

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická fakulta

Klára Kotasová

Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží

Diplomová práce

Olomouc 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma *Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží* vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje. Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 109 940 znaků včetně mezer.

Ve Vendryni dne 11. ledna 2022

Klára Kotasová

Poděkování:

Tímto bych ráda poděkovala JUDr. Mag. i. Michalovi Malackovi, Ph.D., MBA., za trpělivost, rady a pomoc při vedení této diplomové práce.

Obsah

Seznam použitých zkratk	6
Úvod	7
1. Vymezení pojmů	8
1.1. Převážní smlouva a jiné smluvní typy	8
1.2. Subjekty převážní smlouvy	8
1.3. Osoby, za něž dopravce odpovídá	10
2. Prameny právní úpravy mezinárodní silniční přepravy	12
2.1. Úmluva CMR	12
2.2. Národní právo jako podpůrná úprava	14
2.3. Obchodní zvyklosti	14
2.4. Obchodní podmínky	15
2.5. Převážní smlouva	16
2.5.1. Náležitosti převážní smlouvy	17
3. CMR nákladní list	19
4. Odpovědnost dopravce	21
4.1. Základ odpovědnosti	21
4.2. Rozsah odpovědnosti	22
4.3. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zásilky	23
4.3.1. Částečná ztráta	24
4.3.2. Úplná ztráta	24
4.3.3. Poškození zásilky	26
4.3.4. Důkazní břemeno ztráty nebo poškození zásilky	27
4.4. Zpoždění při přepravě neodpovídající úplné ztrátě	29
4.4.1. Důsledky zpoždění	29
4.4.2. Důkazní břemeno překročení dodací lhůty	30
4.5. Odpovědnost dopravce za svěřené dokumenty	30
5. Obrana dostupná dopravci	32
5.1. Obecné liberační důvody	32
5.1.1. Škoda způsobená odesílatelem	33
5.1.2. Škoda způsobená pokynem odesílatele/příjemce	34
5.1.3. Škoda způsobena zvláštní vadou zásilky	34
5.1.4. Škoda způsobená nebezpečným zbožím dle čl. 22 Úmluvy CMR	35

5.1.5. Škoda způsobená nevyhnutelnými okolnostmi	36
5.2. Privilegované důvody zprošťující dopravce odpovědnosti	41
5.2.1. Otevřené vozidlo.....	41
5.2.2. Nedostatečné či vadné balení.....	42
5.2.3. Nakládka a vykládka prováděna odesílatelem či příjemcem.....	44
5.2.4. Přirozená povaha zboží.....	46
5.2.5. Značení	47
5.2.6. Přeprava živých zvířat	48
Závěr	50
Bibliografie	52
Shrnutí.....	58
Klíčová slova.....	58
Summary	59
Keywords	59

Seznam použitých zkratk

Úmluva CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
NL CMR	Nákladní list CMR
Občanský zákoník	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
Nařízení Řím I	Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
NS	Nejvyšší soud
BGH	Spolkový soudní dvůr (Německo)
OLG	Vrchní zemský soud (Německo)
OGH	Nejvyšší soud (Rakousko)
LG	Zemský soud
Dohoda ADR	Dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
INCOTERMS	Mezinárodní obchodní podmínky
IRU	Mezinárodní unie silniční dopravy

Úvod

Vývoj celé lidské společnosti je úzce spjat s výměnou zboží, tudíž s příchodem automobilové dopravy narostl význam silniční přepravy zboží. Doprava se stala důležitým předpokladem pro fungování mezinárodního obchodu. Hlavním účelem Úmluvy CMR tak bylo v roce 1956 sjednotit podmínky přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě, a to zejména v oblasti odpovědnosti dopravce a přepravních dokladů. Pokud by k tomuto sjednocení nedošlo, byla by mezinárodní přeprava zboží značně obtížnější, neboť subjekty uzavírající přepravní smlouvy by musely být obeznámeny s vnitrostátním právem každé zúčastněné země a na základě toho tvořit přepravní smlouvy. Tímto by nepochybně poklesla popularita mezinárodní silniční přepravy, čímž by došlo k omezení mezinárodního obchodu, jehož je silniční přeprava významnou součástí. Tím spíše ve státech Evropské unie, ve kterých je právě silniční přeprava hojně využívaným způsobem přepravy, ať už z důvodu husté silniční sítě, tak i proto, že se jedná o velice flexibilní a rychlý způsob přepravy zboží.

Význam tohoto druhu přepravy zboží je také nutné zmínit v souvislosti s Českou republikou, která jakožto vnitrozemský stát využívá tento druh přepravy při mezinárodním obchodu především s okolními státy Evropské unie. Pro Českou republiku je Úmluva CMR také velmi významná z hlediska její vnitrostátní přepravy zboží, jelikož od roku 2019 se působnost většiny pravidel obsažených v Úmluvě CMR rozšířila i na přepravu vnitrostátní.

Cílem této práce je analyzovat problematiku právní úpravy institutu odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží, a to při zohlednění vývoje zahraniční i tuzemské soudní judikatury, neboť od doby účinnosti Úmluvy CMR je judikatura v této oblasti velice bohatá. Vzhledem k tomu, že Úmluva CMR má za cíl sjednotit přepravní smlouvy napříč smluvními státy, neodmyslitelně k této unifikaci patří znalost soudních rozhodnutí všech smluvních států. Tato zahraniční judikatura má také velký vliv pro české soudy, které z ní mohou při řešení sporů vyplývajících z mezinárodní silniční přepravy vycházet. S ohledem na to, že se Úmluva CMR v České republice nově aplikuje také ve sporech z přepravy vnitrostátní, považujeme za velice přínosné zabývat se právě vývojem judikatury v této oblasti, když českým soudům bude do budoucna těchto sporů jen přibývat a znalost výkladu jednotlivých ustanovení Úmluvy CMR, tak jak je vykládají jiné smluvní státy, bude pro české soudnictví klíčovou.

1. Vymezení pojmů

1.1. Přepavní smlouva a jiné smluvní typy

Smlouva o přepravě věci je v občanském zákoníku upravena ustanovením §2555, když ten ji vymezuje následovně: „*Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.*“ Dané vymezení přepravy věci je však pouhým podpůrným vymezením k Úmluvě CMR, která obsahuje vlastní definici přepravní smlouvy a uplatní se v mezinárodní přepravě přednostně.¹

Zasílatelskou smlouvou se naopak zasílatel zavazuje příkazci, že mu na jeho účet, avšak vlastním jménem obstará přepravu věci z jednoho místa do jiného místa a odesílatel se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu. Je tedy velký rozdíl mezi smlouvou o přepravě a zasílatelskou smlouvou, jelikož zasílatel má povinnost přepravu zásilky pouze obstarat, nezavazuje se jako dopravce k samotnému fyzickému provedení přepravy.² Jestliže tedy příkazce svěří přepravu zasílateli, nepodléhá zasílatelská smlouva Úmluvě CMR, nýbrž příslušným vnitrostátním právním předpisům. Svěří-li však přepravu osobě, která se zavázala smlouvou k materiální a fyzické přepravě zásilky, přitom je irelevantní, zda takovýto dopravce se pouze zaváže přepravu provést, avšak fyzicky ji uskuteční jiným dopravcem (komisionářem) nebo přepravu provede vlastními vozidly sám, aplikuje se na danou přepravu Úmluva CMR.

1.2. Subjekty přepravní smlouvy

Vymezení subjektů, tak jak činí Úmluva CMR na odesílatele, dopravce a příjemce je značně nejednoznačné, ale díky judikatuře jednotlivých států došlo ke zpřesnění daných pojmů. Co se týče odesílatele zásilky, tím je osoba, která předává dopravci zásilku k přepravě a ujímá se odpovědnosti za nakládku zásilky. V momentě, kdy se nachází zásilka v moci dopravce, je to právě odesílatel, kdo zadává pokyny k přepravě zásilky nebo tyto pokyny mění či upřesňuje a platí dopravci za provedení přepravy.³ Odesílatele nelze ztotožňovat s osobou

¹ SEDLÁČEK, Pavel. In HULMÁK, Milan a kol. Komentář k Občanskému zákoníku VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 16. (§ 2555)

² MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku [online]. bulletin-advokacie.cz, 23. října 2014 [cit. 31. října 2021] Dostupné na <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-20preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku?browser=mobi>.

³ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, s. 5.

vlastníka zásilky, i když jím odesílatel může být. Pro účely Úmluvy CMR je však vlastnictví zásilky irelevantní, odesílatelem tak může být obchodník, výrobce či zasílatel. Vůči odesílateli je nutné vymezit také osobu příkazce, jakožto osobu, která uzavřela s dopravcem smlouvu. Příkazce může být sám odesílatelem, ale může se také jednat o příjemce zásilky nebo třetí osobu. V případě, že příkazce není odesílatelem, předpokládá se, že odesílatel je zmocněncem příkazce, jedná tak jeho jménem a převzal závazek vůči dopravci tím, že své jméno uvedl v NL CMR.⁴ Příkazce je tak osoba, která sice odevzdá zásilku dopravci k přepravě, avšak nepřijímá na sebe odpovědnost odeslání. Pokud však příkazce uvede své jméno v NL CMR, přebírá na sebe odpovědnost odesílatele. Zasílatel, pokud dopravci nesdělí osobu svého příkazce, stává se sám odesílatelem a přejímá tak odpovědnost, která se snoubí s touto funkcí. Další osoby jako vlastníky zásilky nebo oprávněné disponovat se zásilkou z jiné smlouvy nemají právo udílet dopravci pokyny, pokud nejsou také v postavení odesílatele.

Doprovce je osoba, která se zaváže k přepravě zásilky a tuto také uskuteční, nikoli k tomu, že přepravu pouze obstará. Jedná se zpravidla o provozovatele vozidla. Je irelevantní, zda dopravce sám fyzicky přepravu uskuteční či neprovede ani část přepravy. V rámci jedné přepravy však může figurovat více dopravců, tedy těch, kteří přepravu fyzicky uskutečňují. Dopravcem tak může být jedna nebo i více osob, které přepravu zásilky fyzicky uskuteční, může se však také jednat o osobu, která se zaváže k přepravě zásilky, avšak vzhledem k tomu, že nevlastní žádná motorová vozidla předá zásilku následnému dopravci, který přepravu uskuteční, aniž by však byl zasílatelem (bližší viz další kapitola).⁵

V poslední fázi realizace přepravní smlouvy přichází na řadu příjemce, který přejímá právo dispozice se zásilkou vyplývající ze smlouvy o přepravě. Příjemce není Úmluvou CMR nijak definován, a to ani předpisy národního práva, přitom se jedná o klíčový subjekt, jehož postavení je nutné odlišit od osoby adresáta. Judikaturou bylo dovozeno, že příjemcem je osoba, na které se odesílatel a dopravce dohodl v přepravní smlouvě a které je dopravce povinen dodat zásilku, má tak nárok na dodání zboží. Příjemce však může určit osobu, která zásilku skutečně fyzicky převezme, daný adresát pak je legitimován k převzetí zásilky a podpisu NL CMR jménem příjemce, není však legitimován k uplatnění nároků plynoucích z přepravní smlouvy vůči dopravci. V případě, že jméno adresáta je jedním ze dvou jmen uvedených v kolonce příjemce a existuje-li pochybnost o právu adresáta uplatňovat práva

⁴ ROUBAL, Václav. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. ČESMAD BOHEMIA, 2007 s. 24.

⁵ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 5-6.

z přepravní smlouvy, nepostačí toto uvedení v kolonce „příjemce“ na NL CMR k tomu, aby byl legitimován k uplatnění práv z přepravní smlouvy.⁶

1.3. Osoby, za něž dopravce odpovídá

Daná problematika je vymezena čl. 3 Úmluvy CMR tak, že dopravce nese odpovědnost za jakákoli jednání nebo opomenutí svých zástupců, pracovníků a dalších osob, které použije při provádění přepravy jako by jednal sám, ale pouze za předpokladu, že zástupci, pracovníci či jiné osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů.

Pokud tedy dopravce deleguje provedení přepravního úkonu a s tím souvisejících povinností na třetí osobu, bude sám odpovědný za jednání či opomenutí touto osobou učiněná. Toto je potvrzeno např. rozsudkem Nejvyššího soudu v Rakousku, který dovedl, že poddoprovce je v právním vztahu pouze k hlavnímu dopravci, jenž uzavřel přepravní smlouvu s odesílatelem, a tudíž do existujícího smluvního vztahu mezi dopravcem a odesílatelem nevstupuje. Dopravce je tak odpovědný také za jiné osoby, které se podílí na jeho žádost na provedení přepravy, tedy za poddoprovce a jeho zaměstnance, a to také tehdy, když tento poddoprovce záměrným a organizovaným zločinným jednáním zneužije pravomoc danou mu k provedení práce dopravcem.⁷

V souvislosti s dovozením odpovědnosti dopravce však je zásadní zodpovědět otázku kdo je dopravcem. Na tuto otázku nám odpovídá čl. 34 Úmluvy CMR, když stanoví, že dopravcem je jak první, tak i každý další tzv. postupný dopravce, který fakticky převezme zásilku a NL CMR k provedení jemu stanovené části přepravy, a to na základě jedné přepravní smlouvy.⁸ Předpokladem tak je jedna přepravní smlouva, na jejímž základě je uzavřen jeden NL CMR, v případě, že by bylo uzavřeno smluv více, bude na každou přepravní smlouvu aplikovatelná Úmluva CMR za předpokladu, že se jedná o mezinárodní přepravu zboží. Bude-li tak přeprava založena na jediné přepravní smlouvě a je-li plněna postupnými dopravci, odpovídá za provedení celé přepravy každý z nich, což pro odesílatele znamená, že v případě škody na zásilce může uplatňovat náhradu škody na dopravci, s nímž jako prvním uzavřel

⁶ Rozsudek Okresního soudu v Limburgu (Rechtbank Limburg) ze dne 28. února 2018, sp. zn. C/03/212747, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2019. s. 3 [online]. [cit. 2. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

⁷ Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 29. března 2017, sp. zn. 7 Ob 91/16g, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 12/2017 s. 4 [online]. [cit. 2. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

⁸ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 105-106.

přepravní smlouvu, i přesto, že škodu zavinil následný dopravce.⁹ Za zmínku stojí, že prováděli se mezinárodní přeprava na základě jediné přepravní smlouvy několika dopravci, bude poslední úsek přepravy, byť prováděn dopravcem pouze v zemi doručení, spadat také pod Úmluvu CMR a nikoli pod národní právo.¹⁰ Pokud by však část přepravy proběhla pouze v zemi odeslání na základě separátní přepravní smlouvy, bude podléhat národnímu právu a zbytek přepravy se uskuteční na základě Úmluvy CMR. Určujícím hlediskem, zda Úmluvu CMR bude možné aplikovat na celou přepravu či nikoli, je formulace smlouvy a především také to, zda byl vydán NL CMR, který by kryl přepravu jako celek.

Vzhledem k tomu, že následný dopravce je dle čl. 34 Úmluvy CMR odpovědný za provedení celé přepravní smlouvy, bude se moci dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR zprostit odpovědnosti pouze tehdy, když bude schopen prokázat, že žádný z dopravců provádějící danou přepravu na základě jedné přepravní smlouvy se nemohl vyhnout nastalým okolnostem a zabránit tak vzniku škody. Následný dopravce se své odpovědnosti zprostit nemůže, když sice v době, kdy fakticky zásilku držel, škoda nenastala, ale škodu zavinil jiný dopravce provádějící přepravu na základě stejné přepravní smlouvy. Následný dopravce však bude mít nárok vůči dopravci skutečně odpovědnému, jak uvádí čl. 37 Úmluvy CMR.¹¹ Tyto nároky mezi dopravci navzájem se však již řídí národním právem.

⁹ SEDLÁČEK, Pavel, FLORIÁN, Michal. Vybrané otázky z přepravy a zásilatelství. Praha: Wolters kluwer ČR, a.s., 2017. s. 17.

¹⁰ ROUBAL, Václav. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. ČESMAD BOHEMIA, 2007 s. 114.

¹¹ ROUBAL, Václav. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů: Výklad a texty Úmluvy CMR. ČESMAD BOHEMIA, 2007 s. 118.

2. Prameny právní úpravy mezinárodní silniční přepravy

2.1. Úmluva CMR

Základní myšlenkou přijetí Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě bylo sjednocení pravidel mezinárodní silniční přepravy a podpora mezinárodního obchodu. Nebýt této Úmluvy, museli by být dopravci seznámeni s právními řády těch zemí, do kterých přepravují zboží, což by speciálně v silniční nákladní dopravě znevýhodňovalo dopravce, neboť ti často nemají při uzavírání přepravních smluv s odesílateli dostatečný čas na jejich přípravu. Pravděpodobně by to dopravce nutilo v časové tísní uzavřít i nevýhodnou smlouvu jen proto, aby neztratili svého klienta (odesílatele). Díky jednotné úpravě přepravní smlouvy, má dopravce možnost znát své právní postavení předem, neboť kogentní ustanovení Úmluvy CMR musí být respektovány a jakékoliv odchýlení se od daných ustanovení by způsobilo neplatnost takového ujednání.¹² V Úmluvě CMR je zakázáno odchýlit se od ustanovení upravujících následující oblasti přepravy: *náležitosti CMR nákladního listu, evidenční kontrola zásilky dopravcem na nakládce, dispoziční oprávnění odesílatele a příjemce se zásilkou, překážky v průběhu přepravy zásilky a při jejím vydání příjemci, odpovědnost dopravce za poškození, ztrátu zásilky a za překročení dodací lhůty, včetně důkazního režimu a možnosti vyvinění dopravce z odpovědnosti, rozsah náhradové povinnosti dopravce v případě jeho odpovědnosti za škodu, reklamační postupy a mezinárodní soudní příslušnost, odpovědnost odesílatele a dopravce v některých vybraných případech a promlčení nároků z přepravní smlouvy.*¹³

V čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR je stanoven rozsah působnosti dané úmluvy takto: „*Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy.*“ Toto ustanovení se vztahuje na kohokoli, bez ohledu na státní příslušnost nebo trvalé bydliště či sídlo účastníků přepravní smlouvy, relevantní je pouze to, že zboží je přepravováno mezi státy a místo nakládky či vykládky se nachází ve smluvním státě Úmluvy CMR. Vždy

¹² čl. 41 Úmluvy CMR: „*Všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchylují od ustanovení této Úmluvy, jsou s výjimkou ustanovení článku 40 neplatná a právně neúčinná. Neplatnost takových ujednání nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy.*“

¹³ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, s. 22.

se musí jednat o přepravu pomocí motorového vozidla, která probíhá podnikatelským způsobem, tedy nikoli neveřejnou přepravu. Z daného ustanovení můžeme dovodit, že Úmluvu CMR je nutné respektovat také v případech, kdy se jedná o českého odesílatele a dopravce s místem odeslání v ČR, ale místo dodání již bude ležet mimo území ČR.¹⁴ Pro použití Úmluvy CMR na přepravní smlouvu je irelevantní, zda přeprava jako mezinárodní proběhla nebo se zásilka nedostala vůbec za hranice státu, z něhož došlo k odeslání, i když místo dodání leželo v jiném státě. Existují tři výjimky, na které se Úmluva CMR nepoužije, a to na přepravu mrtvol, případy stěhování a přepravu prováděnou v rámci mezinárodních poštovních služeb. Důvodem vynětí těchto položek z působnosti Úmluvy CMR je obtížnost stanovení jejich hodnoty, a tudíž v případě porušení přepravní smlouvy by nebylo možné jasně stanovit rozsah odpovědnosti dopravce. Úmluvu CMR nepoužijeme v případě, kdy přeprava sice probíhá na území cizích států, avšak jak nakládka, tak vykládka byla uskutečněna v témže státě, dále v případě omylu, kdy místo vnitrostátní přepravy byla provedena mezinárodní a také pokud si strany ujednájí, že zboží na hranicích vyloží a přepravu v jiném státě provede další dopravce, toto však lze jen v určitých případech, kdy je to např. pro odesílatele ekonomicky výhodné, jinak to může být posouzeno jako obcházení kogentních ustanovení Úmluvy CMR.¹⁵

Úmluva CMR upravuje pouze některé obsahové záležitosti přepravní smlouvy, nezahrnuje komplexní úpravu smlouvy o přepravě. Je tedy na smluvních stranách a jejich národních právních řádech, jak smlouva o přepravě vznikne, v jaké formě a lhůtě.¹⁶ Úmluva se snaží sjednotit jen ty nejproblematictější oblasti přepravní smlouvy, které vyvolávaly mezi stranami časté spory.

Úmluva CMR je na základě čl. 10 Ústavy České republiky součástí českého právního řádu a má také, jakožto mezinárodní smlouva, aplikační přednost před zákonem. Úmluva CMR se stala pro Českou republiku (tehdy Československou socialistickou republiku) platnou ke dni 3. 12. 1974 a ve Sbírce zákonů byla publikována pod č. 11/1975 Sb., jako vyhláška Ministerstva zahraničních věcí ze dne 27. 11. 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

¹⁴ MAREK, Karel. Aktuální praktické problémy smluv k provádění přeprav [online]. advokatnidenik.cz, 18. června 2019. [cit. 4. října 2021]. Dostupné na: <https://advokatnidenik.cz/2019/06/18/aktualni-prakticke-problemy-smluv-k-provadeni-preprav/>.

¹⁵ LOJDA, Jiří. Rozsah a způsob použití Úmluvy CMR. [online]. Obchodněprávní revue, 2014 [cit. 4. října 2021]. Dostupné na: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=nrptembrgrpw64s7grpxgxzrgiyq&rowIndex=0#>.

¹⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. října 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010.

2.2. Národní právo jako podpůrná úprava

Výše jsme se zabývali Úmluvou CMR, jakožto přímo aplikovatelnou úpravou na přepravní smlouvy s mezinárodním prvkem. Daná unifikace však neupravuje všechny otázky spojené s přepravou zboží a je tedy na smluvních stranách, aby upravily ty oblasti otázek, které nejsou unifikovány nebo které sice Úmluva CMR upravuje, ale jedná se o úpravu dispozitivní, tudíž se od ní dopravce s odesílatelem mohou odchýlit. Pro tyto případy je stranám ponechána volba rozhodného práva, kdy je především na jejich vůli, jaké právo si zvolí. Tato volba práva je zakotvena v Nařízení Řím I., jenž je aplikovatelné soudy ve všech členských státech Evropské unie s výjimkou Dánska, a co se týče osobní působnosti, tak na všechny subjekty bez ohledu na jejich státní příslušnost či domicil.¹⁷ Dle čl. 3 Nařízení Řím I. je tato volba stranám umožněna, a to výslovně nebo jiným způsobem vyplývajícím ze smlouvy. Pokud si strany rozhodné právo nezvolí, pro tento případ je rozhodný čl. 5 Nařízení Řím I., který zní následovně: *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.*¹⁸ Pokud však bude zjevné, že přepravní smlouva má užší spojení s jinou zemí, použijeme přednostně právo této země. Z toho vyplývá, že budeme-li mít dopravce se sídlem provozovny v České republice a současně se na území ČR bude nacházet také místo nakládky, vykládky nebo provozovna odesílatele zboží, bude rozhodným právem právo České republiky. V právním řádu České republiky je přepravní smlouva upravena v zákoně č. 89/2012 Sb. občanský zákoník.

2.3. Obchodní zvyklosti

Obchodními zvyklostmi se rozumí ustálená pravidla obchodního styku mezi podnikateli. Daná pravidla jsou zachovávána obecně v podnikání anebo v konkrétním odvětví.

¹⁹

¹⁷ VALOVÁ, Iva. Volba práva ve světle předpisů EU [online]. epravo.cz, 8. ledna 2013 [cit. 7. října 2021] Dostupné na: <https://www.epravo.cz/top/clanky/volba-prava-ve-svetle-predpisu-eu-87851.html>.

¹⁸ LOJDA, Jiří. Kolizní úprava přepravní smlouvy v mezinárodní nákladní přepravě [online]. epravo.cz, 8. ledna 2013 [cit. 7. října 2021] Dostupné na: <https://www.epravo.cz/top/clanky/kolizni-uprava-prepravni-smlouvy-v-mezinarodni-nakladni-preprave-98906.html>.

¹⁹ HANDLAR, Jiří. In LAVICKÝ, Petr a kol. Komentář k Občanskému zákoníku I. Obecná část (§ 1–654). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 3 (§ 558).

Přepravní smlouva se danými pravidly řídí ve dvou případech. Buďto si smluvní strany neupraví ve smlouvě určitou otázku a ta není řešena ani Úmluvou CMR ani právem rozhodným nebo výslovně uvedou, že se chtějí řídit obchodními zvyklostmi, kdy v takovém případě mají tyto zvyklosti přednost před dispozitivními ustanoveními Úmluvy CMR nebo rozhodného práva. Často se v přepravních smlouvách lze setkat s ujednáním smluvních stran o vyloučení užití obchodních zvyklostí nebo jejich vyloučení stanoví přímo zákon.

2.4. Obchodní podmínky

U většiny návrhů na uzavření přepravní smlouvy se setkáme s odkazem na obchodní podmínky, kterými se má předmětná smlouva řídit. Dané podmínky mohou být k návrhu na uzavření přepravní smlouvy také přímo přiloženy nebo budou sjednány přímo ve smlouvě, což však bývá z hlediska praxe méně časté. V případě, že smluvní strany ujednají v přepravní smlouvě podmínky jiné, než na které odkazují v obchodních podmínkách, je nutné vždy dát přednost podmínkám ujednaným přímo v přepravní smlouvě. Součástí smlouvy se obchodní podmínky stávají ve chvíli, kdy dojde k uzavření přepravní smlouvy, tzn. buď přijetím návrhu na uzavření smlouvy výslovně, nebo konkludentním jednáním. Může nastat situace, kdy obě smluvní strany přiloží své obchodní podmínky, v takovém případě platí pouze ty ustanovení obchodních podmínek, které si vzájemně neodporují.²⁰ Tomuto lze zabránit pouze tak, že některá ze stran nepřijme obchodní podmínky strany druhé, čímž nedojde k uzavření přepravní smlouvy. Dopravce má při uzavírání smluv méně výhodné postavení než odesílatel, neboť ten si většinou diktuje podmínky přepravy, jakožto strana, která si u dopravce přepravu objednává, tedy nabízí dopravci práci. Dopravce, pokud nechce o klienta v důsledku dlouhodobého vyjednávání obchodních podmínek přijít, je často nucen pro něj méně výhodné obchodní podmínky přijmout. Zde může vyjednávání o obchodních podmínkách usnadnit možnost odkazu na ustálené obchodní podmínky, které vypracovávají odborné organizace a které umožní smluvním stranám uzavírat vyvážené přepravní smlouvy. V České republice se jedná o všeobecné přepravní podmínky odborné a zájmové organizace ČESMAD BOHEMIA. U českých přepravních smluv s mezinárodním prvkem se také často můžeme setkat s odkazem na německé obchodní podmínky ADSp.²¹ Pro smluvní strany je tedy výhodné řídit se těmito

²⁰ HULMÁK, Milan. In HULMÁK, Milan a kol. Komentář k Občanskému zákoníku V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 51. (§ 1751).

²¹ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 30-31.

ustálenými všeobecnými podmínkami jednak z důvodu jistoty jejich právního postavení a jednak kvůli urychlení uzavírání přepravních smluv.

Pro mezinárodní přepravu zboží mohou být také důležitá nezávazná mezinárodní pravidla INCOTERMS pro výklad běžně používaných obchodních doložek. Tyto mezinárodní pravidla vydávaná Mezinárodní obchodní komorou mají usnadnit průběh světového obchodování, a to tak, že specifikují podmínky přepravy a jsou využívány jednotně po celém světě. Pro smluvní strany se stanou závazné v okamžiku, kdy se stávají součástí přepravní smlouvy. Jsou v nich upraveny především povinnosti smluvních stran, jako jsou způsob, místo a okamžik předání zboží, průvodní doklady, riziko, náklady, pojištění a celní odbavení.²²

2.5. Přepravní smlouva

V mezinárodní silniční přepravě hovoříme o přepravní smlouvě jakožto o právním vztahu s mezinárodním prvkem, proto je daná smlouva regulována normami mezinárodního práva soukromého. V mezinárodním právu soukromém rozlišujeme dvě metody, dle kterých určíme rozhodné právo pro danou smlouvu, a to metodu přímou a kolizní. Přepravní smlouva se bude prioritně řídit metodou přímou, konkrétně Úmluvou CMR a následně je ponecháno na stranách, jakým právním řádem se jejich smlouva bude řídit, případně jak si upraví svá práva a povinnosti odchylně od dispozičních ustanovení Úmluvy CMR a práva rozhodného.

Pro úspěšnou realizaci mezinárodní přepravy je tedy nutné, aby smluvní strany, kterými jsou dopravce a odesílatel, mezi sebou uzavřeli přepravní smlouvu. V přepravní smlouvě si strany mohou všechny otázky s přepravou související upravit dle své vůle, jsou omezeny pouze kogentními ustanoveními Úmluvy CMR a rozhodného práva, které si strany samy zvolily nebo které bylo stanoveno dle Nařízení Řím I. V otázkách, které nejsou upraveny kogentně, je na vůli stran, zda se odchýlí od dispozičních ustanovení těchto právních předpisů a upraví si určitou oblast zcela odlišně anebo ji ponechají neupravenou, kdy se poté tyto stranami neupravené otázky budou řídit buďto dispozičními ustanoveními zákona nebo, chybí-li zákonné úpravy, obchodními zvyklostmi.

²² ROŽEK, Petr. Pravidla mezinárodní obchodní komory pro vnitrostátní i mezinárodní obchod Incoterms® – revize 2020 již na obzoru včetně české mutace. Právo v přepravě a zasílatelství, 2019, roč. 1, č. 0, s. 2.

2.5.1. Náležitosti přepravní smlouvy

Podstatné náležitosti přepravní smlouvy se budou odvíjet od rozhodného práva, které si smluvní strany zvolí. V této práci budeme vycházet z toho, že jako podpůrné právo je zvoleno právo české. V tomto případě se vznik smlouvy a jiné náležitosti, které nejsou kogentně upraveny v Úmluvě CMR, budou řídit OZ, a to konkrétně ustanovením § 2555 a následujícími. Českou právní úpravu tedy použijeme v tom rozsahu, který neodporuje zmíněným příkazujícím ustanovením Úmluvy a zároveň pouze v té míře, v jaké si strany neujednaly své práva a povinnosti odchylně od dispozitivních ustanovení jak Úmluvy, tak i české právní úpravy.

Přeprava věci je definována tak, že se dopravce zavazuje odesílateli přepravit věc jako zásilku z určitého místa odeslání do určitého místa určení a odesílatel se zavazuje zaplatit mu za to přepravné, přičemž pro účely Úmluvy CMR se místo převzetí zásilky a místo jejího dodání musí nacházet alespoň ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR. Pro uzavření přepravní smlouvy není předepsaná žádná forma, dopravce má však na odesílateli právo žádat, aby mu provedení přepravy potvrdil písemným dokladem, kterým je v mezinárodní přepravě NL CMR a odesílatel má naopak právo žádat potvrzení dopravce o převzetí zásilky. Jak NL CMR, tak i potvrzení o převzetí zásilky vyžadují písemnou formu. Jedná se o smlouvu konsensuální, pokud tedy bude návrh učiněný odesílatelem přijat dopravcem výslovně nebo konkludentně, je smlouva uzavřena. Jelikož z přepravní smlouvy vznikají práva a povinnosti třetí osobě (příjemci), jedná se o smlouvu ve prospěch třetího, kdy příjemce má ze smlouvy uzavřené mezi odesílatelem a dopravcem právo na vydání přepravního dokladu NL CMR, díky kterému má možnost se zásilkou po jeho obdržení disponovat.

Účastníky smlouvy o přepravě jsou pouze odesílatel a dopravce. Odesílatelem může být jak PO, tak i FO, která má zájem přepravit zásilku a tuto přepravu si objednává u dopravce, kterým také může být PO nebo FO, která vlastním jménem a na vlastní účet provozuje mezinárodní silniční přepravu. Vznik přepravní smlouvy se bude řídit obecnými ustanoveními, jenž se nacházejí v části V. občanského zákoníku § 1721 a následující.²³

Ve smlouvě si musí strany ujednat podstatné náležitosti, kterými jsou identifikace přepravované věci, závazek dopravce provést přepravu, kterému odpovídá povinnost odesílatele za přepravu zaplatit a strany by se měly dohodnout na místě odeslání a místě určení.

24

²³ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., str. 32-39.

²⁴ JANKŮ, Martin, MAREK, Karel. Smlouva zasilatelská a další smlouvy o přepravě, rubrika Nad novou právní úpravou soukromého práva. Obchodní právo, 2016, č. 5.

Z přepravní smlouvy stranám vznikají vzájemná práva a povinnosti. Dopravce se zavazuje odesílateli k tomu, že jeho zásilku převezme a dopraví ji do místa určení řádně a včas, což zahrnuje povinnost dopravce o zásilku pečovat v souladu s pokyny, které mu byly odesílatelem uděleny a při nesprávném pokynu upozornit na tento odesílatele. Úmluva CMR neukládá dopravci povinnost provést nakládku a vykládku, a tudíž nezaváže-li se dopravce v přepravní smlouvě k provedení nakládky a jiných úkonů s přepravou souvisejících sám, provede ji odesílatel a příjemce. Ovšem co se týče nakládky a vykládky, vždy je pro dopravce výhodnější, pokud nakládku provede odesílatel, který zná povahu zásilky. Dopravce má právo využít pro přepravu subdopravce, pokud mu to smlouva umožňuje. Povinností odesílatele je sdělit dopravci již při sjednávání přepravní smlouvy údaje o charakteru přepravované zásilky tak, aby ji dopravce mohl přepravit s odbornou péčí, tzn. odesílatel by měl uvést takové údaje, dle kterých bude moci dopravce připravit vhodné vozidlo a uzpůsobit jízdu povaze zásilky. Odesílatel předá dopravci zásilku ve sjednanou dobu, na sjednaném místě a má povinnost dopravci umožnit překontrolovat stav zásilky, zda odpovídá stavu uvedenému v NL CMR. Dále je povinen předat dopravci veškeré doklady související se zásilkou a uvést v nich pravdivé a úplné údaje, podat dopravci pokyny, dle kterých má být přeprava provedena. Odesílatel má povinnost nahradit veškerou škodu, která vznikla v důsledku jeho pochybení a zaplatit dopravci přepravné dle podmínek vzniku nároku na uvedené částky. Zmíněné práva a povinnosti odpovídají pravidelným ujednáním smluvních stran v přepravní smlouvě.²⁵

²⁵ C.S.CARGO, a.s. Všeobecné obchodní podmínky pro přepravu v mezinárodní a vnitrostátní silniční nákladní dopravě C.S.CARGO a.s. jako dopravce [online]. [cit. 10.října 2021]. Dostupné na: <https://www.cscargo.cz/cs/vseobecne-obchodni-podminky>.

3. CMR nákladní list

Jedná se o deklaratorní doklad, osvědčující existenci přepravní smlouvy uzavřené mezi dopravcem a odesílatelem, která má na rozdíl od NL CMR konstitutivní charakter. NL CMR je tedy doklad, který prokazuje uzavření přepravní smlouvy a také její obsah, pokud se neprokáže opak, tzn. jsou-li do nákladního listu zaneseny jiné údaje než ty, které odesílatel uvedl např. ve své objednávce a které dopravce akceptoval, platí údaje akceptované v původní objednávce nikoli ty uvedené v NL CMR, pokud tyto změny dopravce sám neakceptuje. V případě, že by NL CMR nebyl vydán nebo vydán byl, ale s nedostatky nebo došlo k jeho ztrátě, nemá to vliv na platnost přepravní smlouvy. K prokázání existence přepravní smlouvy může sloužit např. také objednávka.²⁶ Nejdůležitější funkcí NL CMR tak je jeho důkazní hodnota. Jak již bylo výše uvedeno, přepravní smlouva může být uzavřena v jakékoli formě, tudíž nemáme-li písemný záznam o uzavřené smlouvě, je to právě NL CMR, který její uzavření a obsah prokáže. Úmluva CMR nestanovuje, který z účastníků tedy dopravce nebo odesílatel má NL CMR vystavit.²⁷ Je tak na obou účastnících, aby CMR nákladní list vystavili ve třech vyhotoveních a podepsali, protože bez podpisu obou stran bude tento důkazní prostředek neplatný. Úmluva CMR zakotvuje možnost nahrazení podpisu razítkem dopravce a odesílatele, z hlediska praktického je však vhodné pro lepší zajištění důkazů, připojit také podpis daných osob.

Za veškeré výlohy a škody, které dopravci vzniknou v důsledku nesprávných či neúplných údajů uvedených v NL CMR, odpovídá odesílatel. Co se týče obsahu NL CMR, obligatorní náležitosti jsou uvedeny v čl. 6 odst. 1 Úmluvy CMR, ale do NL CMR mohou být zaneseny také jiné další údaje, které strany pokládají za důležité. Pro účely této diplomové práce je z pohledu dopravce podstatný údaj, jenž vymezuje dobu, během které je dopravce odpovědný za přepravovanou zásilku, tedy konkrétní datum a místo převzetí zásilky a místo jejího určení, přičemž odpovědnost dopravce končí podpisem NL CMR příjemcem, tedy předáním zásilky do moci příjemce. Dále je důležité, aby dopravce při převzetí zásilky provedl kontrolu správnosti a úplnosti veškerých údajů v NL CMR uvedených a v případě výhrad tyto v NL CMR zaznamenal.²⁸ Takové výhrady se budou nejčastěji týkat nesouladu faktického stavu zásilky se stavem uvedeným v NL CMR, nesprávného značení, uvedení špatného počtu kusů, vadného balení, nevhodného naložení zásilky, jejího uchycení ve vozidle. Právní komise IRU

²⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. února 2011, sp. zn. 4 Nd 451/2010.

²⁷ KOLLER, I. Transportrecht. 6. vydání. Mnichov: C. H. Beck, 2007, s. 1171.

²⁸ Např. v rozsudku Nejvyššího soudu SR 5 Obo 70/2009, ze dne 31. 1. 2011 nebyl dopravce schopen prokázat, že údaje o množství zboží nebyly při nakládce v souladu s tím, co bylo uvedeno v NL CMR, tudíž soud dovedl na základě údajů v NL CMR, kterými se musel řídit, odpovědnost dopravce.

vypracovala kontrolní list CMR, který obsahuje výčet možných výhrad, jež může dopravce učinit. Tyto člení dle toho, zda se jedná o vadu týkající se vozidla, balení, množství, značení, stavu zboží při jeho převzetí k přepravě, a jako poslední vady týkající se ložení a zabezpečení zboží na vozidle.

Doprovce by měl také v průběhu přepravy zásilky zaznamenat události, týkající se konkrétní přepravy. Neobsahuje-li NL CMR výhrady dopravce, platí právní domněnka, že zásilka byla v době jejího převzetí bezvadná a veškeré údaje v NL CMR uvedené se shodují se skutečným stavem zásilky v době jejího převzetí dopravcem.²⁹ V takovém případě, pokud dojde k poškození zásilky, dopravce se jí zproští jen tehdy, pokud bude schopen předložit důkaz o vadnosti zásilky již v době jejího převzetí.

²⁹ POLÁČEK, B., NOVÁK, R. Mezinárodní přepravní doklady. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, s. 3-6.

4. Odpovědnost dopravce

4.1. Základ odpovědnosti

Předpoklady odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční nákladní dopravě za škodu na zásilce, jež je způsobena v době přepravy, jsou upraveny čl. 17 a násl. Úmluvy CMR, která se ve vztazích založených přepravní smlouvou s mezinárodním prvkem uplatní přednostně před národní úpravou obsaženou v OZ. Z tohoto důvodu ustanovení Úmluvy CMR nelze doplňovat nebo omezovat aplikací předpisů národního práva.³⁰ Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční dopravě je koncipována jako odpovědnost objektivní. Pro vznik odpovědnosti je tedy irelevantní zavinění dopravce či osob, za které dopravce odpovídá, poškozený nemusí prokazovat, že vznik škody je výsledkem zaviněného jednání dopravce. Některé státy však odpovědnost dopravce vykládají nikoli jako odpovědnost objektivní, ale jako presumovanou odpovědnost za zavinění se zostřenou povinností péče.³¹ V takovém případě leží důkazní břemeno na dopravci, je na něm, aby vyvrátil svou nedbalost, tzn. prokazuje, že škoda, ztráta nebo prodlení vznikly v důsledku okolností, které by ani pro pečlivého dopravce nebyly předvídatelné.³² Řada autorů zastává názor, že v případě principu spočívajícím na presumované odpovědnosti za zavinění by nedával smysl čl. 29 Úmluvy CMR, jelikož ten upravuje v případě úmyslného či nedbalostního zavinění rovnocenného úmyslu nemožnost odvolávat se právě na ta ustanovení, která vylučují nebo omezují odpovědnost dopravce tedy na čl. 17 odst. 2 nebo odst. 4 Úmluvy CMR. S ohledem na tuto logiku pak zastáváme názor, stejně jako Nejvyšší soud České republiky, že v případě odpovědnosti dopravce dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR se jedná o odpovědnost objektivní s možností liberace, jak je uvedena v čl. 17 odst. 2 a odst. 4. Úmluvy CMR³³, stejný přístup k odpovědnosti dopravce zastává také např. Nejvyšší soud Slovenské republiky.³⁴ Odlišný názor, který je vystaven na principu presumovaného zavinění zastává např. Odvolací soud ve Varšavě.³⁵

Vydeme-li tedy z toho, že Úmluva CMR je ovládána principem výsledku, tedy principem objektivní odpovědnosti, je daný princip oslaben právě možností dopravce zprostit se odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 a odst. 4 Úmluvy CMR. Dopravce se může na základě čl. 18

³⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009.

³¹ KOLLER, I. Transportrecht. 9. vydání. Mnichov: C. H. Beck, 2016, s. 1036.

³² ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, s. 51.

³³ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. června 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009.

³⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu SR ze dne 31. ledna 2011 sp. zn. 5 Obo 70/2009.

³⁵ Rozsudek Odvolacího soudu ve Varšavě ze dne 7. října 2002, I ACa 1188/02, Wokanda 2003/12/42.

odst. 1 Úmluvy CMR odvolávat na okolnosti, jímž se nemohl vyhnout nebo jejichž následky nemohl odvrátit, případně dle čl. 18. odst. 2 Úmluvy CMR na zvláštní nebezpečí vyjmenované čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR.

Příkazce své nároky vyplývající z povinnosti nahradit škodu bude vždy uplatňovat na dopravci bez ohledu na to, zda škoda byla způsobena vlastním jednáním dopravce, jednáním osob, kterým dopravce svěřil provedení přepravy nebo jednáním 3. osob, které zasáhly nebo jinak ohrozily řádnou přepravu zboží v průběhu přepravy.³⁶

4.2. Rozsah odpovědnosti

Doprovce odpovídá za zásilku v době, kdy ji má ve své péči, tedy od jejího převzetí až do jejího vydání, tzn. tehdy, kdy má nad zásilkou kontrolu a chrání ji tak před ztrátou nebo poškozením.³⁷ Převzetím rozumíme okamžik, ve kterém se zásilka z moci odesílatele přesune do moci dopravce, přičemž okamžik započetí samotné dopravy je zde irelevantní. Tato situace nastane tehdy, kdy dojde k ukončení nakládacích úkonů ze strany odesílatele a dopravce uzavře nákladní prostor kontejneru. Judikaturou bylo dovozeno, že nachází-li se kontejner, byť zaplombován a uzavřen, v podniku odesílatele a dopravce nad ním nemůže vykonávat jakoukoli vládu a přijmout tak opatření proti vzniku škody, nelze v takovém okamžiku hovořit o převzetí zásilky dopravcem.³⁸ Abychom dále mohli hovořit o převzetí zboží ve smyslu odpovědnosti dopravce za převzatou zásilku, musí se jednat o převzetí za účelem přepravy, nikoli např. za účelem úschovy.³⁹ Je však nutné odlišit úschovu, která je nutným předpokladem pro přepravu zásilky a úschovu, která plyne ze zvláštního ujednání mezi odesílatelem a dopravcem, jelikož v prvním případě se úschova bude považovat za převzetí zásilky dopravcem, avšak ve druhém případě nikoli.⁴⁰ Až do doby převzetí zásilky se odpovědnost dopravce řídí národním právem.

Mezní hranicí odpovědnosti dopravce je vydání zásilky. Jelikož pojem vydání Úmluva CMR nijak blíže nespecifikuje, rozumí se jím obecně předání držby zásilky nebo také části zásilky druhé smluvní straně, především tedy příjemci zásilky, či jejímu zástupci. Judikaturou

³⁶ ROUBAL, Václav. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 11.

³⁷ LOJDA, Jiří. Kdy odpovídá dopravce za škody na zásilce podle Úmluvy CMR. Obchodní právo, 2014, č. 2, s. 51-58.

³⁸ Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (OLG Hamburg) ze dne 29. září 2016, sp. zn. 6 U 2018/15 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasílatelství 6/2017 s. 1 [online]. [cit. 15. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

³⁹ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 48.

⁴⁰ Tamtéž, s. 49.

bylo dovozeno, že pouhé svolení dopravce ke složení zásilky z vozidla příjemcem se za vydání zásilky nepovažuje.⁴¹ Dále bylo soudy judikováno, že zásilka musí být ze strany příjemce přijata, přičemž samotný příjezd na místo určení nezakládá vydání. Zásilka také musí být vydána nejen osobě k tomu oprávněné NL CMR, ale také na místě stranami určeném. Pokud však příjemce potvrdí převzetí zásilky v NL CMR, nemůže se následně dovolávat toho, že dopravce zásilku nedoručil na místo v NL CMR uvedené.⁴²

4.3. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zásilky

Odpovědnosti dopravce, jak bylo zmíněno již výše, se věnuje čl. 17 Úmluvy CMR a tuto dovozuje pouze v případech, kdy dojde ke ztrátě nebo poškození zásilky a překročení dodací lhůty. Co se týče jiných porušení přepravní smlouvy dopravcem, Úmluva CMR takovouto úpravu neobsahuje, a tudíž v souladu se smyslem a účelem musíme Úmluvu CMR vykládat tak, že na všechna ostatní porušení se aplikují normy národního právního řádu, kterému přepravní smlouva podléhá, s výhradou použití Úmluvy CMR co se týče problematiky upravené v Úmluvě CMR kogentně.⁴³ Pro vznik odpovědnosti dle Úmluvy CMR postačí, že došlo ke ztrátě, nebo poškození, což je rozdíl od odpovědnosti za škodu tak jak je koncipována v OZ, která jako další předpoklad odpovědnosti vyžaduje vznik majetkové újmy oprávněného. Odpovědnost dopravce, tak jak je uvedena v Úmluvě CMR, nepodmiňuje odpovědnost dopravce vznikem újmy na straně odesílatele či příjemce zásilky, tudíž dané nelze konstruovat jako další předpoklad odpovědnosti dopravce při aplikaci předpisů národního práva.⁴⁴

I přesto, že Úmluva CMR vychází z principu odpovědnosti objektivní, prokáže-li dopravce, že dle čl. 18. odst. 1 Úmluvy CMR byla škoda na zásilce způsobena okolnostmi, kterým se dopravce nemohl vyhnout a následky těchto okolností nemohl odvrátit, pak bude dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR zproštěn odpovědnosti. Zproštěn odpovědnosti bude dopravce také v případech uvedených v čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR osvědčí-li, že dle okolností případu mohla ztráta nebo poškození zásilky vzniknout z jednoho nebo několika zvláštních nebezpečí v něm uvedených, jak plyne z čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR.

⁴¹ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 50.

⁴² ROUBAL, Václav. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 51-52.

⁴³ Rozsudek holandského odvolacího soudu v Leeuwardenu (Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden) ze dne 8. června 2016, sp. zn. 200.154.124/01, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2018. s. 3 [online]. [cit. 7. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

⁴⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009.

4.3.1 Částečná ztráta

Úmluva CMR rozlišuje v případě ztráty zásilky dvě situace, mezi které řadí buďto úplnou ztrátu zásilky či ztrátu pouhé části zásilky. Částečnou ztrátou se rozumí situace, kdy v průběhu přepravy došlo pouze ke snížení hmotnosti, objemu nebo množství, a to oproti stavu uvedenému v NL CMR, nikoli oproti tomu, kolik bylo nebo mělo být naloženo na nákladní vůz.⁴⁵

Odlišení úplné a částečné ztráty má význam např. v souvislosti s fikcí ztráty zásilky, kdy v případě sdělení dopravcem oprávněnému, že část zásilky chybí, nemusí oprávněný čekat na uběhnutí lhůt uvedených v čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR a zásilku tak může od sdělení její částečné ztráty považovat za ztracenou.⁴⁶ Dále může mít toto odlišení význam při výpočtu náhrady škody dle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR, či dle čl. 32 odst. 2. Úmluva CMR má částečná ztráta význam při počátku běhu promlčecí lhůty.

4.3.2. Úplná ztráta

Úplnou ztrátou se rozumí věcná či právní nemožnost vydat zásilku oprávněnému příjemci. Jako důvod ztráty zásilky lze uvést situace, kdy dojde ke zmaření zásilky během přepravy, ke krádeži zásilky, zpronevěře, doručení neoprávněnému příjemci nebo úniku sypkého, plynného či tekutého substrátu, jedná se tedy o situace, kdy již zásilku nelze vrátit.⁴⁷ Ohledně doručení neoprávněnému příjemci existují případy, kdy soud rozhodl ve prospěch dopravce, a to v rozhodnutí týkajícím se objednané přepravy podvodníkem, kdy ten objednal zboží od společnosti A obchodující s lithiovými bateriemi a nechal si jej dopravit pod falešnou identitou, kdy se vydával za zástupce existující společnosti B. V daném případě soud dospěl k závěru, že dopravce nemohl rozpoznat, že přeprava byla objednána podvodníkem, a tudíž postupoval správně, když zásilku doručil na místo a osobě označené v NL CMR, byť vydaném tímto podvodníkem.⁴⁸ Mezi případy úplné ztráty řadíme také dvě další příčiny, a to poškození zásilky, které odpovídá úplné ztrátě a zpoždění zásilky při přepravě opět odpovídající této ztrátě.

⁴⁵ CLARKE, Malcolm. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 4th edition. London: LLP, 2003, s. 169

⁴⁶ ROUBAL, Václav. *Převážní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů...*, s. 82.

⁴⁷ KROFTA, Jiří. *Převážní právo v mezinárodní kamionové dopravě...*, s. 114.

⁴⁸ Rozsudek Zemského soudu v Saarbrücku (LG Saarbrücken) ze dne 27.června 2018, sp. zn. 17 HKO 9/16, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2019. s. 4 [online]. [cit. 20. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

Co se týče poškození zásilky odpovídající úplné ztrátě, pod tento pojem lze podřadit dvě situace. První z nich odpovídá totální škodě, kdy zásilka je ve stavu nezpůsobilém opravy a druhá situace, kdy zásilka sice způsobilá k opravě je, avšak náklady na opravu by převýšily její hodnotu před škodnou událostí, hovoříme tak o hospodářské totální škodě na zásilce.⁴⁹ Jako příklad totální škody v důsledku poškození části zásilky je možné z judikatury uvést špatné chlazení zásilky, které neumožňuje následné roztřídění vadných kusů. Ke stejnému závěru soudy dospěly také v případě odnětí dovozního povolení pro částečně poškozené zboží, neboť takovouto zásilku nebylo možno jako celek dodat na místo určení.⁵⁰

Úplné ztrátě dále odpovídá zpoždění při přepravě dle. čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR, ve kterém je upravena fikce ztráty zásilky. Na základě daného ustanovení lze zásilku považovat za ztracenou, nebyla-li ta vydána do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty k dodání zásilky.⁵¹ Je tedy na smluvních stranách, aby si ujednaly dodací lhůtu, přičemž neučiní-li tak a pokud nebyla lhůta ujednána, do 60 dnů po převzetí zásilky dopravcem k přepravě. Dané zpoždění, které odpovídá právě úplné ztrátě, je potřeba odlišit od pouhého prodlení, jak je uvedeno v čl. 19 Úmluvy CMR, neboť dopravce je v každém z uvedených případů zavázán k náhradě škody v rozdílné míře. V případě pouhého prodlení je totiž v čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR stanoven limit, kdy náhrada škody nemůže překročit částku přepravného, která bude vždy nepochybně nižší, nežli náhrada škody při ztrátě zásilky.⁵²

Je-li oprávněnému nahrazena škoda dle čl. 20. odst. 1 Úmluvy CMR, může dle daného ustanovení žádat, aby v případě nalezení zásilky do jednoho roku od uhrazení náhrady škody bylo toto nalezení poškozenému oznámeno. Žádost musí být oprávněným učiněna písemně, stejně tak jako dopravce musí tuto písemnou žádost oprávněného ve stejné formě potvrdit. Na písemnou formu je kladen důraz pravděpodobně z toho důvodu, aby nevznikaly spory, zda dopravce v případě nalezení zásilky s touto může nakládat způsobem, který mu umožňuje právo

⁴⁹ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (komentář). Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: VOX, 2009. s. 279.

⁵⁰ Rozsudek švýcarského Spolkového soudu ze dne 30. října 2017, sp. zn. 4 A 261/2017, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2018. s. 1 [online]. [cit. 20. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

⁵¹ Danou problematikou se zabýval např. rakouský Nejvyšší soud (OGH) v rozsudku ze dne 22. dubna 2014, sp. zn. 7 Ob 46/14m, když vyslovil následující: *oprávněnému podle článku 20 odst. 1 Úmluvy CMR musí být po uplynutí stanoveného časového úseku umožněno počínat si bez rizika tak, aby později nebyl nucen zásilku přijmout. Může tak na základě pouhé fikce ztráty zásilky uplatnit stejný nárok na náhradu škody, jaký je obecně stanoven v případě ztráty zásilky. Je-li zásilka po uplynutí lhůty podle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR znovu nalezena, může se oprávněný přesto odvolat na fikci podle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR.*

⁵² ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář. ..., s. 70.

platné v místě, kde se zásilka nachází, jak je uvedeno v čl. 20. odst. 4 Úmluvy CMR nebo zda je povinen tuto vrátit oprávněnému.

V Úmluvě CMR je zakotvena pouze možnost žádat nalezenou zásilku zpět, neboť pro oprávněného nemusí být získání nalezené zásilky potřebné např. z toho důvodu, že po uplynutí určitého časového intervalu pro oprávněného nebude mít smysl požadovat zásilku zpět, naopak pokud by oprávněný náhradou škody nebyl dostatečně uspokojen např. proto, že zásilka byla hodnotnější, než je uvedený limit odpovědnosti v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR, bude mít zájem na vydání nalezené zásilky.⁵³

V případě žádosti o vydání nalezené zásilky dopravci plyne povinnost zásilku oprávněnému vydat a oprávněnému zase povinnost vrátit přijatou náhradu škody, může si však ponechat tu částku, která odpovídá náhradě za překročení dodací lhůty, jak vyplývá z čl. 20 odst. 3 Úmluvy CMR.⁵⁴

4.3.3. Poškození zásilky

*Tímto pojmem rozumíme buď snížení kvality přepravovaného zboží, a to vlivem vnitřní povahy zboží nebo vnitřních změn či vnějšího poškození.*⁵⁵ Co se týče vnějšího poškození, k tomu může v praxi dojít nejrůznějšími způsoby, kdy mezi ty nejčastější patří např. úlomky zboží, jeho poškrábání, zmačkání, ušpinění, zrezivění, promočení, smísení s jinou látkou a jiné.⁵⁶ Vnitřní poškození je typické pro přepravu trvanlivého zboží, kdy to se jeví navenek v pořádku, avšak v důsledku špatných převozních podmínek, zejména nedostatečným chlazením, světlem, vlhkem, působením bakterií, plísní, dojde ke změnám kvality zboží, což se projeví ve snížení hodnoty příslušného zboží. Jako typický příklad je možné uvést ztrátu čerstvosti v důsledku špatně chlazeného automobilu provádějícího přepravu.⁵⁷

Rozdíl mezi poškozením odpovídajícím úplné ztrátě a poškozením takové ztrátě neodpovídající je v míře škody na zásilce. U poškození odpovídajícího úplné ztrátě je poškození tak rozsáhlé, že již nelze zásilku dále využít, a to proto, že ji fakticky nelze vrátit do původního stavu nebo by vrácení do původního stavu bylo hospodářsky nevýhodné, kdežto poškození

⁵³ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 70

⁵⁴ Tamtéž s. 70.

⁵⁵ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 279

⁵⁶ SEDLÁČEK, Pavel, FLORIÁN, Michal. Škoda na zboží při přepravě [online]. advokatinidenik.cz, 30. srpna 2017 [cit. 27. října 2021]. Dostupné na: <http://www.bulletin-advokacie.cz/skoda-na-zbozi-pri-preprave>

⁵⁷ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 116

neodpovídající úplné ztrátě znamená pouhé snížení hodnoty zásilky. Dané rozlišení má význam např. při určení počátku běhu promlčecích lhůt.

4.3.4. Důkazní břemeno ztráty nebo poškození zásilky

Jak již bylo několikrát zmíněno, dopravce odpovídá za zásilku od doby jejího převzetí do doby jejího vydání příjemci. V tomto časovém úseku se má za to, že za veškeré škody na zásilce způsobené odpovídá dopravce. Za účelem zproštění se odpovědnosti tak dopravce může v souvislosti s nakládkou uvést, že škoda případně ztráta zásilky byla způsobena při nakládce, jež prováděl odesílatel. V takovém případě je to právě odesílatel, kdo by měl zajistit řádné naložení zásilky, neboť ten zná své zboží a ví, jak jej zajistit, aby byla schopná bezpečné přepravy. V případě, že dopravce rozpozná nevhodné naložení zásilky, musí učinit ohledně takového úkonu výhradu, čímž dojde k obrácení důkazního břemene, kdy odesílatel musí prokázat, že ke škodě došlo až v průběhu přepravy. Neučiní-li dopravce takovou výhradu čl. 9 Úmluvy CMR zakotvuje domněnku, že v době převzetí bylo zboží bezvadné. Dopravce tak musí být schopen prokázat, že zboží bylo poškozeno případně ke ztrátě došlo již při převzetí. V souvislosti se samotnou přepravou se opět dopravce zproští odpovědnosti, pokud prokáže, že ke škodě došlo v důsledku skutečností uvedených v čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Dopravce tak prokazuje příčinnou souvislost mezi vznikem škody a nastalou skutečností v daném odstavci uvedené. Případně se dopravce může odvolat na čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR a bude pouze osvědčovat skutečnosti v daném odstavci uvedené a jejich příčinnou souvislost se vznikem škody.

Úmluva CMR dále ve svém čl. 30 upravuje otázku důkazního břemene při reklamacích zjevných či neznatelných vad dodané zásilky. V předmětném článku zakládá vyvratitelnou domněnku, kdy se má za to, že zásilka odpovídá stavu uvedenému v NL CMR, pokud ji příjemce převzal, aniž s dopravcem řádně zjistil stav dané zásilky, a aniž učinil výhrady o povaze ztráty nebo poškození v Úmluvou stanovené lhůtě.⁵⁸ Co se týče lhůt, Úmluva CMR rozlišuje mezi vadami zjevně znatelnými a neznatelnými. U ztráty nebo vad zjevně znatelných, tedy takových, které jsou poznatelné již samotnými smyslovými orgány, aniž by bylo nutné zásilku vybalit, je příjemce povinen učinit výhradu již při převzetí zásilky. Vady zjevně neznatelné musí být vytknuty do sedmi dní po převzetí zásilky.

⁵⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27 února 2018, sp. zn. 32 Cdo 5628/2016.

Dojde-li k naplnění podmínek vyvratitelné domněnky daného ustanovení, leží povinnost důkazní na příjemci, který tak musí prokázat, že zásilka v době převzetí neodpovídala údajům uvedeným v nákladním listě, případně stavu, v jakém převzal dopravce zboží k přepravě.⁵⁹

Dané ustanovení nelze zaměňovat, k čemuž v praxi dochází, s nemožností uplatnit reklamaci u neznatelných vad zásilky po uplynutí sedmi dní následujících po dni převzetí zásilky příjemcem, neboť reklamaci lze uplatnit dle čl. 32 Úmluvy CMR až do uplynutí promlčecích lhůt v daném článku uvedených. Předmětné ustanovení se týká pouze důkazního břemene, kdy v důsledku neuplatnění výhrady ke zjevným vadám při převzetí nebo nezasláním písemné výhrady u vad neznatelných v sedmidenní lhůtě, dojde k obrácení důkazního břemene, a to v neprospěch příjemce, tedy osoby, která uplatnila reklamaci.⁶⁰

K vyvrácení výše uvedené domněnky je nutné zboží řádně překontrolovat a v případě vad učinit výhrady, a to v souladu s podmínkami uvedenými výše. Ohledně obsahu výhrady, ten není jasně stanoven. Vychází se však z toho, že pouhá slova „ztráta“ nebo „poškození“ jako výhrada nestačí. Účelem výhrady je upozornit dopravce na možnost vznesení nároku ze strany příjemce, kdy se má za to, že daný účel příjemce naplní, pokud učiní odpovídající záznam v NL CMR nebo jiném dokladu o doručení zásilky.⁶¹ Po příjemci tak není vyžadováno přesné vyčíslení škody nebo uvedení důvodu vzniku škody.⁶² Účelem upozornění na vady je také možnost dopravce co nejdříve provést šetření ohledně vytknuté vady. Judikaturou bylo dovozeno, že za výhradu nelze považovat otištění razítka na nákladním listu s textem „převzato s výhradou“.⁶³ Výhradu v NL CMR může provést také sám dopravce, poté se má za to, že zásilka je dodána s vadami a další výhrady učiněné příjemcem by tak byly nadbytečnými.⁶⁴

⁵⁹ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 100.

⁶⁰ Tamtéž, s. 93

⁶¹ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 93.

⁶² Tamtéž, s. 100

⁶³ POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III (E. Silniční právo, F. Multimodální právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. str. 100.

⁶⁴ ROUBAL, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 100.

4.4. Zpoždění při přepravě neodpovídající úplné ztrátě

V čl. 19 Úmluvy CMR je definován pojem překročení dodací lhůty, a to tak, že zásilka, kterou dopravce převzal, nebyla vydána ve lhůtě sjednané a pokud lhůta sjednána nebyla, 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. Dané ustanovení lze formulovat tak, že pokud dopravce nesplní svou povinnost vydat zásilku ve sjednané nebo očekávané době, bude odpovědný za škodu na zásilce dle Úmluvy CMR.⁶⁵

Dodací lhůtou se dle Úmluvy CMR nemyslí pouze doba přepravy, ale do této lhůty počítáme také případnou dobu nakládky, proclení, dobu čekání, jejichž příčina může být jakákoli a dobu vykládky. V případě překročení dodací lhůty neopravňuje Úmluva CMR odesílatele od přepravní smlouvy odstoupit či vyžadovat, aby mu dopravce zásilku bezplatně dopravil zpět, dopravce je v případě překročení dodací lhůty povinen přepravu dokončit a vydat zásilku příjemci.⁶⁶

4.4.1. Důsledky zpoždění

Podmínkou odpovědnosti dopravce je, že v důsledku zpoždění vznikne příjemci škoda, kterou ten má povinnost prokázat a vyčíslit, přičemž mezi vzniklou škodou a pozdním dodáním zásilky musí existovat příčinná souvislost. Škoda typicky vznikne fyzickým zničením zboží v důsledku jeho pozdního dodání nebo pozdně dodané zboží sice bude fyzicky v pořádku, ale v důsledku samotného pozdního dodání vznikne příjemci zboží ekonomická ztráta.

S ohledem na důsledky, které sebou překročení lhůty přináší je tedy vhodné, aby si odesílatel a dopravce ujednali přesné datum dodací lhůty, případně také konkrétní čas. Pro případ, že by takováto dodací lhůta byla pro dopravce zřejmě nesplnitelná již v době jejího sjednání, bylo by takové ujednání neplatné. To znamená, že překročil-li by dopravce takto sjednanou lhůtu, nelze dovodit jeho odpovědnost za pozdní dodání zásilky, jelikož se nejednalo o lhůtu přiměřenou.⁶⁷

⁶⁵ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství..., s. 114.

⁶⁶ POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III..., s. 87.

⁶⁷ Tamtéž s. 87.

4.4.2. Důkazní břemeno překročení dodací lhůty

Překročením dodací lhůty, jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, se zabývá čl. 19 Úmluvy CMR. Ohledně uplatnění nároku z překročení dodací lhůty nese plné důkazní břemeno oprávněný.⁶⁸ Je tedy na něm, aby prokázal, že zásilka nebyla předána ve lhůtě sjednané nebo lhůtě, kterou bylo možné očekávat od pečlivého dopravce. K prokázání sjednané lhůty slouží oprávněnému NL CMR. V čl. 19 Úmluvy CMR však není výslovně řečeno, zda k prokázání překročení dodací lhůty slouží pouze lhůta zaznamenaná v NL CMR nebo jakýkoli jiný důkaz. Pokud vyjdeme ze smyslu čl. 4 Úmluvy CMR, dojdeme k závěru, že NL CMR pouze potvrzuje existenci přepravní smlouvy, a tudíž postačí, aby si strany lhůtu dohodly v přepravní smlouvě. Záznam o této lhůtě je však v NL CMR vhodné učinit, neboť se jedná o přesvědčivější důkaz o existenci lhůty, ve které má být zásilka dodána. Mohla by také nastat situace, kdy došlo k zaznamenání lhůty do NL CMR pouze jednostranně odesílatelem, přičemž dopravce s danou lhůtou nesouhlasil. Břemeno důkazní v takové situaci bude na dopravci, ten musí prokázat, že ohledně lhůty nebyla mezi odesílatelem a dopravcem shoda.

Doprovce se může také své odpovědnosti zprostit na základě čl. 17. odst. 2 Úmluvy CMR, tedy pokud prokáže tam vymezené obecné důvody zproštění. Dané obecné důvody však je dopravce oprávněn využít jen v situaci, kdy je sjednána dodací lhůta. Dopravce v důsledku prodlení nemá možnost na základě čl. 17. odst. 4 Úmluvy CMR přesunout důkazní břemeno na odesílatele, jelikož dané ustanovení nelze u prodlení použít, důkazní břemeno tak v případě prodlení leží na dopravci.⁶⁹

4.5. Odpovědnost dopravce za svěřené dokumenty

Primární povinností je povinnost odesílatele předat dopravci veškerá nezbytná potvrzení a jiné doklady, které mohou být vyžadovány při celní kontrole, či k provedení jiných formálních úkonů, jako mohou být dovozní a vývozní povolení a další doklady odpovídající právním předpisům jednotlivých států, přes které se přeprava provádí. Poté, co odesílatel danou povinnost splní, je na dopravci, aby s danými dokumenty nakládal s potřebnou odbornou péčí a dle pokynů odesílatele. Dopravce není povinen zkoumat přesnost nebo dostatečnost dokladů, neboť nelze na dopravci požadovat, aby disponoval v každé jednotlivé oblasti odbornými znalostmi. Jakákoli snaha přenést odpovědnost za správnost a úplnost předaných dokladů

⁶⁸ POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III..., s. 86.

⁶⁹ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 68.

z odesílatele na dopravce by byla dle čl. 41 Úmluvy CMR neplatná. Z daného lze dovodit, že dopravce může být fakticky odpovědný pouze za jednání týkající se buďto ztráty dokladů nebo jejich nesprávného použití, a to jak vůči odesílateli, tak příjemci, s tím rozdílem, že odpovědnost vůči odesílateli je neomezená, vůči příjemci je dopravcova odpovědnost limitována částkou, která by byla placena v případě ztráty zásilky.⁷⁰

⁷⁰ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 34.

5. Obrana dostupná dopravci

Jak již bylo výše zmíněno, Úmluva CMR koncipuje odpovědnost dopravce jako odpovědnost objektivní, nikoli však absolutní, což znamená, že dopravci jsou dány liberační důvody. K dovození odpovědnosti dopravce je nutné, aby oprávněný, který tvrdí, že ke škodě došlo v době odpovědnosti dopravce, prokázal, že zásilku dopravci řádně předal k přepravě a v jakém stavu se zásilka v době do jejího převzetí dopravcem nacházela. V takovém případě je-li prokázáno, že ke škodě došlo v době trvání odpovědnosti dopravce za zásilku, bude dopravce za účelem zproštění se své odpovědnosti povinen doložit potřebná tvrzení a důkazy. Tvrzení, o která se může dopravce opřít, jsou v Úmluvě CMR rozdělena do dvou kategorií. Do první kategorie řadíme liberační důvody obecné uvedené v čl. 17 odst. 2 neboli neprivilegované, jejichž existenci musí být dopravce schopen s jistotou prokázat a důvody privilegované uvedené v čl. 17 odst. 4. Úmluvy CMR, u kterých postačí dopravci osvědčit kauzalitu mezi existencí tvrzeného nebezpečí a možným vznikem škody a tuto souvislost je povinen alespoň minimálně prokázat. Osvědčí-li dané privilegované důvody dopravce, má se za to, že škoda z těchto nebezpečí vznikla. Můžeme tedy konstatovat, že u obou způsobů leží důkazní břemeno ohledně vzniku škody na dopravci, ale míra potřebného dokazování je odlišná.⁷¹

5.1. Obecné liberační důvody

Prokázat následující liberační důvody je pro dopravce obtížnější, neboť musí dokázat existenci daného důvodu předložením věrohodných důkazních prostředků, nese tedy plné důkazní břemeno a následkem jeho neunesení je povinnost hradit škodu způsobenou ztrátou, poškozením zásilky nebo překročením dodací lhůty. Dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR je dopravce povinen prokázat, že škoda na zásilce byla způsobena:

- a) odesílatelem nebo příjemcem zásilky,
- b) příkazem příkazce, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce,
- c) vlastní vadou zásilky,
- d) okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.

⁷¹ LOJDA, Jiří; BÁRTKOVÁ, Alice. Změny v odpovědnosti silničního dopravce se blíží [online]. epravo.cz. 1. listopadu 2018 [cit. 27. října. 2021]. Dostupné na: <https://www.epravo.cz/top/clanky/zmeny-v-odpovednosti-silnicniho-dopravce-se-blizi-108315.html>.

5.1.1. Škoda způsobená odesílatelem

U škody způsobené odesílatelem či příjemcem musí dopravce prokázat jednání oprávněné osoby, které odporovalo profesionální péči, nikoli pouze jednání porušující konkrétní závazek a v jehož důsledku došlo ke škodné události, prokazuje tedy příčinnou souvislost mezi jednáním oprávněné osoby a vznikem škody. Prokáže-li tuto příčinnou souvislost, uplatní se zproštění odpovědnosti dopravce dle čl. 17. odst. 2 ve spojení s čl. 18. odst. 1 Úmluvy CMR. Pod takovéto jednání lze zařadit následující situace:

- *zásilka nebyla odesílatelem připravena ve sjednaném čase nakládky a toto zpoždění vedlo k překročení dodací lhůty,*
- *zásilka citlivá na své znečištění byla odesílatelem naložena na zjevně znečištěné vozidlo dopravce,*
- *odesílatel neupozornil dopravce na zvláštní citlivost zásilky, na vlhko nebo nepoučil dopravce o nezjevné rizikovitosti zásilky při přepravě, ačkoliv mu tato rizika byla známa,*
- *odesílatel nedal dopravci potřebné pokyny,*
- *odesílatel nevybavil dopravce potřebnými průvodními doklady,*
- *oříšky balené v jutových pytlích naložil odesílatel na ložnou plochu vozidla znečištěnou zbytky chemikálií z předchozí přepravy,*
- *odesílatel objednal zjevně nevhodné vozidlo,*
- *odesílatel nutil dopravce k přetížení vozidla nebo záměrně uvedl nesprávnou váhu zásilky nebo naložil nedeklarované zboží,*
- *odesílatel umožnil vydání zásilky neoprávněnému příjemci tím, že dopravce nevybavil precizními informacemi k identifikaci příjemce (zejména v rizikové zemi), nebo příjemce k neoprávněnému vydání zásilky napomáhal,*
- *příjemce, kterému dopravce ohlásil předčasné přistavení vozidla na vykládku, zabránil či zakázal dopravci odstavit vozidlo přes noc na firemním pozemku,*
- *odesílatel nepoukázal na riziko, které je z pohledu dopravce nezjevné – ovšem za předpokladu, že pro odesílatele bylo seznatelné, že se následkem toho dopustí dopravce s největší pravděpodobností chyby nebo že bude zásilka v konkrétním případě vědomě ohrožena.⁷²*

⁷² KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 117.

5.1.2. Škoda způsobená pokynem odesílatele/příjemce

Dopravce u škody způsobené příkazem prokazuje, že se zaprvé jedná o pokyn osoby oprávněné, tedy odesílatele, či příjemce, dále, že se jedná o pokyn týkající se dispozice se samotnou zásilkou či jakýkoli jiný pokyn související s uskutečněním přepravy a plněním přepravní smlouvy a o pokyn neodporující zákonu či jej obcházející. Pokud by se dopravce řídil pokynem, který byl vydán v důsledku nedbalého jednání dopravce, takovýto pokyn dopravce nezbavuje jeho odpovědnosti. Následně pokud dopravce prokáže výše uvedené jednání oprávněnou osobou, musí také dokázat, že škoda vznikla v důsledku uděleného pokynu. Zavinění oprávněné osoby se ke vzniku škody uděleným pokynem nevyžaduje. Oprávněná osoba je také odpovědná za zanedbání pokynu. Ze soudní praxe je možné dovodit, že k částečnému nebo úplnému zproštění dopravce vedly nedostatečné nebo vadné pokyny udělené odesílatelem či příjemcem, jako například neupozornění dopravce na zvláštní vlastnosti zásilky, její citlivost, nepředání potřebných dokumentů, nesprávné uvedení váhy zásilky nebo nucení dopravce k přetížení vozidla.⁷³ Mohou však nastat i situace, kdy dopravce je povinen vadný pokyn odesílatele či příjemce nerespektovat, a to tehdy, kdy sám musí vědět, že daným pokynem by došlo ke zničení zásilky.⁷⁴ Problematické mohou být také pokyny udělované nad rámec NL CMR, dopravce má povinnost tyto pokyny splnit, v opačném případě totiž bude odpovědný za škody způsobené v důsledku neprovedení předmětného pokynu. Dopravce však nebude odpovědný v případě, že odesílatel nebude schopen prokázat, že tento pokyn nad rámec NL CMR opravdu udělil, důkazní břemeno tak v těchto případech leží na odesílateli.

5.1.3. Škoda způsobena zvláštní vadou zásilky

České znění Úmluvy CMR hovoří nikoli o zvláštní povaze zásilky, tak jak to činí anglická či francouzská verze Úmluvy CMR, ale o vlastní vadě zásilky. Z hlediska gramatického se jako vhodnější jeví hovořit o zvláštních vadách zásilky, když vlastní vada evokuje spíše vadu zásilce vlastní, která vychází z její přirozené povahy, čemuž je právě naopak.⁷⁵ Zvláštní vada zásilky je jakákoli vada, které se liší od standardních vlastností zásilky⁷⁶, tudíž dopravce v takovémto případě uskutečňuje přepravu s ohledem na standardní

⁷³ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 118.

⁷⁴ Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 18. října 2017, sp. zn. 7 Ob 160/17f, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2018. s. 6 [online]. [cit. 27. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

⁷⁵ Francouzské a anglické znění uvádí termín zvláštní vady zásilky: un vice propre de la marchandise“ a „inherent vice of the goods.“

⁷⁶ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 286 – 287.

vlastnosti dané zásilky a tím se zvýší nebezpečí dané škody, která se na zásilce projeví až v průběhu přepravy. Pokud má odesílatel povědomí o těchto zvláštních vlastnostech, je povinen dopravce instruovat ohledně zacházení se zásilkou během přepravy, a především sám provést potřebná opatření, aby zásilku dostatečně chránil před vznikem škody, tzn. např. řádně zásilku zabalit.⁷⁷ Odesílatel musí být schopen prokázat, že dopravce na zvláštní povahu upozornil a uskutečnil opatření k zabezpečení zásilky. Dopravce za účelem zproštění se odpovědnosti za škodu či překročení dodací lhůty v daném případě bude povinen prokázat pravou příčinu škody a dále také to, že i přes veškerá dopravcem přijatá bezpečnostní opatření, které daná zásilka vyžadovala, škoda vznikla.⁷⁸ Typickým příkladem takovýchto vad na zásilce mohou být různé chemické reakce způsobené např. výkyvy teplot.

5.1.4. Škoda způsobená nebezpečným zbožím dle čl. 22 Úmluvy CMR

V souvislosti se zvláštními vadami zásilky se v následující kapitole budeme jen okrajově věnovat zproštění se odpovědnosti dopravce v případě přepravy nebezpečné zásilky. Dané téma je komplexně upraveno v Úmluvě ADR, jenž se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu po silnici, tedy i na přepravu, na kterou se nevztahuje Úmluva CMR.

Nejdříve je nutné vysvětlit pojem nebezpečná zásilka. Dohoda ADR mezi nebezpečné zásilky řadí např. výbušné látky a předměty, zapalovací a ohňostrojová tělesa, hořlavé kapaliny a další látky uvedené v této Úmluvě nebo judikaturou dovozené jako nebezpečné. Úmluva CMR odpoví na to, co je nebezpečnou látkou nenabízí, bylo tak dovozeno, že se jedná o věci, které jsou nebezpečné ze své vlastní povahy, nikoli např. zboží, které by bylo nebezpečným v důsledku způsobu, jakým je přepravováno.⁷⁹ Úmluva CMR ukládá smluvním stranám smlouvy, především pak odesílateli konkrétní povinnosti ohledně nebezpečného zboží. Předně je tak nutné zmínit čl. 6 odst. 1 písm. f) Úmluvy CMR, který ukládá odesílateli povinnost vystavit přepravní doklad, jenž musí mít specifické náležitosti, a to především pokyn ohledně jednání dopravce pro případ nehody. Dále čl. 10 Úmluvy CMR stanoví odpovědnost odesílatele za škody související s vadným obalem, ledaže se jednalo o vady dopravci zjevné a ten neučinil žádné výhrady. S tím souvisí také uposlechnutí veškerých pokynů daných odesílatelem dopravci, jelikož Dohoda ADR obsahuje speciální pokyny ohledně nakládání, zacházení se zásilkou a jejím uložením. Pokud odesílatel předmětné pokyny neudělí, aplikuje se čl. 18

⁷⁷ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 119.

⁷⁸ ROUBAL, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 56.

⁷⁹ Tamtéž..., s. 86-87.

odst. 2. Úmluvy CMR, který presumuje vznik škody, kdy jejím původcem je nebezpečná zásilka. Úmluva CMR ve svém čl. 22 obsahuje další pokyny, které musí odesílatel naplnit, a to upozornit na konkrétní nebezpečí plynoucí z přepravy dané zásilky a také dopravci sdělit, která opatření má provést, aby zajistil bezpečnou přepravu takovéto zásilky. Tyto informace je nutné zanést do NL CMR, jelikož neučiní-li tak odesílatel, ponese důkazní břemeno ohledně prokázání, že dopravci byla nebezpečná povaha zásilky známa. Neunes-li odesílatel důkazní břemeno, pak bude sám odpovídat za škody na zásilce vzniklé v souvislosti s přepravou nebezpečné zásilky.⁸⁰ Opatření musí dopravce vybrat s náležitou péčí tak, aby odpovídaly pokynům odesílatele a zajistily bezpečnou přepravu nebezpečné zásilky, v jiném případě bude dopravce odpovědný dle čl. 17 Úmluvy CMR.⁸¹

5.1.5. Škoda způsobená nevyhnutelnými okolnostmi

Posledním obecným zprošťujícím důvodem, kterému se budeme věnovat, jsou případy nevyhnutelných okolností.

Uvádí-li dopravce jako liberační důvod neodvratitelnou okolnost, musí prokázat, že k události skutečně došlo a takováto událost byla i s vynaložením maximální profesionální péče neodvratitelná.⁸² Dle judikatury se neodvratitelná okolnost ve smyslu čl. 17. odst. 2 vyskytne, když i přes veškerá řidiči a držiteli vozidla rozumně dostupná opatření a při vynaložení nejvyšší možné péče nelze událost odvrátit a její následek zneškodnit.⁸³ Není však potřeba, aby příčiny události ležely pouze vně provozu vozidla a jeho zařízení, což je rozdíl od „vis maior“.⁸⁴ Dalo by se tedy říci, že nevyhnutelná okolnost je širší než pojem „vis maior“, protože zahrnuje také náhodu nebo lidské zavinění, které není přičitatelné dopravci.⁸⁵

Daný vyvíňující důvod je jedním z nejčastěji uváděných důvodů, jelikož může zahrnovat širokou škálu událostí, a to od působení přírodních sil až po lidskou činnost, kdy dané události jsou nenadálé, neodvratitelné a nepředvídatelné. Při posuzování tohoto liberačního důvodu je kladen důraz na profesionální péči dopravce, zda ten přijal veškerá opatření, která

⁸⁰ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 73-76.

⁸¹ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 401 a násl.

⁸² KROFTA, Jiří. Převážní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 120.

⁸³ ROUBAL, V. Převážní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 54.

⁸⁴ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 287.

⁸⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. září 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003.

s ohledem na předpokládanou trasu, stav vozidla, povahu zásilky, poučení osádky, možnost krádeží mohl a měl přijmout.⁸⁶

V následujícím textu se zaměříme na situace, jež byly posouzeny jako neodvratitelné a dopravce se s nimi v praxi setká nejčastěji. Jako první případ můžeme uvést posouzení krádeží nebo loupeží jako nevyhnutelných okolností. Co se týče daných případů, dopravce je povinen prokázat, že došlo ke krádeži zásilky a této nebylo možno zabránit, i přesto, že byl dopravce dostatečně pečlivý, přijal veškerá potřebná opatření a vynaložil maximální úsilí k ochraně zásilky a jejímu zabezpečení. Jako příklad použitých opatření lze uvést alarm, bezpečnostní zámky, možnost parkovat s vozidlem na hlídaných parkovištích, poučení řidiče vozidla o bezpečnostních rizicích, plánování trasy tak, aby se krádeži zabránilo.⁸⁷ Soudy posuzují případy krádeží až příliš přísně, když na dopravce v některých případech kladou absurdní nároky, což potvrzují následující případy z praxe, kdy jako odvratitelnou okolnost soudy posoudily krádež zásilky během řidičova telefonátu, ztrátu nákladního vozidla odstaveného po dobu jedné hodiny bez dozoru, vozidlo odstavené v celním prostoru, který byl uzavřen, ale nebyl hlídán nebo odstavení vozidla na parkovišti, kdy nebylo možné odstavení na parkovišti hlídaném, vozidlo bylo opatřeno alarmem, avšak řidiči byli dva, tudíž zatímco jeden z řidičů se stravoval, druhý mohl vozidlo hlídat. Jedním z dalších rozhodnutí je možné uvést rozsudek Vrchního zemského soudu v Brémách ze dne 11. května 2000 – 2 U 133/99, ve kterém se soud vyjádřil tak, že dopravce s přihlédnutím k okolnostem přepravy má použít dvojnásobnou posádku, i když to odesílatelem nebylo vyžadováno, protože sám dopravce měl předpokládat, že v oblasti, ve které je přeprava prováděna, může ke krádeži dojít.⁸⁸ Jako poslední uvedeme rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově ze dne 16. 10. 2014, jenž se týkal přepravy drahých značkových textilií, o jejichž hodnotě dopravce věděl. Riziko možnosti krádeže bylo navíc zvýšeno označením krabic v návěsu, z něhož bylo patrné, že se jedná o přepravu velice drahých textilií. Dopravce v daném případě nedostál své povinnosti, i přesto, že řidič odstavil nákladní automobil na osvětleném parkovišti a zůstal v kabině tahače, jelikož nebylo prokázáno, zda bylo parkoviště i hlídané. Dle soudu měl dopravce pro přepravu použít speciálně uzamykatelný skříňový návěs, zajistit na vozidle alarm a zvolit pro odstavení nákladního automobilu bezpečnější parkoviště.⁸⁹ Naopak jako neodvratitelná okolnost byla posouzena

⁸⁶ KROFTA, Jiří. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě...*, s. 120.

⁸⁷ ROUBAL, V. *Přepavní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů...*, s. 59.

⁸⁸ POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III...*, s. 82.

⁸⁹ Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 16. října 2014, sp. zn. 23 U 1589/14, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasílatelství 3/2016 s. 7 [online]. [cit. 29. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

krádež zásilky, kdy řidič neměl povědomí o zboží, které veze a k přenocování vybral dálniční odpočívku, kde byly i jiné nákladní automobily vedle sebe a ve voze sám přespal. Soud se v daném rozhodnutí také vyjádřil k posouzení ustanovení týkajícího se povinnosti dopravce přenocovat pouze na hlídaných parkovištích, kdy dané ustanovení je vloženo do všeobecných obchodních podmínek, přičemž odesílatel na něj dopravce neupozorní. V takovém případě není možné, aby se odesílatel dovolal všeobecných podmínek, ve kterých byla dopravcům uložena povinnost přenocovat na hlídaných parkovištích, když na dané ustanovení odesílatel dopravce neupozornil, čímž se takováto povinnost považuje ze „překvapující“ ustanovení.⁹⁰

Odlišné je však posuzování loupeží, kdy loupež bývá považována na rozdíl od krádeží spíše za událost, kterou dopravce odvrátit nemohl. Např. v rozsudku Vrchního zemského soudu ve Stuttgartu ze dne 1. srpna 2007 – 3 U 35/07, se soud vyjádřil ve prospěch přepadeného řidiče, jelikož dospěl k závěru, že přepadení představovalo neodvratitelnou a nepředvídatelnou okolnost ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Soud naznal, že zůstane-li řidič při fingované policejní kontrole ve vozidle, ačkoli byl vyzván, aby vystoupil, a pokusí-li se s vozidlem uniknout, může zabránit odcizení zásilky v případě, že útočníci nejsou ozbrojeni a předpokládá-li jejich plán, že jakmile vystoupí z vozidla, útočníci jej přemohou. Jsou-li však útočníci ozbrojeni a požádá-li řidič o předložení policejního průkazu, riskuje v případě brutálních útočníků svůj život. Podstoupit toto riziko však není povinností řidiče, když ten není povinen bránit odcizení zásilky nasazením vlastního života.⁹¹ I v případě loupeží však soudy nemohou bez dalšího posuzovat loupež jako událost neodvratitelnou. Např. Nejvyšší soud ČR vymezil dopravce jako profesionálního podnikatele, který musí být schopen rizika ztráty či poškození předvídat a přijmout tak vhodná opatření k jejich zabránění. U loupeží tak konkrétně dopravce musí naplánovat bezpečnou trasu, zabezpečení nákladu, ostrah, časově rozvrhnout přepravu. V případě, kdy těmto povinnostem dopravce nedostojí, může být shledán odpovědným za ztrátu zásilky v důsledku loupeže.⁹² Dalo by se však shrnout, že v případě loupeží soudy rozhodují spíše ve prospěch řidičů a loupež jako neodvratitelnou okolnost posuzují častěji, což u krádeží bývá spíše výjimkou. Na všech soudních rozhodnutích je však znatelné, že u posuzování krádeží/loupeží jako okolností nevyhnutelných bude vždy záležet na konkrétních okolnostech, tedy nelze učinit jednoznačný závěr o posuzování těchto situací jako neodvratitelných.

⁹⁰ Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 26. října 2017, sp. zn. 23 U 1699/17 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasílatelství 6/2018 s. 4 [online]. [cit. 29. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

⁹¹ POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III..., s. 83.

⁹² Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. června 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009.

Další typickou událostí mohou být ty týkající se dopravního provozu, typicky srážky vozidel či jiné dopravní nehody. Jako odvrátitelné škody byly judikaturou dovozeny ty škody, které mají původ ve vyhýbacích manévrech, mikrospánku řidiče, ve srážce s řádně zaparkovaným vozidlem, nedodržení silničních pravidel jako je vysoká rychlost, odstupy od vozidel. Jako neodvrátitelné události související s dopravním provozem pak jsou posuzovány nehody, kdy následek je zaviněn třetí stranou, tzn. půjde o případy, kdy řidič dodržuje povolenou rychlost, od vozidel udržuje odstup, avšak nehodu zaviní jiná osoba v důsledku nerespektování pravidel silničního provozu, pak se jedná z pohledu dopravce o nepředvídatelnou okolnost.⁹³

V případě klimatických podmínek je odvolání se na některou z událostí mající původ v těchto podmínkách pro dopravce spíše bezúspěšné. Příkladem mohou být rozhodnutí soudů, kdy v případě velké letní bouře, náhlé letní průtrže mračen v severní Evropě či v případě silného deště bylo dovozeno, že se nejedná o okolnost, které by se dopravce nemohl vyhnout nebo ji zabránit, neboť s ohledem na dnešní technologii ohledně predikce počasí a také na znalost podnebí v místech, kde se dopravce pohybuje, je schopen situaci předem vyhodnotit.⁹⁴ Soudy však nemohou vždy v každém případě, kdy za poškození či ztrátu zásilky mohou klimatické podmínky generálně dovést odpovědnost dopravce, jelikož i zde se mohou vyskytnout případy, kdy bude dopravce odpovědnosti zproštěn. Domníváme se, že typickým příkladem jsou situace, kdy se na určitém místě vyskytne klimatický jev, který meteorology předvídan nebyl a není ani v daném místě obvyklým. V takovýchto situacích nebude možné dovést odpovědnost dopravce, když ten situaci nemohl předvídat a ani na ni adekvátně zareagovat. Těchto situací bude v souvislosti s měnícím se klimatem v budoucnosti nepochybně jen přibývat.

Jako poslední nevyhnutelnou okolnost je možné posoudit situaci, kdy vozidlo jinak v provozně-technicky dobrém stavu bude vadné, a to z důvodů spočívajících ve vnější příčině. Jedná se tak o určitou výjimku z čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR, který upravuje absolutní odpovědnost dopravce za technický stav vozidla (bližší viz následující odstavec). Jako příklad vady vozidla mající příčinu vně je možné uvést příklad ze soudní praxe, kdy soud posoudil snížení tlaku v pneumatice, vyvolaném proříznutím pneumatiky určitým předmětem zvenčí, které vedlo k přehřátí a následnému vznícení pneumatiky jako nevyhnutelnou okolnost,

⁹³ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 291.

⁹⁴ ROUBAL, V. Převážná smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 59.

za kterou dopravce neodpovídá.⁹⁵ Břemeno tvrzení a důkazní, že dopravce při přepravě použil pneumatiky, které byly bezvadné, však leží na dopravci. V případě, že by dopravce toto nebyl schopen prokázat, byl by odpovědný dle čl. 17. odst. 3 Úmluvy CMR.

K vymezení problematiky týkající se technických závad vozidla však je nutné zabývat se také čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR, i přesto, že se tento netýká možnosti zproštění odpovědnosti dopravce. Předmětný článek stanoví, že je-li vozidlo v provozně-technicky defektním stavu, není možné, aby se dopravce zprostil své odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky takovýmto stavem vyvolané.⁹⁶ Z daného ustanovení tak dopravci plyne povinnost přistavit k přepravě vždy vozidlo bezvadné a vhodné pro danou přepravu. Co vše se považuje za vozidlo, bylo průběžně dovozováno judikaturou a jedná se o všechny části, které jsou pevně spojeny s podvozkem, totéž platí o technických závadách vozidla a jeho jednotlivých částí či o závadách na výbavě vozidla, jako jsou plachty, pumpy, nakládací zařízení nebo trubková vedení. Vada způsobená vybavením vozidla například hydraulickou nakládací plošinou, čerpadlem, kontejnery, které nejsou pevně spojeny s podvozkem není vadou, která by spadala pod příslušný odstavec a dopravce má možnost se ze škody způsobené některou z uvedených částí vyvinit.⁹⁷ Také nedostatečně vyčištěná plocha vozidla, jako je zápach či zbytky z předchozí přepravy, jdou k tíži dopravce.⁹⁸

Doprovce dále může být odpovědný za nevhodně vybrané vozidlo k přepravě určité zásilky. Samozřejmě nelze po dopravci požadovat, aby měl znalosti ohledně každého přepravovaného zboží a jeho zvláštních vlastnostech, proto v daném případě bude odpovídat pouze tehdy, kdy sám dopravce má profesionální znalosti ohledně přeprav určitého druhu zboží nebo v situaci, kdy odesílatel dopravce na zvláštní vlastnosti zboží vyžadující určitý druh vozidla upozornil, či si s dopravcem konkrétní druh vozidla ujednal. Pokud dopravce není specializován k přepravě konkrétního druhu zboží a odesílatel na zvláštní povahu zboží neupozorní, odpovědný bude vždy odesílatel. V takovém případě se dopravce zproští odpovědnosti odvoláním na nesprávně udělený pokyn ohledně zásilky odesílatelem.⁹⁹ Přepravuje-li tedy dopravce běžnou zásilku nebo zásilku konkrétního druhu a je na takovouto přepravu specializován, vychází se z předpokladu, že dopravce si byl vědom nevhodnosti vozidla použitého při přepravě.¹⁰⁰ S danou problematikou může vyvstat otázka, zda dopravce

⁹⁵ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s 54-55.

⁹⁶ Čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR tak hovoří o absolutní objektivní odpovědnosti dopravce za vady vozidla.

⁹⁷ POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III..., s. 83.

⁹⁸ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 323.

⁹⁹ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 54.

¹⁰⁰ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 54.

odpovídá i v případě, že odesílatel nevhodné vozidlo k přepravě zásilky akceptoval. V daném případě je potřeba vycházet z předpokladu, že odesílatel byl s použitím „nevhodného“ vozidla srozuměn a dopravce tak nebude odpovědný za vady způsobené tímto vozidlem.¹⁰¹

Doprovce se také dle čl. 18. odst. 4 Úmluvy CMR zproští své odpovědnosti, pokud prokáže jeden z privilegovaných vyvíňujících důvodů, a to že k poškození nebo ztrátě došlo v důsledku přirozené povahy zboží a přeprava takového zboží byla prováděna vozidlem vybaveným zařízením, které má zásilku chránit před vlivem teplot, vlhkostí vzduchu a dopravce daná zařízení řádně vybral, udržoval, používal a řídil se udělenými pokyny, zproští se odpovědnosti za takovouto vadu. Takovým typickým zařízením přidaným do vozidla je klimatizační zařízení, u něhož převládá názor, že se nejedná o vadu vozidla.¹⁰²

5.2. Privilegované důvody zprošťující dopravce odpovědnosti

Tyto privilegované důvody zprošťující dopravce odpovědnosti jsou uvedeny v čl. 17. odst. 4 Úmluvy CMR. Dané důvody jsou označeny jako jakási „zvláštní nebezpečí“, která zmenšují dopravcovu důkazní povinnost. Dopravci postačí dle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR uvést skutkový stav a osvědčit pravděpodobnou příčinu, která mohla vést ke zkoumanému následku. Není vyžadován důkaz pravděpodobnosti průběhu příčinné souvislosti ani zvláštní nebezpečí jako původu škody, ale pouze osvědčení možného průběhu děje.¹⁰³ Již předestřením této příčiny splní dopravce svou povinnost a dojde k převrácení důkazního břemene k tíži příjemce, na němž leží povinnost objasnit, že škoda z příčiny uvedené dopravcem nepochází.¹⁰⁴ Toto výhodnější postavení dopravce je možné využít pouze u škod na zásilce nikoli v případě, kdy dojde ke škodě k důsledku překročení dodací lhůty.

5.2.1. Otevřené vozidlo

Prvním z privilegovaných důvodů je použití otevřených vozidel bez plachet, kdy podmínkou je výslovný souhlas o otevřeném, nekrytém vozidle a zanesení tohoto souhlasu do NL CMR. Takovýmto vozidlem je vozidlo, jehož ložná plocha alespoň z části není kryta

¹⁰¹ ROUBAL, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 61.

¹⁰² KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 127.

¹⁰³ Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 27. dubna 2016, sp. zn. 7 Ob 45/16t (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2017. s. 3-4 [online]. [cit. 30. října 2021].

¹⁰⁴ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 63.

plachtou.¹⁰⁵ Ohledně podmínky zápisu souhlasu do NL CMR nepanuje shoda, jelikož část odborníků tvrdí, že zápis do NL CMR je v daném případě pouze deklaratorní, tudíž správně by zápis souhlasu neměl být podmínkou v případě, že byl udělen v přepravní smlouvě, v objednávce, v korespondenci či ústně. Záznam v NL CMR v takovém případě slouží pro snadnější prokázání souhlasu odesílatele s užitím otevřeného vozidla a smluvní strany se tak vyhnou případným sporům.¹⁰⁶ V opačném případě, kdy by záznam souhlasu v NL CMR byl konstitutivním¹⁰⁷ a soud by v případném sporu zjistil, že NL CMR vystaven nebyl, či v něm souhlas nebyl udělen, nebude se dále zabývat skutečnostmi, zda byl souhlas odesílatelem udělen v jiné formě. V případě posouzení zanesení souhlasu do NL CMR jakožto úkonu konstitutivního se domníváme, že by se dopravce mohl své odpovědnosti zprostit odkazem na obecný liberační důvod vadně uděleného pokynu odesílatelem. V takovém případě by však dopravce musel být schopen takto udělený pokyn ohledně použití otevřeného vozidla prokázat a v souvislosti s tím také dokázat příčinnou souvislost mezi vznikem škody a použitím otevřeného vozidla.

Doprovce tak je zproštěn odpovědnosti, když ztráta nebo poškození zásilky vznikne v důsledku zvláštních rizik souvisejících s přepravou zásilky otevřeným vozidlem. Zproštění odpovědnosti je uvedeno v čl. 18 odst. 2. a 3. Úmluvy CMR, kde je založena vyvratitelná domněnka, že mohla-li škoda vzniknout v důsledku zvláštních nebezpečí uvedených v čl. 17 odst. 4, v daném případě v důsledku použití otevřeného vozidla, vznikla z těchto nebezpečí. Dopravce tuto možnost nemá v případě, kdy nebude schopen prokázat souhlas druhé strany s použitím otevřeného vozidla, či se bude jednat o neobvykle velkou ztrátu nebo o ztrátu jednotlivého kusu zásilky.¹⁰⁸

5.2.2. Nedostatečné či vadné balení

Mezi další z důvodů řadíme chybějící, vadný či nedostatečný obal zásilky. Ochrana dopravce se v daném případě použije jen u zásilky, u níž možnost ztráty nebo poškození plyne právě z důvodu, že není zabalena, či je zabalena nedostatečně a její ztráta či poškození je důsledkem zvláštního rizika spojeného s přepravou nezabalené zásilky. Dopravce tedy v případě vzniku škody neprokazuje, že ztráta nebo poškození vznikly v důsledku

¹⁰⁵ SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (Komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 298.

¹⁰⁶ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s 56.

¹⁰⁷ V takovém případě by se jednalo o výjimku z čl. 4 Úmluvy CMR, dle něhož mají zápisy do NL CMR pouze deklaratorní povahu.

¹⁰⁸ ROUBAL, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 63-64.

nedostatečného balení, neboť pro tento případ je konstruována vyvratitelná domněnka, že tomu tak je, avšak dopravce je povinen prokázat, že ztráta nebo poškození zásilky mohla být způsobena právě chybějícím obalem či nedostatečným balením, tzn. že pro dopravce je nutné zjistit, zda přepravované zboží ze své povahy vyžaduje balení, či se jedná o zásilku volně loženou, pokud obal vyžaduje, zda ten v daném případě chybí či má vady a jako poslední zjistit příčinnou souvislost mezi ztrátou nebo poškozením a chybějícím či vadným obalem.¹⁰⁹ Pro účely zjištění vadnosti obalu, se způsob balení posuzuje v souvislosti s běžnými riziky vyskytujícími se u přepravy zásilek (otřesy při přepravě, nárazy, brždění) nikoli s riziky nestandardními (dopravní nehoda).¹¹⁰ Usoudí-li dopravce, že obal je vadný, vyvstává otázka, kdy učinit výhradu o takovémto nedostatku balení. Úmluva CMR nedává dopravci jednoznačnou odpověď, kdy vadnost obalu namítat, zda již při nakládce nebo vykládce. Z Úmluvy CMR, konkrétně článku 10 je možné dovodit pouze to, že jsou-li nedostatky balení zjevné, je nutné, aby dopravce učinil výhradu již při převzetí zásilky. Dále z judikatury plyne, že za účelem dopravcova zproštění se odpovědnosti je nedostatečné obecně tvrdit, že balení zboží bylo vadné, ale je potřeba blíže konkretizovat v čem spočívá nedostatečnost balení v jehož důsledku vznikla škoda.¹¹¹ Při posuzování odpovědnosti dopravce je také nutné zohlednit, zda dopravce měl možnost během přepravy zabránit škodě, pokud ano má povinnost tak učinit a neučiní-li potřebné kroky, bude spoluodpovědný s odesílatelem za vzniklou škodu.

Nepotřebuje-li zásilka ze své povahy obal, jedná se tak o zásilku volně loženou, kdy za takovou zásilku se považují především zásilky sypké (písek, uhlí), auta, ocelové roury, tyče, desky, u kterých nelze vznést námitku vadnosti obalu. Je však nutné zohlednit, že některé sypké zásilky vyžadují s ohledem na svou podstatu vozidlo zakryté, jako tomu bude při přepravě obilí, kdy dopravce musí předpokládat, že v případě deštivého počasí by došlo ke znehodnocení zásilky jeho promočením, tudíž při převzetí zásilky by dopravce měl vznést u odesílatele dotaz, zda je nutné takovou zásilku přepravovat pod plachtou.¹¹² Opět je však nutné pohlížet na dopravce jako osobu, která není znalá vlastností každého přepravovaného zboží, tudíž se domníváme, že bude záležet na konkrétních případech, zda u nich mohlo být dopravcem vůbec předpokládáno, že k určité škodě na zásilce může během přepravy dojít.

¹⁰⁹ ROUBAL, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 65.

¹¹⁰ Tamtéž, s. 64.

¹¹¹ Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 27. dubna 2016, sp. zn. 7 Ob 45/16t (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2017. s. 3-4 [online]. [cit. 30. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

¹¹² ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s 56-57.

Pokud výše uvedené poznatky shrneme, dopravce by měl primárně již při převzetí zásilky zkoumat vhodnost obalu zboží a v případě zjevně nevhodného obalu tuto nevhodnost zanést do NL CMR a domáhat se odstranění vad předmětného obalu. Pokud by k odstranění vad nedošlo, měl by dopravce přepravu zboží odmítnout. Pokud se zboží poškodí v průběhu přepravy zásilky, a to z důvodu vadného obalu, bude dopravce muset osvědčit že škoda na zásilce vznikla právě v důsledku nevhodně zabaleného zboží, přičemž tuto nevhodnost nebylo možné rozpoznat již při převzetí. Bude-li škodu způsobenou vadným obalem proti dopravci uplatňovat třetí osoba, může dopravce následně požadovat odškodnění po odesílateli, to samozřejmě pouze za situace, že dopravce ustojí břemeno důkazní.

5.2.3. Nakládka a vykládka prováděna odesílatelem či příjemcem

Primárně je povinností příjemce či odesílatele, aby provedl nakládku či vykládku, pokud si strany v přepravní smlouvě nedohodly jinak. V takovýchto případech je však nutné rozlišovat, zda ke škodě došlo během nakládky, kdy za zásilku odpovídá odesílatel nebo během samotné přepravy. Úmluva CMR neřeší, kdo je odpovědný za nakládku a umístění zboží na vozidle, proto v takovýchto případech je vždy nutné aplikovat národní právo.¹¹³ Ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR dopadá právě na situace, kdy se škoda na zásilce projeví v průběhu přepravy, což znamená, že odpovědnost za danou škodu nese dopravce.¹¹⁴ Dopravci však postačí, aby osvědčil, že škoda na zásilce mohla vzniknout právě jednáním samotného odesílatele, příjemce, či pracovníky dopravce, kteří však nakládku provedli dle pokynů odesílatele¹¹⁵, přičemž dané jednání spočívalo ve špatně provedené nakládce. Toto potvrzuje např. rozhodnutí Spolkového soudního dvora, ve kterém soud dospěl k závěru, že dopravce se v důsledku vadně naloženého klimatizačního zařízení, kdy nakládka probíhala pod dohledem odesílatele, zproští své odpovědnosti za škodu způsobenou kolizí zboží naloženého způsobem převyšujícím maximální povolenou výšku s dálničním mostem.¹¹⁶ Předmětný privilegovaný důvod může dopravce uplatnit také v situaci, kdy se sice sám zavázal k provedení nakládky

¹¹³ Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 30. listopadu 2016, sp. zn. 7 Ob 2/16v (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 9/2017 s. 1 [online]. [cit. 29. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

¹¹⁴ SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (Komentář). Mezinárodní silniční nákladní doprava..., s. 302-305

¹¹⁵ Usnesení rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 22. dubna 2014, sp. zn. 7 Ob 25/14y (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2015. s. 5-6 [online]. [cit. 30. 10. 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

¹¹⁶ Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 19. března 2015, sp. zn. I ZR 190/13 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 1/2016. S. 3-4 [online]. [cit. 30. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>

či vykládky, avšak fakticky tato byla provedena odesílatelem či příjemcem.¹¹⁷ Dopravce také nebude odpovědný v případě, že příčinou vzniku škody v průběhu přepravy zásilky budou vady mající původ v technické způsobilosti provozu. Je na odesílateli, aby při nakládce počítal s tím, že v průběhu přepravy může dojít k náhlému brždění, vyhnutí se překážce apod. Rozhodnutí soudů jednotlivých států však nejsou ohledně míry dokazování konzistentní. V některých případech soudům stačilo prokázání možnosti vzniku škody v důsledku nakládky zboží odesílatelem, i přesto, že nebylo prokázáno, že manipulace se zbožím za účelem jeho naložení na vozidlo byla výlučným či alespoň částečným důvodem vzniku škody. Z jiných rozhodnutí je však patrné, že dopravce musí prokázat, příčinnou souvislost mezi vznikem škody na zásilce a nakládkou případně vykládkou.¹¹⁸

Existuje však také jiná interpretace Úmluvy CMR, jelikož judikatura soudů není v otázce odpovědnosti dopravce v případech urovnání, upevnění a uklínování zásilky jako součásti nakládky, která je prováděna odesílatelem, jednotná. Rozhodnutí soudů se liší v dovození odpovědnosti, kdy buďto odpovídá za špatné upevnění zásilky ve vozidle odesílatel, neboť ten zná nejlépe své zboží a měl by jej s ohledem na jeho vlastnosti uložit vhodným způsobem, kdežto druhá interpretace soudů je vůči dopravcům přísnější a vyžaduje po dopravci, aby zkontroloval upevnění zásilky ve vozidle a pokud to bude nedostatečné, neměl by přepravu provést, v jiném případě by se totiž dopustil hrubé nedbalosti.¹¹⁹ Chce-li se dopravce v souladu s druhou interpretací Úmluvy zprostit své odpovědnosti, je povinen uložení zásilky ve vozidle překontrolovat a toto také v případě sporů prokázat. Odesílatel má však stále možnost namítat, že dopravce v průběhu kontroly uložené zásilky měl možnost vadnost daného uložení rozpoznat a dopravce tak bude za škodu odpovědný.¹²⁰ Vzhledem k tomu, že výklad daného ustanovení není jednotný, je vhodné povinnost kontroly zásilky dopravcem upravit v přepravní smlouvě, aby se zabránilo případným sporům z toho vzešlých.

Mohou také nastat situace, kdy dopravce odpovídá bez možnosti využití těchto privilegovaných důvodů. Mezi tyto situace Úmluva CMR řadí případy, kdy se osádka vozidla sama ujme nakládky, vykládky či překládky zásilky během přepravy, a tudíž tuto neprovádí dle pokynů a pod dozorem odesílatele nebo nakládku sice provádí odesílatel, avšak nevhodným způsobem, který je způsobilý ohrozit bezpečnost silničního provozu a i přesto, že pro dopravce je tento nebezpečný stav zjevný, neučiní ničeho.¹²¹ Dalším z důvodů může být prohlédnutí

¹¹⁷ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 133.

¹¹⁸ ROUBAL, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů..., s. 68.

¹¹⁹ Tamtéž, s. 66.

¹²⁰ Tamtéž, s. 70.

¹²¹ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 134.

zboží celníky, kdy následně není zboží dopravcem řádně naloženo a důsledkem toho je vznik škody na zásilce, jak dokládá např. rozhodnutí Vrchního zemského soudu v Drážďanech, který dospěl k závěru, že řidič měl po provedené celní kontrole zkontrolovat, zda byly bedny řádně uzavřené, neboť ze svých znalostí a zkušeností mohl řidič předpokládat, že tomu tak nebude.¹²²

Z výše uvedeného tak plyne, že dopravce se své odpovědnosti zproští, pokud nakládku provedl odesílatel případně dopravce dle pokynů odesílatele. Nadto je vhodné, aby dopravce trval na sjednání povinnosti provést kontrolu provedení nakládky v přepravní smlouvě, a to ideálně tak, aby povinnost provést nakládku a její kontrolu tížila pouze odesílatele. Pro případ, že by ke kontrole byl povinen dopravce, v takovém případě by ten měl zanést veškeré své výhrady týkající se provedené nakládky do NL CMR. Jako poslední úkon je potřeba, aby dopravce osvědčil, že škoda na zásilce byla způsobena špatně provedenou nakládkou zboží.

5.2.4. Přirozená povaha zboží

Dle čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR se přirozenou povahou zboží, pro kterou zboží podléhá úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození, rozumí zejména unikání, vnitřní kažení, vysychání, tání, působení hmyzu, hlodavců nebo normální úbytek zboží.¹²³ Nejedná se o vyčerpávající seznam, tudíž je možné, že ke škodě zásilky v důsledku její přirozené povahy dojde i jinými než vyjmenovanými způsoby. Zboží nevykazuje žádné vady, ale z jeho přirozené povahy plyne riziko, že v průběhu přepravy dojde ke ztrátě nebo poškození i bez zapříčinění dopravce, který učiní veškeré kroky, které odpovídají profesionální péči dopravce, a samotná doprava proběhne standardním způsobem.

Aby dopravci svědčila domněnka ztráty či poškození, stačí, když osvědčí, že příčinou škody či ztráty zásilky je její přirozená povaha. V případě, že dopravce osvědčí příčinnou souvislost mezi vznikem škody na zásilce a jeho přirozenou povahou, má se za to, že přeprava zásilky probíhala standardním způsobem, za obvyklých podmínek, a tudíž že osvědčené skutečnosti o původu škody uvedené dopravcem jsou pravdivé.¹²⁴ Žalobci je dána možnost domněnku dopravce vyvrátit, a to prokázáním, že původ vzniku škody či ztráty zásilky nepramení ze zvláštní povahy zásilky. Nejčastěji uváděným důvodem žalobců je nepřiměřeně

¹²² Rozsudek Vrchního zemského soudu v Drážďanech (OLG Dresden) ze dne 21. dubna 2014, č.j. 13 U 1303/13, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2016. str. 4- [online]. [cit. 4. listopadu 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

¹²³ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s 134

¹²⁴ KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě..., s. 128.

dlouhá přeprava způsobená vadami vozidla či stavem na vozovce, v důsledku které dojde ke škodám na zásilce.

Důkazní břemeno dopravce se dělí dle toho, zda je zásilka přepravována vozidlem nedisponujícím žádným speciálním zařízením dle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR nebo vozidlem speciálním tzn. takovým, které je zvláště upraveno pro přepravu konkrétní zásilky např. pod určitou teplotou, kdy se aplikuje čl. 18 odst. 4 Úmluvy CMR.¹²⁵ Dopravce vždy primárně musí dojít k závěru, že se jedná o zásilku dle čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR, tj. zásilku, která se rychle kazí, či zásilku obsahující nejrůznější kovy, dřevo, sypké či tekuté materiály. Pokud zásilka vyžaduje pro svou přepravu speciální vozidlo, nelze, aby se dopravce dovolal čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR bez dalšího, je potřeba, aby prokázal, že učinil veškerá opatření, která učinit v souvislosti s takovou zásilkou měl, tzn. vybral, udržoval a použil zařízení vhodné pro přepravu té které zásilky a také dodržel pokynu mu dané odesílatelem.

Dále je nutné, aby dopravce odlišil vady plynoucí z přirozené povahy zásilky a inherentní vady zásilky, jelikož u každé z nich je vyžadována jiná míra dokazování. Pokud bude možné zařadit zásilku do kategorie zásilek vystavených možnosti poškození pro svou přirozenou povahu dle čl. 17 odst. 4. písm. d) Úmluvy CMR bude mít dopravce výhodu presumpce neodpovědnosti dle čl. 18. odst. 2 Úmluvy CMR, ale pokud bude původcem ztráty nebo poškození inherentní vada, tj. mimořádná vada, která se u zásilky přirozeně nevyskytuje, aplikuje se na daný případ čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR a dopravce bude muset prokazovat, že poškození či ztrátu způsobila právě tato mimořádná vada.¹²⁶

5.2.5. Značení

Dle čl. 17 odst. 4 písm. e) se může dopravce zprostit své odpovědnosti také při škodách, jejichž původcem je nedostatečné značení nebo číslování zásilky. V praxi však vyvstává problém, kdy se vůbec může dopravce tohoto zproštění dovolat. Jelikož jak plyne z čl. 8 odst. 1 Úmluvy CMR je dopravce povinen při převzetí zásilky zkontrolovat správnost údajů uvedených v NL CMR co se týče počtu kusů zásilky a jejího značení. V případě, že zboží fyzicky zkontrolovat nelze, musí dopravce uvést důvod, tím může být provedení nakládky odesílatelem, uzavřená zásilka v kontejneru, velké množství palet, atmosférické podmínky.

Jediným případem, kdy bude dopravci svědčit presumpce vzniku škody v souvislosti se špatným značením, se jeví situace, kdy dopravce poznamená v NL CMR výhradu, že daný

¹²⁵ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 62.

¹²⁶ Tamtéž.

záznam v NL CMR neobsahuje správné značení či údaje o počtu kusů dané zásilky a přesvědčí se, že tuto výhradu odesílatel akceptoval, tedy stvrdil ji svým podpisem. Pokud by dopravce tuto výhradu neučinil a tuto výhradu neodůvodnil i přesto, že zásilka byla špatně značená či byl uveden nesprávný počet, má se za to, že záznamy o značkách a číslech v NL CMR byly správné, jak stanoví čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR¹²⁷ a dopravce nebude mít možnost zprostit se své odpovědnosti dle daného ustanovení.¹²⁸ Uvedené potvrzuje např. NS ČR, když ve svém rozhodnutí uvádí, že jestliže dopravce nezapsal výhradu k množství zboží do NL CMR, mělo se za to, že množství kusů zásilky při nakládce uvedené v NL CMR odpovídá realitě. V daném případě se dopravci tuto domněnku nepodařilo vyvrátit, tudíž nemohl osvědčit, že k částečné ztrátě zásilky došlo při nakládce, i když ji neprováděl sám dopravce.¹²⁹ V případě, že k vydání NL CMR nedojde, bylo soudem dovozeno, že důkazem o počtu převzatých balíků může být i vystavené potvrzení dopravce nebo řidiče, a to i v případě, že je toto potvrzení podepsáno řidičem naslepo¹³⁰, neboť dopravce mohl počet kusů převzatého zboží zkontrolovat a v případě opaku potvrzení nevystavit, případně uvést výhrady. V daném případě se neuplatní domněnka dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR, tudíž na odesílateli leží důkazní břemeno ohledně prokázání, že odesílatel uváděné údaje o zboží do doby převzetí se shodují se skutečným stavem. K tomu právě bude sloužit výše zmíněné potvrzení dopravce.

5.2.6. Přeprava živých zvířat

Vzhledem ke zvláštní povaze zásilky vylučuje Úmluva CMR odpovědnost při přepravě živých zvířat v případě, že dopravce prokáže dle čl. 18 odst. 5 Úmluvy CMR, že učinil veškerá opatření obvyklá v dané situaci a dodržel zvláštní pokyny mu k přepravě živých zvířat udělené.¹³¹ Splněním těchto podmínek se důkazní břemeno přesune a bude presumováno, že ztráta nebo poškození zásilky bylo způsobeno zvláštním rizikem vlastním pouze přepravě živých zvířat. Je pak na oprávněném, aby danou presumpci vyvrátil, a to důkazem, že ztráta

¹²⁷ Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně nad Rýnem (OLG Köln) ze dne 16. dubna 2015, sp. zn. 3 U 108/14 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 12/2015. str. 1-2 [online]. [cit. 5. prosince 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

¹²⁸ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 64.

¹²⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. října 2011, sp. zn. 23 Cdo 1781/2010 (dané rozhodnutí má souvislost také s čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR.

¹³⁰ Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 22. května 2014, sp. zn. I ZR 109/13 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2015. str. 3-4 [online]. [cit. 5. prosince 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

¹³¹ Podmínky přepravy živých zvířat upravuje Evropská dohoda o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě ze dne 13. 12. 1968, vyhlášena pod č. 20/2000 Sb. m. s. nebo nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. 12. 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností.

nebo poškození zásilky má původ v přepravě např. dojde ke zranění zvířat v důsledku dopravní nehody, u níž je vyloučeno zproštění se odpovědnosti dle čl. 17. odst. 2 Úmluvy CMR nebo se dopravce opozdí s doručením zásilky.¹³² Daná přeprava je specifická také tím, že dopravce může být odpovědný jak v soukromoprávní rovině, tak i veřejnoprávní, a to z důvodu např. špatného, necitlivého zacházení se zvířaty, které může vést ke správnímu nebo dokonce trestnímu postihu.

¹³² ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář..., s. 65.

Závěr

Cílem této práce bylo analyzovat právní úpravu odpovědnosti dopravce při mezinárodní silniční přepravě zboží. Odpovědnost dopravce při přepravách s mezinárodním prvkem je upravena především Úmluvou CMR, která nabízí velmi kvalitní unifikaci právních otázek plynoucích ze soukromoprávních vztahů vznikajících při přepravě zboží po silnici. Znalost Úmluvy CMR a zahraničních, ale i českých soudních rozhodnutí vyplývajících ze sporů v mezinárodní silniční přepravě zboží je pro dopravce klíčová, jelikož se jedná o určitý preventivní nástroj, který je schopný zabránit případným sporům plynoucím z přepravní smlouvy. I přesto, že Úmluva CMR neřeší veškeré otázky týkající se odpovědnosti dopravce při mezinárodní přepravě zboží po silnici, představuje spolu s judikaturou určitý základní rámec, jenž upravuje proces přepravy zboží a odpovědnost za něj již od prvního oslovení dopravce odesílatelem, přes samotnou přepravu až po vydání zboží příjemci.

Díky Úmluvě CMR a bohaté judikatuře tak mezi stranami přepravní smlouvy panuje větší jistota ohledně poměrů z přepravní smlouvy plynoucích. Stále sice ohledně některých otázek týkajících se Úmluvy CMR nepanuje mezi výklady jednotlivých ustanovení v zemích shoda, avšak i znalost těchto rozdílných přístupů dává dopravcům možnost upravit vztahy z přepravní smlouvy tak, aby se předešlo případným sporům. Nutno však zmínit, že rozdílný přístup k Úmluvě CMR napříč státy může také vést k nejistotě stran přepravních smluv, tím spíše jedná-li se o otázky zásadní, jako například princip, ze kterého vychází samotná odpovědnost dopravce upravená v čl. 17 Úmluvy CMR, kdy není shoda na tom, zda na odpovědnost dopravce nahlížet jako odpovědnost objektivní či odpovědnost, u které je presumováno zavinění.

I přes určité výkladové odlišnosti je Úmluva CMR velice kvalitním dokumentem sjednocujícím otázky plynoucí z mezinárodní přepravní smlouvy. Od doby, kdy Úmluva CMR vznikla, tedy téměř před 70 lety došlo k přijetí pouze dvou protokolů revidujících Úmluvu CMR. Příčinou revize nebyla nedostatečná kvalita Úmluvy CMR, ale vývoj technologií a finančního sektoru, který měl za následek opuštění zlatého franku a jeho nahrazení zúčtovací jednotkou při výpočtu náhrady škody a zavedení elektronického NL CMR. To svědčí o určité unikátnosti tohoto mezinárodního dokumentu, který si zachovává pouze s menšími změnami svou původní podobu, na které je shoda napříč smluvními státy již několik desítek let a je diskutabilní, zda by bylo vhodné do tohoto dokumentu zasáhnout za účelem vyjasnění určitých výkladových nejasností, rozporů mezi smluvními státy či toto ponechat na soudech, které při rozhodování sporů plynoucích z mezinárodní přepravní smlouvy by se měly snažit o co nejvíce

souladný výklad Úmluvy CMR, jež je zastáván i jinými smluvními státy. Zastáváme tak názor, že zasáhnout do tohoto mezinárodního dokumentu, ohledně něhož panuje shoda již po tak dlouhou dobu, by nebylo účelné a je tak vhodnější ponechat nejednoznačná ustanovení výkladu jednotlivými soudy napříč smluvními státy, které se nepochybně snaží o co nejjednotnější výklad Úmluvy CMR.

Bibliografie

Monografie a komentářová literatura

- SEDLÁČEK, Pavel. In HULMÁK, Milan a kol. Komentář k Občanskému zákoníku VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 16. (§ 2555)
- SEDLÁČEK, Pavel, FLORIÁN, Michal. Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství. Praha: Wolters kluwer ČR, a.s., 2017. 224 s.
- ROUBAL, Václav. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů: Výklad a texty Úmluvy CMR. ČESMAD BOHEMIA, 2007. 366 s.
- KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015. 288 s.
- HANDLAR, Jiří. In LAVICKÝ, Petr a kol. Komentář k Občanskému zákoníku I. Obecná část (§ 1–654). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 3
- HULMÁK, Milan. In HULMÁK, Milan a kol. Komentář k Občanskému zákoníku V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 51.
- KOLLER, I. Transportrecht. 6. vydání. Mnichov: C. H. Beck, 2007.
- KOLLER, I. Transportrecht. 9. vydání. Mnichov: C. H. Beck, 2016. 1875 s.
- ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020. 176 s.
- CLARKE, Malcolm. International Carriage of Goods by Road: CMR. 4th edition. London: LLP, 2003.
- SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR (komentář). Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: VOX, 2009. 622 s.
- POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III (E. Silniční právo, F. Multimodální právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. 448 s.
- POLÁČEK, B., NOVÁK, R. Mezinárodní přepravní doklady. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. 124 s.

Odborné články

- ROŽEK, Petr. Pravidla mezinárodní obchodní komory pro vnitrostátní i mezinárodní obchod Incoterms® – revize 2020 již na obzoru včetně české mutace. Právo v přepravě a zasílatelství, 2019, roč. 1, č. 0, s. 2.
- JANKŮ, Martin, MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská a další smlouvy o přepravě, rubrika Nad novou právní úpravou soukromého práva. Obchodní právo, 2016, č. 5.
- LOJDA, Jiří. Kdy odpovídá dopravce za škody na zásilce podle Úmluvy CMR. *Obchodní právo*, 2014, č. 2, s. 51-58.

Odborné články v elektronické podobě

- MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku [online]. bulletin-advokacie.cz, 23. října 2014 [cit. 31. října 2021] Dostupné na <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o%20preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku?browser=mobi>.
- MAREK, Karel. Aktuální praktické problémy smluv k provádění přeprav [online]. advokatnidenik.cz, 18. června 2019. [cit. 4. října 2021]. Dostupné na: <https://advokatnidenik.cz/2019/06/18/aktualni-prakticke-problemy-smluv-k-provadeni-preprav/>
- LOJDA, Jiří. Rozsah a způsob použití Úmluvy CMR [online]. Obchodněprávní revue, 2014 [cit. 4. října 2021]. Dostupné na: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=nrptembrgrpw64s7grpxgxzrgiyq&rowIndex=0#>
- VALOVÁ, Iva. Volba práva ve světle předpisů EU [online]. epravo.cz, 8. ledna 2013 [cit. 7. října 2021] Dostupné na: <https://www.epravo.cz/top/clanky/volba-prava-ve-svetle-predpisu-eu-87851.html>
- LOJDA, Jiří. Kolizní úprava přepravní smlouvy v mezinárodní nákladní přepravě [online]. epravo.cz 24. září 2015 [cit. 7. října 2021] Dostupné na: <https://www.epravo.cz/top/clanky/kolizni-uprava-prepravni-smlouvy-v-mezinarodni-nakladni-preprave-98906.html>.
- C.S.CARGO, a.s. Všeobecné obchodní podmínky pro přepravu v mezinárodní a vnitrostátní silniční nákladní dopravě C.S.CARGO a.s. jako dopravce [online]. [cit. 10.10.2021]. Dostupné na: <https://www.cscargo.cz/cs/vseobecne-obchodni-podminky>

- SEDLÁČEK, Pavel, FLORIÁN, Michal. Škoda na zboží při přepravě [online]. advokatnidenik.cz, 30. srpna 2017 [cit. 27. října 2021]. Dostupné na: <http://www.bulletin-advokacie.cz/skoda-na-zbozi-pri-preprave>
- LOJDA, Jiří, BÁRTKOVÁ, Alice. Změny v odpovědnosti silničního dopravce se blíží [online]. epravo.cz. 1. listopadu 2018 [cit. 27. října 2021]. Dostupné na: <https://www.epravo.cz/top/clanky/zmeny-v-odpovednosti-silnicniho-dopravce-se-blizi-108315.html>

Právní předpisy

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 64/2006 Sb. m. s., o Úmluvě o přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyperské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky k Úmluvě o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřené k podpisu v Římě dne 19. června 1980, a k Prvnímu a Druhému protokolu o jejím výkladu Soudním dvorem Evropských společenství
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s., o přístupu České republiky k dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 20/2000 Sb. m. s., o sjednání Evropské dohody o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I.)
- Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Zákon č. 304/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

Judikatura

- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. října 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010.
- Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. února 2011, sp. zn. 4 Nd 451/2010.
- Rozsudek Nejvyššího soudu SR ze dne 31. ledna 2011, sp. zn. 5 Obo 70/2009.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. června 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009.
- Rozsudek Nejvyššího soudu SR ze dne 31. ledna 2011, sp. zn. 5 Obo 70/2009.
- Rozsudek Odvolacího soudu ve Varšavě ze dne 7 října, I ACa 1188/02, Wokanda 2003/12/42.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009.
- Rakouský Nejvyšší soud (OGH) ze dne 22. dubna 2014, sp. zn. 7 Ob 46/14m.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. února 2018, sp. zn. 32 Cdo 5628/2016.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. září 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. června 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. října 2011, sp. zn. 23 Cdo 1781/2010.

Další zdroje

- Rozsudek Okresního soudu v Limburgu (Rechtbank Limburg) ze dne 28. února 2018, sp. zn. C/03/212747, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2019. s. 3 [online]. [cit. 2. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 29. března 2017, sp. zn. 7 Ob 91/16g, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 12/2017 s. 4 [online]. [cit. 2. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek holandského odvolacího soudu v Leeuwardenu (Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden) ze dne 8. června 2016, sp. zn. 200.154.124/01, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2018. s. 3 [online]. [cit. 7. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek Zemského soudu v Saarbrücku (LG Saarbrücken) ze dne 27. června 2018, sp. zn. 17 HKO 9/16, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2019. s. 4 [online]. [cit. 20. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

- Rozsudek švýcarského Spolkového soudu ze dne 30. října 2017, sp. zn. 4 A 261/2017, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2018. s. 1 [online]. [cit. 20. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 18. října 2017, sp. zn. 7 Ob 160/17f, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2018. s. 6 [online]. [cit. 27. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 16. října 2014, sp. zn. 23 U 1589/14, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2016 s. 7 [online]. [cit. 29. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 26. října 2017, sp. zn. 23 U 1699/17 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2018 s. 4 [online]. [cit. 29. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 27. dubna 2016, sp. zn. 7 Ob 45/16t (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2017. s. 3-4 [online]. [cit. 30. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 30. listopadu 2016, sp. zn. 7 Ob 2/16v (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 9/2017 s. 1 [online]. [cit. 29. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Usnesení rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 22. dubna 2014, sp. zn. 7 Ob 25/14y (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2015. s. 5-6 [online]. [cit. 30. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 19. března 2015, sp. zn. I ZR 190/13 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 1/2016. s. 3-4 [online]. [cit. 30. října 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek Vrchního zemského soudu v Drážďanech (OLG Dresden) ze dne 21. dubna 2014, č.j. 13 U 1303/13, (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 3/2016. s. 4- [online]. [cit. 4. listopadu 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.
- Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně nad Rýnem (OLG Köln) ze dne 16. dubna 2015, sp. zn. 3 U 108/14 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě

a zasilatelství 12/2015. s. 1-2 [online]. [cit. 5. prosince 2021]. Dostupné na:

<https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>.

- Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 22. května 2014, sp. zn. I ZR 109/13 (uvedeno v: E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství 6/2015. s. 3-4 [online]. [cit. 5. prosince 2021]. Dostupné na: <https://www.ak-sv.cz/e-bulletin/>).

Shrnutí

Tato diplomová práce se zabývá analýzou institutu odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží po silnici, přičemž zkoumá především právní aspekty odpovědnosti dopravce z pohledu nejdůležitější právní úpravy tohoto institutu, kterou je Úmluva CMR.

Diplomová práce je rozdělena do 5 částí, kdy první část vysvětluje základní pojmy související s mezinárodní silniční přepravou, jako je přepravní smlouva a její subjekty a také se zabývá osobami, za které je dopravce odpovědný. Druhá část vymezuje právní úpravu mezinárodní silniční přepravy zboží a blíže se zabývá logikou přímé aplikovatelnosti Úmluvy CMR a volbou práva, jakožto podpůrné právní úpravy k Úmluvě CMR a samotnou přepravní smlouvou. Třetí část je pak věnována NL CMR, jakožto nejdůležitějšímu důkaznímu prostředku ohledně obsahu uzavřené přepravní smlouvy, jež hraje v dovození odpovědnosti dopravce zásadní roli. Ve čtvrté části jsme se zaměřili na popis samotné odpovědnosti dopravce z pohledu Úmluvy CMR, která činí dopravce odpovědným především za ztrátu, poškození zásilky či překročení dodací lhůty, což je také hlavním tématem této diplomové práce. S ohledem na objektivní charakter odpovědnosti dopravce se poslední část zabývá možnostmi dopravce zprostit se povinnosti k náhradě škody, tedy podrobně rozebírá jednotlivé liberační důvody, přičemž klade důraz na zohlednění bohaté judikatury v této oblasti. Díky znalosti výkladu jednotlivých ustanovení týkajících se liberačních důvodů smluvními státy, mají dopravci možnost učinit preventivní opatření a předejít tak odpovědnosti za škodu způsobenou na zásilce.

Klíčová slova

Úmluva CMR, odpovědnost dopravce, mezinárodní silniční přeprava zboží

Summary

This thesis deals with the analysis of the institute of carrier's liability in international carriage of goods by road, which examines mainly the legal aspects of carrier's liability in terms of the most important legislation of this institute, which is the CMR Convention.

The thesis is divided into five parts, the first of them explains the basic concepts related to international carriage of goods by road, such as the contract of carriage and its subjects and also deals with the carrier's responsibility of any persons of whose services he makes use for the performance of the carriage. The second part defines the legal regulation of international carriage of goods by road and deals in more detail with the logic of direct applicability of the CMR Convention and the choice of law, as supporting legislation to the CMR Convention and the contract of carriage itself. The third part is devoted to consignment note, as the most important proof regarding the content of the concluded contract of carriage, which plays a crucial role in deriving the carrier's liability. In the fourth part, we've focused on the description of the carrier's liability from the perspective of the CMR Convention, which makes the carrier liable primarily for loss of the goods, damage and delay in delivery, which is also the main topic of this thesis. With regards to strict liability of the carrier the last part deals with the carrier's ability to release himself from the obligation to pay damages thanks to liability exclusions. This part also takes into account the rich case law in this area. Thanks to the knowledge of the interpretation of individual provisions of the CMR Convention concerning the grounds for carrier's liberation, carriers have the opportunity to take precautionary measures and avoid their liability.

Keywords

CMR Convention, liability of the carrier, international carriage of goods by road