné znovuzhodnocení⁹⁰. JUDr. Sedláček uvádí, že zásilka musí mít pro účely Úmluvy CMR určitou hodnotu⁹¹, jak je však uvedeno výše, vzhledem k technickému pokroku je mnohdy těžké říci, že nějaký předmět nemá hodnotu žádnou. I proto lze za zásilku/zboží ve smyslu Úmluvy CMR považovat „všechny movité věci, které se hodí k přepravě“⁹². U zboží nepatrné hodnoty pak nelze celý problém posuzovat jen s ohledem na vznik případné škody na něm. Půjde-li totiž o zboží a budou-li splněny

(KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, s. 303 a násl.).

⁸⁹ DOERFERT, C. *Europarecht*. 4.vydání. Köln: Luchterhand, 2010, s. 80.

⁹⁰ Rozsudek ve věci Komise proti Belgii ze dne 9.7.1992, C-2/90, I-04431. K tomu pak blíže SCHROEDER, W. *Grundkurs Europarecht*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2009, s. 254.

⁹¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 41.

⁹² BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 892. Prof. Basedow pak uvádí příklady věcí, jejichž přeprava podléhá Úmluvě CMR, nelze je však považovat za zboží. Prof. Basedow konstatuje, že se nemusí jednat o zboží, které je nebo může být předmětem kupní smlouvy a poukazuje rovněž na to, že smyslem čl. 1 je vymezení rozsah použití úmluvy co nejširším způsobem. Stejný názor zastává i prof. Koller, který uvádí, že v případě statků (německý překlad používá pojem Güter) se nemusí jednat o zboží (KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1147.). Vkrádá se nicméně otázka, proč nebylo tedy v rozhodných zněních použito spíše pojmu „náklad“, tj. anglicky „cargo“, francouzsky pak „la charge“.

další podmínky pro aplikaci Úmluvy CMR, nelze opominout ani případy odpovědnosti např. v souvislosti se špatnými údaji v nákladním listě. V českém překladu Úmluvy CMR použitý pojem „zásilka“ je tedy o něco širší, než pojem „zboží“ uváděný v rozhodných zněních, s ohledem nejen na technický pokrok však již možný rozpor odpadá (i když není český překlad v tomto bodě zrovna přesný, paradoxně odpovídá nejlépe praxi). Sporné však může být, zda se za „zásilku“ či spíše její součást (nebo obal) má považovat i kontejner. Dle většinového názoru je kontejner považován za součást zásilky. Menšinový názor je zastáván např. v Belgii, jako součást zásilky zde nebyl např. uznán ani cisternový přívěs⁹³. Úmluva CMR se pak podle svého výslovného ustanovení v čl. 1 odst. 4 nevztahuje na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, na přepravy mrtvol a stěhovaných svršků.

8.4. Úplata

Má-li být Úmluva CMR aplikovatelná, musí být zásilka přepravována „za úplatu“. Úplata bude nejčastěji poskytována v penězích, nemusí tomu tak však být vždy. Pojem úplaty je nutno vnímat široce spíše ve smyslu pojmu „protiplnění“. Úmluva CMR pak vyžaduje pouze úplatnost, nikoli výkon přepravy v rámci podnikatelské činnosti⁹⁴.

8.5. Mezinárodní přeprava

Úmluva CMR se použije na mezinárodní přepravu, při níž místo převzetí zásilky a předpokládané místo dodání musí ležet ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR⁹⁵. Důležité je, že místo nakládky a místo vykládky

⁹³ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 29.

⁹⁴ REITHMANN, CH.; MARTINY, D. *Internationales Vertragsrecht*. 6. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt KG, 2004, s. 1054.

⁹⁵ Tento požadavek může vést k úsměvné situaci, jelikož stačí, aby přeprava probíhala mezi dvěma subjekty mezinárodního práva veřejného, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR. Přeprava mezi Itálií a Vatikánem by tedy měla podléhat Úmluvě CMR. Obdobné případy uvádí dále Prof. Basedow (BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 899 a násl.). Orgán příslušný k rozhodování takového sporu by měl v případně pochybností vyřešit, zda se v případě určitého území, odkud byla

byly takto sjednány, není vůbec důležité, zda zásilka přešla hranici či nikoli (pro krádež, nehodu atp.), přeprava nemusí dokonce ani začít. Nerozhodné rovněž je, že před dosažením hranice vydal odesílatel příkaz, aby byla přeprava ukončena, případně došlo-li k přeložení místa dodání příkazem k tomu oprávněné osoby do tuzemska⁹⁶. Úmluva CMR se nepoužije na přepravu, při níž je dohodnuté místo nakládky a místo vykládky na území jednoho státu, ale přeprava probíhá přes území dalšího státu. Úmluva CMR se rovněž nepoužije v situaci, kdy byla zásilka na hranici vyložena a na základě další přepravní smlouvy přepravována na území dalšího státu⁹⁷. Jak sama Úmluva CMR stanoví, nerozhodné je trvalé bydliště či státní příslušnost stran přepravní smlouvy.

8.6. Kombinovaná přeprava a Úmluva CMR

Úmluva CMR obsahuje rovněž ustanovení pro případy kombinované přepravy. Ve svém čl. 2 stanoví, že je-li ložené vozidlo v některém úseku přepravy přepravováno i jinými druhy přepravy a zásilka nebyla přeložena (výjimku představují ustanovení čl. 14 pro případy, kdy se stane dodání zásilky nemožným a dopravce je povinen vyžádat si pokyny osoby oprávněné zásilkou disponovat), vztahuje se Úmluva CMR na celou přepravu. Bude-li však prokázáno, že ztráta, poškození nebo zpoždění s dodáním zásilky mající původ v tomto jiném druhu přepravy nebyly způsobeny jednáním nebo opominutím silničního dopravce, neodpovídá dopravce jako silniční dopravce, ale odpovídá podle předpisů tohoto jiného druhu přepravy. Pokud by takové předpisy nebyly, odpovídal by však dopravce podle Úmluvy CMR. Podmínka použití čl. 2 Úmluvy CMR spočívající v tom, aby zásilka nebyla přeložena, je splněna rovněž v případě, že byl naložen jen přívěs se zbožím, aniž by z něj byla zásilka složena, popř. rovněž tehdy, je-li zásilka naložena na jiný druh dopravního prostředku i

přeprava uskutečněna, nebo kam směřovala, jedná objektivně o stát či nikoli (je rovněž nutné připomenout, že akt uznání některým státem není pro mezinárodněprávní subjektivitu konstitutivní – k tomu blíže HOBE, S. *Einführung in das Völkerrecht*. 9.vydání. Tübingen und Basel: A. Francke Verlag, 2008, s.71 a násl.). S touto otázkou mohou vyvstat problémy především v případě posouzení přeprav mezi Srbskem a Kosovem, nebo mezi Gruzíí a Abcházíí případně Jižní Osetíí (i když takových případů nebude mnoho a u většiny sporů otázku subjektivity dle mez. práva veřejného příslušný orgán pochopitelně zodpovídat nebude). Gruzie i Srbsko jsou členskými státy Úmluvy CMR. Zabývat se však detailněji otázkou subjektivity v mezinárodním právu veřejném by bylo nad rámec této práce.

⁹⁶ REITHMANN, CH.; MARTINY, D.; *Internationales Vertragsrecht*. 6. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt KG, 2004, s. 1055.

⁹⁷ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1150 a násl.

s vyměnitelnou plošinou (korbou vozidla) na které byla původně přepravována⁹⁸. Podmínka nepřeložení zásilky však již nebude splněna, pokud bude zásilka umístěna v kontejneru a přeložen na jiný druh dopravního prostředku bude pouze kontejner⁹⁹. Prof. Koller se ve svém komentáři zabývá otázkou, zda k přeložení zboží nesmí dojít po celou dobu přepravy či pouze v souvislosti s přeložením zboží na jiný druh dopravního prostředku a dochází k závěru, že myšleno je jen přeložení zásilky za účelem přepravy jiným druhem dopravního prostředku¹⁰⁰. Vystává pak rovněž otázka, jak posoudit případ, kdy jsou zásilka a silniční vozidlo naloženy odděleně např. z důvodů rozdělení váhy vozidla a zásilky¹⁰¹ (např. pro snadnější nakládku). Podmínkou aplikace čl. 2 nicméně je, aby byla celá přeprava zahrnuta do jedné přepravní smlouvy, přičemž úsek, kdy je zásilka přepravována bez přeložení jiným druhem dopravního prostředku, smí být v celé přepravě pouze jeden¹⁰².

9. Přepravní dokument a odpovědnost za jeho vady

Přepravním dokumentem je dle Úmluvy CMR nákladní list. Nákladní list je však pouhým dokladem o uzavření přepravní smlouvy¹⁰³ (není sám přepravní smlouvou¹⁰⁴). Dle výslovného ustanovení čl. 4 Úmluvy CMR není platnost nebo existence přepravní smlouvy dotčena, chybí-li nákladní list, by-li ztracen, nebo vykazuje-li nedostatky. K prokázání existence přepravní smlouvy pak může sloužit např. i objednávka přepravy¹⁰⁵.

⁹⁸ Jak vyplývá z rozsudků OLG Hamm ze dne 23.9.1985, číslo 18 U 283/84 a OLG Hamburk dne 13.3.1993 ve věci číslo 6 U 60/93. (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 73 a násl.)

⁹⁹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 907.

¹⁰⁰ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1159.

¹⁰¹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 908. V takovém případě, jak píše prof. Basedow, je podmínka, aby zboží nebylo přeloženo dle německého předkladu Úmluvy CMR („nicht umgeladen“) splněna, nikoli však již např. podle rozhodného anglického znění („unloaded from the vehicle“).

¹⁰² KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1158.

¹⁰³ Jak vyplývá např. z rozhodnutí rakouského Oberster Gerichtshof ze dne 19.3.1998 ve věci 6Ob361/97z. Rozsudek k nahlédnutí zde
http://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19980319_OGH0002_00600B00361_97Z0000_000

¹⁰⁴ Usnesení NS 23 Cdo 5051/2009 ze dne 28.6.2010.

¹⁰⁵ Usnesení NS 4 Nd 451/2010 ze dne 16.2.2011.

Článek 4 nezakotvuje povinnost obou stran nákladní list vyhotovit. Pouhé nevyhotovení nákladního listu není nikterak sankcionováno (i přesto však může jeho absence působit značné potíže především v souvislosti s dispozičním právem dle čl. 12 Úmluvy CMR), není rovněž stanoveno, která ze stran přepravní smlouvy má být v této věci iniciativní¹⁰⁶. Nákladní list představuje dle čl. 9 Úmluvy CMR věrohodný doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zboží dopravcem, není-li prokázán opak (konstruována je zde vyvratitelná právní domněnka¹⁰⁷). Takto se nepodařilo prokázat opak dopravci, který převážel náklad obuvi do Moskvy, přičemž při dodání bylo zjištěno, že část zboží chybí. Jelikož v předloženém vyhotovení nákladního listu figurovalo jiné množství zboží, než které došlo na místo určení a dopravci se nepodařilo prokázat, že údaje o množství nebyly při nakládce v souladu s tím, co bylo uvedeno v nákladním listě, musel se Nejvyšší soud Slovenskej republiky řídit údaji v nákladním listě¹⁰⁸. Funkce nákladního listu je tedy především důkazní (i když např. zápis o použití otevřených vozidel bez plachet může být nahlížen jako konstitutivní - viz. dále), přičemž značně tuto funkci rozšířil např. Hof van Beroep te Antwerpen ve svém rozsudku ze dne 11. 2. 2008 když judikoval, že: „*Podpis na nákladním listě potvrzuje dodání zásilky i v případě, že je zboží odcizeno v době mezi parkováním vozidla a předložením nákladního listu příjemci.*“¹⁰⁹. Meze dokazování pomocí nákladního listu pak oproti tomu položil polský Sad Najwyzszy, když judikoval, že osoba, která nebyla stranou přepravní smlouvy, nemůže být uznána za odesilatele jen z toho důvodu, že byla jako taková uvedena v nákladním listě¹¹⁰.

I přesto, že proti důkazu provedenému nákladním listem je přípustný důkaz opaku, může být tato situace pro dopravce či odesilatele s postupem času složitá, je tedy nepochybně v zájmu stran věnovat vyplňování nákladního listu náležitou pozornost.

¹⁰⁶ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1171. Srov. HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 126., kde autoři vyslovují názor, že čl. 4 zakládá povinnost ke spolupůsobení obou stran při vyhotovení nákladního listu.

¹⁰⁷ Srov. úpravu náložního listu u smlouvy o přepravě věci podle ObchZ.

¹⁰⁸ Rozsudek NS(SR) 5 Obo 70/2009 ze dne 31. ledna 2011.

¹⁰⁹ Rozsudek Hof van Beroep te Antwerpen 2005/AR/3055 ze dne 11. 2. 2008 (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 109.).

¹¹⁰ Sad Najwyzszy v rozsudku II CKN 415/01, OSNC 2004/10/163 ze dne 3. září 2003. (GÓRSKI, W.; WESOŁOWSKI, K. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. 1. vydání. Gdańsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 286.)

Zdráhá-li se pak některá ze stran poskytnout při vyhotovování nákladního listu součinnost, zakládá takové jednání důvod pro odstoupení od smlouvy¹¹¹.

Nákladní list se vyhotovuje ve třech provedeních¹¹², která jsou podepsaná odesilatelem a dopravcem. Pokud to dovoluje právní řád státu, ve kterém se nákladní list vyhotovuje, mohou být tyto podpisy vytištěny nebo nahrazeny razítkem. První vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, druhé provází zásilku a třetí zůstává dopravci. Jak vyplývá z dikce čl. 5 Úmluvy CMR, nákladní list musí být vyhotoven písemně a až donedávna nemohl být nijak nahrazen (např. elektronickou formou - k tomu viz dále). Je nicméně lhostejné, bude-li „papírový“ nákladní list vyplněn rukou nebo na počítači, nerozhodné rovněž je, v jakém jazyce se tak stane¹¹³. Nákladní list však musí obsahovat údaje uvedené v čl. 6 odst. 1 (mj. jméno a adresu odesílatele, jméno a adresu dopravce, datum vystavení) popř. musí obsahovat ještě údaje uvedené v čl. 6 odst. 2 (např. zákaz překládky, výši dobírky atd.). Strany mohou rovněž zapsat do nákladního listu další údaje, které považují za užitečné.

Doprovce odpovídá oprávněnému za veškeré škody a výlohy vzniklé z důvodu, že dopravce neuvedl v nákladním listě skutečnost, že se přeprava řídí Úmluvou CMR (čl. 7 odst. 3). Toto ustanovení odráží skutečnost, že dopravce jedná jako zkušený profesionál a má být tedy o právní stránce přepravy dobře informován. I proto je zde konstruována odpovědnost dopravce jako objektivní bez možnosti liberace a nepožívající výhod z limitů náhrady škody (viz dále). Úmluva CMR se dle čl. 1 použije na přepravy mezi dvěma státy, z nichž je alespoň jeden stát státem smluvním, ustanovení čl. 7 odst. 3 má tedy podpůrný charakter, jelikož umožňuje, aby bylo na ustanovení Úmluvy CMR nahlíženo v nesmluvním státě jako na právo sjednané stranami¹¹⁴. Toto ustanovení také umožňuje oprávněné osobě, aby v případě, že ve sporu o náhradu škody nebyla použita Úmluva CMR a osobě oprávněné byla přiřknuta nižší částka, než by jí náležela v případě použití Úmluvy CMR, mohla tato osoba

¹¹¹ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1171.

¹¹² Tento počet však není jediný možný. V Německu se vyhotovuje nákladní list ve 4 provedeních, stejně tak ve Francii, v Rakousku dokonce v šesti provedeních. Vzorové vyhotovení nákladního listu vypracovala Mezinárodní silniční unie. (K nákladnímu listu blíže KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009, s. 76.).

¹¹³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 111.

¹¹⁴ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 139.

žalovat na rozdíl v náhradě škody¹¹⁵. Samotný fakt, že Úmluva CMR hovoří pouze o odpovědnosti dopravce v souvislosti s chybějícím údajem o tom, že se přeprava řídí Úmluvou CMR, však neznamená, že by dopravce neodpovídal za chyby v dalších údajích, které uvedl v nákladním listě. V takovém případě by bylo na místě použít příslušnou národní právní úpravu¹¹⁶.

Odpovědnost za obsah nákladního listu pak podle Úmluvy CMR stíhá spíše odesilatele. Ten odpovídá dopravci za veškeré škody a výlohy vzniklé z důvodu nepřesnosti a neúplnosti údajů či pokynů uvedených v čl. 7 odst. 1.

9.1. Novinka: Elektronický nákladní list

Jak již bylo uvedeno výše, vstoupil dne 13. července 2011 pro Českou republiku v platnost Dodatkový protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), týkající se elektronického nákladního listu (dále jen Protokol 2008¹¹⁷). Pro vstup v platnost potřeboval tento dokument podle svého článku 8 dosáhnout pěti ratifikací. Po jejich dosažení a uplynutí devadesátidenní lhůty tak vstoupil Protokol 2008 v platnost pro první pětici států dne 5. června 2011. V současné době (poslední kontrola provedena 26. 2. 2012) bylo členskými státy Protokolu 2008 sedm států¹¹⁸, Protokol 2008 podepsaly navíc další čtyři státy¹¹⁹.

Podle čl. 2 Protokolu 2008 je možno nyní provádět nákladní list podle Úmluvy CMR, stejně jako jakýkoli požadavek, oznámení, pokyn, žádost, výhradu nebo jiné sdělení, které se týká způsobu plnění smlouvy o přepravě podléhající režimu Úmluvy CMR, formou elektronického záznamu dat (legální definici „elektronického záznamu

¹¹⁵ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 150.

¹¹⁶ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 950.

¹¹⁷ Dokument pochází z 20. února 2008.

¹¹⁸ Vedle České republiky přistoupily již k pozměňovacímu protokolu tyto země: Bulharsko, Litva, Lotyšsko, Nizozemsko, Španělsko, Švýcarsko (postup ratifikačního procesu je možno sledovat zde: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&lang=en)

¹¹⁹ Jmenovitě Norsko, Švédsko, Finsko a Belgie (http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&lang=en).

dat“ podává Protokol 2008 ve svém čl. 1¹²⁰). Protokol 2008 však nenahrazuje ustanovení Úmluvy CMR, která nákladní list upravují, pouze v čl. 2 odst. 2 říká, že pokud elektronický nákladní list (legální definici elektronického nákladního listu obsahuje opět čl. 1 Protokolu 2008¹²¹) splňuje podmínky Protokolu 2008, odpovídá nákladnímu listu, tak jak jej upravuje Úmluva CMR a má tedy stejnou důkazní hodnotu a stejné účinky. Elektronický nákladní list má podle článku 4 Protokolu 2008 obsahovat tytéž údaje, jako běžný nákladní list upravený již v Úmluvě CMR. Při vyhotovování elektronického nákladního listu musí být zajištěna nedotčenost údajů, které jsou v něm obsaženy a to od okamžiku vytvoření konečné verze. Pokud však Úmluva CMR umožňuje běžný nákladní list doplňovat nebo upravovat, je možno toto činit i v nákladním listě elektronickém, musí však být možno identifikovat způsob takového doplnění nebo takové úpravy, původní údaje musí být zachovány. Strany přepravní smlouvy se v případě vyhotovování nákladního listu musí dohodnout na splnění požadavků uvedených demonstrativně v čl. 5 Protokolu 2008 (jde např. o postup pro vystavení a předání nákladního listu oprávněné osobě nebo způsobu vydání potvrzení o tom, že došlo k dodání příjemci). Elektronický nákladní list musí navíc podle ustanovení čl. 6 odst. 2 Protokolu 2008 obsahovat odkaz na dohodnuté postupy. Nákladní list pak ověřují strany přepravní smlouvy formou věrohodného elektronického podpisu (náležitosti ověření elektronického nákladního listu uvádí čl. 3 Protokolu 2008). Pokud o to odesílatel požádá, předá mu dopravce potvrzení o převzetí zboží a dále veškeré potřebné informace potřebné k označení zásilky a k zajištění přístupu k elektronickému nákladnímu listu (čl. 6 odst. 1 Protokolu 2008). Při splnění podmínek obsažených v článku 6 odst. 2 Protokolu 2008 může odesílatel předat dopravci dokumenty uvedené v ustanovení článků 6 odst. 2 píš. g) a 11 Úmluvy CMR ve formě elektronického záznamu dat.

Samotný fakt, že existuje Protokol 2008, však neznamená, že bude ihned možné elektronického nákladního listu využívat. Vyhotovení funkčního systému je pak

¹²⁰ Čl. 1 Protokolu 2008: „Elektronický záznam dat“ znamená informace generované, odeslané, obdržené nebo uložené elektronickými, optickými, digitálními nebo obdobnými prostředky, s tím, že takto sdělená informace je přístupná k následnému použití.

¹²¹ Čl. 1 Protokolu 2008: „Elektronický nákladní list“ znamená nákladní list obsahující údaje pocházející z jednoho nebo několika elektronických záznamů dat dopravce, odesílatele nebo jiné osoby podílející se na plnění smlouvy o přepravě podléhající Úmluvě, včetně údajů logicky spojených s elektronickým záznamem dat prostřednictvím dodatků nebo jinak spojených s elektronickým záznamem dat současně s jeho vydáním nebo následně poté, takže se stávají součástí elektronického nákladního listu.

především výzvou pro soukromý programátorský sektor. Tento bude muset samozřejmě respektovat všechna ustanovení Protokolu 2008 a najít navíc pro praxi použitelné řešení. První kroky v této věci však již některé podniky učinily¹²².

10. Ohraničení časového úseku odpovědnosti dopravce, průběh přepravy

10.1. Převzetí zásilky dopravcem

Čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR stanoví, že „*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, jakož i za překročení dodací lhůty.*“ Takto vymezená doba, po kterou dopravce za zásilku odpovídá, nečiní na první pohled problémy, ve skutečnosti je však celá věc poněkud složitější. Předáním zásilky se rozumí „*právní úkon, kterým dopravce nabývá vědomě kontrolu nad zásilkou s výhledem na provedení její přepravy*“¹²³. Přepravní smlouva však bývá vnímána jako smlouva konsensuální, k jejímu uzavření není třeba, aby byla zásilka dopravci předána. Zásilka tedy může být pod kontrolou dopravce z jiného důvodu ještě před uzavřením přepravní smlouvy (např. na základě skladovací smlouvy), může být dopravci předána ve stejný okamžik, kdy je uzavírána přepravní smlouva, může mu být rovněž předána až za nějaký čas poté. Vymezení časového úseku možného vzniku odpovědnosti dopravce dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR uvedené výše zahrnuje tedy i případy, kdy dopravce zásilku převzal ještě před uzavřením přepravní smlouvy, nicméně s tím, že přepravní smlouva bude uzavřena a k jejímu uzavření skutečně dojde. Nepoužije se však na případy škod vzniklých v době, kdy měl dopravce zásilku již pod svou kontrolou, nicméně za jiným účelem než za účelem přepravy¹²⁴ (může jít o případy, kdy dopravce provádí balení za účelem transportu, který však původně zamýšlí provést sám odesílatel, přičemž na zásilce vznikne škoda ještě dříve, než dojde k uzavření přepravní smlouvy). Problém může vyvstat rovněž se skladováním zásilky pro pozdější přepravu. Jedná-li se

¹²² Software umožňuje pracovat s CMR listem v reálném čase. Dopravní noviny 2002. (<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/software-umoznuje-pracovat-s-cmr-listem-v-realnem>).

¹²³ SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 37 a násl.

¹²⁴ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1044.

o skladování jednotlivých menších částí zásilky, které mají být poté společně přepraveny, posoudí se škody vzniklé v době skladování dle Úmluvy CMR. Skladuje-li však dopravce zásilku za účelem přepravy, která se má uskutečnit až na pokyn odesilatele a vznikne-li škoda v době skladování zásilky, Úmluva CMR se nepoužije¹²⁵. Pokud je zásilka u dopravce uskladněna a tento by zahájil přepravu bez výslovného požadavku odesilatele, nejednalo by se o převzetí zásilky ve smyslu Úmluvy CMR, stejně tak nelze za převzetí zboží považovat situaci, kdy je naloženo více zboží, než bylo dohodnuto¹²⁶. Obdobné problémy vznikají při balení zásilky. Pokud se k balení zásilky dopravce zavázal zvlášť, Úmluva CMR se nepoužije, je-li balení zásilky vedlejším výkonem k přepravě, dopravce odpovídá za škody vzniklé při balení dle Úmluvy CMR¹²⁷.

Při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumává správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech, přezkoumává rovněž zjevný stav zásilky a jejího obalu (čl. 8 odst. 1 Úmluvy CMR). Podstatné je, že dopravce se při této činnosti řídí údaji v nákladním listě, je-li tedy zboží loženo na paletách a údaj o počtu palet je uveden v nákladním listě, přezkoumá dopravce počet palet, zjevný stav zásilky na paletách a stav obalu zásilky. Tuto povinnost dopravce si nelze vysvětlovat tak, že dopravce kontroluje počet krabic na paletě případně jejich obsah či stav zboží v krabicích¹²⁸. Pokud nemá dopravce vhodné prostředky k přezkoumání správnosti výše uvedených údajů, zapíše do nákladního listu výhrady a odůvodní je, výhrady může rovněž činit k zjevnému stavu zásilky a jejího obalu. Samotný fakt, že odesílatel zvolil takovou metodu balení, která je zastaralá a neposkytuje takovou ochranu pro zboží jako metody novější, však nezakládá sám o sobě důvod k učinění výhrady¹²⁹. Výhrady odesilatele nezavazují, ledaže by je v nákladním listě výslovně uznal. Odesílatel má právo žádat na dopravci přezkoušení hrubé váhy zásilky nebo jejího množství, případně přezkoušení obsahu jednotlivých kusů zásilky.

¹²⁵ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1044 a násl.

¹²⁶ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 268.

¹²⁷ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1044 a násl.

¹²⁸ Rozsudek NS 29 Odo 702/2001 ze dne 29. 8. 2002.

¹²⁹ Jak judikoval maďarský Legfelsobb Bíróság, Gazdasági Kollégium v rozhodnutí GK BH 90/8/310 ze dne 01.08.1990 (anglické shrnutí: <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=904&step=Abstract>).

Výsledek se uvede v nákladním listě. Pokud neobsahuje nákladní list odůvodněné výhrady dopravce, platí, že zásilka i její obal byly v době převzetí dopravcem v dobrém stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.

Pokud předává odesílatel dopravci k přepravě nebezpečnou zásilku, je povinen mu sdělit rovněž přesnou povahu nebezpečí a rovněž bezpečnostní opatření, která je nutno učinit. Pokud není zapsáno v nákladním listě, že dopravce byl na toto nebezpečí upozorněn, prokazuje odesílatel nebo příjemce jiným způsobem, že dopravce znal přesnou povahu nebezpečí spojeného s přepravou zásilky. Dopravce, který nebyl takto poučen, je oprávněn nebezpečnou zásilku kdykoli a kdekoli složit, zničit nebo zneškodnit a to dokonce bez jakékoli povinnosti nahradit škodu (nicméně při tom musí vždy dbát zákonné úpravy ve státě, kde hodlá nebezpečnou zásilku složit či zničit, která upravuje nakládání s takovými předměty¹³⁰). Odesílatel navíc odpovídá za veškeré škody a výlohy, které dopravci vznikly tím, že mu byla taková zásilka odevzdána, případně její přepravou. Pojem nebezpečné zásilky ve smyslu Úmluvy CMR je nutno vykládat široce, nejde totiž o to, zda je zásilka obecně považována za nebezpečnou (toxický odpad, trhaviny), ale zda může tato zásilka způsobit škody a to ve vztahu k dalším zásilkám, použitému vozidlu, nebo dokonce zdraví řidiče. Prof. Koller definuje nebezpečnou zásilku jako zásilku, která „v rámci normálního silničního provozu představuje bezprostřední nebezpečí pro osoby, vozidlo či majetek a se kterými zodpovědný dopravce za normálních okolností nemusí počítat.“¹³¹ Tato rizika má dopravci sdělit odesílatel, je ale nerozhodné, v jaké formě se tak stane. Odesílatel by měl však pamatovat na to, že nebude-li uvedeno v nákladním listě, že byl dopravce poučen v souladu s čl. 22 Úmluvy CMR, bude na odesílateli, aby prokázal, že dopravce poučil a tudíž by měl vybírat takové prostředky k poučení, které ulehčí jeho důkazní situaci, bude-li to třeba. To je nutné i vzhledem k případné odpovědnosti odesílatele dle čl. 22 odst. 2 Úmluvy CMR, která je konstruována jako objektivní a Úmluvou CMR nelimitovaná. Dopravce oproti tomu není v zásadě povinen se odesílatele dotazovat na povahu nebezpečí¹³². Bude-li však chtít dopravce využít možností, které mu v nakládání se zásilkou dává čl. 22 odst. 2 Úmluvy CMR, musí pamatovat na to, že opatření, která

¹³⁰ ROUBAL, V. *Zabezpečení nákladu přepravovaného v silniční dopravě*, Bulletin ČSDP 3/2005, s. 12.

¹³¹ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1352.

¹³² HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 374.

podnikne, musí být přiměřená situaci. V případě neadekvátních opatření pak dopravce může být odpovědný v režimu čl. 17 Úmluvy CMR (viz dále)¹³³.

10.2. Nakládka

Termín „převzetí zboží“ však není totožný s pojmem „nakládka“. Zatímco převzetím se zboží dostává pod kontrolu dopravce, provedením nakládky je pak toto již připraveno k přepravě na vozidle či ve vozidle. Úmluva CMR otázku subjektu odpovědného za nakládku nikterak neupravuje. Absence takového ustanovení však představuje poměrně závažný problém, jelikož nakládka probíhá mnohdy ve stísněných prostorách za přítomnosti více osob, které zastupují různé subjekty (doprovodce, odesílatel, zasilatel atd.) a které se více či méně na celém procesu podílejí. Jelikož právě při nakládce mohou vzniknout škody, případně mohou tyto vzniknout v průběhu přepravy právě v souvislosti s vadně provedenou nakládkou, je určení odpovědného subjektu důležité. Nepochybné je, že dopravce je povinen přistavit k nakládce sjednané vozidlo, případně vozidlo vhodné k přepravě dané zásilky. Toto vozidlo má být doprovázeno způsobilou osádkou a má být vybaveno rovněž pomůckami nezbytnými k fyzické přepravě nákladu (kurty, zarážky, řetězy, plachty atp.). Je rovněž vhodné s ohledem na obtíže, které mohou vyvstat v průběhu přepravy, aby bylo vozidlo rovněž připraveno na tyto události (bezpečnostní zámky, alarm atp. pro případ pokusu o krádež)¹³⁴. Řidič vozidla by měl být rovněž vybaven alespoň základními jazykovými znalostmi nutnými k řešení problémů, které mohou vyvstat v cizích zemích, vozidlo by mělo být dostatečně velké pro přepravu sjednaného nákladu, případně vhodné k přepravě citlivého nákladu, byla-li povaha nákladu dopravci známa¹³⁵. Přistavení vhodného vozidla k nakládce však neznamená povinnost dopravce či jeho zaměstnanců nakládku provést. K provedení nakládky je povinna především osoba, která se k tomu zavázala. Zavázal-li se k provedení nakládky dopravce, spadá jeho případná odpovědnost pod Úmluvu CMR, pod tento režim spadá stejně situace vzniku škody

¹³³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 401 a násl.

¹³⁴ K tomu blíže KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009, s. 62 a násl.

¹³⁵ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5. vydání. London: Informa, 2009, s. 74 a násl.

v případech, kdy se dopravce k provedení zásilky sice nezavázal, ale nakládku dozoroval či řídil. Pokud vznikla škoda při nakládce, kterou se zavázal provést odesílatel, stíhá škoda samozřejmě odesílatele a to i v případě, že nakládku provedl dopravce či jeho zaměstnanci, avšak pod vedením a podle pokynů odesílatele¹³⁶. O tom, že situace může být v praxi poněkud komplikovanější, svědčí případ, o kterém informoval E-bulletin dopravního práva č. 3/2008. Zahraniční vystavovatel na veletrhu v České republice požádal svého zástupce pro ČR, aby zajistil přepravu vystavovaného několikátunového stroje do výrobního závodu v zahraničí. Zástupce vystavovatele zajistil služby zasilatele, který na základě smlouvy s pořadatelem veletrhu nakládal a vykládal zásilky za účelem jejich další přepravy. Po přistavení kamionu provedl zasilatel transport vystavovaného exempláře na ložnou plochu vozidla, o podrobnostech zajištění stroje na kamionu nebyl nikterak informován, opustil tedy i s vysokozdvíhým vozíkem místo nakládky. Řidič ani zástupce vystavovatele se pak dalšími detaily nezabývali, stroj upevnili kurty a překryli plachtou, řidič poté zahájil přepravu. Náklad se sesul již v první zatáčce stále ještě v areálu výstaviště. Jak vyplynulo později, přepravovaný stroj nebyl zabrzděn dvěma brzdami, jeho pojezdová kolečka nebyla zajištěna klíny, vzhledem ke značnému poškození stroje pak tedy vyvstala otázka, kdo je za vzniklou škodu odpovědný. Autor článku¹³⁷ navrhoval řešení spočívající ve společné odpovědnosti odesílatele a dopravce, jelikož obě tyto osoby nakládku prováděly.¹³⁸ S ohledem na rozhodnutí Rozhodnutí belgického Tribunal de Commerce d'Anvers (o tomto rozhodnutí podrobněji v kapitole o dělené odpovědnosti dopravce) se k tomuto názoru kloním také¹³⁹. Byť by se výše zmíněný případ, kdy nebyla nakládce věnována dostatečná pozornost, mohl zdát ojedinělý, je bohužel pravdou, že obdobné případy se vyskytují častěji. Nedávno byl na německé dálnici spojující Mnichov a Salcburk u obce Sauerlach zastaven český kamion, jelikož náklon jeho přívěsu se německé dálniční policii zdál krajně podezřelý. Poté, co policisté zakázali řidiči pokračovat v jízdě, hájil se tento tím, že naklonění jeho vozu je zcela v normě, s tímto

¹³⁶ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009, s. 67 a násl.

¹³⁷ E-Bulletin dopravního práva vydávaný elektronicky advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. bohužel neuvádí autory jednotlivých článků.

¹³⁸ *Odpovědnost při nakládce - vykládce zásilky*. E-bulletin dopravního Práva 3/2008, s. 3. (http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2008.pdf)

¹³⁹ Rozhodnutí belgického Tribunal de Commerce d'Anvers A.R. 99/5551 ze dne 15.03.2002 (anglické shrnutí: <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=734&step=Abstract>)

argumentem však neuspěl¹⁴⁰. I přesto, že dopravce není za nakládku odpovědný vždy, měl by si být vědom toho, že orgány policie řeší většinu přestupků v silničním provozu bez ohledu na soukromoprávní aspekty případu. Řidiči tak může být uložena pokuta za ohrožení silničního provozu např. vinou vypadlé zásilky bez ohledu na to, kdo nakládku provedl. Tato zásada však platí i opačně – samotný fakt, že při vypadnutí zásilky z vozidla byla dopravci či jeho řidiči uložena pokuta, neznamená, že je dopravce odpovědný za poškození zásilky vlivem její vadné nakládky¹⁴¹.

Z výše uvedeného je patrné, že převzetí zboží může nakládce předcházet, může však po nakládce rovněž následovat. Pokud má však k převzetí zboží dojít až po provedení nakládky, je zřejmé, že pokud nedojde k nakládce vůbec, jelikož dopravce nepřistavil vozidlo k nakládce, nevzniká ani odpovědnost dopravce podle Úmluvy CMR, jelikož dopravce zboží nepřevzal, což v čl. 17 odst. 1 Úmluva CMR vysloveně požaduje. Dopravcova odpovědnost se pak řídí národním právním řádem¹⁴².

10.3. Průběh přepravy a dispozice se zásilkou v jejím průběhu

Úmluva CMR neříká nic o tom, po jaké trase má přeprava zásilky probíhat¹⁴³. Trasu je samozřejmě možné sjednat a to i včetně označení zastávek, na kterých má probíhat povinný odpočinek řidiče. Není-li trasa sjednána, je dopravce limitován pouze rizikem, že bude odpovědný za zpoždění s dodáním zásilky, případně za její poškození či ztrátu z důvodu špatného stavu dopravní cesty.

Odesílatel je oprávněn disponovat se zásilkou (čl. 12 Úmluvy CMR), může tak zejména požadovat, aby byla přeprava zastavena, nebo zásilka vydána jinému příjemci či dodána na jiné místo, než jak bylo uvedeno v nákladním listě. Je-li však příjemci již vydán druhý výtisk nákladního listu, náleží toto právo příjemci. Příjemce může být oprávněn k dispozičním úkonům již od okamžiku vystavení nákladního listu, je-li v něm

¹⁴⁰ *Fahrer dieses Lasters: „Das ist doch normal“*. Merkur – online 13.1.2011.

(<http://www.merkur-online.de/lokales/holzkirchen/fahrer-dieses-lasters-das-doch-normal-1079780.html>).

¹⁴¹ ROUBAL, V. *Zabezpečení nákladu přepravovaného v silniční dopravě*, Bulletin ČSDP 3/2005, s. 12.

¹⁴² *Národní právo a Úmluva CMR*. E-bulletin dopravního Práva 3/2011, s. 3. (http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2011.pdf)

¹⁴³ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5. vydání. London: Informa, 2009, s. 79 a násl.

učiněna poznámka v tomto smyslu (Úmluva CMR neváže výkon dispozičního oprávnění na existenci vlastnického práva k zásilce). Nejpozději přechází výkon dispozičního práva na příjemce dle čl. 13 Úmluvy CMR, tedy dojde-li zásilka na místo dodání a žádá-li příjemce, aby mu byla zásilka vydána a aby mu bylo vydáno druhé vyhotovení nákladního listu. Úmluva CMR uvádí jen některé příklady, jak může odesílatel popřípadě příjemce zásilkou disponovat, lze si představit samozřejmě i jiné, v čl. 12 výslovně neuvedené způsoby dispozice se zásilkou, musí se však jednat o příkazy, které upravují přepravu nebo dodání zboží, případně s těmito činnostmi bezprostředně souvisí¹⁴⁴. Příkazy v rámci dispozičního práva se však nesmí týkat přepravy většího množství zboží, prodeje či zničení zásilky případně jejího dlouhodobého skladování¹⁴⁵. Současný výkon dispozičního práva odesílatelem a příjemcem je rovněž vyloučen. Pokud již právo přejde z odesílatele na příjemce, může přejít zpět v případě, že příjemce odmítne zásilku převzít¹⁴⁶. Výkon dispozičního práva je však vázán na podmínky. Odesílatel či příjemce, který je oprávněn od vyhotovení nákladního listu disponovat se zásilkou, musí předložit první vyhotovení nákladního listu, ve kterém musejí být zapsány příkazy dané dopravci. Dopravci musí být rovněž uhrazeny veškeré výlohy a škody vzniklé provedením těchto příkazů. Provedení příkazů musí být možné, nesmí narušit obvyklý chod dopravcova podniku a způsobit škody jiným odesílatelům a příjemcům (pokud dopravce nemůže z těchto důvodů provést příkazy oprávněné osoby, je povinen ji o tom ihned vyrozumět). Dispoziční příkazy nesmí vést k rozdělení zásilky. Dopravce, který neprovede příkazy dané mu podle ustanovení tohoto článku, odpovídá oprávněné osobě za škody, které jí takto vznikly. Neprovede-li dopravce příkazy dané mu oprávněnou osobou, vzniká otázka, kdo je oprávněn požadovat náhradu škody, případně použijí-li se pro tento případ limity náhrady škody (viz dále). Oprávněnou osobou je ta, která dopravci udělila platný příkaz, i kdyby následně její dispoziční oprávnění zaniklo. Ohledně limitů náhrady škody nepanuje úplně shoda, např. německý BGH vyslovil názor, že limity pro náhradu škody se vztahují na jakoukoli přepravu prováděnou v rámci Úmluvy CMR, překročeny mohou být jen v případech Úmluvou stanovených v čl. 29. Oproti tomu dle názoru

¹⁴⁴ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 194 a násl.

¹⁴⁵ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1213.

¹⁴⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 194 a násl.

rakouského OGH odpovídá dopravce za nedodržení příkazu neomezeně¹⁴⁷. Dopravce pak dále odpovídá i v situacích, kdy provedl příkazy, aniž by si nechal předložit první vyhotovení nákladního listu, odpovídá však dále i za to, že dřívější příkazy do nákladního listu nezanesl¹⁴⁸. Příkazy jsou odvolatelné, jelikož odvolání příkazu vlastně znamená udělení příkazu nového, množství příkazů, které může oprávněná osoba udělit, není nikterak omezeno¹⁴⁹.

V případě, že se plnění přepravní smlouvy podle podmínek v nákladním listě stane před dojitím zásilky na místo dodání z jakéhokoli důvodu nemožným, je dopravce dokonce povinen vyžádat si osoby oprávněné disponovat se zásilkou pokyny. Tyto pokyny je dopravce povinen si vyžádat v přiměřeném čase¹⁵⁰ a to jak ohledně překážek, které nastanou před dojitím zásilky do místa dodání, tak i ohledně překážek, které je možno před dojitím na místo dodání očekávat a které brání provedení dopravy buď úplně, nebo za sjednaných podmínek. Překážka provedení přepravy musí být dána objektivně, nestačí, že plnění přepravy je subjektivně nemožné pro smluvního dopravce. Očekává se, že dopravce rovněž určité překážky překoná sám, např. v případě nutnosti objížděk v situaci, kdy trasa přepravy nebyla sjednána. Dopravce, který žádá pokyny, musí osobě oprávněné rovněž sdělit všechny potřebné informace k vydání pokynu, tento pokyn pak podléhá podmínkám uvedeným v čl. 12 Úmluvy CMR. Oprávněná osoba není povinna dopravci pokyny udělit¹⁵¹. Pokud však je možné provést přepravu za okolností odchylovajících se od podmínek stanovených v nákladním listě a dopravce nebyl s to obdržet v přiměřené době pokyny osoby oprávněné, učiní dopravce taková opatření, která považuje za nejlepší z hlediska zájmu osoby oprávněné. Takovými opatřeními může být zvolení jiné trasy, případně použití jiného dopravního prostředku¹⁵². Oproti výslovnému znění článku 14 Úmluvy CMR je postup v něm

¹⁴⁷ Rozsudky uvádí JUDr. Sedláček: SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 203 a násl. Rozsudek BGH ze dne 27.1.1982 číslo I ZR 33/80. Rozsudek OGH ze dne 13.6.1985 číslo 6 Ob 587/85.

¹⁴⁸ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 286.

¹⁴⁹ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1214.

¹⁵⁰ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1012.

¹⁵¹ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 227 a násl.

¹⁵² KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1243.

uvedený použitelný i v případech, kdy nákladní list vyhotoven nebyl, případně do něj nebyly dohodnuté podmínky přepravy zaneseny¹⁵³.

Dopravce je povinen vyžádat si pokyny od odesilatele rovněž v případě, kdy zásilka došla na místo dodání, ale vyskytnou-li se překážky jejímu dodání bránící. Jedná se nejen o překážky, které brání dodání zásilky podle původního ujednání mezi dopravcem a odesilatelem, ale rovněž o takové překážky, které vznikly v důsledku udělených pokynů¹⁵⁴. Článek 15 Úmluvy CMR pak v odstavci druhém výslovně počítá se situací, kdy příjemce odmítne zásilku převzít – v takovém případě má právo disponovat se zásilkou odesílatel a to bez nutnosti prokazovat se prvním vyhotovením nákladního listu. Příjemce, který zásilku odmítl převzít, však může žádat její vydání do doby, než dopravce obdrží od odesilatele opačné pokyny. Toto ustanovení je důležité především z toho důvodu, že právo odesilatele udílet pokyny podle čl. 15 odst. 1 neruší samo o sobě obecné oprávnění k udílení příkazů dle čl. 12. Pokud je i podle čl. 12 oprávněn udílet příkazy odesílatel, komplikace nenastávají, problematická však již může být v praxi situace, kdy je dle čl. 12 oprávněn udílet příkazy příjemce, odesílatel je pak oprávněn k udílení pokynů dle čl. 15 odst. 1. I když se tak řešení článku 15 odst. 2 může zdát jako nejlepší možné, není toto úplně bez rizik. Vystává zde totiž lhůta, po kterou je osud zboží nejasný a může nastat situace, kdy odesílatel najde pro zboží nového příjemce, v mezičase se však původní příjemce rozhodne zboží převzít a odesílateli nezbude, než vypravit novu zásilku k novému příjemci, nebo svůj závazek nesplnit¹⁵⁵.

Dopravce má nárok na náhradu výloh, které mu vznikly vyžádáním nebo provedením pokynů, pokud tyto výdaje nevznikly v důsledku dopravcova zavinění (čl. 16 odst. 1). Mezi tyto výlohy patří i výdělek, který dopravci ušel v důsledku provádění pokynů¹⁵⁶, dále např. náklady telekomunikačního spojení s oprávněnou osobou, čas strávený čekáním řidiče či náklady za objížďky¹⁵⁷, dále sem patří i přiměřený podíl na nasazení prostředků podniku dopravce stejně jako jeho pracovních sil. Škody, které

¹⁵³ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 227.

¹⁵⁴ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 235.

¹⁵⁵ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1020 a násl

¹⁵⁶ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1252.

¹⁵⁷ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 317.

dopravci v důsledku provádění pokynů vznikly, se posoudí podle čl. 12 odst. 5 a nikoli podle č. 16. odst. 1¹⁵⁸. Podle názorů prof. Herbera a Dr. Pipera se ustanovení čl. 16 odst. 1 nepoužijí na situace, kdy dopravce dle čl. 14 odst. 2 vykonal taková opatření, která považoval za nejlepší s ohledem na zájmy osoby oprávněné disponovat se zásilkou, pokud její pokyny nemohl obdržet v přiměřené době. Prof. Koller naproti tomu s odkazem na prof. Basedowa považuje analogické použití čl. 16 odst. 1 v tomto případě za vhodnější¹⁵⁹. Celá otázka není k posouzení opravdu snadná. Na jedné straně stojí snaha motivovat dopravce k co nejlepšímu provedení přepravy, pod čímž lze rozumět i požadavek, aby dopravce situace řešil pokud možno sám jako zkušený profesionál, není-li dodání zásilky zcela nemožné. V takovém případě by se asi jevil správné analogické použití čl. 16 odst. 1. Odvrácenou stranou pohledu na dopravce jako na zkušeného profesionála však pak může být fakt, že vyvstanou-li překážky, které nečiní dopravu nemožnou, ale proveditelnou za změněných podmínek, má být na tyto dopravce jako zkušený profesionál připraven, s takovýmto rizikem počítat a jím podniknuté opatření v případě absence pokynů mu má jít k tíži. S ohledem na požadavek stejného posuzování obdobných případů pak narazíme v této souvislosti sice na téměř totožné případy, kdy v prvním z nich oprávněná osoba vydá pokyn: „Učiňte vše nezbytné pro dodání zásilky!“, ve druhém pak oprávněná osoba zcela mlčí. V obou případech oprávněná osoba dopravci výběr vhodného opatření neusnadní, avšak v prvním z nich by se dopravce mohl úspěšně dovolávat náhrady nákladů, ve druhém je jeho právní postavení nejisté¹⁶⁰. Úmluva CMR pak neříká výslovně, kdo má dopravci náklady hradit, mělo by se však jednat o osobu, která dopravci pokyny udělila¹⁶¹.

Od okamžiku, kdy zásilka dojde na místo určené k jejímu vydání, může příjemce zásilky žádat od dopravce, aby mu proti potvrzení vydal druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku. Není přitom nutné, aby se zásilka nacházela bezprostředně v místě

¹⁵⁸ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 243.

¹⁵⁹ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 244. ; KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1244. ; BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1015 a násl.

¹⁶⁰ K tomu blíže BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1016.

¹⁶¹ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 245.

dodání, tedy v místě, kde má být zásilka vyložena. Pojem „místo k vydání zásilky“ je tak o něco širší než místo vykládky. Forma, jakou má být dopravci potvrzeno vydání zásilky a předání druhého vyhotovení nákladního listu není v úmluvě CMR nikterak blíže upravena, stejně není upravena ani případná důkazní síla takového potvrzení. Důležité je, že příjemci vzniká právo disponovat zásilkou a tedy udílet dopravci příkazy dle čl. 12 již v okamžiku, kdy od dopravce žádá zásilku či druhé vyhotovení nákladního listu, nikoli od okamžiku, kdy jsou mu tyto vydány. Předtím může příjemce na dopravci žádat, aby mu byl předložen nákladní list k nahlédnutí, či aby mu bylo zboží ukázáno¹⁶².

10.4. Dodání zásilky a ukončení přepravy

Dodáním zásilky končí úsek, po který je zásilka v péči dopravce. Dodáním se nerozumí jakákoli situace, kdy se zásilka ocitne v místě dodání (nejde tedy např. složit zásilku v nočních hodinách na pozemku příjemce či před branou). Za dodání nelze rovněž považovat pouhé složení zásilky z vozidla¹⁶³. Dodáním zásilky se rozumí *„dvoustranný akt, při kterém dopravce - se souhlasem příjemce – končí své profesionální opatrování zásilky a příjemce se tak dostává do situace, kdy vykonává skutečnou moc nad zásilkou“*¹⁶⁴. Bezvadné dodání zásilky tedy předpokládá dodání oprávněné osobě, na dohodnutém místě a v určeném čase¹⁶⁵. Oprávněnou osobou se rozumí osoba určená přepravní smlouvou popř. pokyny oprávněné osoby. Fyzické předání zboží jiné osobě není dodáním zboží ve smyslu Úmluvy CMR. Rovněž odmítnutí oprávněné osoby nezakládá možnost dopravce libovolně ukončit přepravu. V takovém případě se jedná o překážku v dodání a dopravce má postupovat v souladu s čl. 15 a 16 Úmluvy CMR (viz výše)¹⁶⁶. V podniku příjemce může uskutečnit převzetí zboží jakákoli dospělá osoba, u které je zřejmé, že je oprávněna takový úkon provést,

¹⁶² K tomu blíže KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1225 a násl.

¹⁶³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 269.

¹⁶⁴ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009, s. 93.

¹⁶⁵ SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 132 a násl.

¹⁶⁶ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1046 a násl

nemusí se jednat o statutární orgán, nemůže se však na druhé straně jednat o jakoukoli osobu, která se v areálu příjemce nachází (ochranka, opravář)¹⁶⁷. Rovněž místo dodání vyplývá z přepravní smlouvy popř. z dalších pokynů oprávněné osoby. Není-li zásilka dodána v dohodnutém čase, nenastává „fikce doručení“, ale časový úsek, po který je zásilka v péči dopravce, se prodlouží do skutečného dodání zásilky. Zda je dopravce povinen provést vykládku zboží závisí na tom, zda se k této činnosti zavázal, či zda mu tato povinnost plyne z norem příslušného národního právního řádu¹⁶⁸. Není-li dopravce povinen k vykládce, končí jeho povinnost přistavením vozidla se zásilkou na místo určené k vykládce. V případě, že je zásilka přepravována v kontejneru a dopravce dorazí se zásilkou na místo určení a zde se podřídí pokynům příjemce, který udělí dopravci pokyn, aby otevřel dveře kontejneru, a vypadnou-li při tom některé kusy zásilky, nejedná se již o případ odpovědnosti dopravce¹⁶⁹.

V případě, že dopravce vydá zásilku příjemci, aniž by vybral dobírku podle přepravní smlouvy, musí uhradit odesilateli škodu až do výše dobírky, má však právo postihu proti příjemci. Podstatou povinnosti vybrat dobírku je povinnost dopravce vybrat finanční hotovost oproti vydání přepravovaného zboží. Dobírkou je pak především samotná cena zboží a plnění přímo z přepravní smlouvy, tedy např. přepravné či mýtné, nikoli však např. cla či daň z obratu. Dobírka má být vybrána především v hotovosti (a to v měně, kterou označí odesílatel), za určitých okolností je však možno připustit, aby byl na úhradu dobírky použit cenný papír. Je-li zásilka vydána příjemci a není-li vybrána dobírka, nelze tento případ považovat za ztrátu zásilky, ale pouze za porušení vedlejšího ustanovení smlouvy, které zakládá povinnost dobírku vybrat¹⁷⁰.

Příjemce i dopravce by si však měli být ve vlastním zájmu vědomi toho, že doručení zásilky a jejím vydáním ještě nekončí všechny úkony, které s přepravou souvisí a že je v každém případě třeba zjistit stav zásilky. Ohledně zjišťování stavu zásilky pak Úmluva CMR pamatuje na dva případy. V prvním případě pokud příjemce

¹⁶⁷ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 270.

¹⁶⁸ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1046 a násl.

¹⁶⁹ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 368.

¹⁷⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 384 a násl.

podle čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR převezme zásilku, aniž by s dopravcem náležitě zjistil její stav nebo ohlásil dopravci výhrady s uvedením všeobecných údajů o povaze ztráty nebo poškození zásilky a to nejpozději při převzetí zásilky, jde-li o ztráty či poškození zásilky zjevné a v případě vad zjevně neznatelných nejpozději do sedmi dnů od vydání zásilky (neděle a státem uznané svátky se nezapočítávají), uplatní se domněnka, že příjemce obdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě. Proti této domněnce je přípustný důkaz opaku. Výhrady týkající se zjevně neznatelné ztráty nebo poškození zboží musí být vůči dopravci učiněny písemně. Požadavek písemnosti je oproti zjevným poškozením či ztrátám opodstatněný především s ohledem na skutečnost, že v případě zjevných poškození či ztrát je možno vytýkat dopravci vady přímo, s odstupem několika dní učiněná výhrada týkající se navíc poškození či ztráty na první pohled neznatelné však oprávněně vyžaduje písemnou formu. V druhém případě pak jde dle čl. 30 odst. 2 Úmluvy CMR o situace, kdy příjemce i dopravce náležitě stav zásilky zjistili, tento však (nejčastěji dle úsudku příjemce) neodpovídá skutečnosti. Proti zjištěním provedeným příjemcem a dopravcem je pak přípustný důkaz opaku jen tehdy, pokud šlo o zjevně neznatelné poškození či ztráty na zboží a poslal-li příjemce dopravci písemné výhrady do sedmi dnů po tomto zjištění (nepočítaje v to opět neděle a uznané svátky). V tomto druhém případě tedy příjemce nesmí otálet, Úmluva CMR zde reflektuje zásadu *vigilantibus iura* a příkládá v zájmu právní jistoty váhu již jednou provedeným zjištěním. Oproti prvnímu případu, kde společné zjištění dopravce a příjemce chybí a důkaz opaku není v tomto ustanovení vázán vysloveně na určitou lhůtu, není v případě druhém důkaz opaku možný v případech, kdy šlo o ztráty či poškození zboží znatelné, avšak při společné kontrole dopravce a odesilatele nezjištěné, stejně jako v případě, kdy šlo sice o poškození či ztráty neznatelné, kdy však tyto nebyly dopravci vytýkány do 7 dnů po původním zjištění.

Úmluva CMR stanoví rovněž meze pro uplatnění nároků na náhradu za překročení dodací lhůty. Tento nárok je vázán na podmínku, že byla dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci (čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR).

Do výše uvedených lhůt čl. 30 Úmluvy CMR pro učinění výhrad se nezapočítává den vydání zásilky, případně den zjištění stavu zásilky nebo případně den, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci.

Úmluva CMR nadto stanoví povinnost pro dopravce i pro příjemce vzájemně si v přiměřené míře ulehčit provádění potřebných zjištění a šetření.

Stane-li se dodání zásilky ještě před jejím dojitím na místo dodání z jakéhokoli důvodu nemožným (čl. 14 odst. 1), případně vyskytnou-li se překážky v dodání dle čl. 15 Úmluvy CMR, může dopravce ihned na účet oprávněného zásilku složit, čímž se doprava považuje rovněž za ukončenou. Doprava se však považuje za ukončenou až v okamžiku, kdy zásilka byla složena, dopravce tak zde má povinnost zásilku vyložit. Za škody vzniklé při vykládce odpovídá v tomto případě dopravce dle Úmluvy CMR. Dopravce přejímá zásilku do úschovy, může ji však svěřit třetí osobě, za jejíž pečlivý výběr je odpovědný. V případě, že dopravce složí zásilku ve vlastním skladu, jeho další odpovědnost se již neřídí Úmluvou CMR. Složí-li dopravce zásilku u třetí osoby, odpovídá pouze za její pečlivý výběr. Pečlivost výběru se posoudí jak s ohledem na „vhodnost“ osoby (nikoli osoba neznámá či nevěrohodná), tak i s ohledem na „vhodnost“ skladovacích prostor (dopravce vybere takové prostory, v nichž nemůže zásilka dojít k úhonně)¹⁷¹. V případě složení zásilky u třetí osoby uzavírá dopravce skladovací smlouvu vlastním jménem a na účet osoby oprávněné zásilkou disponovat¹⁷². Dopravce je dokonce oprávněn zásilku prodat a to v případech, kdy jde o zásilku podléhající rychlé zkáze, je-li takový postup ospravedlnitelný s ohledem na stav zásilky. V těchto případech půjde mnohdy o ovoce, potraviny, či chlazené zboží. Není nutné, aby se zboží již kazilo, stačí, že taková situace hrozí s ohledem na povahu zboží. Pouhá možnost ztráty hodnoty však oproti tomu nestačí. Dále může dopravce zásilku prodat v případě, kdy jsou výlohy za úschovu neúměrné hodnotě zásilky. Toto ustanovení hájí hospodářské zájmy dopravce, který není k prodeji v tomto případě oprávněn, je-li osoba oprávněná zbožím disponovat připravena náklady skladování převzít. Dopravce může dále zásilku prodat v případě, že nedostal v přiměřené lhůtě od oprávněného opačné pokyny, jejichž provedení na něm může být s ohledem k okolnostem přiměřeně požadováno. Přiměřeně tak nelze např. požadovat, aby dopravce dlouhodobě skladoval zásilku ve vlastním skladě, který je určen k jiným účelům. Obdržel-li pak dopravce pokyn, který odstraňuje původní překážku, je prodej

¹⁷¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 245 a násl.

¹⁷² HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 248.

zboží vyloučen.¹⁷³ Přistoupí-li dopravce k prodeji, řídí se tento právním řádem nebo zvyklostmi místa, kde se zásilka nachází. Výtěžek prodeje musí být po odečtení částek, které na zásilce váznou, dán k dispozici oprávněnému. Pokud jsou částky, které na zásilce váznou, větší než výtěžek prodeje, má dopravce právo na rozdíl.

11. Odpovědnost dopravce za ztrátu, zničení a poškození zásilky

Jak již bylo uvedeno výše, dopravce odpovídá za škodu na zásilce, případně za její úplnou či částečnou ztrátu, došlo-li k této události v době, kdy byla zásilka v péči dopravce (čl. 17 odst. 1). Většinou je zastáván názor, že Úmluva CMR stojí na principu objektivní odpovědnosti, čemuž odpovídá i znění článku 17 odst. 1. Tento názor však není zastáván bez výhrad především s poukazem na to, že výše zmíněné ustanovení nelze vykládat izolovaně, ale ve světle dalších ustanovení¹⁷⁴. Problémy pak přináší především závěr ustanovení čl. 17 odst. 2, který říká, že dopravce se zproští odpovědnosti v případě, že byla škoda způsobena okolnostmi, které *doprovce* nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v *jeho* moci. Právě toto ustanovení vnáší do celé problematiky subjektivní prvek, jelikož je na jeho základě možno pohlížet na okolnost, z níž škoda vznikla, nikoli jako na okolnost ze své povahy objektivně neodstranitelnou, ale spíše, zda byla tato neodstranitelná pro konkrétního dopravce. České znění se přitom nijak neodchyluje od jiných znění Úmluvy CMR. Anglické (rozhodné znění) hovoří o „*circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent*“, španělské znění pak o „*circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir*“, německé pak o „*Umstände ..., die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte*“. Podle některých názorů tak Úmluva CMR stojí na principu předpokládaného zavinění se zvýšenou povinností péče¹⁷⁵, či na

¹⁷³ K tomu blíže HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 249 a násl. ; SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 255 a násl.

¹⁷⁴ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 348.

¹⁷⁵ Který zastává např. rakouský OHG, jak uvádí JUDr. Sedláček: SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 263.

principu odpovědnosti za zavinění s obráceným důkazním břemenem¹⁷⁶. Vysloven byl však i názor zpochybňující význam celého sporu s ohledem na to, že každý případ je posuzován s ohledem na konkrétní okolnosti¹⁷⁷. Prof. Clarke pak uvádí, že v Anglii je obecně míra odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR nahlížena jako méně přísná, než by byla v případě objektivní odpovědnosti, zároveň však dopravci nepostačí dokázat, že vynaložil veškeré úsilí, které je na něm možno rozumně požadovat¹⁷⁸.

O málo větší jednota názorů panuje v evropské judikatuře, i zde ale nepanuje úplná shoda. Tak např. český Nejvyšší soud považuje odpovědnost konstruovanou článkem 17 odst. 1 Úmluvy CMR za odpovědnost objektivní, jelikož ustanovení čl. 17 odst. 2 a 4 považuje za liberační důvody¹⁷⁹. Nejvyšší soud Slovenskej republiky považuje odpovědnost dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR rovněž za odpovědnost objektivní, ustanovení čl. 17 odst. 2 a 4 pak považuje též za liberační důvody z této odpovědnosti¹⁸⁰. Nejednotnost je možno pozorovat v polské judikatuře, kde Sad Apelacyjny ve Varšavě v rozsudku z roku 1996 považuje odpovědnost podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR za odpovědnost objektivní s uvedenými liberačními důvody v tomtéž článku¹⁸¹, v rozsudku mladšího data (z roku 2002) však ten samý soud judikuje, že odpovědnost podle Úmluvy CMR stojí na principu presumovaného zavinění¹⁸².

Podle mého názoru není možno celou otázku odložit jako nepodstatnou. Odpovědnostní princip je důležitou interpretační pomůckou, jednotícím prvkem, který se prolíná celou problematikou odpovědnosti dopravce, jeho určení je tedy prvotní. Odpovědnost dopravce za škody na zásilce či za její ztrátu je v čl. 17 odst. 1 určena jako objektivní, zmiňované ustanovení čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR navíc o „zavinění“ vysloveně nehovoří. Používáme-li pro osvětlení odpovědnostního principu v čl. 17 odst. 1 systematického výkladu, je rovněž nutné zohlednit ustanovení článku 29 Úmluvy

¹⁷⁶ Pro zajímavost uvádí jako jeden z názorů ve svém komentáři Dr. Thume: THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1. vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 350.

¹⁷⁷ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 284.

¹⁷⁸ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5. vydání. London: Informa, 2009, s. 185.

¹⁷⁹ Rozsudek NS 23 Cdo 1383/2009 ze dne 28. 6. 2011.

¹⁸⁰ Rozsudek NS(SR) 5 Obo 70/2009 ze dne 31. ledna 2011.

¹⁸¹ Rozsudek I ACr 606/95, OSP 1998/10/172 ze dne 7. listopadu 1996 (GÓRSKI, W.; WESOŁOWSKI, K. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. 1. vydání. Gdańsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 304.).

¹⁸² Rozsudek I ACa 1188/02, Wokanda 2003/12/42 ze dne 7. října 2002 (GÓRSKI, W.; WESOŁOWSKI, K. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. 1. vydání. Gdańsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 303.)

CMR (podrobněji dále), které umožňuje prolomit limity náhrady škody a to v případě úmyslu nebo nedbalosti k úmyslu rovnocenné. Toto ustanovení by společně s ustanoveními limitujícími náhradu škody v případě posuzování odpovědnosti dopravce s ohledem na zavinění postrádalo smysl. Pravidlo čl. 17 odst. 1 je konstruováno jako obecné. Ostatní ustanovení jsou výjimky z tohoto pravidla, které lze vykládat v jeho světle a které však jako výjimky mají být vykládány *stricto sensu*. Odpovědnost dopravce tedy pro další výklad považuji za objektivní s uvedenými liberačními důvody.

11.1. Poškození zboží

Poškozením zboží se myslí událost, která má za následek „*vnitřní nebo vnější modifikaci podstaty zásilky a která přináší snížení její ceny*“. Na rozdíl od ztráty zásilky (viz níže) se tedy jedná o změnu kvalitativní a nikoli kvantitativní¹⁸³. Dojde-li v průběhu přepravy jen k poklesu ceny bez objektivního zhoršení podstaty zásilky, nejedná se o případ škody na zásilce¹⁸⁴. Jako případy poškození pak lze uvést pro ilustraci poškození ohněm či lomem, dále zkažení, vyschnutí, navlhnutí, ušpinění, načichnutí, ztrátu aroma atp.¹⁸⁵. Poškození přitom nemusí být takové míry, aby bylo vyloučeno použití zboží k jeho původnímu účelu. Tak např. u potravin nemusí každé poškození znamenat jeho vyloučení pro lidskou spotřebu, zboží však může ztratit v důsledku poškození na ceně¹⁸⁶. Dojde-li již jednou ke změně podstaty zásilky, jedná se o škodu, i když je tato změna podstaty napravitelná úplně nebo částečně např. chemickými nebo fyzikálními procesy¹⁸⁷. Poškození zboží, ke kterému došlo v důsledku zpoždění, se považuje za případ škody na zásilce¹⁸⁸.

¹⁸³ SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 178 a násl.

¹⁸⁴ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 378.

¹⁸⁵ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1046 a násl.

¹⁸⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 274.

¹⁸⁷ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 381.

¹⁸⁸ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 192.

11.2. Ztráta zboží

Ztrátou zboží pak rozumíme v zásadě případy, kdy je „zboží zničeno nebo do takové míry poškozeno, že jeho ekonomicky smysluplná oprava není možná a v případech, kdy zboží není dohledatelné“¹⁸⁹. Pro vznik odpovědnosti dopravce za ztrátu zásilky dle Úmluvy CMR postačí pouhá skutečnost, že ke ztrátě zásilky došlo (na rozdíl od obecné odpovědnosti za škodu, která vyžaduje vznik majetkové újmy)¹⁹⁰. Mezi případy ztráty zboží je pak možno zahrnout situace, kdy zboží bylo vydáno neoprávněné osobě, od které je nemožné je získat zpět, častým případem ztráty zboží dále bude jeho krádež v průběhu přepravy. Pojem ztráty zboží ve smyslu Úmluvy CMR je širší, než jak je mu možno rozumět v běžné mluvě¹⁹¹ a to především s ohledem na zahrnutí zničení zboží pod případ ztráty, kdy je naroveň postavena situace, kdy zásilka fyzicky není dohledatelná, se situací, kdy je její podstata dotčena natolik, že na jejím místě zůstal pouze šrot či popel¹⁹². Úmluva CMR rozlišuje mezi úplnou a částečnou ztrátou zásilky. Úplnou ztrátou zásilky se rozumí případ, kdy nebyla dodána ani část zboží, které bylo dáno k přepravě. O úplnou ztrátu půjde v případě, že zboží bylo ukradeno, konfiskováno, případně doručeno nesprávné osobě. O částečnou ztrátu se jedná v případě, že bylo zboží doručeno na místo dodání v menším množství, váze či objemu – zda k tomu došlo, se posoudí především z přepravní smlouvy či z přepravního dokumentu¹⁹³. V této souvislosti je nutno rovněž zmínit názor NS, který považuje za částečnou ztrátu zásilky pouze ty případy, kdy byla zásilka vydána příjemci v menším množství, než jak vyplývá z údajů v nákladním listě, nikoli z údajů obsažených v jiných dokladech, jako jsou dodací listy či faktury¹⁹⁴.

Postavení oprávněné osoby v případě ztráty zásilky pak usnadňuje ustanovení čl. 20 odst. 1, které říká, že oprávněný může zásilku bez dalších důkazů považovat za

¹⁸⁹ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 271.

¹⁹⁰ Usnesení NS 23 Cdo 2668/2009 ze dne 4.8.2009.

¹⁹¹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1040 a násl.

¹⁹² THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 374.

¹⁹³ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 188.

¹⁹⁴ Rozsudek NS 29 Odo 702/2001 ze dne 29. 8. 2002.

ztracenou, nebyla-li dodána do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty, případně do 60 dní poté, co byla zásilka převzata dopravcem, nebyla-li sjednána lhůta pro dodání. Sporné je, zda je toto ustanovení právní domněnkou vyvratitelnou nebo nevyvratitelnou, tedy zda je toto ustanovení použitelné i při pozdějším nalezení a dodání zásilky. Dle menšinového názoru je úkolem čl. 20 odst. 1 pouze usnadnit důkazní pozici oprávněné osoby, většinový názor však mluví pro nevyvratitelnou právní domněnku ve prospěch oprávněné osoby a pozdější objevení zboží ponechává bez důsledků a to především s ohledem na právní jistotu osoby, která právní domněnku využila¹⁹⁵. Právní jistotu však již oslabuje názor zastávaný Prof. Herberem a Dr. Piperem, kteří uvádějí, že oprávněný se může za určitých okolností dovolávat domněnky zde uvedené i v případě, že zboží bylo již mezitím nalezeno, uplynula-li již však lhůta článku 20 odst. 1¹⁹⁶. Oprávněná osoba má totiž právo volby, zda po uplynutí uvedené lhůty bude považovat zboží za ztracené a bude se tedy dovolávat náhrady škody či zda vyčká a bude dále v souladu se smlouvou požadovat dodání zboží a požadovat případně náhradu za zpoždění. Je rovněž nutné zdůraznit, že ustanovení čl. 20 odst. 1 je ustanovení konstruované výhradně ve prospěch oprávněné osoby a má účinky pouze v případě, že se ho tato osoba dovolá, dopravce se oproti tomu nemůže tohoto ustanovení dovolávat vůbec, což pro něj může mít zásadní následky především v případě, že oprávněná osoba trvá na dodání zboží, aniž by využila domněnky čl. 20 odst. 1¹⁹⁷. Oprávněný, který se rozhodl využít domněnky čl. 20, má možnost při přijetí náhrady za ztracenou zásilku písemně žádat, aby byl bezodkladně vyrozuměn, bude-li zásilka nalezena do jednoho roku od vyplacení náhrady. O podání této žádosti má být oprávněnému vydáno potvrzení. Do třiceti dnů od nalezení zásilky pak může oprávněný žádat, aby mu byla zásilka vydána, musí však splnit závazky, které pro něj vyplývají z nákladního listu a především vrátit přijatou náhradu (popřípadě po odečtení výdajů, které do ní byly zahrnuty). Oprávněnému však zůstává právo na náhradu škody za překročení dodací lhůty. V případě, že oprávněný nepodal žádost, aby byl spraven o nalezení zboží, nebo nepožádal-li o jeho vydání ve výše uvedené třicetidenní lhůtě, případně byla-li zásilka nalezena až rok po vyplacení náhrady, může dopravce se zásilkou naložit v souladu s právem místa, kde se zásilka

¹⁹⁵ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1342 a násl.

¹⁹⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 358.

¹⁹⁷ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1097 a násl.

nachází. Z tohoto ustanovení je patrné, že oprávněná osoba se může rozhodnout až ve lhůtě poté, co jí byla doručena zpráva o nalezení zásilky, zda bude chtít zásilku vydat či nikoli. Právo osoby oprávněné na vydání zásilky je pak v Úmluvě CMR obsaženo proto, aby nedocházelo k obohacení dopravce¹⁹⁸.

12. Odpovědnost dopravce za zpoždění s dodáním zásilky

Dle čl. 17 odst. 1 odpovídá dopravce objektivně rovněž za překročení dodací lhůty. Co se myslí překročením dodací lhůty pak stanoví čl. 19, který říká, že „*překročení dodací lhůty nastane tehdy, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané době a pokud nebyla lhůta sjednána, přesahuje-li skutečná doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce*“. Problém může v určitých případech vyvstat právě v otázce prokazování sjednané lhůty. Strany přepravní smlouvy mají možnost zaznamenat dohodnutou dodací lhůtu do nákladního listu, jak již ale bylo uvedeno výše, funkce nákladního listu je důkazní a pro platnost sjednání dodací lhůty není nutno, aby byla tato uvedena v nákladním listě. Straně, která by se dovolávala sjednané lhůty, by však v případě, že tato lhůta nebyla do přepravního dokumentu zanesena, vyvstaly důkazní těžkosti. Pro platnost dohody o dodací lhůtě se totiž vyžaduje konsensus, který by v takovém případě bylo třeba dokázat, nestačily by tedy jednostranné písemnosti, z nichž by konsensus nevyplýval, případně faktury s předpokládaným datem doručení¹⁹⁹. Je-li dodací lhůta sjednána, může mít povahu jak časového úseku, v jehož průběhu má být zboží dodáno, tak určitého data, ke kterému má být zásilka dodána²⁰⁰. Pro počítání lhůty jsou pak použitelná ustanovení právního řádu určeného na základě norem mezinárodního práva soukromého. Lhůta pak končí uplynutím sjednané doby. K tomuto okamžiku musí být dodání zásilky zcela dokončeno. Není-li lhůta sjednána, pak začne běžet předáním zboží dopravci k přepravě, nikoli okamžikem uzavření přepravní smlouvy. Pro určení jejího

¹⁹⁸ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1099 a násl.

¹⁹⁹ NS(SR) v rozsudku 4 Obo 36/2010 ze dne 27. dubna 2011.

²⁰⁰ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 194.

konce pak Úmluva CMR používá kritéria pečlivého dopravce²⁰¹. Zda byla překročena lhůta, kterou lze od pečlivého dopravce pro dodání zásilky očekávat, se posoudí jednak s ohledem na ustanovení obsažená v čl. 19, jednak s ohledem na další okolnosti jako jsou povaha zboží, druh dopravního prostředku, pokyny dané dopravci oprávněnou osobou, dovoleným počtem hodin, které může řidič ujet, stavem dopravní cesty případně i politickou situací na cestě²⁰². Důležité je, že ať již byla lhůta dohodnuta či nikoli, vztahuje se ustanovení čl. 17. odst. 1 v souvislosti s čl. 19 pouze na zpoždění s dodáním příjemci, nejedná se o překročení lhůty, ve které má dopravce zboží převzít, ve které má dopravce zboží přeložit nebo ve které má dosáhnout dílčího úseku přepravy. Škody, které případně z takového jednání dopravce vzniknou, se posoudí podle práva určeného podle norem mezinárodního práva soukromého. Vydá-li oprávněná osoba příkaz, aby bylo zboží dodáno na jiné místo, pozbývají původní ujednání o dodací lhůtě platnosti²⁰³. Rovněž pro odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty je dle čl. 17 odst. 1 konstruována jako odpovědnost objektivní s možností dopravce dovolat se liberačních důvodů uvedených v následujících ustanoveních článku 17. Je rovněž nutno připomenout, že překročil-li zpoždění lhůty uvedené v čl. 20, může být daný případ posuzován i nadále jako zpoždění, ale při splnění podmínek čl. 20 také jako ztráta zboží (viz výše).

13. Negativní vymezení odpovědnosti dopravce (liberační důvody)

Je obecně přijímáno, že odpovědnost dopravce konstruovaná jako objektivní je pro dopravce velmi přísná²⁰⁴, proto je dopravci v čl. 17 odst. 2 a 4 dána možnost se odpovědnosti zprostit a to prokázáním některého z důvodů, které jsou v těchto ustanoveních zmíněny. Rozložení liberačních důvodů do dvou skupin (na důvody privilegované a neprivilegované) není samoučelné, nýbrž je dáno povahou těchto důvodů i s ohledem na jejich případné prokazování a na účinky jejich prokázání.

²⁰¹ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 482.

²⁰² CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 195.

²⁰³ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1091 a násl.

²⁰⁴ SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 183.

13.1. Liberační důvody čl. 17 odst. 2 (neprivilegované)

Neprivilegované liberační důvody jsou takové důvody, které s ohledem na přepravu nejsou ničím zvláštním. Je možno se s nimi (nebo s důvody obdobnými) setkat i v jiných oborech lidské činnosti než jen u přepravy²⁰⁵, stejně jako je možné setkat se s nimi při každé přepravě (bez ohledu na náklad či způsob přepravy). Prokázání existence některého z těchto důvodů pak dopravce zbavuje odpovědnosti jak za ztrátu či poškození zásilky, tak za zpoždění s jejím dodáním. Pro prokazování neprivilegovaných důvodů je důležité ustanovení čl. 18 odst. 1 Úmluvy CMR, které říká, že: „*důkaz o tom, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly některou z příčin uvedených v čl. 17 odst. 2, náleží dopravci.*“ Úmluva CMR neupravuje všechny otázky dokazování, ale jen některé dílčí problémy. Článek 18 odst. 1 Úmluvy CMR pak upravuje pouze problematiku dokazování neprivilegovaných liberačních důvodů a tedy pouze dokazování dopravce, nikoli dokazování existence odpovědnosti dopravce. I přesto, že Úmluva CMR je konstruována na principu objektivní odpovědnosti, je nutné, aby žalobce dokázal v případném sporu jisté skutečnosti, např. vznik přepravní smlouvy (odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR je smluvní odpovědnost²⁰⁶, k prokázání vzniku přepravní smlouvy poslouží nejlépe příslušné vyhotovení nákladního listu), že je z této smlouvy aktivně legitimován a dopravce je legitimován pasivně, že dopravce zboží převzal a ke škodě na zboží došlo v časovém úseku vymezeném v čl. 17 odst. 1. Úmluvy CMR atd.²⁰⁷ Úmluva CMR pak usnadňuje důkazní situaci četnými domněnkami (především v souvislosti s nákladním listem – viz. výše). Dokazování neprivilegovaných liberačních důvodů je pak logickým důsledkem toho, že čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR konstruuje odpovědnost dopravce jako objektivní. Chce-li se tedy dopravce odpovědnosti zprostit, musí detailně prokázat, že ke škodě došlo v důsledku existence některého neprivilegovaného důvodu²⁰⁸ (tj. musí prokázat nejen existenci tohoto důvodu, ale i skutečnost, že škoda právě z tohoto důvodu vznikla).

²⁰⁵ SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 184.

²⁰⁶ HELM, J. G. *Handelsgesetzbuch (Grosskommentar, Siebenter Band, 2.Teilband)*. 4. vydání. Berlin: Walter de Gruyter, 2002, s. 245.

²⁰⁷ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1083.

²⁰⁸ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 454.

13.1.1. Zavinění oprávněným

Dopravce se odpovědnosti zproští, prokáže-li, že škoda byla zaviněna oprávněným. Za oprávněného považuje JUDr. Sedláček: „ ... každého, kdo může vůči dopravci nabýt právní nárok na náhradu škody. Tak lze dospět zejména k osobě odesilatele, příjemce, anebo obou těchto osob společně.“²⁰⁹ Problém však vyvstává především s ohledem na rozhodná znění. Zatímco anglické znění používá výrazů „*wrongful act or neglect of the claimant*“, francouzské znění hovoří o „*pour cause une faute de l'ayant droit*“. Problematické je pak především anglické znění, jelikož pojem „*claimant*“ lze nejlépe přeložit jako: nárokující strana, žadatel, navrhovatel, osoba vznášející nárok, uchazeč, stěžovatel²¹⁰. Jedná se tedy ne o všechny osoby, které právní nárok mohou nabýt, ale pouze o tu osobu, která nárok uplatní. Pokud bychom vyšli pouze z anglického znění, mohli bychom dojít k závěru, že škodu, zaviněnou odesilatelem nemůže dopravce namítat, aby se odpovědnosti zbavil, pokud by byl žalován příjemcem a obráceně by nemohl namítat zavinění příjemce, pokud by byl žalován odesilatelem. Takováto konstrukce by však byla poměrně pochybná. I Prof. Clarke se ve své publikaci kloní k názoru, který považuje takovýto výklad *stricto sensu* za neférový vůči dopravci²¹¹. Při použití francouzského rozhodného znění pak takovýto problém nevyvstává, jelikož toto pojmem „*ayant droit*“ nevyžaduje po oprávněném, aby svůj nárok uplatnil²¹². Odesilateli či příjemci jakožto oprávněným je možno rovněž přičíst jednání dalších osob, jako např. jejich zaměstnanců²¹³.

Další požadavek, který musí být splněn, aby se dopravce úspěšně dovolal tohoto liberačního důvodu, je požadavek kauzality. Je tedy nutné, aby existovala příčinná souvislost mezi škodou a jednáním oprávněného, pokud se chce dopravce odpovědnosti zbavit. Případy, kdy dopravce úspěšně prokáže, že došlo ke škodě zaviněním oprávněného, mohou být pro ilustraci situace, kdy odesílatel nepředal dopravci všechny potřebné dokumenty, nebo kdy odesílatel neinformoval dopravce o neobvyklé povaze

²⁰⁹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 284.

²¹⁰ KALINA, M. a kol. *Odborný slovník ANGLICKO- ČESKÝ*. 3. Vydání (dotisk 2004). Praha: Linde, 2004, s. 167.

²¹¹ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 220.

²¹² BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1049.

²¹³ HELM, J. G. *Handelsgesetzbuch (Grosskommentar, Siebenter Band, 2.Teilband)*. 4. vydání. Berlin: Walter de Gruyter, 2002, s. 268.

nákladu jako např. neobvykle vysoké poloze těžiště nákladu, citlivosti nákladu vůči mrazu atd. Zavinění odesilatele je možno spatřovat např. i v situaci, kdy před naložením zboží dostatečně nezchladil či nezmrázil. Oproti tomu nelze spatřovat zavinění oprávněného (nejčastěji odesilatele) v situacích, kdy odesílatel neprotestuje proti použití otevřených vozidel, nebo neinformuje dopravce o sjízdnosti cest, po nichž má být náklad přepravován. Příjemci pak nelze klást k tíži, že nepřebral zboží, které bylo dodáno v pozdních odpoledních hodinách, jelikož příjemce není povinen zboží převzít. Je však možno spatřovat zavinění příjemce v situaci, kdy náklad dorazí v pozdních večerních hodinách a příjemce odmítne odstavení kamionu v prostorách závodu, kde by byl tento dostatečně zabezpečen proti krádeži, ke které však v dané situaci došlo, jelikož vozidlo muselo parkovat na veřejné komunikaci²¹⁴. V praxi však většinou dochází ke kombinaci příčin vzniku škody a tudíž k situaci, kdy se v případném sporu odesílatel, příjemce a dopravce vzájemně viní ze vzniku škody²¹⁵. Čl. 17 odst. 2 neřeší jasně otázku spoluzavinění dopravce, je nicméně jisté, že v případě, že se dopravce zproští své objektivní odpovědnosti prokázáním zavinění oprávněného jakožto liberačního důvodu bez dalšího, je na místě, aby byl dopravce zproštěn odpovědnosti zcela. Pokud se však podaří osobě, která uplatnila nárok, prokázat, že dopravcovu jednání spoluzavinilo vznik škody nebo mělo vliv na její výši, je možné uplatnit na tento případ ustanovení čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR²¹⁶, který se uplatní i u dalších liberačních důvodů a to jak privilegovaných, tak neprivilegovaných a který říká, že dopravce odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za něž podle článku 17 Úmluvy CMR odpovídá, přispěly ke škodě.

Význam ustanovení o zavinění oprávněného není pro praxi velký, jelikož se rozsah jeho použití kryje s některými jinými důvody (viz níže) a to jak neprivilegovanými (příkaz oprávněného), tak i privilegovanými (např. naložení,

²¹⁴ Příklady: BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1050 a násl.

²¹⁵ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 342.

²¹⁶ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1050.

vyložení či uložení odesilatelem či příjemcem)²¹⁷. Jak vyplývá z výše řečeného, existují však přesto případy, které je možno pod tento liberační důvod podřadit.

13.1.2. Příkaz oprávněného

Doprovce se odpovědnosti zproští, prokáže-li, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo způsobeno příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce. U v pořadí druhého neprivilegovaného liberačního důvodu vyvstávají některé otázky, které byly již řešeny u předchozího liberačního důvodu. Především opět vyvstává otázka osoby „oprávněného“. Aby bylo možno „oprávněného“ definovat, je nutné se nejdříve zamyslet nad termínem „příkaz“. Vymezit „příkaz“ ve smyslu Úmluvy CMR je poněkud složité, jelikož především české znění pracuje s pojmy příkaz a pokyn. Za příkaz ve smyslu ustanovení čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR je nutno považovat oba tyto pojmy, přičemž příkaz podle čl. 17 odst. 2 jde dokonce nad rámec obou těchto pojmů²¹⁸, takže zahrnuje např. i údaje, které strany považují za užitečné a chtějí je tudíž dle čl. 6 odst. 3 Úmluvy CMR zapsat do nákladního listu (jako jsou údaje týkající se nakládání se zásilkou, proclení zásilky či jejího případného přeložení). Podstatnou náležitostí příkazů dle čl. 17 odst. 2 je jejich závaznost. Osoba, která příkazy vydává, k tomu musí být oprávněna a musí se rovněž držet v mezích ustanovení čl. 12 odst. 5 Úmluvy CMR. Pokud by dopravce sledoval pokyny, které by nebyly závazné, nemohl by se jich dovolávat, aby se liberoval²¹⁹. Příkazy rovněž musí být dostatečně určité, nemůže se tedy jednat o situace, kdy je dopravci pouze omezen rámec pro jednání, v němž se má pohybovat²²⁰, případně kdy je dáno dopravci několik možných řešení na výběr²²¹. Dopravce se nemůže dovolávat

²¹⁷ SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 187.

²¹⁸ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 285.

²¹⁹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1051. Oproti tomu např. Prof. Koller uvádí, že u příkazů dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR se musí jednat o příkazy ve smyslu čl. 12 Úmluvy CMR, minimálně vyžaduje, aby dopravce či jeho řidič nemohli příkazy odesilatele či příjemce ignorovat (KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1293.).

²²⁰ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 296.

²²¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 286.

příkazů, které by se nepohybovaly v mezích zákona či které by byly nesplnitelné²²². Posoudit případnou protiprávnost příkazů pak není úplně snadné, jak dokládá rozsudek Vrchního soudu v Praze, v němž tento soud konstatoval, že dopravce není vázán smlouvou ani Úmluvou CMR, pokud si je vědom, že změnou dispozic odesilatele s nákladem dochází k trestnému činu, na kterém se on sám podílí²²³. Tento rozsudek byl totiž usnesením Nejvyššího soudu posléze zrušen²²⁴. Jako problematickou označil Nejvyšší soud v dalším vývoji právě otázku vědomí dopravce o tom, že se podílí na trestném činu. V tomto případě byl náklad alkoholu, který měl původně směřovat do ciziny a byl tudíž osvobozen od daně, na základě dispozic se zásilkou složen ještě na území ČR. Toto jednání se opakovalo na objednávku stejných osob a vyvstala tedy otázka, jak posoudit jednání dopravce, který věděl, že zboží není naváženo do skladu označeného jako celní. Nejvyšší soud jako dovolací soud poukázal především na to, že dopravce v daném případě nevěděl, že zboží je určeno pro prodej v ČR a jeho jednání tedy není možno kvalifikovat jako pomoc k trestnému činu, jelikož chybí úmyslná forma zavinění ve vztahu k podpoře činnosti hlavního pachatele, která se u pomoci vyžaduje²²⁵. Byť byla tato otázka řešena v oblasti trestního práva, má nepochybně dosah i pro případnou liberaci dopravce. Nebylo-li totiž jeho jednání spočívající v uposlechnutí příkazů odesilatele shledáno jako protiprávní, mohl by se dopravce dovolávat takových příkazů, které protiprávní jsou (objektivně je jimi páčán trestný čin), vůči dopravci se však jedná o příkazy udělené oprávněně (přeložení místa dodání do tuzemska). V souvislosti s tímto případem vyvstává otázka, do jaké míry je dopravce povinen znát předpisy, které se k jeho činnosti vztahují spíše nepřímo (daňové zákony, zákony o zbraních a střelivu, o dovozu chráněných zvířat atp.). Další požadavky na kvalitu příkazů pak vyplývají z gramatického výkladu anglického rozhodného znění - musí se jednat o příkazy, které nebyly vydány jako důsledek „*wrongful act or neglect on the part of the carrier*“, tedy zaviněného jednání na straně dopravce. U příkazů oprávněného se naopak zavinění nevyžaduje²²⁶.

²²² SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 285.

²²³ Rozsudek VS v Praze 3 To 179/2003 ze dne 16.1.2004.

²²⁴ Usnesení NS 11 Tdo 446/2004 ze dne 24.5.2004.

²²⁵ Usnesení NS 8 Tdo 227/2007 ze dne 30.5.2007.

²²⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 296.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že „oprávněným“ je pouze ta osoba, která má právo udílet dopravci závazné příkazy. Nicméně ne všechny příkazy oprávněného mohou vést k liberaci dopravce.

13.1.3. Vlastní vada zásilky

Doprovce se rovněž zproští své odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky, nebo zpoždění s jejím dodáním, prokáže-li, že tyto události mají původ ve vlastní vadě zásilky. Dopravce se tedy neliberuje prokázáním, že vzniklá škoda má původ v povaze zásilky, ale pouze s odkazem na to, že zásilka byla vadná, což vedlo ke škodě. Vadnou je zásilka, která vykazuje oproti zásilkám téhož druhu atypické vlastnosti, přičemž tyto atypické vlastnosti zvyšují riziko škody na zboží²²⁷. Zboží se však musí odchylovat nejen od běžných vlastností daného bezvadného zboží, ale jeho vady se zároveň musí odchylovat i od běžných vad, které tento druh zboží mívá²²⁸. Jedná se tedy v praxi o situace, kdy dopravce přebere k přepravě zboží, jehož určité vlastnosti očekává, podnikne za tím účelem obvyklá opatření k přepravě takového zboží, ale ke škodě dojde, jelikož zboží bylo vadné a podniknutá opatření tomu nemohla zabránit (např. náklad zavařenin přepravovaný za normálních podmínek zkvasil, jelikož byl vadně plněn ve výrobě) a nelze jej tedy činit odpovědným za to, že ke škodě došlo. Právě neobvyklá vlastnost zboží ohraničuje tento nepriviligovaný liberační důvod od liberačního důvodu privilegovaného uvedeného v čl. 17 odst. 4 pís. d (přirozená povaha určitého zboží), kde se jedná o vlastnosti zásilky, která je k určitému poškození náchylná vždy a tuto vlastnost určitého zboží nejde tedy označit za chybu²²⁹. Velký význam má právě znalost dopravce ohledně takovéto povahy zboží. Pokud mu byly tyto okolnosti odesílatelem sděleny, nemůže se dopravce dovolávat vlastní vady zásilky, ale eventuelně pouze výše zmíněného privilegovaného liberačního důvodu přirozené povahy určitého zboží. Pokud bylo zboží dopravci předáno jako běžné, ale při prohlídce

²²⁷ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1294.

²²⁸ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 287.

²²⁹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1052.

zboží vyjdou jeho zvláštnosti najevo, má o tom dopravce učinit výhradu dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR²³⁰.

13.1.4. Okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci

Doprovce se rovněž zbaví své odpovědnosti, prokáže-li, že ztráta zásilky, či její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci. Tato kritéria musí být dle gramatického výkladu splněna kumulativně. Jedná se o poměrně široce definovaný liberační důvod, pod který spadají případy různého druhu, tedy o jakousi zbytkovou kategorii okolností, jejichž přičítání k tíži dopravce by nebylo v souladu s účelem Úmluvy CMR. Nejstručnější možné pojmenování této kategorie je pojmenování samotného liberačního důvodu, při konkretizaci si pak autoři pomáhají většinou kazuistikou, panuje však víceméně shoda v tom, že tento liberační důvod není možno ztotožňovat s pojmem „vyšší moci“²³¹. Nejčastější případy spadající pod tento liberační důvod pak lze rozdělit na dále uvedené skupiny:

13.1.4.1. Krádež a přepadení

Krádež zboží, případně přepadení osádky vozidla jsou jednou skupinou případů, které lze pod posledně zmíněný liberační důvod podřadit. Dopravce se však nemůže dovolávat jakéhokoli případu krádeže či každého přepadení. O tom, zda byly tyto události pro dopravce neodvratitelné, rozhodne soud většinou na základě okolností konkrétního případu, berouc do úvahy lokalitu, v níž ke dané události došlo (dopravce pochopitelně musí podniknout jiná opatření k zamezení krádeži v Rumunsku, případně v tzv. „Bermudském trojúhelníku“ mezi Římem, Bari a Neapolí²³² než ve Švédsku), způsob provedení činu (možnost krádež odvrátit je jiná, chystá-li se ji provést skupina výrostků či ozbrojená banda), zásilku, jež byla odcizena (dopravce samozřejmě musí zohlednit, zda přepravuje cigarety či cement) atd. Existuje pak celá řada případů, které

²³⁰ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1052 a násl.

²³¹ Např.: THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 386. ; SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 287.

²³² CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 235 a násl. Prof. Clarke zde rovněž uvádí, že celá Itálie je pro dopravu z důvodu krádeží značně riziková, rizikové jsou i země východní Evropy.

pomáhají utvořit si představu o tom, jaká krádež je neodvratitelná a jakou dopravce odvrátit mohl. Zobecněním těchto případů (z nichž mnohé uvádí např. prof. Koller²³³) lze dojít k několika závěrům. Předně pokud se dopravce již nachází v situaci, kdy činí opatření proti krádeži či loupeži ad hoc, tj. nachází se na místě, kde takovouto událost předpokládá a používá při tom různé pomůcky (řetěz, visací zámky atd.) či uchyluje-li se k určitým opatřením dosažitelným v dané situaci (parkování vozidla dveřmi do nákladového prostoru ke stěně atp.), naráží při pokusu vyvinut se z odpovědnosti poukazem na neodvratitelné okolnosti na prostou námitku, že se v dané situaci vůbec neměl nacházet, že měl tedy využít hlídaného parkoviště²³⁴ či cestu rozvrhnout tak, aby např. na daném území nemusel dělat přestávku či překonal toto území za dne a to tím spíše, když takové nebezpečí očekával. V rozporu s chováním dopravce jako zkušeného profesionála je dále takové chování dopravce či jeho zaměstnanců, kdy tito spoléhají na pomoc třetích subjektů, které však ostrahu nákladu nemají v popisu práce nebo nejsou v žádném vztahu k dopravci. Takovým jednáním je pak běžně parkování vozidel „na dohled“ od celnice či stanice pro výběr mýtného případně v prostoru benzínové pumpy. Jiná je pochopitelně situace, najme-li si např. dopravce bezpečnostní agenturu případně alespoň další osoby, které vozidlo doprovázejí. Jedná-li se však o osoby, které jsou v takovém vztahu k dopravci, že jejich jednání lze považovat za jednání dopravce (zaměstnanci), je vhodné, aby dopravce tyto osoby proškolil tak, aby výhoda jejich počtu zůstala po celou dobu přepravy zachována (aby se tedy tyto osoby nevydávaly společně např. platit mýto či kupovat potraviny a vozidlo tak zůstalo i po krátký okamžik nestřeženo atd.). Je rovněž vhodné, aby dopravce nebral na lehkou váhu pohyb nákladu v místech, která jsou i laikem považována za nebezpečná. Jedná se především o dálniční odpočívadla, přístavy, parkoviště benzínových pump atd. Tato místa jsou nebezpečná pro náklad obecně a dopravci tak nebude stačit poukaz na to, že zrovna v dané situaci nebylo možno očekávat konkrétné nebezpečí, jelikož jej měl očekávat již z povahy daného místa.

²³³ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1282.

²³⁴ Situace, kdy došlo ke krádeži na nehlídaném parkovišti v Polsku, kde bylo vozidlo zanecháno bez dozoru, nemůže být skutečně posouzena jako neodvratitelná. Takto rozhodl Krajský soud v Brně rozsudkem 17 Cm 212/2004-72 ze dne 4.12.2007, jeho závěr byl potvrzen rozsudkem Vrchního soudu v Olomouci 1 Cmo 63/2008-100 ze dne 14.1.2009. Dovolání pak zamítl NS usnesením 23 Cdo 2668/2009 ze dne 4.8.2009.

Zajímavé duo případů loupeže uvádí pro ilustraci prof. Clarke, přičemž v každém se odehrála situace, kdy řidič byl přinucen skupinou maskovaných ozbrojených mužů, kteří jej ohrožovali z jedoucího auta a přinutili ho tak, aby zastavil. Zatímco při útoku, který se odehrál ve Francii, byl dopravce liberován, u útoku, který se odehrál v noci v Itálii, se dopravce liberace nedočkal, jelikož bylo namítáno, že měl při znalosti rizik provádět přepravu ve dne²³⁵.

O tom, že ne každý případ loupeže je možno považovat za liberační důvod, svědčí i nedávné rozhodnutí českého Nejvyššího soudu. V daném případě se jednalo o přepravu textilu z Prahy do Říma. Dopravce byl s ohledem na zvýšené riziko odcizení zásilky v oblasti italského hlavního města instruován, aby v případě pozdního příjezdu parkoval u benzinové pumpy nebo na osvětleném rušném místě. K pozdnímu příjezdu skutečně došlo, údajně vinou především nečekaných kontrol na německém území a zákazu noční jízdy na Brennerský průsmyk. Řidiči (vozidlo doprovázeli dva) tedy vybrali za místo k parkování prostor před branou do kasáren, jelikož parkoviště v okolí byla již obsazená, vozidlo zamkli a šli spát. Kolem druhé hodiny v noci byli přepadeni šesticí mužů, která oba řidiče přemohla, jednomu způsobila dokonce zranění a i s nákladem odjela. Nejvyšší soud jakožto soud dovolací se neztotožnil s názorem odvolacího soudu, kterým byl Krajský soud v Českých Budějovicích, který mylně interpretoval dřívější rozhodnutí Nejvyššího soudu²³⁶ v tom smyslu, že za neodvratitelnou okolnost je nutno považovat každý případ loupeže. Nejvyšší soud své dřívější rozhodnutí tedy detailněji vyložil v tom smyslu, že okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci, nemusejí být pouze případy „tzv. vyšší moci“ ale i události mající původ v lidském jednání (např. loupežné přepadení, ozbrojený útok). Nikoli však, že každá loupež či ozbrojený útok jsou liberačním důvodem. Otázku, zda bylo možno takový útok na zásilku odvrátit či nikoli, je však v každém jednotlivém případě třeba zkoumat²³⁷. Obdobně na tuto situaci pohlíží např. i polská judikatura. Polský Sad Najwyzszy sice již v roce 1998 judikoval, že loupež provedená se zbraní, případně s hrozbou jejího použití, může dopravce

²³⁵ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 239.

²³⁶ Rozsudek NS 32 Odo 1186/2003 ze dne 22. 9.2004.

²³⁷ Rozsudek NS 23 Cdo 1383/2009 ze dne 28.6.2011.

odpovědnosti zprostit²³⁸, v mladším případě z roku 2005 však Sad Apelacyjny v Katovicích podmínil takovéto zproštění odpovědnosti tím, že byla zachována náležitá péče ze strany dopravce. Dopravce pak podle názoru tohoto soudu musí počítat s možností loupeže v případě, kdy vozidlo s nákladem značné hodnoty, který je snadno zpeněžitelný, postává na nestřeženém ani jinak nezabezpečeném místě²³⁹.

To, co zde bylo řečeno o krádeži případně loupeži (přepadení), je nadto možno vztáhnout i na jiné násilné lidské jednání proti přepravované zásilce, jako jsou např. různé projevy vandalismu.

13.1.4.2. Blokády, stávky

Blokády a stávky mohou být dalším důvodem pro liberaci dopravce (v tomto případě patrně především z odpovědnosti za zpoždění), opět však platí, že dopravce se neliberuje poukazem na jakoukoli blokádu nebo stávku. Kriteriem pro to, která blokáda a stávka bude považována za překážku, kterou dopravce nemohl odvrátit, je pak především požadavek na dopravce jakožto zkušeného profesionála, aby se dostatečně informoval o situaci v zemích, přes které vede jeho cesta. Je tedy možno říci, že dopravce může tohoto důvodu použít především v případech, kdy již nemohl na tuto situaci dostatečně reagovat (spontánní sročení obyvatel, případně stávka vyhlášená v přístavu, kam má být zboží dodáno a to až v době po uzavření přepravní smlouvy s tím, že stávka nebyla odvolána ještě v době, kdy zboží již mělo být na cestě atp.). Naopak u dlouho očekávaných událostí má dopravce zvolit odpovídající řešení, kterým může být buď objížďka, nebo neuzavření přepravní smlouvy, pokud dopravce ví, že při očekávané stávce nebude s to zboží dodat.

13.1.4.3. Nástrahy provozu

Rovněž nástrahy provozu mohou být za určitých okolností považovány za důvod pro liberaci dopravce. V této situaci pak záleží do značné míry nejen na osobě dopravce,

²³⁸ Rozsudek III CKN 23/98, OSNC 1999/4/85 ze dne 17. listopadu 1998 (GÓRSKI, W.; WESOŁOWSKI, K. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. 1. vydání. Gdańsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 310.)

²³⁹ Rozsudek I ACa 404/05, OSA 2006/3/7 ze dne 31. května 2005 (GÓRSKI, W.; WESOŁOWSKI, K. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. 1. vydání. Gdańsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 311.).

ale i na řidiči. Na základě zobecnění jednotlivých případů²⁴⁰ se dá říci, že dopravce se nejspíše může dovolávat takových situací vzniklých v provozu, které vyvstaly tak náhle, že s nimi řidič již nemohl nic udělat a to i přesto, že volil styl jízdy, který by mu umožnil reagovat na většinu situací v provozu vzniklých. Jedná se tedy typicky o případy, kdy řidič dodržuje povolenou rychlost či jede rychlostí nižší, je-li to potřeba vzhledem ke stavu dopravní cesty či viditelnosti a dodržuje bezpečný odstup nejen od vozidel před sebou, ale i od středu vozovky. Dojde-li za těchto podmínek např. ke kolizi s vozidlem, které řidiči nedalo přednost nebo se v důsledku smyku náhle ocitlo v protisměru, není za případné poškození nákladu v důsledku této kolize dopravce odpovědný. Jak uvádí JUDr. Sedláček ve svém komentáři, situace, kdy dojde ke kolizi s jiným vozidlem, kdy řidič dopravce takovou nehodu nezavinil a naopak viník porušil dopravní předpisy, je nutno považovat za nepředvídatelnou okolnost²⁴¹. Pokud však zaviní nehodu řidič dopravce, je situace jiná. Jako příklad lze uvést událost, kdy řidič zavinil dopravní nehodu, při níž vjel mimo vozovku a spadl následně z mostku²⁴².

Jiným případem, který může mít vliv na liberaci z odpovědnosti dopravce, jsou dopravní zácpy. I zde je však nutno vrátit se při posuzování této situace ke gramatickému výkladu posledního nepriviligovaného liberačního důvodu. Dopravní zácpa tedy musí být nepředvídatelná, případně následky jejího vzniku musí být neodstranitelné. Dopravce se tedy nemůže dovolávat dopravní zácpy v místech, kde jsou dopravní zácpy běžné či kde je lze pro povahu místa očekávat (průjezdy velkými městy v době tzv. „špičky“, křížení dálnic v pátek odpoledne atd.). Dopravní zácpa musí vzniknout nečekaně, např. v důsledku havárie několika vozidel, které zablokují komunikaci či průjezd daným místem znesnadní. I tak se ale nemůže v takové situaci řidič dopravce spokojit s tím, že v zácpě, která podle všeho vznikla nečekaně, prostě uvízl. V tomto případě musí být respektováno druhé kritérium, kterým je neodvratitelnost následků. Má-li např. řidič možnost místo dopravní zácpy objet při využití sjezdu z dálnice, pak musí takové možnosti využít, jelikož následky dopravní zácpy, byť vzniklé nečekaně, jsou odstranitelné.

²⁴⁰ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 290.

²⁴¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 291.

²⁴² Skutkový stav uvádí v rozsudku 23 Cdo 4039/2008 ze dne 26.3.2009 Nejvyšší soud.

Poměrně častou příčinou škod v provozu je špatný stav dopravní cesty. Lze si představit, že dopravce uspěje s odvoláním na poškozenou cestu vlivem sesuvu půdy či kamení po dešti, ke kterému došlo několik minut před nehodou vozidla. Obdobně např. bude-li bezprostředně po dešti cesta podemletá. Dopravce se však stěží bude domáhat zbavení odpovědnosti s poukazem na to, že škoda byla způsobena jízdou po silnici „plné výtluků“, či špatnou kvalitou cest v určitém státě, tím spíše, pokud tyto trasy jezdí pravidelně.

Okolnostmi, které mohou mít vliv na řádné splnění povinnosti dopravce, jsou pak např. státní svátky či legislativně zakotvené zákazy jízd nákladních vozidel v určitém čase (pátky odpoledne, neděle atd.). Již z povahy těchto okolností je jasné, že se nejedná o události nepředvídatelné, dopravce by tak měl pečlivě plánovat jízdu svých vozidel, aby se těmto zdržením vyhnul.

V souvislosti s plánováním jízd se strany dopravce je pak nutné zmínit tzv. just-in-time přístup k logistice²⁴³. Tento přístup předpokládá časově přesné dodání zásilky, aby tato mohla být bezprostředně zpracována či jinak použita, tedy aby se nacházela v místě dodání právě v okamžiku potřeby. Není nutno dlouze zmiňovat, že dopravci takto vyvstává určité dilema, jelikož na jedné straně v případě překážek v provozu může dorazit na místo se zpožděním, což může vést k prostoji u příjemce, na druhé straně vyrazí-li na cestu s předstihem, aby i v případě překážek měl nějaký čas na jejich vyřešení (průjezd ranní špičkou v místě dodání atp.), může se zásilka ocitnout na místě určení s předstihem a v takovém případě může být vystavena nebezpečí krádeže či loupeže. Byť dopravce musí s takovými těžkými úkoly umět pracovat a Úmluva CMR stanoví poměrně přísná kritéria pro posouzení odpovědnosti dopravce, není možné každý případ, ve kterém byl dopravce uznán odpovědným za ztrátu, poškození či zpoždění s dodáním zásilky, považovat automaticky za hrubou nekompetentnost či liknavost dopravce.

13.1.4.4. Počasí

Rovněž počasí může být okolností, kterou dopravce nemohl očekávat a jejíž následky nemohl odstranit. Musí se však jednat opět o událost, která je neočekávatelná a jejíž následky jsou neodstranitelné. I zde jde nastavit určitá kritéria, podle kterých je

²⁴³ <http://www.logistik-lexikon.de/ccJiid557.html>

možno celou záležitost posuzovat: jedná se např. o místo, kde k danému výkyvu počasí došlo (je rozdíl mezi případy, kdy se dopravce dovolává náledí ve Skandinávii a kdy v Itálii), době, kdy k výkyvu došlo (sníh ve Střední Evropě v polovině května je méně předpokládatelný než v lednu), intenzitě dané události (průtrž mračen s lokálními povodněmi může být pro dopravce překážkou, déšť běžné intenzity nikoli). Je nicméně nutné připomenout, že samotný neočekávaný výkyv počasí dopravce neliberuje, tento musí navíc prokázat, že škodám nebylo možno zabránit (např. pomalou jízdou se zvýšenou opatrností). Dopravce by měl především věnovat značnou pozornost předpovědi počasí, případně i dostupným technickým pomůckám pro překonání podobných událostí (sněhové řetězy, nemrznoucí směsi atd.).

13.2. Zvláštní případ: Vady vozidla

Článek 17 ve svém třetím odstavci stanoví, že se dopravce „nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo nebo jejich zástupců nebo pracovníků.“ I když se může zdát toto ustanovení na první pohled bezproblémové, při bližším zkoumání některé problémy vyvstanou. Předně se jedná o otázku rozsahu použití tohoto ustanovení ve vztahu k dalším ustanovením čl. 17 Úmluvy CMR. Z hlediska jeho systematického zařazení mezi důvody privilegované a neprivilegované lze soudit, že se toto ustanovení vztahuje pouze na neprivilegované důvody²⁴⁴, tím spíše, že mezi privilegovanými důvody se objevují některé důvody, které mají povahu nedostatku vozidla, a přesto se jejich prokázáním může dopravce liberovat (použití vozidel bez plachet). Ustanovení článku 17 odst. 3 je jakousi výjimkou z výjimky a nastavuje tedy mez použitelnosti neprivilegovaných liberačních důvodů.

Druhou problematickou otázkou je rozsah případů, které se dají podřadit pod vady vozidla. V teorii panuje shoda v tom, že jsou pod toto ustanovení podřaditelné všechny situace, kdy by se dopravce chtěl dovolávat vady vozidla, kterážto vada měla původ v technické stránce vozidla, vycházela tedy „z vnitřku“ vozidla. V tomto případě se jedná o absolutní objektivní odpovědnost dopravce. Odpovědnost za škodu, která vznikla v důsledku vnitřní závady na vozidle, neodvrátí dopravce ani poukazem na to, že vozidlo před nedávnem prošlo technickou kontrolou nebo že se jedná o naprosto

²⁴⁴ Obdobně např. CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 243.

nové vozidlo, případně že dopravce vynakládal značné částky na údržbu vozidla či jeho pořízení²⁴⁵. Ustanovení článku 17 odst. 3 Úmluvy CMR odráží skutečnost, že vozidlo je „pracovní nástroj“ dopravce, který jej má tedy udržovat v perfektním stavu, navíc je pochopitelné, že v případě, že by se dopravce dovolával poruchy na vozidle, kterému zajišťoval servis a které se nachází v jeho držení, bylo by obtížné prokazovat, zda daná závada vznikla vinou vadné součástky či nedostatečného servisu. Nutno ovšem dodat, že čl. 17 odst. 3 hovoří pouze o zbavení se odpovědnosti dopravce, tento článek tedy neupravuje případy, kdy dopravce přijel s technicky vadným vozidlem na nakládku či došlo po cestě k závadě na vozidle a i přes tyto skutečnosti byla zásilka dodána na místo určené v neporušeném stavu a včas. Pokud panuje shoda ohledně vnitřních technických závad na vozidle, nepanuje v teorii již shoda ohledně vad vozidla netechnického charakteru tedy ohledně situací, kdy je vozidlo nezpůsobilé k přepravě dané zásilky či je přistaveno jiné vozidlo, než které bylo dohodnuto. Zatímco např. Prof. Herber a Dr. Piper podřazení těchto skutečností pod čl. 17 odst. 3 vylučují²⁴⁶, Prof. Koller zmiňuje tyto skutečnosti ve svém komentáři dokonce na prvním místě, když uvádí, že: „*vady na vozidle je možno spatřovat všude tam, kde vozidlo neodpovídá ujednáním ve smlouvě*“. Toto vyjádření pak konkretizuje požadavkem, aby vozidlo bylo z hlediska dohody a v případě absence dohody z pohledu dopravce způsobilé pro bezpečnou přepravu zboží²⁴⁷. Dle mého názoru je nutno vyjít z účelu ustanovení čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR. Jak již bylo uvedeno, je dopravce omezen v použití liberačních důvodů právě tímto ustanovením, musí však napřed dojít k uvedení liberačního důvodu, pod který dopravce danou skutečnost hodlá podřadit a odpovědnosti se tak zprostit. V úvahu připadá nejčastěji patrně odvolání se na okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci, zde by však dopravce stejně neuspěl již s odkazem na neodvratitelnost dané skutečnosti, jelikož již na základě dohody s odesilatelem měl vědět, že vozidlo, které vybral a které odporuje ujednání, nebude pro přepravu vhodné. Ohledně zbylých liberačních důvodů (především v otázce zavinění a příkazu oprávněného) lze říci, že dopravce má jednat jako zkušený profesionál, který přepravu provádí dnes a denně a vyžadujeme-li po dopravci, aby se informoval ohledně

²⁴⁵ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 292.

²⁴⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 300.

²⁴⁷ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1295.

počasí, blokad a stávek, je samozřejmé, že se dopravce bude informovat ohledně vhodného způsobu přepravy, pokud s přepravou daného zboží nemá žádné nebo má jen malé zkušenosti. Vzhledem k tomu je podle mého názoru možno klást dopravci k tíži nevhodné vozidlo a způsobí-li toto škodu, uplatnit vůči dopravci absolutní objektivní odpovědnost. Dopravci z Úmluvy CMR nevzniká kontraktační povinnost, pokud si tedy není jist, že bude schopen dopravu provést, případně se dostane do sporu s potenciálním odesilatelem ohledně výběru vhodného vozidla, není nikterak nucen přepravní smlouvu uzavírat. Přiklonil bych se tedy v tomto bodě k názoru prof. Kollera a ustanovení čl. 17 odst. 3 bych považoval do určité míry za ustanovení usnadňující případný proces, které činí zkoumání naplnění liberačních důvodů zbytečným vždy, pokud se jedná o událost mající původ ve vozidle - ať už v jeho závadě, nebo nevhodnosti. V této souvislosti je ještě možné se vrátit k technickým závadám na vozidle, kde je jiná situace případech, kdy k poruše vozidla došlo působením z vnějšku, a nemají tedy původ ve vozidle samotném, ale v okolnosti pro dopravce neodvratitelné (typicky defekt pneumatiky na troskách vozidla, které nebyly po havárii ještě odklizeny). Zde se totiž dopravce nedovolává vady vozidla, ale neodvratitelné okolnosti. Pokud však k defektu došlo v situaci, kdy bylo možno tento očekávat (cesta plná výtluků či trosky ležící na silnici, je-li však místo havárie označeno), dopravce se odpovědnosti nezbaví, jelikož okolnost byla předvídatelná. Stejně se bude dopravce těžko dovolávat liberace s poukazem na vnější okolnost, která sice zapříčinila defekt vozidla, ale která se projevila škodou na přepravovaném zboží až u zboží následujícího odesilatele.

13.3. Liberační důvody čl. 17 odst. 4 (privilegované)

Druhou kategorií liberačních důvodů, které uvádí Úmluva CMR, jsou pak tzv. privilegované důvody, uvedené taxativně v článku 17 odst. 4 této Úmluvy. Tyto důvody oproti důvodům neprivilegovaným představují specifická rizika spojená s přepravou, případně s přepravou určitého druhu. Jedná se o přepravy či činnosti v rámci přepravy, které výrazně zvyšují možnost, že dojde ke škodě na zboží a to dokonce do takové míry,

že je možno předpokládat, že škoda z takového rizika vznikla. Úmluva CMR však respektuje, že takovéto riziko je možno zohlednit pouze u odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zboží, nikoli však již u odpovědnosti za zpoždění²⁴⁸.

Výše uvedené skutečnosti zohledňuje Úmluva CMR především v oblasti dokazování. Dopravci tak stačí podle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR prokázat, že škoda na zboží či jeho ztráta mohly vzniknout z některého privilegovaného důvodu či z více těchto důvodů a má se za to, že z těchto důvodů ztráta nebo poškození zboží nastaly. Oprávněnému je však v takovém případě dána možnost aby prokázal, že škoda nebyla způsobena ani zcela ani z části některým z těchto nebezpečí. Tato konstrukce, jevící se na první pohled jako domněnka, má však spíše význam jako stanovením míry přesvědčivosti dokazování, která přibližuje tuto míru poměrům pro dokazování v rámci anglického práva, kde je pracováno s převažující pravděpodobností jako potřebnou mírou pro dokázání dané skutečnosti, oproti dokazování v právu německém či francouzském, kde strana tvrdící určitou skutečnost musí tuto dokázat s pravděpodobností hraničící s jistotou. I při takto snížené míře nutného dokazování však nestačí, pokud by se dopravce dovolával některého liberačního důvodu, přičemž by se existence dané okolnosti jevila jako vysoce nepravděpodobná či dokonce teoretická. Dokazování dle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR odráží rovněž fakt, že privilegované důvody mají původ ve sféře odesilatele, či v každém případě mají tyto skutečnosti odesílatelův souhlas²⁴⁹. Článek 18 odst. 2 Úmluvy CMR stanoví obecné pravidlo pro prokazování privilegovaných liberačních důvodů, následující odstavce tohoto článku pak toto základní pravidlo omezují pro případy jednotlivých privilegovaných liberačních důvodů (viz. níže).

13.3.1. Ujednané použití otevřených vozidel bez plachet

Použití otevřených vozidel bez plachet může být liberačním důvodem, avšak za splnění dalších podmínek. Předně se musí opravdu jednat o použití otevřeného vozidla. Otevřeným vozidlem je takové vozidlo, jehož ložná plocha není ze všech stran zakryta,

²⁴⁸ K tomu blíže SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 184 a násl.

²⁴⁹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1085.

lhostejno, zda má vozidlo tuto povahu pro všechny přepravy či jen pro určitou přepravu (např. pro nadměrnou délku nákladu je tento přepravován při otevřených dveřích)²⁵⁰. Otevřené vozidlo pak musí být použito bez plachty, což znamená, že alespoň z některé strany je do něj umožněn přístup větru, dešti a jiným povětrnostním vlivům²⁵¹. Nemusí se však jednat nutně jen o povětrnostní vlivy. Relevantní je, že takto použité vozidlo vystavuje přepravovanou zásilku větším rizikům zvenčí. Může se tedy jednat dále o riziko požáru, krádeže, ztráty či znečištění²⁵² (např. v důsledku okolního provozu). Takováto vlastnost je tedy relevantní z hlediska použitého vozidla, nikoli z hlediska převážené zásilky. Na této povaze vozidla nemění nic ani skutečnost, že zásilka sama je proti povětrnostním vlivům chráněna, např. tím, že je přepravována v kontejneru²⁵³. K použití takového vozidla pak musí dojít na základě dohody odesilatele a dopravce, kterážto dohoda je zaznamenána v nákladním listě. Zápis o použití otevřených vozidel bez plachet v nákladním listě je pak možno považovat za konstitutivní²⁵⁴. Úmluva CMR totiž vysloveně vyžaduje, aby došlo k zápisu do nákladního listu, avšak nestanoví, nakolik má být použití otevřených vozidel bez plachet konkretizováno, tedy zda má být ujednáno, že k takové přepravě dojde, či zda je tato možnost přepravy dopravci povolena²⁵⁵. Zápis do nákladního listu musí být ale učiněn i v případě, že např. pro velikost nákladu není možno přepravovat jej jinak než v otevřeném vozidle bez plachty²⁵⁶. V takovém případě by dopravce měl na vystavení nákladního listu a poznámce o použití uvedených vozidel trvat. Pokud by totiž pak soud při projednávání dané věci zjistil, že nákladní list vůbec nebyl vystaven, je pro něj již bezpředmětné zkoumat, zda strany dohodly použití otevřených vozidel bez plachet, jelikož tato dohoda

²⁵⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 297.

²⁵¹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1060.

²⁵² KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1299 a násl. I když Prof. Koller ve svém výčtu uvádí krádež, není zařazení zvýšeného rizika krádeže použitím otevřených vozidel bez plachet bezproblémové. Jak totiž uvádí prof. Clarke, čl. 17. odst. 4 pís. a) reflektuje případy, kdy zásilka „zůstane za vozidlem“ v původním a nikoli přeneseném slova smyslu (CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5. vydání. London: Informa, 2009, s. 258.).

²⁵³ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 303.

²⁵⁴ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1300.

²⁵⁵ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5. vydání. London: Informa, 2009, s. 258.

²⁵⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 304.

při neexistenci nákladního listu pro danou přepravu nemohla být do něj zaznamenána, pokud by se dopravce tohoto liberačního důvodu dovolával a jiný neuvedl. Je nicméně otazné, zda by dopravce uspěl s odkazem na příkaz oprávněného jakožto na nepriviligovaný liberační důvod (byť za pro něj složitější důkazní situace), pokud by příkaz zněl v tom smyslu, aby byla zásilka převážena ve vozidle, které by odpovídalo otevřenému vozidlu bez plachty. Jak již bylo uvedeno výše, v teorii totiž nepanuje shoda o tom, zda je možno tento případ řadit pod vady vozidla, kterých se dopravce nemůže dovolávat či zda je možno takovouto jeho obhajobu přijmout. Pokud bychom se rozhodli neřadit tuto skutečnost pod vady vozidla, vyvstává ještě otázka souvislosti mezi jednotlivými liberačními důvody. Pokud bychom považovali vztah nepriviligovaného liberačního důvodu příkazu oprávněného za obecné pravidlo a ujednání o použití otevřených vozidel bez plachet za pravidlo zvláštní, bylo by možné vyvodit závěr, že je-li použito otevřené vozidlo bez plachet, je nutné učinit o tom vždy zmínku v nákladním listě. Při zjištění použití otevřeného vozidla bez plachet by se pak tedy dopravce nemohl dovolávat liberace, pokud by nákladní list vystaven nebyl a to ani poukazem na nepriviligované liberační důvody.

Obecný rámec prokazování privilegovaných liberačních důvodů uvedený v čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR je pak doplněn o ustanovení čl. 18 odst. 3 Úmluvy CMR, který říká, že právní domněnka, kterou konstruuje čl. 17 odst. 4 pís. a Úmluvy CMR, neplatí, jde-li o neobvykle velkou ztrátu nebo o ztrátu jednotlivého kusu zásilky. Dopravce má tedy v souhrnu prokázat, že došlo k ujednání o použití otevřených vozidel bez plachet, že toto ujednání bylo zaznamenáno do nákladního listu a zboží bylo tímto způsobem přepravováno, má prokázat, že se nejednalo o ztrátu jednotlivého kusu zásilky, či o ztrátu nadměrnou a že je při přepravě tohoto zboží tímto způsobem škoda možná (ne jen teoretická či velmi nepravděpodobná). Pokud dopravce toto prokáže, může ještě oprávněná osoba prokázat, že ve skutečnosti nebyla škoda způsobená ujednaným použitím vozidel bez plachet, přičemž však nestačí, prokáže-li ona pouhou možnost, že škoda mohla vzniknout z jiného důvodu²⁵⁷.

Je nutno závěrem k této problematice dodat, že uvedené ustanovení čl. 17 odst. 4 pís. a) se nevztahuje na situace, kdy dopravce provedl přepravu vozidlem bez plachty na základě dohody s odesilatelem při učinění/bez zápisu do nákladního listu, a ke škodě

²⁵⁷ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1330 a násl.

nedošlo. Je však možno činit dopravce odpovědným za porušení přepravní smlouvy, pokud by provedl přepravu otevřeným vozidlem bez plachty, přičemž odesílatel požadoval kryté vozidlo a za tím účelem např. zaplatil i vyšší přepravné.

13.3.2. Chybějící či vadný obal zásilky

Doprovce se může odpovědnosti zprostit prokázáním, že nastalá škoda mohla vzniknout z důvodu chybějícího nebo vadného obalu zásilky, která je pro svou povahu, není-li balena řádně (případně vůbec), vystavena ztrátám nebo poškození (jak uvádí čl. 17 odst. 4 pís. b) Úmluvy CMR). Tento liberační důvod se tedy uplatní pouze u zásilek, které obal potřebují, a to i pro řádně provedený transport, při němž dochází k běžným a očekávatelným vlivům na zásilku. Tyto vlivy pak samozřejmě určují povahu daného obalu. Modality dohodnuté přepravy pak mají vliv i na výběr vhodného obalu, nelze tedy např. vycházet z obchodních zvyklostí, ale z konkrétních, očekávatelných okolností dané přepravy. Musí se však vždy jednat o obal, jehož účelem je ochrana přepravovaného zboží před vnějšími vlivy, nikoli ochrana jiného zboží či dopravního prostředku²⁵⁸. V této věci může být sporné, do jaké míry má být dopravce iniciativní při balení zásilky či při kontrole vhodnosti daného obalu. Je zřejmé, že dopravce se bude dovolávat vadného obalu zásilky především v případech, kdy zásilku balil odesílatel. Oproti tomu je vyloučeno, aby se vadného obalu zásilky dovolával v případě, že zásilku balil na základě smluvního ujednání s odesílatelem sám. Je rovněž možno dovozovat, že dopravce, který dle článku 8 odst. 1 pís. b) Úmluvy CMR provádí kontrolu obalu, je za jeho vady odpovědný, pokud nerozpoznal vadu obalu z hrubé nedbalosti či dokonce úmyslně, tato konstrukce je však již sporná²⁵⁹. Obal pak může být nejen balící papír či plastová folie, může se rovněž jednat o kontejner nebo cisternu, jelikož především v cisternách přepravované kapaliny nebo plyny jsou pochopitelně při vadné cisterně vystaveny úniku.

Čl. 18 Úmluvy CMR neklade kromě obecného ustanovení o prokazování privilegovaných liberačních důvodů ve svém druhém odstavci již žádný další požadavek pro dokazování okolností tohoto liberačního důvodu. Dopravce tedy musí

²⁵⁸ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 304 a násl.

²⁵⁹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1061 a násl.

zejména prokázat, že zboží pro přepravu obal vyžadovalo a takto baleno nebylo, případně bylo baleno vadně²⁶⁰, stejně jako musí prokázat možnost vzniku škody z tohoto důvodu a to ne pouze v rovině teoretické. Problematické může být, zda se dopravce může dovolávat např. vadné cisterny, která je pevně spojena s vozidlem (tedy pro přepravu, kdy je plyn či kapalina natankována u odesilatele do cisterny a z této vypuštěna u příjemce, přičemž cisternový tank spočívá na vozidle), jelikož by mohlo být dovozováno, že se dovolává vady vozidla, což je dle ustanovení čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR vyloučeno. Pokud připustíme, že vady vozidla jsou výjimkou z liberačních důvodů nepriviligovaných, zatímco privilegované důvody vztahující se k vozidlu, jsou výjimkou z této výjimky, museli bychom dopravci takovouto možnost ponechat. Lze však na celý případ nahlížet rovněž z té perspektivy, že dopravce, který dává k přepravě své vozidlo s cisternou, se tak nepřímou zavazuje k balení zásilky, či spíše k podílení se na balení zásilky, jelikož obal poskytuje, bez ohledu na to, kdo do něj zásilku umístí (tedy zda on či odesílatel při tankování). Obdobná může být situace, kdy dopravce např. poskytuje cisternový kontejner²⁶¹.

13.3.3. Chyba při manipulaci, nakládce či vykládce provedené odesilatelem či příjemcem

Úmluva CMR dává ve svém čl. 17 odst. 4 pís. c) dopravci možnost se odpovědnosti zprostit prokázáním, že ztráta nebo poškození zásilky mohly vzniknout jako důsledek manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky osobou odesilatele nebo příjemce, případně osobami jednajícími za odesilatele nebo příjemce. Tohoto liberačního důvodu se bude dopravce nejčastěji dovolávat právě v souvislosti s nakládkou a vykládkou zásilky. Jak již bylo uvedeno výše, Úmluva CMR nestanoví, kdo je povinen nakládku provést a jak již bylo zmíněno, termín „nakládka“ není shodný s termínem „převzetí zboží“, kterým začíná časový úsek, ve kterém dopravce za zásilku odpovídá a který však může následovat až po nakládce (obdobné platí pro vykládku). Pokud tedy nakládku provádí odesílatel, je povinen ji provést tak, aby zboží bylo nejen naloženo v bezvadném stavu, ale rovněž aby přečkalo všechny události, které jej mohou

²⁶⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 347.

²⁶¹ Těmito případy se zabývá blíže ve svém komentáři prof. Basedow (BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1062.)

na cestě potkat. Jedná se tedy jak o zabezpečení zboží proti běžným vlivům přepravy jako např. proti posunu či tlaku o stěnu vozidla vlivem zatáčení, zrychlování či brzdění, dále o zajištění zboží před vlivem nárazů, které způsobují nerovnosti na silnici, tak rovněž o takové provedení nakládky zboží, které reflektuje jeho zvláštní povahu a způsob přepravy jako např. zajištění dostatečného odstupu od zdroje chladného vzduchu i cirkulaci tohoto vzduchu celým nákladovým prostorem, je-li přepravováno zboží mražené atd.²⁶². Právě vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o liberační důvod, který musí dopravce zbavovat odpovědnosti, která však může nastat až v okamžiku, kdy zboží převzal, tedy v tomto případě po nakládce, kterou provedl odesílatel, je nutno mít na zřeteli, že je pro tento liberační důvod počítáno především se škodami, které vzniknou až v průběhu přepravy vinou vadné nakládky (např. sesnutí zboží vlivem jeho špatného upoutání).

Úmluva CMR v této souvislosti další požadavky v oblasti dokazování na dopravce neklade než ty, které obsahuje čl. 18 odst. 2. Dopravci tedy stačí prokázat, že škoda mohla takto vzniknout. Jak již ale bylo rovněž uvedeno výše, situace na nakládce může být značně nepřehledná, především v situaci, kdy jednotlivé kusy zásilky nakládají na vozidlo jak zaměstnanci odesílatele, tak i dopravce, případně se kolem nakládky pohybují ještě i jiné osoby, které jsou přítomny z různých jiných důvodů. Důkazní situace je pak složitá tím spíše, že Úmluva CMR nepožaduje, aby se odesílatel či příjemce zavázali k nakládce či vykládce, podstatné je, kdo tyto úkony skutečně provedl. Liberační důvod čl. 17 odst. 4 pís. c) tedy vyžaduje, aby odesílatel, příjemce či osoby jednající za odesílatele či příjemce výkon této činnosti fakticky převzaly. Kdo se k výkonu dané činnosti zavázal smluvně, pak může být určitým vodítkem pro posouzení dané situace. Zavázal-li se k provedení dopravce a nakládku skutečně řídil a vykonával, je odpovědný za nakládku on a to i v případě, že pod jeho pokyny či dohledem se na nakládce podíleli i zaměstnanci odesílatele. Obdobné platí rovněž obráceně, tedy v situaci, kdy nakládku řídí odesílatel či vykládku příjemce, pod jejich dozorem se pak na nakládce či vykládce podílí např. řidič dopravce. Situace však může být složitější v situaci, kdy dopravce přijede s vozidlem na vykládku, při které se např. porouchá čerpadlo na vozidle umožňující vypustit náklad a přítomný příjemce vydá

²⁶² HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 308 a násl.

s konkludentním souhlasem dopravce pokyn svým zaměstnancům, aby tito přinesli vlastní zařízení a náklad z vozidla vyčerpali oni. V takovém případě by bylo možno spatřovat odpovědnost za vykládku a při ní např. vzniklé znečištění přepravované kapaliny na straně příjemce²⁶³.

13.3.4. Přírozená povaha určitého zboží

Doprovci je dána možnost zprostit se dle čl. 17 odst. 4 pís. d) Úmluvy CMR své odpovědnosti prokázáním, že škoda mohla vzniknout jako důsledek přirozené povahy přepravovaného zboží, které pro tuto svou povahu podléhá úplné nebo částečné ztrátě nebo poškozením a to zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců. Oproti neprivilegovanému důvodu, který reflektuje případnou vlastní vadu zásilky, jakožto výjimečnou vlastnost, kterou zásilka má, jedná se v tomto případě o ty vlastnosti, které má zásilka běžně a pro kterou tedy podléhá častěji určité újmě v důsledku přepravy (ale dalo by se říci i při některých jiných činnostech s věcí, která je přepravována – tak např. železné pruty korodují nejen vlivem přímému vystavení vodě, ale i díky vlhkosti ze vzduchu a to bez ohledu na to, zda jsou přepravovány či leží ve skladu na staveništi). O jakou běžně očekávatelnou újmu na zásilce se může jednat, konkretizuje demonstrativním výčtem (použití obratu „zejména“) samotný článek 17 odst. 4 pís. d) Úmluvy CMR. Je tedy možné dovolávat se i jiných vlastností, které jsou tomuto zboží vlastní, které nejsou v daném výčtu uvedeny a které zvyšují podstatně riziko, že ke škodě či ztrátě zásilky dojde. V každém případě však bude brán zřetel na to, zda tyto vlastnosti (ať již vyjmenované ve výše zmíněném ustanovení či obdobné) přepravované zásilky mohou při běžně prováděné přepravě zvýšit riziko škody či ztráty zásilky a to s ohledem na obvyklé uložení ve vozidle (či na vozidle, pod vozidlem atd.) a rovněž s ohledem na průměrnou dobu přepravy. Z toho však nelze vyvozovat, že by se dopravce nemohl zmíněného liberačního důvodu dovolávat v případě, že doprava probíhala neobvyklým způsobem. Dopravce by ztratil možnost dovolávat se tohoto liberačního důvodu pouze v případě, že s ohledem na neobvyklost přepravy je možno vyloučit souvislost mezi

²⁶³ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1064 a násl.

škodou na zboží či jeho ztrátou a vlastností dané zásilky²⁶⁴. Tak v žádném případě nelze vnímat zmíněné ustanovení jako dopravce vždy odpovědnosti zprošťující okolnost a to i v situaci, kdy sice bylo přepravováno ke škodě náchylné zboží, ale došlo k neobvyklému průběhu přepravy zaviněním dopravce²⁶⁵.

Jelikož je liberační důvod spočívající v přirozené povaze určitého zboží liberačním důvodem privilegovaným, stačí dle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR, prokáže-li dopravce pravděpodobnou domněnku s racionálním základem²⁶⁶ o vzniku škody z tohoto důvodu. Toto ustanovení je však doplněno ustanovením čl. 18 odst. 4. Úmluvy CMR, které říká, že v případě, že je zásilka přepravována vozidlem, které je vybaveno zařízením, které chrání zásilku před vlivy tepla, zimy, kolísáním teplot, nebo před vlhkostí vzduchu, může se dopravce dovolávat zmíněného liberačního důvodu pouze v případě, že prokáže, že učinil všechna jemu za daných okolností náležející opatření vztahující se k výběru, údržbě a použití takových zařízení a že se rovněž řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.

13.3.5. Nedostatečné nebo vadné značení kusů zásilky

Doprovce je zproštěn odpovědnosti rovněž v případě, že prokáže, že ke ztrátě či poškození zboží mohlo dojít vinou nedostatečných nebo vadných značek nebo čísel jednotlivých kusů zásilky (čl. 17 odst. 4 písm. e) Úmluvy CMR). Aby se dopravce mohl tohoto liberačního důvodu dovolávat, je nerozhodné, zda byla vada ve značení zaviněna odesilatelem (Úmluva CMR pohlíží na vadně značenou zásilku jako na objektivní stav), stejně tak se jeví jako nerozhodné, zda bylo možné vadnému značení zabránit²⁶⁷. Co je však v souladu s ustanovením čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR podstatné, je reálná možnost vzniku škody z tohoto důvodu²⁶⁸ (otázka dokazování nedostatečného nebo vadného značení kusů zásilky pak není v čl. 18 již dále nijak konkretizována). Oprávněný však může v takovém případě domněnku vyvrátit nespornými důkazy, jako jsou svědecké

²⁶⁴ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 315 a násl.

²⁶⁵ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1315.

²⁶⁶ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 352.

²⁶⁷ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1319.

²⁶⁸ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 319.

výpovědi, fotodokumentace atd. Povahu zásadního důkazu pak může mít i to, že dopravce přepravoval více zásilek společně, aniž by tyto byly řádně odděleny²⁶⁹.

Liberační důvod spočívající ve vadném nebo chybějícím označení zboží je však liberačním důvodem privilegovaným, dopravce se jej tedy může dovolávat pouze v souvislosti se ztrátou nebo poškozením zboží. Vzhledem k povaze tohoto důvodu je však spíše možné, že vinou nesprávného označení dojde ke zpoždění s dodáním. U odpovědnosti za zpoždění se však dopravce privilegovaných liberačních důvodů dovolávat nemůže. V situaci, kdy došlo k nesprávnému označení příjemce (což je jedna z často se vyskytujících chyb) je myslitelná konstrukce, kdy se dopravce může dle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR dovolávat toho, že zásilku lze po uplynutí třiceti, případně šedesáti dní považovat ve smyslu tohoto ustanovení za ztracenou (viz výše)²⁷⁰. U kratšího zpoždění se pak nabízí varianta dovolání se neprivegovaného liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, který spočívá v zavinění oprávněného.

13.3.6. Přeprava živých zvířat

Přeprava živých zvířat je činnost, která klade na dopravce velmi vysoké požadavky a která je velmi specifická. Zvířata vykazují při přepravě vysoké nároky především na bezpečí (nejen s ohledem na případnou nehodu, ale rovněž s ohledem na zranění, která si mohou vzájemně v průběhu přepravy způsobit, případně i na újmu, kterou mohou utrpět vlivem stresu z přepravy), na podmínky, za nichž jsou přepravovány (především s ohledem na jejich krmení, napájení, podestlání či větrání prostoru v němž jsou přepravovány atp.), ale i na znalosti dopravce případně jeho zaměstnanců, kteří taková zvířata k přepravě přebírají, ohledně toho, zda jsou zvířata k přepravě zdravotně způsobilá. Pokud však odesílatel ústy svého zástupce sdělí dopravci, že přeprava zvířat je za daných podmínek proveditelná, nemůže následně provedení dopravy a z toho rezultující škodu klást dopravci za vinu²⁷¹. Přeprava živých zvířat má v neposlední řadě i etickou stránku. Moderní společnost utrpení zvířat citlivě vnímá a z toho důvodu jsou rovněž přijímány velmi přísné předpisy, které zakládají

²⁶⁹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 355.

²⁷⁰ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1073.

²⁷¹ Rozhodnutí francouzského Cour de Cassation 95-14.506 ze dne 17.06.1997 (anglické shrnutí: <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=381&step=Abstract>).

odpovědnost dopravce (či jeho řidiče) nejen v oblasti soukromoprávní, ale i v oblasti veřejnoprávní (správní delikty či dokonce trestné činy). Dopravce se tedy sice může za účelem liberace dovolávat toho, že škoda vznikla, protože přepravována byla živá zvířata jakožto náklad značně specifický, jeho důkazní situace je však ztížena ustanovením čl. 18 odst. 5 Úmluvy CMR, který říká, že se dopravce tohoto privilegovaného liberačního důvodu může dovolávat pouze tehdy, pokud prokáže, že učinil všechna opatření, která byl podle okolností povinen učinit a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny. Konkretizaci toho, jaká opatření byl dopravce povinen učinit, pak obsahují některé předpisy zajišťující ochranu zvířat²⁷². Jednat se může o některé mezinárodní instrumenty jako je Evropská dohoda ze dne 13.12.1968 o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě či o Evropskou dohodu ze dne 10.5.1979 o ochraně jatečných zvířat. Dopravce musí za tím účelem znát rovněž předpisy evropského práva, jako je např. nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22.12.2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností²⁷³.

Pro uplatnění tohoto liberačního důvodu je pak nerozhodné, byla-li přepravována zvířata domácí nebo divoká, či zda se jednalo třeba o ptactvo, hmyz nebo ryby²⁷⁴.

14. Odpovědnost dopravce za jiné osoby

I když Úmluva CMR mnohdy hovoří přímo o dopravci, je pochopitelné, že ne vždy bude dopravce tou osobou, jejímž jednáním došlo ke vzniku škody. Dopravce tak podle čl. 3 Úmluvy CMR odpovídá za jednání nebo opomenutí svých zástupců, pracovníků jako i všech dalších osob, kterých použije při provádění přepravy. Jednání či opominutí těchto osob je pak považováno za jednání nebo opominutí dopravce, avšak za předpokladu, že tito jeho zástupci, pracovníci či ostatní osoby jednaly v rámci svých pracovních úkolů.

Ustanovení článku 3 Úmluvy CMR tvoří především základ pro přičitatelnost jednání určitého okruhu osob dopravci a to sice bez ohledu na zavinění osob, které jsou v čl. 3

²⁷² HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 321.

²⁷³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 316 a 356.

²⁷⁴ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1073.

výslovně uvedeny. Dále však je z dikce uvedeného článku možno dovodit, že dopravce nemusí být při přepravě činný sám a že je mu takto použití dalších osob implicitně dovoleno. Ustanovení tohoto článku však nemůže být samo o sobě základem odpovědnosti, čl. 3 tvoří především samostatnou kapitolu v Úmluvě CMR a jeho ustanovení tedy ovlivňují všechna ostatní ustanovení Úmluvy CMR (jak vyplývá již ze samotného textu ustanovení: „*Při použití této Úmluvy...*“), avšak jsou relevantní pouze z hlediska odpovědnosti dopravce podle této Úmluvy. Použití tohoto článku na případy nároků, které nemají základ v Úmluvě CMR, není možné (je tedy především nutné zjišťovat, zda daný závazkový vztah podléhá ustanovením Úmluvy CMR – k tomu blíže výše v kapitole věnující se rozsahu použití Úmluvy CMR), přitom nestačí, že nároky vznikly v souvislosti s přepravou, která byla Úmluvou CMR regulována. Je však nutné respektovat rovněž gramatický výklad této normy. Předně čl. 3 hovoří pouze o přičitatelnosti jednání dopravci, nikoli však již o přičitatelnosti jednání odesilatelů či příjemců, dále je nutno přihlídnout i ke znění jiných ustanovení Úmluvy CMR, jako jsou ustanovení o kombinované přepravě v čl. 2 Úmluvy CMR či v ustanovení čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR, které zamezuje dopravci dovolávat se vad vozidla či zavinění osoby, od které si vozidlo najal. Tato posledně jmenovaná dvě ustanovení mají před použitím čl. 3 přednost²⁷⁵.

Při určování okruhu osob, za které dopravce odpovídá, je nutné především brát ohled na rozhodná znění. Anglické znění používá obrátů „*agents and servants and any other persons*“, což český překlad Úmluvy CMR reflektuje použitím obrátů o zástupcích, pracovnících a dalších osobách. Úmluva CMR tedy pojímá okruh osob, za jejichž jednání je možno dopravce činit odpovědným velmi široce. Toto široké pojetí je pak kompenzováno požadavkem, aby výše zmíněné osoby jednaly v rámci svých pracovních úkolů. Pod množinu osob, jejichž jednání či opominutí je možno přičítat dopravci, je možno zahrnout vedle výslovně uvedených zaměstnanců a zástupců dopravce např. osoby, které provádějí za dopravce nakládku nebo vykládku zboží, osoby, které za dopravce zboží překládají, osoby, jejichž prostřednictvím dopravce oznamuje, že vyvstaly překážky, které mu znemožňují přepravu zboží, dále sem patří tzv. havarijní komisař a skladovatel, kterému dopravce zboží svěřil poté, co jej převzal

²⁷⁵ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 918 a násl.

od odesilatele (do této kategorie však nepatří např. úředníci provádějící kontrolu zboží, celní úředníci či z výslovné dikce ustanovení čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR pronajimatel vozidla atd.)²⁷⁶. Většina jednání těchto osob bude dopravci přičitatelná a to především na základě pracovní smlouvy nebo jiné smlouvy, kterou se určitá osoba zavazuje konat pro dopravce určité úkony nebo za dopravce jednat (bude se tak tedy jednat o její „pracovní úkoly“ ve smyslu Úmluvy CMR, což však neznamená, že by se muselo jednat pouze o úkoly v rámci výkonu závislé práce např. v pracovním poměru) dopravce však nebude možno činit odpovědným za taková jednání těchto osob, která se uskuteční mimo činnost v rámci pracovních úkolů. Např. u krádeže bude možno činit dopravce odpovědným v případě, že se krádeže dopustil někdo z jeho personálu tam, kde byla tomuto personálu svěřena v rámci plnění přepravní smlouvy péče o zboží²⁷⁷. Smysl a účel ustanovení čl. 3 Úmluvy CMR spočívá tedy především v tom, přičítat určitá rizika při dělbě práce tomu, kdo má z této práce užitek²⁷⁸.

15. Rozsah odpovědnosti dopravce

15.1. Náhrada škody v případě ztráty zásilky a její limity

Doprovce, který má na základě Úmluvy CMR hradit škodu za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, bude takovouto ztrátu hradit podle hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě (čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR). V této souvislosti je nutné se vrátit k určení toho, co se vlastně rozumí ztrátou zásilky. Ztrátou zásilky rozumíme případy, kdy je „zboží zničeno nebo do takové míry poškozeno, že jeho ekonomicky smysluplná oprava není možná a v případech, kdy zboží není dohledatelné“²⁷⁹. Pojem ztráty zboží ve smyslu Úmluvy CMR je tedy širší, než jak je mu možno rozumět v běžné mluvě²⁸⁰ a to především s ohledem na zahrnutí zničení zboží pod případ ztráty, kdy je naroveň postavena situace, kdy zásilka fyzicky není dohledatelná se situací, kdy je její podstata dotčena natolik, že na jejím místě zůstal

²⁷⁶ Příklady uvádí JUDr. Sedláček (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 81 a násl.)

²⁷⁷ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 90.

²⁷⁸ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 923.

²⁷⁹ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 271.

²⁸⁰ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1040 a násl.

pouze šrot či popel²⁸¹. Dojde-li tedy k takové události, je-li za ní dopravce odpovědný a má tedy hradit škodu, bude ji hradit podle ceny zásilky v místě a době převzetí k přepravě. Podstatné však v této věci je, že čl. 23 odst. 1 má na mysli pouze náhradu škody v penězích, nepočítá tedy s naturální restitucí. To může vést k situaci, kdy bude příjemci vyplacena částka nižší, než jakou by měla zásilka, pokud by byla řádně doručena, jelikož mohlo za tu dobu dojít ke zvýšení její ceny při případném prodeji, stejně však mu může být vyplacena částka vyšší, než by byla hodnota zásilky v době jejího dodání, jelikož v době přepravy došlo k poklesu ceny zásilky²⁸². I přes tento možný vývoj je nutné pro určení výše náhrady škody hodnotu zásilky k určitému okamžiku fixovat, přičemž zvolené řešení nebude asi nikdy bezproblémové. Úmluva CMR tak tedy činí k okamžiku převzetí zásilky, je nutné na tomto místě zopakovat, že okamžik převzetí zboží není totožný s okamžikem uzavření přepravní smlouvy a pojem převzetí zboží dále není totožný s termínem „nakládka“.

Při určení hodnoty zásilky by samozřejmě mohlo dojít k problémům ohledně výběru vhodné metody takového určení. Úmluva CMR takovýto problém řeší v druhém odstavci článku 23, když říká, že se hodnota zásilky stanoví v první řadě na základě burzovní ceny, není-li burzovní cena, pak na základě běžné ceny tržní a není-li možné určit cenu zásilky ani na základě jednoho z výše uvedených kritérií, pak na základě obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Určení ceny zásilky na základě burzovní ceny je samozřejmě možné pouze tam, kde se s daným zbožím na burze obchoduje. Takováto hodnota však musí být zachycena v úředním záznamu. Pokud burzovní cena není k dispozici, přichází na řadu druhé kritérium, kterým je tržní cena. Tržní cena je průměrná cena za stejné zboží, její určení však přináší určité těžkosti. Předně se nevyžaduje, aby šlo o cenu dosaženou v soutěžním prostředí. Pokud tedy např. stát určuje cenu daného zboží, je nutno z takové ceny vyjít. Problematické je rovněž zahrnutí cel, daní a subvencí do ceny zboží. Cla a daně se do ceny zboží nezapočítávají, vývozní subvence se nezapočítávají, pokud jsou placeny teprve při vývozu. Byť se Úmluva CMR snaží výpočet náhrady škody pojmout co nejvíce objektivně, je nutné při stanovení tržní ceny reflektovat povahu odesilatele, tedy zda se jedná např. o

²⁸¹ THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 374.

²⁸² SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 411.

velkoobchodníka či maloobchodníka. Pokud ani kritérium tržní ceny nepřichází v úvahu, je nutno vyjít z obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Zde může být podkladem pro její určení např. faktura. Důkazní břemeno ohledně ceny zásilky stanovené na základě jednoho z výše uvedených kritérií pak nese strana, která se náhrady škody dovolává²⁸³.

Co je však podstatné, náhrada škody v případě ztráty zásilky je limitovaná. Náhrada škody tak nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti (čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR). Toto ustanovení bylo změněno Protokolem k Úmluvě CMR z 5. 7. 1978. Původně bylo totiž pro náhradu škody rozhodující, že výše náhrady nesměla přesáhnout 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy, přičemž frankem se rozuměl zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900). Smyslem ustanovení čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR je tedy chránit dopravce před dopadem náhrady škody, která je hospodářsky neočekávatelná²⁸⁴. Toto ustanovení může být na první pohled pochopeno v tom smyslu, že Úmluva CMR stanoví speciální výpočet pro náhradu škody, tak tomu ale není. Úmluva CMR stanoví pouze výpočet pro limit náhrady škody. V daném řízení tedy bude určena škoda, která byla způsobena ztrátou zásilky a vypočítán limit pro náhradu škody. Pokud bude skutečná škoda nižší než výše limitu pro její náhradu, hradí dopravce škodu ve skutečném rozsahu. Pokud však bude výše škody přesahovat hranici stanovenou výpočtem dle čl. 23 odst. 3, pak bude škoda hrazena pouze v rozsahu tohoto limitu. Funkce tohoto limitu je tedy především v ochraně dopravce před nelimitovanou škodou, která by pro něj mohla mít z hospodářského hlediska fatální následky. Je nicméně pravda, že od této hranice již Úmluva CMR nemotivuje dopravce, aby nějakým zásadním způsobem upravil např. zabezpečení zásilky pro její hodnotu, jelikož v případě její ztráty bude hradit škodu jen do výše limitu²⁸⁵. Úmluva CMR sice reflektuje situaci, kdy dopravce hrubým způsobem zanedbal své povinnosti a umožňuje prolomit v takovém případě limit náhrady škody (viz níže), stejně jako umožňuje odesilateli dohodnout si zvláštní zájem na dodání či

²⁸³ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 386 a násl..

²⁸⁴ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 389.

²⁸⁵ K tomu blíže BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1125 a násl.

udat vyšší cenu zásilky (viz níže), je ale nutné zdůraznit, že musí dojít k dohodě a zaplacení příplatku k přepravnému.

Pro výpočet limitu náhrady škody je nutné především ujasnit, co se rozumí hrubou váhou zásilky. Tímto pojmem se rozumí váha zásilky samotné a jejího obalu, přičemž může jít jak o paletu, tak i o kontejner²⁸⁶. Uvedená váha zásilky v nákladním listě má pouze důkazní povahu. Pokud je určitá váha zásilky v nákladním listě udána, je konstituována domněnka²⁸⁷, že zboží takovou váhu skutečně mělo, tato domněnka je však vyvratitelná důkazem opaku. Měřítkem pro výpočet je pak společná váha zásilky a to nejen ze systematického výkladu - zásilka by v zásadě totiž neměla být podle Úmluvy CMR rozdělena, kromě některých vyslovených případů, které Úmluva CMR uvádí (např. čl. 5 odst. 2 Úmluvy CMR). Rovněž z gramatického hlediska lze dospět k tomuto závěru - Úmluva CMR ve svých rozhodných zněních totiž hovoří o ztracené hmotnosti. Např. anglické znění uvádí: „*Compensation shall not, however, exceed ... per kilogram of gross weight short.*“ Pro závěr, že by bylo možno reflektovat rozdílný rozsah ztráty u jednotlivých částí zásilek rozdílené hodnoty, zde není podklad. Rovněž z teleologického hlediska má dopravce ihned při převzetí zásilky a zjištění její hmotnosti přehled o tom, do jaké výše může být volán k náhradě škody²⁸⁸. V neposlední řadě by se celý proces zohledňováním ztráty té které části zásilky komplikoval.

Závěrem je nutné blíže specifikovat zúčtovací jednotku, o níž je zde řeč. Co se rozumí zúčtovací jednotkou, uvádí Úmluva CMR ve svém čl. 23 odst. 7 a rozvádí tuto problematiku dále v odstavcích 8 a 9 tohoto článku. Zúčtovací jednotka dle Úmluvy CMR je zvláštním právem čerpání (dále SDR), tak jak je toto definováno Mezinárodním měnovým fondem (dále MMF). Pro výpočet limitu pro náhradu škody se pak SDR převádí na národní měnu státu soudu, který spor projednává a to sice ke dni vydání rozsudku, a nebo ke dni, na kterém se strany dohodnou. Pro stát, který je členem MMF, se hodnota SDR vypočítá platnou metodou ohodnocení užívanou MMF. Pokud stát není členem MMF, použije se postup převodu určený tímto státem. Stát, který není členem MMF a jehož předpisy neumožňují používat zvláštní práva čerpání, může prohlásit, že bude pro výpočet limitů náhrady škody používat měnovou jednotku, kterou je 10/31

²⁸⁶ KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1370.

²⁸⁷ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 415.

²⁸⁸ K tomu blíže BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1128 a násl.

gramů zlata ryzosti 900/1000. Na národní měnu bude tato měnová jednotka převedena v souladu s předpisy daného státu.

Především s ohledem na výše popsaný stále ještě možný dvojitý výpočet limitů a na skutečnost, že ne všechny původní členské státy Úmluvy CMR přistoupily rovněž k pozměňovacímu protokolu (např. Česká republika přistoupila teprve nedávno, tento protokol vstoupil pro Českou republiku v platnost dne 6. listopadu 2006, což bylo odbornou veřejností přijímáno s povděkem²⁸⁹), je nutno poukázat v této souvislosti na problém, který s existencí dvojího výpočtu vyvstal. Při propočtu původního vztahu zlatého franku a SDR vychází, že jedno SDR by mělo mít hodnotu cca 3 zlaté franky. Vzhledem k rozdílnému základu výpočtu aktuální hodnoty zlatého franku a SDR však pochopitelně dochází k odchýlkám, které mohou mít za následek forum shopping, tedy situaci, kdy si oprávněný v případě volby mezi členským státem pozměňovacího protokolu a státem nečlenským vybere ten stát, kde bude přicházet v úvahu vyšší hodnota limitu náhrady škody. Tato situace pak zhoršuje právní jistotu dopravce²⁹⁰.

Kromě výše uvedeného problému má bohužel současný způsob výpočtu náhrady škody v případě některých přeprav ještě další slabá místa. V souvislosti s technickým pokrokem je to např. vázání výpočtu náhrady škody na váhu zásilky. Náhrada škody ve výši limitů vypočtených dle váhy zásilky kryje v případě spotřební elektroniky skutečně zlomek ceny daného zboží, tím spíše, že cena notebooků, MP3-přehrávačů či mobilních telefonů většinou s klesající hmotností roste. Drobnou kompenzací sice představuje skutečnost, že takovéto zboží je zpravidla převáženo v obalu určité hmotnosti, ve kterém je navíc umístěno nikterak drahé příslušenství či téměř bezcenný návod, jejichž váha se do výše limitů rovněž započítává, i tak je ale limitem určená výše náhrady nedostačující. Možnost navýšit limity společně se zaplacením příplatku k přepravnému (viz dále) však přepravu prodražuje.

Kromě náhrady škody vypočtené a limitované výše uvedeným způsobem hradí dopravce dle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR v případě ztráty zásilky ještě dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky. V případě úplné ztráty zásilky

²⁸⁹ NOVÁK, R. *Protokol k Úmluvě CMR platí i v ČR*. Dopravní noviny 2006. (<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/legislativa2968>).

²⁹⁰ K tomu blíže ROGOV, S. *Paradoxon dualer Haftungsobergrenze des Art 23 Abs 3 CMR*, ETL 3/2002, s. 291 a násl.

hradí tyto v plné výši, v případě částečné ztráty zásilky pak poměrným dílem. Čl. 23 odst. 4 pak ještě dodává, že jiné škody se nehradí.

15.2. Náhrada škody v případě zpoždění s dodáním zásilky a její limity

Jak již bylo uvedeno výše, je překročení dodací lhůty definováno v čl. 19 Úmluvy CMR, který říká, že „*překročení dodací lhůty nastane tehdy, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané době a pokud nebyla lhůta sjednána, přesahuje-li skutečná doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce*“. Je-li dodací lhůta překročena (avšak není-li možno zásilku dle ustanovení čl. 20 Úmluvy CMR považovat za ztracenou, jelikož v takovém případě by se uplatnil výše uvedený postup limitace náhrady škody), odpovídá dopravce za škodu do výše dovozného, podaří-li se oprávněnému prokázat, že škoda vznikla z důvodu překročení dodací lhůty (čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR). V této souvislosti vyvstává otázka, jaké škody jsou pod toto ustanovení zahrnutelné. Předně je nutno připomenout, že ustanovení čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR řeší pouze otázku výše náhrady škody, nikoli vznik odpovědnosti dopravce. Výše náhrady škody je zde pak podle některých názorů²⁹¹ upravena pro jiné případy škod, než které vznikly na zásilce samotné. Gramatický výklad příslušného ustanovení sice takový názor neumožňuje a to nejen v případě českého znění, ale rovněž v případě znění anglického (rozhodného), které škody vzniklé v důsledku zpoždění nikterak nespecifikuje. Bylo by tedy možno dovodit, že škody, jejichž původ je ve zpoždění s dodáním zboží a které se projevují na zásilce samotné, mohou být limitovány jak dle ustanovení čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR, tak i podle ustanovení, která upravují limity pro poškození (čl. 25 Úmluvy CMR) či ztrátu (čl. 23 odst. 1-4 Úmluvy CMR) zásilky. Je nicméně na místě připustit, že právě pro existenci dvou posledně jmenovaných speciálních ustanovení je nutno dát výše uvedenému názoru za pravdu, jelikož škody v důsledku zpoždění, které se neprojevují na zásilce samotné, jsou jediné, které nejsou z hlediska stanovení limitů v Úmluvě CMR dále upraveny a tudíž logicky podřaditelné právě pod ustanovení čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR. Problémy působí rovněž skutečnost, že Úmluva CMR otázku náhrady škody při kolizi nároků ze zpoždění a nároků ze škod na zboží neupravuje. Takovéto nároky je

²⁹¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 421.

pak podle některých názorů²⁹² možno kumulovat. Oprávněná osoba pak může vůči dopravci uplatňovat vedle škod na zásilce rovněž škody dle čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR, tedy náhradu škod vzniklých v souvislosti se zpožděním, avšak jen takových, které jsou dostatečně konkrétní. Příkladem takových škod může být ušlý zisk v důsledku zkrácení prodejního období (např. vánoční ozdoby), ztráty zákazníků, prostoje u příjemce či pokles cen daného zboží v místě dodání²⁹³. Platí, že škoda se hradí primárně do výše skutečně utrpěné ztráty. Škoda ve výši přepravného se hradí pouze v případě, že je skutečná škoda vyšší než přepravné. Přepravné zde tedy tvoří limit pro náhradu škody a je tedy na místě jeho výši pro potřeby limitace náhrady škody určit. Zásadně se v tomto případě vychází z výše přepravného pro celou zásilku a pro celou trasu přepravy²⁹⁴.

15.3. Náhrada škody v případě poškození zásilky a její limity

Jak již bylo uvedeno výše, myslí se poškozením zboží událost, která má za následek „*vnitřní nebo vnější modifikaci podstaty zásilky a která přináší snížení její ceny*“. Na rozdíl od ztráty zásilky se tedy jedná o změnu kvalitativní a nikoli kvantitativní²⁹⁵, dalekosáhlé dotčení podstaty zásilky je pak považováno rovněž za její ztrátu. Výši náhrady škody v případě poškození zásilky pak upravuje Úmluva CMR v článku 25. Dopravce tak při poškození zásilky hradí částku, o kterou se její hodnota snížila, přičemž stanoví původní ceny zásilky se děje stejně jako v případě ztráty zásilky (tedy dle ustanovení čl. 23 odst. 1,2 a 4 Úmluvy CMR). V případě, kdy je poškozením znehodnocena celá zásilka, však nesmí náhrada škody přesáhnout sumu, která by se vyplatila při úplné ztrátě zásilky. Je-li poškozena jen část zásilky, nesmí výše náhrady škody přesáhnout sumu, která by byla vplacena v případě ztráty této části zásilky (čl. 25 odst. 2 Úmluvy CMR). I když ustanovení článku 25 Úmluvy CMR odkazuje na ustanovení o ztrátě zásilky, vyvstávají v souvislosti se stanovením výše náhrady škody v případě poškození zásilky některé další otázky. Předně oproti situaci,

²⁹² KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1371.

²⁹³ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1137.

²⁹⁴ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 400.

²⁹⁵ SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002, s. 178 a násl.

kdy je zásilka ztracena, nebo kdy došlo k „poškození v rozsahu totální ztráty“²⁹⁶, zde máme zbylou zásilku, která náleží oprávněnému a která může mít stále určitou hodnotu. Vystává však otázka, jak tuto hodnotu určit, aby bylo možno stanovit rozsah náhrady škody. Primárně se při určení náhrady škody vychází z rozdílu mezi hodnotou zásilky v místě odeslání a hodnotou, kterou by zásilka měla v místě odeslání v takovém stavu, v jakém dorazila na místo určení (tedy poškozená). Určení hodnoty je v obou případech vztaženo k místu odeslání, což může přinášet určité problémy. Může se totiž jednat o situaci, kdy bude přepravováno ovoce či zelenina ze zemědělského regionu (např. Galicie) do některého evropského velkoměsta (např. Mnichov). Pokud v takovém případě dorazí zásilka ovoce či zeleniny vlivem nedostatečného zabezpečení proti vlivu tepla jako přezrálá, avšak stále ještě vhodná k prodeji (i když třeba jako zboží druhé jakosti či „v akci“), bude mít pro příjemce stále určitou hodnotu, byť při určení ceny zásilky v zemědělském regionu, odkud byla odeslána, se bude jednat o hodnotu minimální či v sezóně dané plodiny dokonce nulovou. V neposlední řadě je nutno uvést, že při tomto výpočtu se stále jedná v místě odeslání o hypotetickou cenu poškozené zásilky, jelikož každá poškozená zásilka vykazuje zpravidla jiný druh a míru poškození, v místě odeslání však s takovými zásilkami neexistuje trh, který by cenu určil. Zásilka se již zpravidla nachází v místě určení, kde je případně i kupec připravený zásilku odkoupit. Nabízející se řešení určovat hodnotu poškozené zásilky podle její hodnoty v místě dodání pak přináší opačný problém. Jako příklad lze uvést situaci, kdy bude přepravováno použité oblečení z některé země západní Evropy (např. Francie) do země východní Evropy či dokonce střední Asie (např. Uzbekistán). Dojde-li v takovém případě např. k ušpinění zboží, bude toto v místě dodání stále ještě prodejné, zatímco v zemi odeslání bylo téměř neprodejné již v původním stavu, poškozené přepravou je pak v této zemi bezcenné. Takovýto přístup k určení náhrady škody by tedy vedl buď k minimální náhradě škody, nebo dokonce k výsledku, že škoda nevznikla²⁹⁷. Přes tyto problémy je používán v praxi postup spočívající v určení rozdílu cen zásilek v místě odeslání.

²⁹⁶ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009, s. 189.

²⁹⁷ K možným postupům výpočtu náhrady škody blíže BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1145 a násl.

Dalším problémem, který v souvislosti s určením výše náhrady škody v případě poškození zásilky vyvstává, je problém určení rozsahu poškození dané zásilky. Předně je nutno pohlížet na poškození zásilky pro účely stanovení výše náhrady škody jako na ekonomickou ztrátu, nikoli jen jako na „kvalitativní změnu na přepravovaných předmětech“. Tato kvalitativní změna je nejčastějším ukazatelem rozsahu škody, celý problém je pak ale složitější. Jako příklad lze uvést situace, kdy vlivem působení tepla došlo k rozšíření plísně na ovoci či zelenině. Pokud např. bude při přepravě brambor plesnivá třetina kusů, je samozřejmé, že „nepoškozené“ dorazily dvě třetiny brambor, třídění těchto brambor by však bylo z ekonomického hlediska nevýhodné a dodaná zásilka nemá pro příjemce již žádnou cenu. Obdobná situace může nastat, dorazilo-li např. technické zařízení na místo nepoškozené, jeho příslušenství však bylo totálně zničeno, přičemž vzhledem k nákladům synchronizace zařízení s příslušenstvím, případně nové výrobě příslušenství „na míru“ je technické zařízení opět pro příjemce nepoužitelné. V takovýchto případech je pak nutno považovat za poškozenou celou zásilku. Oprávněný má však možnost, rozhodne-li se zásilku alespoň částečně zachránit, požadovat náhradu nákladů, které byly z jeho strany vynaloženy na zmírnění škod a snižují tak rozsah dopravcovy plnění (nejde tedy o náklady za posudky či činnost znalce)²⁹⁸. Logické však je, že tyto náklady by neměly přesáhnout výši náhrady původní nezmírněné škody. Činnost oprávněného by tedy měla postavení dopravce zlepšit či minimálně nezhoršit.

V souvislosti s náhradou škody za poškozenou zásilku je nutno připomenout, že se primárně hradí skutečná výše škody, limity uvedené v druhém odstavci čl. 25 Úmluvy CMR se použijí pouze v případě, že by skutečná škoda byla vyšší. Právě při náhradě škody za poškození zásilky vyvstává nejčastěji otázka možné kumulace náhrady škody a to v souvislosti se zpožděním. Jedná se o situace, kdy příjemce utrpí ztrátu jak na zásilce (která prodlouženou přepravou podlehla částečné zkáze), tak v souvislosti s poklesem cen daného produktu v mezidobí. V takovémto případě má oprávněná osoba možnost požadovat náhradu obou utrpěných škod²⁹⁹. Dojde-li pak

²⁹⁸ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 441.

²⁹⁹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 444.

k situaci, kdy je část zboží poškozená a část ztracená, je nutno u obou případů určovat výši náhrady škody zvlášť³⁰⁰.

15.4. Prolomení limitů náhrady škody

15.4.1. Uvedení vyšší hodnoty zásilky

Podle čl. 24 Úmluvy CMR má odesílatel možnost udat pro potřeby náhrady škody v případě poškození či úplné či částečné ztráty zásilky³⁰¹ v nákladním listě cenu zásilky vyšší, než je limit stanovený pro tyto potřeby v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR (8,33 SDR za kilogram chybějící hrubé hmotnosti). Současně musí odesílatel zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému. Při splnění těchto podmínek pak udaná cena nahrazuje limit pro náhradu škody vyplývající přímo z výše uvedeného ustanovení. Ustanovení článku 24 Úmluvy CMR svádí z gramatického hlediska k výkladu, že odesílatel může jednostranným úkonem deklarovat vyšší hodnotu zásilky. K použití tohoto institutu je však nutný konsensus mezi dopravcem a odesílatelem. Pole převládajícího názoru pak není nutné, aby byl příplatek k přepravnému sjednán a zaplacen. Podle tohoto názoru je nutno vykládat si čl. 24 Úmluvy CMR tak, že dopravce není povinen akceptovat zvýšenou hodnotu zásilky, nebyl-li s ním sjednán příplatek, popřípadě, že má dopravce nárok na příplatek k přepravnému, pokud souhlasí s deklarovanou vyšší hodnotou zásilky³⁰². Nezastupitelná je však v tomto případě funkce nákladního listu, do nějž musí být zanesena vyšší hodnota zásilky, není však již nutné, aby v nákladním listě figurovala výše příplatku³⁰³, ohledně její výše pak není dopravce nikterak v jednání s odesílatelem omezen, přičemž je zřejmé, že dopravce bude v tomto ohledu sledovat co nejlepší poměr mezi kompenzací rizika zvýšené náhrady v případě ztráty zásilky a výší příplatku, kterou bude ještě odesílatel ochoten zaplatit a to především s ohledem na cenu zásilky, kterou dává dopravci k přepravě. Odesílatel samozřejmě může operovat s vyšší cenou zásilky, než je cena skutečná a nic nebrání tomu, aby byla taková cena při ujednání dopravce s odesílatelem do nákladního

³⁰⁰ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 412.

³⁰¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 431.

³⁰² KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1374.

³⁰³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 434.

listu zanesena. Je však nutné připomenout, že uvedení vyšší ceny zásilky prolamuje pouze limity náhrady škody a stanoví je v nové výši. Při určení výše náhrady škody se však bude postupovat primárně podle ustanovení čl. 23 odst. 1 a 2, tedy podle skutečné hodnoty dané zásilky. Udaná vyšší hodnota dané zásilky nezakládá domněnku, že zásilka tuto hodnotu měla. Nad rámec náhrady škody na zásilce pak nadále platí ustanovení čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR, které říká, že i nadále mají být hrazeny tam uvedené náklady spojené s přepravou³⁰⁴.

15.4.2. Zvláštní zájem na dodání

Odesílatel může rovněž udat v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky a to pro případ její ztráty, jejího poškození nebo překročení dodací lhůty. Současně s uvedením zvláštního zájmu na dodání zásilky je odesílatel povinen zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému (čl. 26 odst. 1 Úmluvy CMR). V případě splnění podmínek zvláštního zájmu na dodání může odesílatel požadovat náhradu dalších prokázaných škod nezávislých na náhradách škod podle článků 23, 24 a 25 Úmluvy CMR a to až do výše udaného zájmu na dodání (čl. 26 odst. 2 Úmluvy CMR). Jak již vyplývá ze samotné dikce čl. 26 Úmluvy CMR, vyžaduje možnost uplatnění tohoto institutu existenci nákladního listu. Nákladní list je v tomto případě nezastupitelný, není možné jej nahradit ani ustanoveními v přepravní smlouvě, ani jinou formou³⁰⁵. I přes výslovné znění čl. 26, které opět svádí k výkladu, že odesílatel jednostranně deklaruje zvláštní zájem na dodání, je třeba dohody mezi odesílatelem a dopravcem o tom, že se institut zvláštního zájmu na dodání uplatní. Tato dohoda ohledně zvláštního zájmu na dodání vyžaduje, aby byla sjednána výše příplatku k přepravnému, který je podmínkou platně uzavřeného zvláštního zájmu na dodání, stejně aby byla sjednána výše zvláštního zájmu na dodání. Výše zvláštního zájmu na dodání není omezena a to jak co do výše případné náhrady, tak ani z hlediska skutečné ceny zásilky³⁰⁶. Nutné však v takovém případě je, aby byla výše zvláštního zájmu na dodání vyjádřena konkrétní částkou, tedy

³⁰⁴ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 407.

³⁰⁵ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 451.

³⁰⁶ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 417.

nikoli paušálně³⁰⁷. Ujednání může omezit uplatnění zvláštního zájmu na dodání jen na některé případy vzniklé škody³⁰⁸ stejně tak je možno, aby si strany dohodly, zda se zvláštní zájem na dodání týká ztráty, poškození zboží či zpoždění s jeho dodáním. Pokud se strany dohodnou na zvláštním zájmu na dodání ve vztahu k překročení dodací lhůty, je nutné, aby si dodací lhůtu sjednaly. Lhůta určená článkem 19 Úmluvy CMR pro tyto potřeby nedostačuje. Strany mohou pro své ujednání rovněž volit libovolné kombinace případů uvedených v čl. 26 odst. 1 Úmluvy CMR. Není-li uvedeno, které porušení smlouvy měly strany při sjednávání zvláštního zájmu na dodání na mysli, vychází se z toho, že sjednaly zvláštní zájem na dodání pro všechny případy uvedené v čl. 26 odst. 1 Úmluvy CMR³⁰⁹. Souběžné použití institutů zvláštního zájmu na dodání a udání vyšší hodnoty zásilky je možné – druhý jmenovaný institut však není v praxi příliš častý³¹⁰.

15.4.3. Úmysl a nedbalost rovnocenná úmyslu

Zatímco první dvě možnosti prolomení limitů náhrady škody byly vázány na konsenzus mezi dopravcem a odesilatelem, u prolomení limitů náhrady škody podle čl. 29 Úmluvy CMR tomu tak není (v tomto případě se někdy hovoří o „kvalifikované odpovědnosti dopravce“³¹¹). Dopravce se podle tohoto ustanovení nemůže dovolávat těch ustanovení čtvrté kapitoly Úmluvy CMR, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, pokud byla škoda způsobena úmyslně, nebo takovým zaviněním, které je podle práva soudu rovnocenné úmyslu (čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR). To neplatí jen pro jednání samotného dopravce, ale podle čl. 29 odst. 2 Úmluvy CMR i pro jednání, jehož se dopustili zástupci nebo pracovníci dopravce nebo jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy, pokud tyto osoby jednaly v rámci svých pracovních úkolů. I pro ně pak platí, že se při prokázání takového jednání nemohou dovolávat týchž ustanovení jako dopravce podle čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR.

³⁰⁷ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1153.

³⁰⁸ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 417.

³⁰⁹ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1154.

³¹⁰ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 402 a násl.

³¹¹ KROFTA, J. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009, s. 166.

Prokázání úmyslu či zavinění, které je úmyslu rovnocenné, je pak na straně oprávněného. Pokud by měl dopravce vždy prokazovat, že on či jeho zaměstnanci či zástupci nejednali úmyslně či s takovým zaviněním, které je úmyslu rovnocenné, ztrácela by povaha čl. 29 jakožto ustanovení, které se uplatní ve výjimečných případech, smysl a stalo by se z něj obecné pravidlo³¹². Na ustanovení čl. 29 je však nutno pohlížet jako na výjimku, která zakotvuje mezi ustanovení Úmluvy CMR myšlenku římského práva *fraus omnia corrumpit* a to pro případy nejhoršího porušení povinností dopravce³¹³. Dopravce by se však neměl v daném případě spokojit s tím, že není zatížen důkazním břemenem a měl by se snažit aktivně prokázat, že u něj k úmyslnému či hrubě nedbalostnímu jednání nedošlo³¹⁴.

I přesto, že ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR patří k jedněm z nejdůležitějších v celé Úmluvě, není jeho použití prosto některých nejasností. Toto ustanovení hovoří v článku 29 především o úmyslu, přičemž je nutno tento pojem vykládat jako pojem autonomní. Požadavek autonomního výkladu nevyplývá jen z povahy Úmluvy CMR, ale rovněž ze systematiky samotného čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR, který připouští použití jiných výkladových metod jen pro zavinění úmyslu ekvivalentní, nikoli pro výklad pojmu úmyslu samotného. Pro výklad pojmu úmyslu je pak nutno vyjít především z rozhodných znění. Francouzské znění používá co do rozsahu zahrnutelných případů užšího pojmu „*dol*“, který původně zahrnoval případy, při nichž byl u jednající osoby přítomný jak úmysl k jednání, tak i ke způsobení škody. Anglické znění pak používá širšího pojmu „*wilful misconduct*“, který zahrnuje případy, kdy jednající osoba škodu způsobit svým jednáním chce, případně je jí způsobení této škody lhostejné. Postupem času však dochází ke sblíživání obou pojmů, byť se oba pojmy ještě zcela nekryjí. Jiná situace nastává u pojmu „zavinění rovnocenné úmyslu“. Článek 29 obsahuje ve svém odstavci prvním kolizní normu, která ponechává posouzení tohoto pojmu na základě *lex fori* (v tomto případě se nepoužije norem mezinárodního práva soukromého práva soudu)³¹⁵. Je nicméně zřejmé, že představy jednotlivých národních

³¹² HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 439.

³¹³ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1176.

³¹⁴ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009, s. 173.

³¹⁵ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1176 a násl.

právních řádů o tom, jaké podmínky zavinění je nutno splnit, aby bylo toto zavinění rovno úmyslu, se do značné míry různí³¹⁶. Většina autorů si tedy u výkladu tohoto pojmu pomáhá judikaturou. Pochopitelné je, že na současném znění čl. 29 Úmluvy CMR bylo možno dosáhnout konsensu snadněji, někteří autoři však vyčítají současné úpravě právní nejistotu a nejednotnost (dokonce nazývají současnou úpravu čl. 29 „závažným zářezem do jednotnosti“³¹⁷) a navrhují konkretizování zavinění, které je rovnocenné úmyslu, v samotné Úmluvě CMR³¹⁸. Jaká by však byla ochota členských států Úmluvy CMR k takové změně, je ale nejisté. Nutné je však také v souvislosti s tímto problémem zmínit přístup judikatury, která tenduje ke zpřísnování posuzování jednání dopravce³¹⁹. Problém však je, že v takovém případě se mohou stát ustanovení o možnosti navýšení limitů nepoužitelná, jelikož odesílatel nebude ochoten je platit, zároveň však může dojít k nárůstu základních cen přepravy.

Článek 29 Úmluvy CMR hovoří sice výslovně o tom, že se nepoužijí ustanovení Kapitoly IV (tedy včetně článku 28 – k tomu viz dále), které zlepšují postavení dopravce, prokáže-li se, že škoda byla způsobena úmyslně nebo takovým zaviněním, které je rovnocenné úmyslu. Splnění podmínek článku 29 Úmluvy CMR má však nepřímý dopad i na omezení v článku 11 odst. 3 Úmluvy CMR, který stanoví, že dopravce odpovídá za ztrátu nebo nesprávné použití dokladů uvedených v nákladním listě a k němu připojených do výše, kterou by hradil v případě ztráty zásilky³²⁰. V každém případě, kdy bude dopravci přičítáno úmyslné zavinění, nebo zavinění rovnocenné úmyslu, musí mít ale toto příčinný vztah ke vzniklé škodě³²¹.

15.5. Dělená odpovědnost dopravce

I když předchozí výklad svádí k závěru, že v každém případě, kdy byla zásilka poškozena, ztracena či dodána se zpožděním, je možno daný případ rozhodnout pouze

³¹⁶ Poměrně radikální je nizozemský přístup, kde se nejen vyžaduje, aby řidič dopravce pro splnění hrubé nedbalosti znal riziko krádeže, ale rovněž aby si byl vědom toho, že šance, že dojde k takové události, je větší, než že k ní nedojde. Toto vše dokázat je samozřejmě procesním úkolem žalujícího. K tomu blíže SMEELE, F.G.M. *Dutch case law on art. 29 CMR revisited*, ETL 1/2001, s. 37 a násl.

³¹⁷ WIJFFELS, R. *Introduction to the CMR with regard to linguistic inaccuracies*, ETL 5/2001, s. 653 a násl.

³¹⁸ ŠUBERT, M. *Problémy s výkladem čl. 29 CMR*, Bulletin ČSDP 1/2002, s. 18.

³¹⁹ TUMA, O. J. *Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR?*, ETL 2/2002, s. 141 a násl.

³²⁰ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1186.

³²¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 474.

dvěma způsoby a to buď ve prospěch odesilatele, nebo ve prospěch dopravce, bývá situace bohužel v praxi o něco složitější. Mnohdy totiž dopravce sice odpovídá za škodu na zásilce či zpoždění s jejím dodáním, škoda má však více příčin, z nichž některé nelze klást dopravci za vinu. Na tyto případy myslí čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR, který říká, že pokud dopravce neodpovídá podle čl. 17 Úmluvy CMR za některé z okolností, které škodu způsobily, odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za které odpovídá, přispěly ke škodě na zásilce. Toto ustanovení je tedy použitelné především v případech, kdy vznik jedné škody má původ ve více příčinách, které však vycházejí z různých zdrojů, nikoli však již na případy, kdy bylo více částí zásilky postiženo více událostmi (krádež části zásilky a poškození zbylého nákladu posunem z důvodu špatné nakládky odesilatelem atd.). V zásadě musí být splněny tři kritéria, aby mohlo dojít k uplatnění dělené odpovědnosti dopravce. Předně musí dojít ke škodám, za které dopravce podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR odpovídá a to v době, kdy má dopravce zásilku ve své péči, za druhé zde musí existovat privilegovaný nebo neprivilegovaný liberační důvod, kterého se dopravce s úspěchem dovolává a nakonec musí být skutečnosti zakládající některý liberační důvod sice nezbytným avšak samy o sobě nikoli dostatečným důvodem pro vznik škody, popřípadě pro její rozsah. Aby škoda mohla vzniknout nebo aby dospěla do takového rozsahu, v jakém je nárokována, musí tedy k okolnostem, které mají povahu liberačního důvodu, přistoupit ještě jiné okolnosti, které spadají výlučně do sféry odpovědnosti dopravce (tedy takové, které spadají přímo pod článek 17 odst. 1, případně mají povahu vady vozidla podle čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR a které nejsou podřaditelné pod některý liberační důvod)³²². Jako příklad lze uvést situaci, kdy vyvstane škoda na zboží z důvodu havárie vozidla, kterou zavinil řidič dopravce, zboží však bylo špatně ukotveno při nakládce provedené odesilatelem, čímž se rozsah škody zvýšil.

Ustanovení čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR však již neříká nic o tom, jakým způsobem má být škoda rozdělena, soudům je zde tedy ponechán poměrně široký prostor³²³. Belgický Tribunal de Commerce d'Anvers tak např. rozdělil škodu mezi dopravce a odesilatele rovným dílem v případě, kdy škoda na zboží vznikla z důvodů

³²² BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1. vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1078.

³²³ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 323.

vadné nakládky provedené odesilatelem a špatného ukotvení nákladu ve vozidle, které provedl řidič dopravce³²⁴. Ustanovení čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR však nelze chápat jako implicitní odkaz na zásady aplikovatelného národního práva³²⁵.

15.6. Obrana dopravce v případě uplatnění mimosmluvních nároků

Doprovce má dle čl. 28 odst. 1 Úmluvy CMR možnost dovolávat se těch ustanovení Úmluvy CMR, která vylučují jeho odpovědnost, nebo která určují či omezují rozsah náhrady škody a to i v případech, kdy ztráta nebo poškození zásilky, případně zpoždění s jejím dodáním při přepravě prováděné podle Úmluvy CMR vede podle příslušných právních předpisů k uplatnění mimosmluvních nároků. Pokud jsou nároky z mimosmluvní odpovědnosti uplatněny proti některé z osob, za které dopravce odpovídá podle čl. 3 Úmluvy CMR, může se tato osoba rovněž dovolávat výše uvedených ustanovení. Toto ustanovení má zajistit dopravci určitou jistotu, protože dopravce se díky němu může spolehnout na to, že nároky proti němu z důvodu poškození či ztráty zboží nebo zpoždění s jeho dodáním jsou limitovány ustanoveními Úmluvy CMR a nemůže tak dojít k tomu, že by byl rozsah jeho odpovědnosti navýšen aplikací ustanovení národního právního řádu, přičemž vzhledem k nejednotnosti národních právních úprav by pak dopravce ztrácel přehled o tom, v jakém rozsahu může být proti němu odpovědnost uplatňována³²⁶. Ustanovení čl. 28 Úmluvy CMR si však nejde vykládat v tom smyslu, že dopravce odpovídá za své jednání, které má za následek ztrátu zboží, jeho poškození či zpoždění s jeho dodáním a to ještě jen v rozsahu stanoveném Úmluvou CMR. Nároky, které čl. 28 odst. 1 Úmluvy CMR vysloveně neuvádí, jsou uplatnitelné podle národního právního řádu bez omezení ustanoveními článku 28 Úmluvy CMR. Jednat se tak může o bolestné, ztrátu na výdělku či znečištění nakládacích prostor. Stejně tak nejsou pod omezující ustanovení čl. 28

³²⁴ Rozhodnutí belgického Tribunal de Commerce d'Anvers A.R. 99/5551 ze dne 15.03.2002 (anglické shrnutí: <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=734&step=Abstract>)

³²⁵ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1179.

³²⁶ BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997, s. 1169.

zahrnuty ty případy nároků, které vyvstaly ještě před uzavřením přepravní smlouvy (poškození zásilky před jejím převzetím atp.)³²⁷.

15.7. Úroky z náhrady škody

Oprávněný může dle čl. 27 odst. 1 Úmluvy CMR požadovat úroky z náhrady škody. Úroky jsou stanoveny ve výši 5% ročně a počítají se ode dne zaslání písemné reklamace dopravci a nebyla-li reklamace podána, ode dne podání žaloby u soudu. Mezi nároky, na něž se vztahuje 5% úročení, patří pak nejen nároky ze škody na zboží či vzniklé v souvislosti se zpožděním s jeho dodáním, ale i jiné nároky, které vyplývají z Úmluvy CMR³²⁸ (např. odpovědnost dopravce v souvislosti s nevybráním dobírky podle čl. 21 Úmluvy CMR). Úročení ve výši 5% se vztahuje rovněž na mimosmluvní nároky, které má na mysli článek 28 Úmluvy CMR³²⁹. Záleží však na oprávněném, zda bude tyto úroky požadovat. Pokud se tak oprávněný rozhodne, je limitován výší 5% ročně, které stanoví Úmluva CMR. Jelikož ustanovení čl. 27 Úmluvy CMR patří mezi kogentní, není možné, aby si strany mezi sebou dohodly vyšší úrok v přepravní smlouvě³³⁰. Oprávněný však nemusí nikterak dokazovat, že mu v souvislosti s uplynutím času vznikla další škoda, která by měla být kryta úroky³³¹.

V případě, že se náhrada škody vypočítává z částek, které nejsou vyjádřeny v měně státu, ve kterém je placení náhrady požadováno, provádí se přepočítání podle běžného kurzu platného ke dni a v místě placení náhrady (čl. 27 odst. 2 Úmluvy CMR).

16. Odpovědnost v případě přeprav prováděných několika dopravci

Pokud je na základě jedné přepravní smlouvy přeprava prováděna postupně několika silničními dopravci, přejímá podle čl. 34 Úmluvy CMR každý z nich odpovědnost za provedení celé přepravy. Převzetím nákladního listu a zásilky se druhý

³²⁷ SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 464.

³²⁸ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 420.

³²⁹ SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 456.

³³⁰ SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 456 a 457.

³³¹ HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 421 a násl.

a každý další dopravce stávají smluvní stranou přepravní smlouvy a to za podmínek uvedených v nákladním listě. Podle převládajícího názoru předpokládá použití článku 34 Úmluvy CMR existenci jedné přepravní smlouvy kryjící celou přepravu (nejde tedy o situace, kdy je s každým dopravcem uzavřena přepravní smlouva na část přepravy; nerozhodné však je, že v rámci této přepravy případně na některého dopravce přeprava čistě vnitrostátní) a předání zboží a nákladního listu dalšímu dopravci. Jak je patrné z dikce čl. 34 Úmluvy CMR, je rovněž nezbytné, aby byl nákladní list vyhotoven³³². Nákladní list zde má důležitou informativní funkci ve vztahu k dalšímu dopravci, jelikož je z něj pro dalšího dopravce patrné, jaké podmínky přepravy byly sjednány, tedy především pak, zda nejsou ujednáním mezi prvním dopravcem a odesilatelem prolomeny limity náhrady škody³³³. Dopravce, který zásilku přijímá od předchozího dopravce, je povinen dle čl. 35 Úmluvy CMR tomuto odevzdat datované a podepsané potvrzení, na druhé vyhotovení nákladního listu pak je povinen napsat své jméno a adresu. Na druhé vyhotovení může zapsat přebírající dopravce rovněž výhrady uvedené v čl. 8 odst. 2 Úmluvy CMR. Pro vzájemné vztahy mezi dopravci, kteří provádějí přepravu postupně, platí ustanovení čl. 9 Úmluvy CMR.

Nároky z odpovědnosti za ztrátu nebo zničení zásilky, případně zpoždění s jejím dodáním je pak možno uplatnit žalobou jen proti prvnímu nebo poslednímu dopravci, případně proti dopravci, který prováděl tu část přepravy, v jejímž průběhu došlo k události, která měla za následek ztrátu zásilky, její poškození, případně zpoždění s jejím dodáním. Toto neplatí v případě vzájemných žalob nebo námitek ve sporu o nároky uplatněné na podkladě téže přepravní smlouvy. Je však možno podat současně žalobu i proti několika výše uvedeným dopravcům (čl. 36 Úmluvy CMR).

Dopravce, který podle výše uvedených ustanovení zaplatil náhradu škody, má podle čl. 37 Úmluvy CMR právo postihu vůči dopravcům, kteří se podíleli na provedení přepravy a to jak ohledně poskytnuté náhrady, tak i ohledně úroků a výloh. Toto právo postihu se pak řídí následujícími pravidly. Předně dopravce, který škodu způsobil, je povinen nést ji sám. Pokud škoda vznikla z jednání dvou nebo více dopravců, musí každý zaplatit částku, které odpovídá podílu jeho odpovědnosti. Pokud není možno stanovit podíl odpovědnosti dopravců na vzniklé škodě, odpovídají dopravci podle

³³² KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1463 a násl.

³³³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 565.

podílů přepravného, které jim přísluší. Takto se rozdělí náhrada mezi všechny dopravce rovněž v případě, kdy není možné určit, který z dopravců za škodu odpovídá. Pokud pak podle čl. 38 Úmluvy CMR není některý dopravce schopen placení, rozdělí se částka, která na něho připadla a kterou však není schopen zaplatit, mezi ostatní dopravce a to sice poměrně podle jejich podílů přepravného. Dopravcům je podle článku 40 Úmluvy CMR však dána možnost, aby si mezi sebou dohodli pravidla odlišná od ustanovení článků 37 a 38 Úmluvy CMR. Kogentní však zůstává nadále ustanovení článku 39 odst. 1 Úmluvy CMR, které říká, že dopravce, proti kterému je uplatňován postih, nemá právo popírat oprávněnost platby, kterou provedl dopravce, který se postihu domáhá a to za podmínky, že náhrada škody byla stanovena rozhodnutím soudu a dopravce, proti němuž je regres uplatňován, byl o řízení vyrozuměn a měl možnost se řízení účastnit.

17. Uplatnění a promlčení nároků z Úmluvy CMR

17.1. Procesně-právní úprava v Úmluvě CMR

Úmluva CMR obsahuje rovněž normy mezinárodního práva procesního. V této souvislosti je nutno především vymezit vztah procesně-právní úpravy obsažené v Úmluvě CMR ve vztahu k v současnosti asi nejvýznamnějšímu předpisu mezinárodního práva procesního, kterým je Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 o soudní příslušnosti a uznání a výkonu soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních (dále jen Brusel I). Toto nařízení, které stanoví především mezinárodní příslušnost soudu, ale i otázky uznání a výkonu, je podle svého čl. 1 použitelné na věci občanské a obchodní bez ohledu na druh soudu. Vystává zde tedy ve věcech přepravní smlouvy kolize s ustanoveními Úmluvy CMR. Tuto kolizi, s ohledem na význam úmluv jako je právě Úmluva CMR³³⁴, pak řeší nařízení Brusel I ve svém článku 71 odst. 1, když říká, že: „*Tímto nařízením nejsou dotčeny smlouvy, jejichž stranami jsou členské státy a jež upravují příslušnost, uznání nebo výkon rozhodnutí ve zvláště vymezených věcech.*“ Vztah obou předpisů je tedy takový, že nařízení Brusel I vyplňuje mezery v úpravě zvláštních smluv podle čl. 71 tohoto nařízení. Je však nutno brát v úvahu, že čl. 31 Úmluvy CMR obsahuje uzavřenou a výlučnou úpravu mezinárodní příslušnosti. Předpisy nařízení Brusel I, které stanoví další možné příslušné soudy podle tohoto

³³⁴ Úmluvu CMR jako příklad smlouvy dle čl. 71 nařízení Brusel I uvádí vysloveně např. prof. Rauscher (RAUSCHER, T. *Internationales Privatrecht*. 3. vydání. Heidelberg: C.F. Müller Verlag, 2009, s. 361.).

nařízení, nejsou v oblasti přepravních smluv podle Úmluvy CMR použitelné. Jako použitelné se pak jeví např. ustanovení čl. 23 nařízení Brusel I, který stanoví náležitosti dohody o příslušnosti, kterýžto problém Úmluva CMR neřeší³³⁵. Celá problematika se pak komplikovala ještě nejasnostmi kolem aplikace čl. 26 nařízení Brusel I. Mezinárodně příslušné soudy určené podle Úmluvy CMR a nařízení Brusel I nemusejí být totožné a je tedy možnost, že žaloba bude podána u soudu příslušného podle Úmluvy CMR, nikoli však již podle nařízení Brusel I. Tato situace se pak komplikovala právě použitím článku 26 nařízení Brusel I, který říká, že: „*Pokud se žalovaný, který má bydliště na území jednoho členského státu a je žalován před soudem jiného členského státu, k tomuto soudu nedostaví, prohlásí soud bez návrhu, že není příslušný, nevyplývají jeho příslušnost z tohoto nařízení.*“ Striktní gramatický výklad totiž ukládal soudu prohlásit se v takovém případě podle nařízení Brusel I za nepřislušný (dle slov: „z tohoto nařízení“) a žalovanému otevíral možnost vyhnout se obstrukcí projednání svého případu před soudem pro něj méně vhodným. Takový výklad byl však neudržitelný především s ohledem na účel ustanovení čl. 71 nařízení Brusel I, který neměl tyto předpisy v používání omezit, ale jejich používání naopak umožnit³³⁶. Tento problém vyřešil ESD, když judikoval, že soud ověřující svou příslušnost je povinen přihlídnout i bez návrhu k pravidlům o příslušnosti upravenými zvláštními úmluvami (těmi, jež má na mysli čl. 71 nařízení Brusel I)³³⁷.

Úmluva CMR předně určuje ve svém článku 31 mezinárodní příslušnost pro případy sporů z přeprav, které podléhají Úmluvě CMR. Primárně dává tato úmluva stranám možnost volby soudu, před nímž se řízení povede. Tento výběr je však omezen na soudy smluvních států Úmluvy CMR. Vedle takto zvoleného soudu (a nikoli jen v případě, že taková dohoda mezi stranami není, jak vyplývá z rozhodného anglického znění) je příslušný soud toho státu, na jehož území má žalovaný trvalé bydliště, hlavní

³³⁵ CZERWENKA, B. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 2.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009, s. 1160 a násl.

³³⁶ HAUBOLD, J. *CMR und europäisches Zivilverfahrensrecht – Klarstellungen zu internationaler Zuständigkeit und Rechtshängigkeit*, IPRax 3/2006, s. 225.

³³⁷ Rozsudek ESD ve věci C-148/03 (I-10327) ze dne 28.října 2004. Tento rozsudek řešil tento problém ještě ve vztahu k Bruselské úmluvě o příslušnosti a uznání a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech. Mnoho ustanovení této úmluvy bylo převzato do nařízení Brusel I, pro jehož výklad je použitelná i judikatura k této úmluvě. Ke vztahu obou dokumentů pak blíže PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 2008, s. 126 ; případně RAUSCHER, T. *Internationales Privatrecht*. 3. vydání. Heidelberg: C.F. Müller Verlag, 2009, s. 360 a násl.

sídlo podniku, případně pobočku nebo jednatelství, jejichž prostřednictvím byla smlouva uzavřena. Alternativně je nadto dána žalobci možnost, aby vedl spor u soudu státu, na jehož území leží místo, kde byla zásilka převzata k přepravě, nebo místo, které bylo určeno k vydání zásilky. Úmluva CMR pak vysloveně stanoví, že u jiných soudů nemůže žalobce spor vést. Je-li již řízení započato u soudu, který byl určen v souladu s výše zmíněnými pravidly, případně již takovýto soud rozhodl, není možno, aby tytéž strany podaly žalobu ze stejného důvodu. Jediná výjimka je přípustná v případě, že rozhodnutí soudu, u něž byla podána první žaloba, není vykonatelné ve státě, u něž byla podána nová žaloba (čl. 31 odst. 2 Úmluvy CMR). Efektivita úpravy provedené Úmluvou CMR by však značně utrpěla, kdyby byly kladeny do cesty zásadní překážky výkonu již jednou přijatého rozhodnutí, a žalobce, který má již v jednom státě vykonatelný rozsudek vydaný na základě Úmluvy CMR, by musel podstupovat další řízení, aby se mu dostalo vykonatelného rozhodnutí ve státě jiném. Úmluva CMR proto v čl. 31 odst. 3 stanoví, že pokud se rozhodnutí ve sporu podle čl. 31 odst. 1 vedeném v členském státě Úmluvy CMR stane vykonatelným v tomto státě, stává se toto rozhodnutí po splnění nezbytných formalit v příslušném státě vykonatelným i ve všech ostatních smluvních státech. Tyto formality však nemohou být základem pro obnovu řízení. Takto upravená vykonatelnost se vztahuje na rozsudky vydané ve sporném řízení, na rozsudky v nepřítomnosti stran a na soudní smíry, nikoli však již na mezitímní rozsudky a na soudní rozhodnutí, v nichž se při úplném nebo částečném zamítnutí žaloby ukládá žalobci, aby nahradil náklady řízení společně se škodou a úroky. Úmluva CMR navíc usnadňuje v čl. 31 odst. 5 Úmluvy CMR přístup ke spravedlnosti v případě sporů z přepravy podle Úmluvy CMR, když stanoví, že od občanů smluvních států, kteří mají v členském státě bydliště nebo sídlo podniku, nelze ve výše uvedených sporech požadovat složení záruky k zajištění nákladů soudního řízení.

Stranám je navíc dána možnost, aby v souladu s čl. 33 Úmluvy CMR pojalý do přepravní smlouvy doložku, která bude zakládat příslušnost rozhodčího soudu. Tato rozhodčí doložka však musí stanovit, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle Úmluvy CMR.

Úmluvou CMR určená soudní příslušnost platí nejen pro nároky smluvní, ale i na spory o mimosmluvních nárocích, pokud se tyto nároky týkají věcně mezinárodní přepravy zboží³³⁸.

Kromě výše uvedených ustanovení o soudní příslušnosti obsahuje Úmluva CMR ještě zvláštní ustanovení o příslušnosti při uplatňování regresního nároku, který uplatňuje dopravce, který škodu nahradil, proti ostatním dopravcům, kteří se na přepravě podíleli a to v případě přeprav prováděných několika dopravci podle ustanovení Kapitoly VI. Úmluvy CMR. Dopravce, který uplatňuje postih, může tento uplatnit u příslušného soudu státu, ve kterém měl některý z dopravců na přepravě zúčastněných své trvalé bydliště, hlavní sídlo podniku nebo pobočku, případně jednatelství, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena. Postih pak může být uplatněn jedinou žalobou u téhož soudu proti všem zúčastněným dopravcům (čl. 39 odst. 2 Úmluvy CMR). I zde se uplatní ustanovení čl. 31 odst. 3 a 4 Úmluvy CMR (vykonatelnost rozsudků).

17.2. Promlčení nároků z přeprav dle Úmluvy CMR

Nároky z přeprav podle Úmluvy CMR se podle obecného pravidla obsaženého v čl. 32 odst. 1 promlčují za jeden rok. Totéž ustanovení však stanoví, že v případě úmyslného zavinění nebo zavinění, které je podle práva soudu, u něž se daná věc projednává, rovnocenné úmyslu (vyvstává zde tedy stejný problém jako u čl. 29 Úmluvy CMR), je promlčecí doba tříletá. Úmluva CMR nevztahuje promlčecí dobu jen k nárokům, které sama upravuje (tedy především nárokům vůči dopravci z jeho odpovědnosti), ale ke všem nárokům, které vyplývají z přeprav, které se Úmluvou CMR řídí (promlčecí doba v případě nároků na přepravné pak tedy činí jeden rok)³³⁹. Úmluva CMR sama stanoví několik možností pro počátek běhu promlčecí doby. Při částečné ztrátě zásilky, jejím poškození a při překročení dodací lhůty počíná promlčecí doba běžet dnem vydání zásilky. Pokud došlo k úplné ztrátě zásilky, počíná promlčecí doba běžet třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty a pokud dodací lhůta dohodnuta nebyla, pak šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem. Pro ostatní

³³⁸ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009, s. 175.

³³⁹ Rozsudek NS 29 Odo 767/2001 ze dne 27. 6. 2002.

případy je stanoven počátek běhu promlčecí lhůty uplynutím tří měsíců ode dne, kdy byla uzavřena přepravní smlouva. Stanoveno je rovněž, že den, kterým počíná promlčecí doba běžet, se do promlčecí doby nezapočítává.

Na běh promlčecí doby má vliv institut reklamace, který upravuje Úmluva CMR v čl. 32 odst. 2³⁴⁰. Písemně učiněná reklamace staví běh promlčecí doby až do dne, kdy dopravce písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Pokud dopravce reklamaci z části uzná, běží promlčecí doba dále jen u té části reklamace, která zůstala sporná. Pozdější reklamace v téže věci však již běh promlčecí doby nestaví. Dokazovat přijetí reklamace, odpověď na ni a vrácení dokladů pak musí ta strana, která se těchto skutečností dovolává. Vymezením pojmu „reklamace“ dle Úmluvy CMR se v jednom ze svých rozsudků zabýval rovněž NS. Dle názoru NS je reklamace právním úkonem a tedy projevem vůle (což sebou nese samozřejmě i nároky na kvalitu takového projevu vůle), který směřuje ke vzniku těch práv a povinností, které právní předpisy s takovým projevem spojují. Úmluva CMR však již obsahové náležitosti reklamace nestanoví. NS pak tedy dovodil, že: *„O reklamaci ve smyslu Úmluvy CMR tedy půjde též tehdy, bude-li projev oprávněného obsahovat oznámení o skutečnostech, jež mají zakládat jeho nároky z přepravy vůči dopravci, a vyplývá-li z něho vůle tyto nároky vůči dopravci uplatnit; uplatnění konkrétního nároku se nevyžaduje. Je-li pro účinky reklamace na běh promlčecí doby bez významu, zda v ní oprávněný již uplatnil konkrétní nárok, pak je též bez významu, zda v ní uplatnil všechny nároky, které mu z přepravy vznikly, či jen některé z nich, např. proto, že pro uplatnění dalších neměl v době reklamace dostatek poznatků. Pak je zřejmé, že dodatečné uplatnění dalších nároků je již jen pozdější reklamací v téže věci ve smyslu čl. 32 odst. 2, věty čtvrté, Úmluvy CMR, jehož účinky na běh promlčecí doby Úmluva CMR výslovně vylučuje.“*³⁴¹

Obecně se na stavení běhu promlčecí doby a přerušení promlčení uplatní předpisy práva soudu, u něž se daná věc projednává. Ustanovení čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR o reklamaci mají však před těmito předpisy přednost. Dojde-li k promlčení nároků, není možno tyto uplatňovat ani vzájemnou žalobou, ani námitkami (čl. 32 odst. 5 Úmluvy CMR).

³⁴⁰ Reklamace má však vliv rovněž na určení okamžiku, od kterého se počítají úroky z náhrady škody (viz čl. 27 odst. 1 Úmluvy CMR).

³⁴¹ Rozsudek NS 23 Cdo 2499/2009 ze dne 27. 5.2010.

Ustanovení článku 32 Úmluvy CMR týkající se promlčení se pak dle čl. 39 odst. 4 Úmluvy CMR uplatní rovněž v případě postihu mezi dopravci u přeprav prováděných dle Kapitoly VI. Úmluvy CMR. Pro počátek promlčecí doby je však v tomto případě rozhodný den nabytí právní moci konečného soudního rozhodnutí, kterým byla stanovena konečná výše náhrady dle Úmluvy CMR. Pokud však takové rozhodnutí není, je rozhodný den, kdy byla náhrada skutečně zaplacená.

Závěr

Mezinárodní přeprava je činnost, která vyžaduje odpovědný přístup dopravce. Na rizika, která pro něj v souvislosti s uskutečňováním přepravy vyvstávají, tak nelze pohlížet izolovaně. Celou otázku odpovědnosti dopravce nelze redukovat pouze na jeho odpovědnost za poškození zboží, jeho ztrátu nebo zpoždění s jeho dodáním. Normy regulující dopravcovu odpovědnost hodnotí mnohdy jeho chování, které se samotným uskutečňováním přepravy souvisí jen velmi volně (vybavování vozidla pro přepravu, najímání osádky a její proškolení, servis vozidla atd.). Právní normy hodnotí rovněž činnosti, které samotné přepravě předcházejí, případně po ní následují (vyplňování nákladního listu, kontrola zásilky po přepravě). Hlavně je však hodnoceno jednání dopravce při samotné přepravě. Úmluva CMR by tak neměla být ze strany dopravců nahlížena jako něco, co je použitelné až v případě, kdy doprava neprobíhá tak, jak má, ale jako návod k tomu, jak přistupovat k přepravě, aby se její sankční mechanismy nemusely uplatnit. I když Úmluva CMR zakotvuje z hlediska unifikace pouze určitý „minimální standard“ a nezodpovídá všechny otázky, které mohou v souvislosti s prováděním přepravy vzniknout, její normy (osvětlené bohatou doktrínou a judikaturou) se vyjadřují v nejdůležitějších otázkách k celému procesu přepravy a to od prvního kontaktu odesilatele s dopravcem, po doručení zboží na místo dodání, případně upravují i některé otázky případného sporu stran.

Úmluva CMR má především posílit právní jistotu stran přepravní smlouvy, ale i když je Úmluva CMR svou povahou unifikační úmluvou, nelze přehlédnout, že stále existují i v jejím rámci otázky, v jejichž řešení dochází k rozdílnému přístupu judikatury jednotlivých zemí a rovněž doktríny. Především na straně praxe je možno setkat se občas s nepochopením některých ustanovení Úmluvy CMR, případně s rozdílným přístupem k zodpovídání otázek, ohledně nichž Úmluva CMR nepodává jasnou odpověď. Přetrvávají tak nadále některé rozdíly, které bohužel zvyšují nejistotu dopravce i oprávněné osoby. Tyto rozdíly jsou problémem především z toho hlediska, že k nim dochází až při aplikaci práva a řešení sporné otázky se tedy jeví méně předvídatelné (viz výše popsaný rozdílný přístup v případě výkladu odpovědnostního principu, který podával Sad Apelacyjny ve Varšavě). Vypořádat se s těmito rozdíly je pak úkolem odpovědného přístupu orgánů, které Úmluvu CMR aplikují, a které by měly přihlížet k praxi i teorii jiných smluvních států Úmluvy.

Úmluva CMR nepochybně představuje (i přes výše uvedené výhrady) zdařilý počín v oblasti unifikace mezinárodní úpravy přepravní smlouvy. Oba protokoly, které byly k této Úmluvě přijaty, pak představují pouze nutnou reakci členských států Úmluvy CMR na vývoj, ať už ve finančním sektoru, nebo v sektoru technickém. Bohužel i tyto protokoly přispěly do určité míry k roztržštění právní úpravy, jelikož ne všechny státy, které byly vázány Úmluvou CMR v původním znění, se rozhodly přistoupit i k úpravě provedené protokoly. V této souvislosti vyvstává otázka, nakolik by bylo šťastné zasahovat do skutečně základních ustanovení Úmluvy CMR a např. upřesnit odpovědnostní princip nebo přeformulovat článek 29 Úmluvy CMR (případně rovněž čl. 32) tak, aby se zmenšil prostor pro použití národní úpravy.

Zkratky

BGH – Bundesgerichtshof

Brusel I - Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 o soudní příslušnosti a uznání a výkonu soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních

CEMT - Konference evropských ministrů dopravy

ČSDP – Česká společnost pro dopravní právo

ESD / SDEU – Evropský soudní dvůr/Soudního dvora Evropské unie

ETL – European Transport Law

EU – Evropská unie

IRAax - Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts

IRU - Mezinárodní unie silniční dopravy

Komise - Orgán EU podle čl. 17 SEU

MMF – Mezinárodní měnový fond

NS - Nejvyšší soud České republiky

NS(SR) - Najvyšší súd Slovenskej republiky

ObčZ – Občanský zákoník (Zákon č. 40/1964 Sb.)

ObchZ – Obchodní zákoník (Zákon č. 513/1991 Sb.)

OGH - Oberster Gerichtshof

OLG - Oberlandesgericht

Protokol 2008 - Dodatkový protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), týkající se elektronického nákladního listu (č. 66/2011 Sb.m.s.)

Řím I - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy

Římská úmluva - Římské úmluvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (č. 64/2006 Sb.m.s.)

Sb. – Sbírka zákonů

Sb.m.s. – Sbírka mezinárodních smluv

SDR - Zvláštním právo čerpání

SEU – Smlouva o Evropské Unii

SFEU – Smlouva o fungování Evropské unie

Úmluva CMNI - Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (č. 32/2006 Sb.m.s.)

Úmluva CMR - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (č. 11/1974 Sb.)

Úmluva COTIF - Úmluvu o mezinárodní železniční dopravě (č. 8/1985 Sb.)

Úmluva CVR - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (č. 91/2006 Sb. m. s.)

Vídeňská úmluva - Vídeňské úmluvy o smluvním právu (č. 15/1988 Sb.)

VS - Vrchní soud

ZMPS – Zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním (Zákon č. 97/1963 Sb.)

Literatura

BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997.

CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 5.vydání. London: Informa, 2009.

CZERWENKA, B. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. 2.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009.

ČEPELKA, Č. *Právo mezinárodních smluv*. 1.vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 1999.

ČEPELKA, Č.; ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. 1.vydání. Praha: EUROLEX BOHEMIA, 2003.

DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 1.vydání. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002.

DOERFERT, C. *Europarecht*. 4.vydání. Köln: Luchterhand, 2010.

GERLOCH, A. *Teorie Práva*. 3. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004.

GÓRSKI, W.; WESOLOWSKI, K. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. 1. vydání. Gdaňsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009.

HAUBOLD, J. *CMR und europäisches Zivilverfahrensrecht – Klarstellungen zu internationaler Zuständigkeit und Rechtshängigkeit*, IPRax 3/2006, s. 224-229.

HELM, J. G. *Handelsgesetzbuch (Grosskommentar, Siebenter Band, 2.Teilband)*. 4. vydání. Berlin: Walter de Gruyter, 2002.

HERBER, R.; PIPER, H. *CMR Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996.

HOBE, S. *Einführung in das Völkerrecht*. 9.vydání. Tübingen und Basel: A. Francke Verlag, 2008.

- KALINA, M. a kol. *Odborný slovník ANGLICKO-ČESKÝ*. 3. Vydání (dotisk 2004). Praha: Linde, 2004.
- KNAPP, V. *Teorie Práva*. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 1995.
- KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné: Díl druhý: Závazkové právo*. 4. vydání. Praha: Nakladatelství ASPI, 2005.
- KNEEFEL, A. O. E. *From CMR to Logistics*, ETL 3/2000, s. 371 -374.
- KOLLER, I. *Transportrecht*. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007
- KRIMPHOVE, D. *Europarecht*. 2.vydání. Stuttgart: Verlag W.Kohlhammer,2010.
- KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009.
- KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.
- KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008.
- KYNCL, J. a kolektiv. *Mezinárodní doprava I*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství univerzity Pardubice, 2004.
- LIESER, B. *Ergänzung der CMR durch unvereinheitliches deutsches Recht*. 1. Vydání. Neuwied-Kriftel-Berlin: Alfred Metzner Verlag, 1991.
- PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 2008.
- PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985.
- PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Nakladatelství ASPI, 2006.
- POLLERT, A.; KIRCHNER, B.; POLZIN, J. *Lexikon der Wirtschaft*. 2. vydání. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 2004.

- RAUSCHER, T. *Internationales Privatrecht*. 3. vydání. Heidelberg: C.F. Müller Verlag, 2009.
- REITHMANN, CH.; MARTINY, D.; *Internationales Vertragsrecht*. 6. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt KG, 2004.
- ROGOV, S. *Paradoxon dualer Haftungsobergrenze des Art 23 Abs 3 CMR*, ETL 3/2002, s. 291-299.
- SANZ, F.M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1.vydání. Granada: Editorial Comares, S.L., 2002.
- SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009.
- SCHROEDER, W. *Grundkurs Europarecht*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2009.
- SMEELE, F.G.M. *Dutch case law on art. 29 CMR revisited*, ETL 1/2001, s. 37 -40.
- ŠIROKÝ, J. a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství Univerzity Pradubice, 2007.
- ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol. *Ochodní zákoník. Komentář*. 7. vydání. Praha: C.H.Beck, 2002.
- ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O.; ŠKÁROVÁ, M.; SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 10. vydání. Praha: C.H.Beck, 2006, s. 1344.
- THUME, K.-H. *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995.
- TUMA, O. J. *Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR?*, ETL 2/2002, s. 139-166.
- VÁŽNÝ, F. *O dopravních obchodech (též se zřetelem k francouzskému a italskému právu)*, Praha: V Komisi Bursíka & Kohouta, Knihkupců Univerzity Karlovy a České akademie věd a umění, 1929.

WIJFFELS, R. *Introduction to the CMR with regard to linguistic inaccuracies*, ETL 5/2001, s. 653-657.

Internetové zdroje:

MÁŠA, V. *Snažíme se, aby členství v našem sdružení přinášelo konkurenční výhody*. Dopravní noviny 2011. (<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/snazime-se-aby-clenstvi-v-nasem-sdruzeni-prinasele-konkurencni-vyhody>).

NOVÁK, R. *Protokol k Úmluvě CMR platí i v ČR*. Dopravní noviny 2006. (<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/legislativa2968>).

ROUBAL, V. *Zabezpečení nákladu přepravovaného v silniční dopravě*, Bulletin ČSDP 3/2005, s. 10-13. (http://csdp.cz/files/2005_3.pdf)

ŠUBERT, M. *Problémy s výkladem čl. 29 CMR*, Bulletin ČSDP 1/2002, s. 17-18. (http://www.csdp.cz/files/2002_1.pdf)

Fahrer dieses Lasters: „Das ist doch normal“. Merkur – online 13.1.2011. (<http://www.merkur-online.de/lokales/holzkirchen/fahrer-dieses-lasters-das-doch-normal-1079780.html>).

Odpovědnost při nakládce - vykládce zásilky. E-bulletin dopravního Práva 3/2008, s. 1-4. (http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2008.pdf)

Software umožňuje pracovat s CMR listem v reálném čase. Dopravní noviny 2002. (<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/software-umoznuje-pracovat-s-cmr-listem-v-realnem>)

Komise zveřejnila Bílou knihu dopravní politiky. Dopravní noviny 2011. (<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/komise-zverejnila-bilou-knihu-dopravni-politiky>).

Zasílatel coby dopravce. E-bulletin dopravního práva 4/2007. s. 1-5. (http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_4_2007.pdf).

Národní právo a Úmluva CMR. E-bulletin dopravního práva 3/2011. s. 1-5. (http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2011.pdf)

<http://eur-lex.europa.eu>

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&lang=en

<http://www.unidroit.info/program.cfm?menu=cases&file=program&pid=1&lang=en>

http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/Legislativa/

<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/5E17CF0E-68DD-46D3-AB9D-90515E280944/0/kabotaz.pdf>

<http://www.dot.gov/ost/ogc/Rome1952.pdf>

<http://www.icao.int/icao/en/leb/rome1952.pdf>

<http://www.schenker.cz/services/incoterms2010/>

<http://portal.gov.cz>

<http://www.ris.bka.gv.at/Jus/>

<http://www.logistik-lexikon.de/ccJiid557.html>

Zusammenfassung

Diese Arbeit widmet sich der Haftung des Frachtführers im internationalen Straßengütertransport nach dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR). Obwohl dieses Übereinkommen die einheitliche Regelung formal geschaffen hat, bleiben in der täglichen Praxis der Haftung des Frachtführers immer viele Fragen ungeklärt und weiter auch uneinheitlich gelöst. Wenn man diese Fragen klären will, muss man vor allem von dem System des Übereinkommens ausgehen und dazu nicht nur die Rechtsprechung von anderen Mitgliedstaaten, sondern auch das ausländische Schrifttum kennen, das Einfluss auf die Entscheidungspraxis der Gerichte nimmt. Manche Fragen sind aber nicht nur mit Hilfe von CMR zu lösen, man muss auch die nationale IPR-Regelung beachten. Um das Problem dann genau beschreiben zu können, muss man sich in der Terminologie auskennen.

Diese Arbeit legt in dem ersten Kapitel die nötigen Begriffe des Transportes und der Haftung aus. Danach widmet sich diese Arbeit der tschechischen nationalen Regelung vom Beförderungsvertrag, was nicht nur aus der Sicht der Rechtsvergleichung wichtig ist, sondern bietet auch nötige Kenntnisse für die Füllung von den Lücken in der einheitlichen Regelung an. Der Teil, in dem dann die Haftung des Frachtführers bearbeitet wird, versucht die Materie von CMR im System zu erfassen. Wenn man die Haftung des Frachtführers nach CMR beurteilen will, muss man zuerst die Frage beantworten, ob CMR anwendbar ist. Wenn man vor dem Gericht im Rahmen eines Verfahrens den Frachtbrief benutzen will, muss man natürlich die Regelung des Frachtbriefes kennen. Die Kapitel, die sich dann der Haftung des Frachtführers widmen, versuchen die Zugänge der Rechtsprechung und des Schrifttums nicht nur zu dem Haftungsprinzip, sondern auch zu den Liberationsbedingungen zu klären. Das ganze Problem endet aber nicht mit der Feststellung, ob der Frachtführer für den Schaden haftet oder nicht. CMR regelt auch die Grenzen für die Summe, die der Frachtführer für die Schäden bezahlen muss und auch diese sind nicht einfach zu bestimmen. Zu beantworten ist auch die Frage, welcher Frachtführer haftet, wenn mehrere Frachtführer an der Beförderung beteiligt waren und nicht zuletzt auch die Frage, welches Gericht für die Entscheidung der Sache international zuständig ist. Diese Arbeit versucht also nicht nur das System von CMR zu erfassen, sondern auch den ganzen Prozess der

internationalen Beförderung aus der Sicht der möglichen Haftungsentstehung des Frachtführers zu beschreiben.

Klíčová slova

Česky: ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ

Právo mezinárodního obchodu

Odpovědnost

Mezinárodní přeprava zboží

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

International trade law

Liability

International carriage of goods