

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ
KATEDRA MEZINÁRODNÍHO PRÁVA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

PRÁVNÍ ÚPRAVA MEZINÁRODNÍ
SILNIČNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ

Zpracoval: Adam Joza

Vedoucí práce: JUDr. Ing. Bohumil Poláček, Ph.D., LL.M.

PLZEŇ 2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma „Právní úprava mezinárodní silniční přepravy zboží“ zpracoval samostatně, a že jsem uvedl všechny použité prameny.

V Plzni dne 16. září 2013

.....

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval za výběr tématu vedoucímu této práce JUDr.
Ing. Bohumilu Poláčkovi, Ph.D., LL.M. a za jeho rady při jejím
zpracování.

Dále bych velmi rád poděkoval své rodině a přátelům, kteří mě při jejím
psaní podporovali.

Osnova

OSNOVA	1
1 ÚVOD	2
2 MEZINÁRODNÍ PRÁVNÍ ÚPRAVA MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ	4
2.1 VYMEZENÍ POJMŮ.....	6
2.1.1 <i>Logistická firma</i>	6
2.1.2 <i>Spediční firma</i>	6
2.1.3 <i>Dopravce, doprava</i>	8
2.1.4 <i>Přepravce, přeprava</i>	9
2.1.5 <i>Odesílatel</i>	9
2.1.6 <i>Příjemce</i>	10
2.1.7 <i>Objednatel</i>	10
2.1.8 <i>Zasílatel</i>	10
2.2 ÚMLUVA O PŘEPRAVNÍ SMLOUVĚ V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ CMR.....	11
2.2.1 <i>Historie</i>	11
2.2.2 <i>Konosament</i>	12
2.2.3 <i>Rozsah Úmluvy</i>	13
2.2.4 <i>Nákladní list CMR</i>	16
2.2.4.1 <i>Obligatoční náležitosti nákladního listu dle ustanovení čl. 6 odst. 1 Úmluvy</i>	19
2.2.4.2 <i>Fakultativní náležitosti nákladního listu dle ustanovení čl. 6 odst. 2 Úmluvy</i>	22
2.2.4.3 <i>Výhrady dopravce</i>	25
2.2.5 <i>Převzetí zásilky</i>	25
2.2.6 <i>Dispozice se zásilkou</i>	28
2.2.7 <i>Překážky při přepravě</i>	30
2.2.8 <i>Dodání zásilky</i>	32
2.2.8.1 <i>Lhůta</i>	34
2.2.8.2 <i>Dobírka</i>	35
2.2.8.3 <i>Překážky při dodání</i>	37
2.2.9 <i>Přeprava prováděná postupně několika dopravci</i>	39
2.2.10 <i>Odpovědnost za škodu</i>	41
2.2.10.1 <i>Reklamace</i>	45
2.2.10.2 <i>Zproštění odpovědnosti dopravce</i>	46
2.2.10.3 <i>Náhrada škody</i>	48
2.2.11 <i>Procesně právní vztahy</i>	52
2.3 DALŠÍ MEZINÁRODNÍ NORMY	56
2.3.1 <i>INCOTERMS</i>	56
2.3.2 <i>ADR</i>	59
2.3.3 <i>AETR</i>	61
3 PRÁVNÍ ÚPRAVA ČR	63
3.1 SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCÍ.....	65
3.2 SMLOUVA ZASÍLATELSKÁ.....	67
4 ZÁVĚR	70
5 RESUMÉ	72
6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ	73
7 PŘÍLOHY	78

ÚVOD

Téma diplomové práce „právní úprava mezinárodní silniční přeprava zboží“ jsem si vybral z několika důvodů. Odvětví mezinárodní kamionové přepravy je neuhasínající obor, který se neustále rozvíjí, je zajímavým z právního hlediska a na českém trhu existuje mnoho firem českých i mezinárodních. „*Mezinárodní silniční doprava je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu, nejedná-li se o vnitrostátní silniční dopravu.*“¹ Silniční přeprava samozřejmě není jediný způsob, jak dostat zboží od výrobce k zákazníkovi. Jsou zde ještě letecká, železniční, říční a námořní přeprava. Letecká přeprava je využívána zejména k přepravě na delší vzdálenosti s potřebou dopravit zboží co nejrychleji na místo určení. Cena takové přepravy je však odpovídající jejím nákladům. Po souši lze přepravit zboží i železniční cestou. Tento způsob přepravy je v současné době protěžován z ekologického hlediska i díky její ekonomické výhodnosti. Na dlouhou dobu však zůstane silniční nákladní přeprava výrazně v popředí.

Ve světě dochází k bourání obchodních bariér mezi jednotlivými státy, dochází k vytváření celních zón, resp. k jejich rozšiřování o další státy a smlouvami s okolními státy se pohyb zboží přes hranice stává mnohem jednodušším. Nejlepším příkladem je oblast volného trhu Evropské unie. Ta vznikala postupně již od konce sedmdesátých let vytvořením celní unie. Na celní unii navazoval vznik společného trhu a společná obchodní politika. Jednotným evropským aktem se vytvořil jednotný, nebo také vnitřní trh. Vývoj evropské integrace se nezastavuje ani dnes. Mezi státy Evropské unie funguje díky Schengenské dohodě volný pohyb osob, a mimo jiné i díky tomuto je velmi usnadněn i pohyb zboží. Právě tento rozvoj liberalizace trhu vedl k dynamickému rozvoji kamionové přepravy a s tím i potřeba její regulace. V důsledku globalizace a s tím enormně zvyšujícího se objemu pohybu zboží přes hranice byla zvýšena potřeba pro tvorbu mezinárodních pravidel, jež by účinně obchodní vztahy mezi smluvními stranami optimalizovala a harmonizovala.

Cílem práce je pojednat o hlavních právních pramenech mezinárodní silniční přepravy zboží v kontextu s českou legislativou a popsáním nejdůležitějších právních

¹ § 2 odst. 6 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

institutů upravujících podmínky pro její výkon s důrazem na některé multilaterální mezinárodní dohody a úmluvy. V první části se zaměřuji na mezinárodní právní úpravu, zejména na Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). V další části popsáním stěžejních institutů platného českého práva obchodního v návaznosti na nový občanský zákoník č. 89/2012 Sb. a jejich srovnáním. Práce se nezabývá technickými východisky norem, nýbrž jejich právním rámcem. Hlavním záměrem práce je tedy popsat a posoudit platnou legislativu, dle které se řídí silniční přepravci zboží s vozidly registrovanými v České republice jako smluvního státu níže popsaných dohod a úmluv a jako členského státu EU.

Právní vztahy upravující mezinárodní silniční přepravu zboží jsou upraveny přednostně mezinárodní právní úpravou a vnitrostátní právní předpisy se použijí pouze podpůrně tam, kde to mezinárodní právní normy dovolují nebo kde sami tu danou oblast neupravují. „*Mezinárodní přeprava je přemísťování zboží a osob přes hranice států, přičemž místo odeslání (vstupní stanice) a místo (stanice) určení se nacházejí v různých státech.*“²

Základní právní předpis platný pro úpravu mezinárodní silniční přepravu zboží je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, zkráceně Úmluva CMR³. Úmluva CMR vystupuje vůči vnitrostátním předpisům jako *lex specialis*. Její nadřazenost je definována ve smyslu čl. 10 Ústavy, i když byla publikována ve sbírce zákonů jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. Sama Úmluva pak ve svém čl. 41, nazývaném jako Blokační ustanovení, stanovuje svoji nadřazenost a odmítá veškerá ujednání, která by se od ní přímo či nepřímo odchylovala. Úmluva CMR je základním pilířem právní úpravy mezinárodní silniční dopravy zboží, od níž se odvíjí veškeré další právní vztahy.

Další důležitou mezinárodní multilaterální dohodou je Dohoda ADR.⁴ Dohoda ADR upravuje přepravu nebezpečných věcí. Vystupuje jako *lex specialis* vůči Úmluvě CMR co se týče přepravy nebezpečných věcí. Hlavním účelem této Dohody je snížení rizika při převážení nebezpečných věcí po silnici, zefektivnění takové přepravy a zpřehlednění právní úpravy v této oblasti. Tato Dohoda je stěžejní právní předpis pro přepravu nebezpečných věcí po silnici nejen v oblasti mezinárodní, ale i vnitrostátní přepravy.

² PAUKNEROVÁ, M. *Slovník českého práva*. Praha: LINDE, 1995, str.488

³ Vyhláška č. 11/1975 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů. Srv. *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - (Geneva, 19 May 1956) United Nations (UN)* [online]. 2013 [cit. 2013-08-19]. Dostupné z:

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf

⁴ Vyhláška č. 64/1987 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů. *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. ADR applicable as from 1 January 2013* [online]. UNECE United Nations Economic Commission for Europe, 2013 [cit. 2013-08-19]. Dostupné z: http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html

Neméně důležitá jsou Pravidla INCOTERMS. „*INCOTERMS® 2010 představují oficiální pravidla pro výklad obchodních doložek vydaných Mezinárodní obchodní komorou usnadňující provádění mezinárodního obchodu. Odvolání na INCOTERMS® 2010 v kupních smlouvách jasně vymezuje závazky smluvních stran a snižuje riziko vzniku právních komplikací.*“⁵ Z řečeného vyplývá, že doložky INCOTERMS bývají součástí přepravních smluv pro usnadnění tvorby takových smluv, jejich přehlednosti a právní jistoty.

Další multilaterální smlouvy jsou Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu (TIR)⁶, Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP)⁷ a Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě (AETR)⁸.

Vedle multilaterálních dohod stojí i bilaterální dohody mezi státy. Je jich nespočet a jejich výčet se dá nalézt na stránkách ministerstva dopravy.⁹

⁵ Šubert, M. Incoterms 2010 : pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě : platnost od 1. ledna 2011. Praha : ICC Česká republika, 2010, str. 6

⁶ Sdělení č. 61/2008 Sb. m. s., Celní úmluva o přepravě mezinárodního zboží na podkladě karnetu TIR (Úmluva TIR), ve znění pozdějších předpisů. *CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS* [online]. 2013 [cit. 2013-08-19]. Dostupné z: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/english/newtirhand/TIR-6Rev9_En.pdf

⁷ Sdělení č. 64/2004 Sb. m. s., o vyhlášení úplného znění dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), ve znění pozdějších předpisů. *AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF PERISHABLE FOODSTUFFS AND ON THE SPECIAL EQUIPMENT TO BE USED FOR SUCH CARRIAGE (ATP)* [online]. UNECE, 2013 [cit. 2013-08-19]. Dostupné z:

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp11/wp11doc/ATP-2013_e.pdf

⁸ Vyhláška č. 108/1976 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů. *MULTILATERAL European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR) (with annex and protocol of signature). Concluded at Geneva on 1 July 1970* [online]. 2013 [cit. 2013-08-19]. Dostupné z:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02e.pdf>

⁹ Ministerstvo Dopravy, *Mezinárodní smlouvy* [online], 2013 [cit. 2013-08-19]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Mezinarodni_smlouvy/

1.1 Vymezení pojmů

V dopravě se užívá několika smluvních typů dle českého práva obchodního a občanského. V rámci přepravy, dopravní logistiky a spedice se mezi účastníky uzavírají smlouvy o přepravě věci, smlouvy zasilatelské, smlouvy mandátní, smlouvy o dílo, smlouvy komisionářské, smlouvy o skladování, smlouvy o nájmu dopravního prostředku, smlouvy příkazního typu dle občanského zákoníku či smlouva o přepravě nákladu. Nejčastějšími smluvními typy mezi účastníky jsou smlouva o přepravě věci a smlouva zasilatelská neboli spediční.

V praxi se často setkáváme se dvěma typy přepravních společností. Logistická a spediční firma.

1.1.1 Logistická firma

Logistická firma je společnost, která poskytuje veškeré služby v přepravě. Logistická firma má všechny možnosti na základě objednávky přepravit náklad dle zadání, tj. má zpravidla vlastní vozidla, řidiče, skladové prostory. Má všechny schopnosti a předpoklady jak uspokojit potřeby zákazníka, od uzavření smlouvy, od převzetí zboží až po jeho dodání.

1.1.2 Spediční firma

Spediční firma není povinna k provedení samotné přepravy. Není povinna ji sama realizovat, nýbrž tato firma je ze své podstaty povinna tuto přepravu jen obstarat. V českém právu je tento způsob podnikání realizován na základě smlouvy zasilatelské. Pro příkazce (objednatele) je tento způsob přepravy vhodný zejména tím, že jedná pouze s jedním subjektem, a nikoli se všemi. Celá přeprava totiž může být realizována několika dopravci a může být i multimodální. Spediční firma odpovídá zpravidla nikoli za kvalitu a rychlost provedení přepravy, ale jen za samotné obstarání. Jednotlivá firma může naplňovat jak znaky spediční, tak logistické společnosti.

Na mezinárodní úrovni je zasilatelství organizováno pod hlavičkou mezinárodní organizace FIATA (z francouzského Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, česky Mezinárodní federace zasilatelských sdružení). Byla založena 31. května 1926 ve Vídni v Rakousku. FIATA je nevládní organizace, která dnes zastupuje přibližně 40.000 zasilatelských a logistických firem zaměstnávajících okolo 8 až 10 milionů lidí ve 150 zemích. FIATA má poradní status k Ekonomické

a sociální radě OSN, ke Konferenci OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) a ke Komisi OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL). FIATA je uznávána jako zástupce společností v oblasti zasilatelství mnoha vládními organizacemi, vládními činiteli i soukromými mezinárodními organizacemi v oblasti dopravy jako např. Mezinárodní obchodní komorou (ICC), Světovou obchodní organizací (WTO) anebo Světovou celní organizací (WCO).¹⁰

Hlavními cíli FIATA jsou:

"Posláním zasilatele je organizovat dopravu zboží pro nejrůznější odvětví ekonomiky na základě logistických principů a z těchto vyplývající minimalizace přepravních nákladů a rizik

Zasílatel je nápomocen při přípravě a realizaci přepravních výkonů a služeb, zajišťuje účelná opatření vedoucí ke zjištění, zda zboží došlo včas na místo určení. Zasílatel případně využívá svého práva vstupu a přepravuje zboží vlastními dopravními prostředky.

Mezinárodní rozvětvená síť filiálek a korespondentů umožňuje zasílateli volby nejvhodnější dopravní trasy a nejvhodnějších dopravních prostředků. Zasílatel zjednodušuje a urychluje tok informací

Na žádost pomáhá svému příkazci v platebním styku. Jako dopravní odborník buduje zasilatel nové dopravní trasy a spoje v rámci jednoho nebo i více dopravních oborů a stará se o veškeré náležitosti a formality spojené s přepravními službami".¹¹

V České republice působí Svaz spedice a logistiky České republiky. Po vytvoření samostatného Československa v roce 1918 vznikla Česká spedice a v roce 1926 i v roce 1946 byla v obou případech aktivním zakládajícím členem FIATA. Po roce 1948 došlo ke znárodnění celého soukromého sektoru podnikání a až v roce 1991 došlo k obnovení vzniku Svazu spedice a skladování České republiky, po roce 1998 přejmenovaného na Svaz spedice a logistiky České republiky. V roce 1992 se svaz

¹⁰ Who is FIATA?. In: *FIATA* [online]. 2005 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://www.fiata.com/index.php?id=30&L=-1>

¹¹ Zasilatelství. In: *Spedice Brno, Madasped* [online]. 2013 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://www.madasped.cz/definice-zasilatele.html>

stal členem FIATA. Svaz spedice a logistiky České republiky přijala v roce 2000 svůj etický kodex a také ve svých stanovách uvádí své hlavní poslání: „*Posláním SSL je zastupovat členy svazu a podporovat je v poskytování služeb nejvyšší kvality jejich zákazníkům.*“¹²

1.1.3 Dopravce, doprava

Doprava je širší pojem, znamenající úmyslný pohyb dopravního prostředku po dopravních cestách a činnost technických zařízení umožňující přepravu.

Označení dopravce v českém právním řádu znamená fyzickou či právnickou osobu, která dostane k vykonávání tohoto povolání oprávnění dle zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání a vykoná zkoušku odborné způsobilosti dle zákona č. 111/1994 o silniční dopravě na základě prováděcí vyhlášky č. 478/2000. Pro úspěšnost složení této zkoušky je potřeba úspěšnosti alespoň 70% z celkového počtu bodů. Toto platí pro provozování vnitrostátní dopravy v České republice. Samozřejmě cizozemská osoba na území České republiky pro mezinárodní dopravu tato oprávnění nepotřebuje, postačí, když disponuje patřičným oprávněním ve své zemi.

Dopravcem je ve smyslu čl. 1 Úmluvy CMR ta osoba, jež uzavře smlouvu o přepravě věci ve smyslu obchodního zákoníku s odesílatelem bez ohledu na to, zdali tu zásilku ve skutečnosti převezme či nikoli. Pokud je dopravců několik, pak každý z nich na základě čl. 34 Úmluvy CMR odpovídá dle svého příspěví v přepravě a každý je smluvní stranou smlouvy o přepravě věci tak, jak je uvedeno v nákladním listu CMR.¹³

Jelikož existují další právní způsoby ve smyslu obchodního zákoníku, jak si lze sjednat přepravu zboží z místa A do místa B, je potřeba odlišit pojem dopravce od přepravce, resp. doprava a přeprava, a také je potřeba tyto pojmy odlišit od pojmu speditér a zasílatel. Nejjednodušeji lze říct, že dopravcem je ta osoba, která je zapsaná v nákladním listu a proti které lze vymáhat nároky z odpovědnosti za způsobenou škodu zboží vzniklou při přepravě.

¹² CO JE SSL ČR?. In: *Svaz spedice a logistiky ČR* [online]. 2009 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/>

¹³ Royal Court of Justice London, Court of Appeal ETR 1977

Dopravcem je každá osoba, jež má ve svém vlastnictví nákladní auto, a která provádí přepravu za úplatu. Vlastně každý může vlastnit nákladní vůz pro vlastní potřeby a provádět přepravu a přitom neprovádět přepravu ve smyslu obchodního zákoníku, nýbrž tato přeprava bude podléhat znění občanskému zákoníku, resp. pokud si sami účastníci nesjednají, že jejich ujednání bude podléhat obchodnímu zákoníku¹⁴. Potažmo tato přeprava by nepodléhala ani Úmluvě CMR. V praxi to má význam zejména při vymáhání pohledávek z odpovědnosti za škodu v závislosti k promlčecí lhůtě. Ta je ve vnitrostátní přepravě dle obchodního zákoníku 1 letá¹⁵, resp. 4 letá¹⁶, dle občanského zákoníku tříletá¹⁷ a v mezinárodní přepravě 1 letá, resp. 3 letá¹⁸. Právě proto je potřeba, aby účastníci jasně vymezili předmět smlouvy a uvědomili si, jakému právnímu režimu jejich smlouva podléhá.

1.1.4 Přepravce, přeprava

Přeprava je část dopravy. Je to činnost, kterou se úmyslně přemísťují osoby a zboží dopravními prostředky za účelem zisku.

Přepravcem je souhrně označována osoba odesílatele a příjemce. V zásadě se dá říci, že přepravní smlouva je nejčastěji uzavírána mezi dopravcem a přepravcem. V praxi velmi často dochází k záměně těchto dvou označení, a proto se pojem přepravce často nepoužívá, leda při větším objemu zakázek. Přepravce je tedy ta osoba, jež si objednala přepravu, ať již to byl odesílatel nebo příjemce nebo i někdo další.

1.1.5 Odesílatel

Jako odesílatel je označena ta osoba, která je zapsána v nákladním listu. Zároveň to nemusí být osoba, která si přepravu objednala. Odesílatel může být pouhým zákazníkem nejspíše příjemce přepravované věci, stejně jako dopravce. Odesílatel je osoba, od níž dopravce přebírá přepravované zboží. Zákonná ustanovení obchodního zákoníku i Úmluvy CMR však počítají s tím, že odesílatel je v obchodním vztahu s dopravcem.

¹⁴ § 262 ObchZ. Z rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 33 Cdo 1962/98: „*Písemná dohoda ve smyslu § 262 ObchZ musí obsahovat výslovný projev vůle, že závazkový vztah smluvních stran, který nespadá pod vztahy uvedené v § 261 ObchZ, se bude řídit obchodním zákoníkem. Pouhý nadpis předmětné formulářové smlouvy tuto podmínku nespĺňuje.*“

¹⁵ obecná promlčecí lhůta u obchodního zákoníku je dle § 397 ObchZ 4 letá, ale zákonodárce v § 399 ObchZ uznal jistou odlišnost od ostatních obchodních závazků v přepravě

¹⁶ § 397 ObchZ

¹⁷ § 101 ObčZ

¹⁸ čl. 32 Úmluvy CMR

1.1.6 Příjemce

Příjemcem je osoba, k níž je přepravované zboží doručováno. Mezi dopravcem a příjemcem nemusí existovat smluvní vztah stejně tak, jako mezi dopravcem a odesílatelem. Příjemce je zpravidla ten, kdo je oprávněn dodávku reklamovat, resp. na dopravci vymáhat škodu z důvodu škody na zásilce vzniklé během přepravy, pozdního dodání nebo ztráty zásilky.

1.1.7 Objednatel

Objednatel je ten, kdo je s dopravcem ve smluvním vztahu týkajícího se přepravované zásilky. Objednatel může být jak odesílatel, tak příjemce, zároveň i příkazce, zasílatel nebo i jiný dopravce. Objednatel je ten, kdo s dopravcem sjednal přepravu zboží a komu dopravce účtuje své služby. Objednatelem může být například i obchodník, jenž uzavře smlouvu se zákazníkem, která závisí na dodání určitého zboží zákazníkovi přímo od výrobce a tento obchodník uzavře smlouvu s dopravcem na dodání daného zboží a sám s tímto zbožím vůbec nepřijde do styku.

1.1.8 Zasílatel

Zasílatelství je definováno ve vyhlášce ministerstva č. 469/2000 Sb. jako volná živnost takto: „Zprostředkování přepravy věci z určitého místa do určitého místa, přičemž alespoň buď místo, z něž se přepravuje, nebo to, do něž se přepravuje, musí být na území České republiky a činnosti s tím spojené, zejména uzavření smluv o přepravě věcí do dohodnutého místa určení, obstarání dokladů (náložního listu), zajištění naložení a uložení zásilky, doprovod zásilky, vybavení reklamací z přepravy. Obsahem živnosti není vlastní přeprava nákladů, zastupování v celním řízení, činnost celních deklarantů a podobně.“

Zasílatelství je ustanoveno v obchodním zákoníku jako smlouva zasilatelská neboli spediční v §601 a následujících takto: „Smlouvou zasilatelskou se zavazuje zasílatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu.“ Zasílatel tedy stojí mezi dopravcem a objednatelem služby, je jejich prostředníkem. Zasílatel odpovídá zákazníkovi za provedenou práci jen do té míry, ke které se zavázal.

Více se tomuto tématu věnuji v části o zasilatelské smlouvě.

1.2 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě CMR

1.2.1 Historie

Po 2. světové válce lze shledat zásadní vývojový přelom pro kodifikaci mezinárodní kamionové dopravy, a to 19. května roku 1956 v Ženevě, kdy byla ve spolupráci Evropské hospodářské komise OSN a Mezinárodní silniční unie (IRU) vytvořena jednotná právní úprava mezinárodní silniční přepravní smlouvy, nazývaná zkráceně Úmluva CMR (z francouzského Convention – dohoda, úmluva; Marchandise – zboží; Route – cesta), česky Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě. Byla sepsána v originálu ve dvou světových jazycích – v angličtině a ve francouzštině.¹⁹ Tato dohoda byla zásadním vývojovým zlomem ve vytvoření mezinárodní legislativy a vytvoření unifikovaného právního i faktického systému pro mezinárodní kamionovou přepravu. Došlo tím tedy ke sjednocení právní úpravy a vytvoření jednotného přepravního dokladu – mezinárodního silničního nákladního listu CMR.²⁰

Úmluva vstoupila v platnost na základě svého článku 43 dnem 2. července 1961 a pro Československou socialistickou republiku se stala závaznou dnem 3. prosince 1974, přičemž podepsána byla 27. listopadu 1974. Pro Českou republiku je tato Úmluva jako nástupnického státu Československé socialistické republiky a později České a Slovenské Federativní Republiky závaznou. Protokol o přístupu České republiky k Úmluvě vstoupil v platnost na základě svého článku 4 odst. 1 dne 28. prosince 1980. Pro Českou republiku vstoupil v platnost v souladu s ustanovením odstavce 2 téhož článku dne 27. září 2006.²¹ I před samotnou ratifikací Českou republikou v roce 2006 se čeští dopravci řídili touto Úmluvou, jen docházelo k problémům při výpočtu odpovědnosti dopravce. Tomuto se věnuji v části Odpovědnost dopravce. Ve smyslu čl. 10a Ústavy je při aplikaci této Úmluvy nutno zohlednit právo Evropské unie.

¹⁹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 605

²⁰ NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha, 2003, str. 111

²¹ 108/2006 Sb.m.s. SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

Vzorem pro vytvoření jednotného přepravního dokumentu pro mezinárodní silniční přepravu byl tzv. konosament (z anglického Bill of Lading, ve zkratce B/L). Platný obchodní zákoník pro tento cizí termín používá označení náložný list.

1.2.2 Konosament

Konosament je cenný papír, který je dopravním dokumentem používaným při přepravě zboží po moři. Právní úprava konosamentu je obsažena v Mezinárodní úmluvě o sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924 (Haagská pravidla o konosamentech), v Bruselském protokolu z roku 1968 (Haagsko-visbyská pravidla), který revidoval Haagská pravidla o konosamentech (1924) a v Úmluvě OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla o konosamentech), která byla přijata v roce 1978.

Konosament je, stejně jako nákladní list CMR, přepravním dokladem. Majitel konosamentu má k přepravovanému zboží dispoziční právo. Konosament vydává dopravce. Obdobně jako u nákladního listu CMR má odesílatel oznamovací povinnost vůči dopravci informovat jej o všech relevantních okolnostech týkajících se přepravovaného zboží a odesílatel má povinnost všechny tyto informace, které se do konosamentu zapisují, písemně přepravci sdělit. Konosament se dnes nejčastěji vydává na řad, eventuálně na jméno anebo na doručitele. Ten, kdo je v rubopise označen jako poslední za majitele, má právo od přepravce požadovat vydání zboží.²²

Obdobně, jako u doložek Incoterms, existuje několik druhů konosamentu. Těmi hlavními vedle toho, zdali se vydávají na řad, na jméno nebo na doručitele, jsou tyto: Námořní konosament (Port to port) – upravuje pouze dopravu po moři; Multimodální konosament (multimodal transport document) – upravuje nejen přepravu po moři, ale celou dopravu až do místa určení; Nalodňovací konosament neboli Palubní konosament (on board, shipped) – ten dokládá nalodění zboží na palubu; Přejímací konosament (receipt for carriage) – ten se vystavuje po převzetí nákladu k přepravě dopravcem, ale ještě před jeho samotným naloděním, a další.

I když nákladní list CMR není takto komplexně rozdělen na jednotlivé druhy podle různých kritérií jako konosament, je zde přesto vidět jasné podobnosti mezi těmito dvěma přepravními dokumenty. Konosament prošel vývojově mnohem delší kodifikací než nákladní list CMR, ale i přesto mají společné to, že právní úprava ani

²² viz. § 612 a násl. obchodního zákoníku

jednoho z těchto přepravních dokumentů stále není ucelena. Ze stávajícího lze bez dalšího říci, že nákladní list CMR je jednoznačně modifikovanou verzí konosamentu. Modifikovanou v tom smyslu, že jeho použitelnost je pouze při přepravě po silnici, nikoliv po moři²³, vzduchem²⁴ ani po železnici²⁵.

1.2.3 Rozsah Úmluvy

Pro Úmluvu CMR je typické to, že v žádném případě není vše obsahující dohodou o mezinárodní silniční nákladní přepravě. Tato Úmluva pouze upravuje některé problematické obsahové náležitosti přepravních smluv v mezinárodní kamionové dopravě, avšak neřeší komplexně všechny právní otázky týkajících se smluvních vztahů vznikajících v mezinárodní kamionové dopravě. Platnost Úmluvy je omezena nikoliv na vnitrostátní, nýbrž na mezinárodní silniční přepravu zboží. Z toho vyplývá, že jejího výhradního užití bude při vnitrostátní přepravě vyloučeno.²⁶ Jestliže leží předpokládané místo nakládky a vykládky, přesněji řečeno místo převzetí zásilky dopravcem a místo jejího doručení, ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvní stranou této Úmluvy, zároveň bez ohledu na státní příslušnost stran či místa trvalého bydliště, pak se taková přepravní smlouva řídí touto Úmluvou.²⁷ Výhodnost uplatnění jejích ustanovení lze využít i smluvní dohodou stran přepravní smlouvy. Znění Úmluvy takovouto možnost nevyklučuje. Problém ale nastává ve chvíli, kdy se strany dohodnou na uplatnění Úmluvy pro přepravu, jež sama zakazuje – vnitrostátní přeprava, přepravu mrtvol atd. Na takovou přepravu i po smluvním ujednání stran se tato Úmluva nepoužije. Co se týče pojmu „smluvní stát“, pak se toto musí doplnit na stát, který tuto Úmluvu nejen podepsal, ale i ratifikoval.²⁸

Ustanovení Úmluvy se aplikují výhradně na přepravní smlouvy, nikoliv na celou přepravu jako celek. Tudíž pokud by byla např. přeprava prováděna mezi dvěma státy oddělenými mořem a na tuto přepravu by byly uzavřeny dvě přepravní smlouvy, jedna

²³ upraveno zejména v zákoně o námořní plavbě č. 61/2000 Sb vycházejícím zejména z Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 (UNCLOS) a práva Evropské unie

²⁴ upraveno zejména v zákoně č. 49/1997 Sb. o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů vycházejícím z Úmluvy o

mezinárodním civilním letectví nazývané jako Chicagská úmluva z roku 1944 a pro Českou republiku platnou od roku 1947 a dále vycházejícím z práva Evropské unie

²⁵ Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1980

²⁶ NOVÁK, R. Mezinárodní kamionová doprava plus. Praha, 2003, str. 120

²⁷ Čl. 1 Úmluvy CMR

²⁸ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 20-21

pro přepravu po moři a druhá pro přepravu z domovského přístavu do místa určení, pak by se Úmluva na tuto přepravu neaplikovala. To z důvodu, že by se silniční přeprava neprováděla mezi dvěma státy, nýbrž jen v jednom a to jako vnitrostátní přeprava.²⁹

Úmluva nepředepisuje obligatorní formu uzavření přepravní smlouvy,³⁰ smluvní strany tedy mohou užít mnoha způsobů dle národního práva. Strany mohou přistoupit k uzavření smlouvy konsenzuálním způsobem nikoliv způsobem zakázaným dle Úmluvy, případně i konkludentně.³¹

Pro Úmluvu je charakteristické, že její ustanovení mají kogentní charakter. Jakákoliv ujednání, která nejsou v souladu nebo která jdou dokonce přímo proti znění ustanovení Úmluvy nebo i ta, která se jen nepřímou odchylností, jsou neplatná a právně neúčinná. Toto najdeme v článku 41 Úmluvy, které se nazývá jako tzv. Blokační ustanovení. „*Ustanovení článku 41 Úmluvy CMR představuje zásadní rámec chování všech stran přepravní smlouvy, regulující snahy nejrůznějších uskupení dosáhnout pro sebe výhodnějšího smluvního postavení.*“³² Neplatnost některých ujednání však nemá za následek neplatnost celé přepravní smlouvy. Z tohoto důvodu se musí respektovat, dodržovat a do přepravní smlouvy zakomponovat pravidla Úmluvy. Tato obligatorní povinnost bez výjimky platí, pokud je tato mezinárodní přeprava prováděna na území států, kdy je minimálně jeden z těchto států signatářem této Úmluvy. Vzhledem k tomu, že obchodní zákoník obsahuje zpravidla dispozitivní ustanovení, musí se při sestavování přepravních smluv postupovat tak, že se nejprve zohlední kogentní pravidla Úmluvy. Po tomto mají smluvní strany relativní volnost při úpravě svých práv a povinností.

Úmluva vyžívá podpůrně národní právo, ale pouze tam, kde sama smluvní vztahy stran neupravuje. „*Tuto zásadu potvrdila i rozhodovací praxe soudů v České republice – viz rozsudek Nejvyššího soudu ČR č.j. 33 CDO 1262/2000, který vychází*

²⁹ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 20

³⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 104

³¹ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 11

³² SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 596.

z přednosti mezinárodních smluv³³, kterými je Česká republika vázána, a tudíž i z přednosti Úmluvy CMR před ustanovením obchodního zákoníku (viz § 756 obch. zák.).³⁴ Někdy je vyloženě nezbytné užití národního práva. Jen ty vztahy, které Úmluva výslovně neupravuje, se budou podpůrně řídit národním právem. Pro přepravu, která podléhá pravidlům této Úmluvy, tedy ta přeprava, kdy předpokládané místo převzetí zboží a místo jeho dodání, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je signatářem této Úmluvy, platí to, že se po celou trasu bez ohledu na vzdálenosti přepravy v jednotlivých státech, řídí ustanoveními této Úmluvy. Vnitrozemského práva lze užit pouze za předpokladu, že tato Úmluva nemá pro konkrétní případ svoji úpravu.³⁵ Samozřejmě jsou tedy možná jakákoliv ujednání smluvních stran, která nejsou v rozporu s kogentními ustanoveními Úmluvy ani v rozporu s národním právem. V České republice je v současné době tímto podpůrným právem zejména obchodní zákoník, občanský zákoník, zákon o silniční dopravě, zákon o silničním provozu, mnoho dalších zákonů, vyhlášek ministerstev a nařízeních vlády.

Vzhledem k výše zmíněnému, k tomu, že Úmluva neobsahuje komplexní právní úpravu, je třeba uvést ty otázky, které jsou ponechány na podpůrném národním právu. Jsou to tyto:

- Vznik a uzavření přepravní smlouvy,
- ukončení přepravní smlouvy, výpověď, odstoupení od smlouvy,
- povinnost k nakládce a vykládce zásilky, ložení zásilky na vozidle,
- nepřistavení vozidla k nakládce,
- počáteční nemožnost plnění přepravní smlouvy,
- nárok na přepravné a jeho výše,
- povinnost odpovědnostního pojištění dopravce,
- zástavní a zadržovací právo na straně dopravce,
- stojné,
- druh vozidla.³⁶

Úmluva se nevztahuje na právní režim multimodálních přeprav, přičemž přeprava každým z těchto různých dopravních prostředků podléhá odlišnému právnímu režimu,

³³ Čl. 10 Ústavy

³⁴ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 21

³⁵ OLG Frankfurt ze 4. 7. 1978

³⁶ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 22

i když celková přeprava se může odvíjet z jedné přepravní smlouvy. Co se týče dohody ve vztahu k multimodální přepravě, tak Úmluva pouze v čl. 2 upravuje přepravu, při níž je naložené vozidlo přepravováno po moři, železnici nebo letecky, ale zároveň zásilka není z vozidla přeložena ani neopustí původně naložené vozidlo.³⁷ Úmluva se taktéž výslovně nevztahuje na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přepravu mrtvol a přepravy stěhovaných svršků.³⁸ Úmluvu nelze použít na zasílatelské smlouvy a stejně tak nelze např. uvést v přepravní smlouvě, že se řídí všeobecnými zasílatelskými podmínkami.³⁹

Úmluva CMR přímo neupravuje přepravu nebezpečných věcí, pouze v čl. 22 uvádí informační povinnost odesílatele ohledně povahy a vlastností přepravované zásilky a také upravuje odpovědnost odesílatele při nesplnění této povinnosti.

1.2.4 Nákladní list CMR

Funkcí nákladního listu CMR je zejména to, že je přepravním dokladem a také dokladem o uzavření přepravní smlouvy. Je nositelem informací o účastnících přepravy, je hlavně důkazním prostředkem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, je důkazem a zároveň potvrzením o množství a stavu zásilky převzaté k přepravě, potažmo i o vydání zásilky příjemci.⁴⁰

Platnost přepravní smlouvy není závislá na samotné existenci nákladního listu. I přes zásadní vady nákladního listu nebo dokonce jeho ztrátě se taková smlouva bude řídit ustanoveními Úmluvy.⁴¹ To lze však říci jen v případě, že ke ztrátě nákladního listu došlo až po ukončení samotné přepravy, případně v průběhu. Pokud k jeho ztrátě nebo zničení došlo ještě před samotným zahájením přepravy, je nutné, aby byl vystaven nový nákladní list. Nákladní list se vystavuje ve třech vyhotoveních, přičemž jeden dostane odesílatel, jeden dopravce a třetí doprovází zásilku.⁴² „*Ve francii se vyhotovuje čtvrtý exemplář nákladního listu pro potřeby úhrady kolkovného.*“⁴³

³⁷ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 22

³⁸ Čl. 1 odst. 4 Úmluvy CMR

³⁹ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 21

⁴⁰ Čl. 6 Úmluvy CMR

⁴¹ Čl. 4 Úmluvy CMR

⁴² Čl. 5 Úmluvy CMR

⁴³ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 33

Ani Úmluva, ani podpůrné rozhodné české obchodní právo nestanoví, kdo z účastníků smlouvy je povinen nákladní list vystavit, v podstatě ani povinnost jej vystavit.⁴⁴ Nepřímo však dle ustanovení čl. 4 Úmluvy a § 611 obch. zák. vyplývá, že tuto povinnost vystavit jej mají oba účastníci, tj. odesílatel a dopravce, a že si tito musí poskytnout součinnost při jeho vystavení.⁴⁵ Z toho vyplývá, že právo nákladní list vystavit mají oba účastníci a v praxi to funguje zejména tak, že jej vystavuje dopravce na základě údajů poskytnutých odesílatelem. Judikatura připouští nahrazení podpisu razítkem, případně pokud je dokument vytištěn zároveň se jmény účastníků přepravní smlouvy. Pro lepší důkazní hodnotu tohoto dokumentu se však doporučuje vlastnoruční podpis obou stran.⁴⁶ Vystavení nákladního listu má jen deklaratorní povahu vy smyslu čl. 4 Úmluvy.⁴⁷

Esenciální podmínkou pro platnost nákladního listu je podpis jak odesílatele, tak dopravce, jinak by byl takový doklad neplatný. Úmluva neřeší, kdo je oprávněn nákladní list podepsat. Za dopravce to klidně může být i osádka nákladního vozidla, čili řidič. *„Ve smyslu § 15 obch. zák. je možné považovat řidiče za osobu, která byla dopravcem pověřena k uzavření přepravní smlouvy. Řidič sám však nemůže svým úkonem měnit či doplňovat přepravní smlouvu.“*⁴⁸

Je evidentní, že řádně vystavený, vyplněný a podepsaný nákladní list má hlavní funkci v důkazní hodnotě. Pokud je vydán, ale je vyplněn chybně, nedbale, neúplně, nečitelně, může být ztracen nebo ukraden, může být nějakým způsobem znehodnocen, ani potom to nemá žádný vliv na platnost smlouvy. Pokud je to ale v možnostech účastníků smlouvy, je-li tomu potřeba, neprodleně některá ze stran vystaví nový nákladní list. Jak již bylo řečeno, důležitou funkcí nákladního listu CMR je jeho důkazní hodnota, a proto se ve zmíněných situacích dostávají účastníci smlouvy do svízelné situace zejména ve chvíli, kdy dojde k jakémukoliv porušení či kolizi při plnění přepravní smlouvy a jedna či obě strany se budou dovolávat jakékoliv skutečnosti plynoucí z nákladního listu.⁴⁹ K problému může dojít i v případě ztráty

⁴⁴ Bugden, P. Freight Forwarding and Goods in Transit, London, Sweet & Maxwell, 1999, str. 113

⁴⁵ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 76

⁴⁶ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 32

⁴⁷ LG Bremen z 6. 5. 1965

⁴⁸ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 77

⁴⁹ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 75

nákladního listu i po ukončení přepravy, a to zejména pro dopravce. Do nákladního listu se totiž zapisuje i převzetí zboží po doručení. V tomto případě by musel dopravce v případném sporu dokazovat doručení jiným způsobem, např. svědeckými výpověďmi nebo fakturou za dodání zboží.

„Dohoda neřeší otázku, zdali je nákladní list CMR či není cenným papírem. Z jeho obsahu a způsobu jeho používání je však zřejmé, že nákladní list CMR není považován za cenný, a tudíž ani obchodovatelný.⁵⁰ Na rozdíl od nákladního listu CMR však naše národní právo v ustanoveních obchodního zákoníku⁵¹ předpokládá existenci tzv. náložného listu, který však charakter cenného obchodovatelného papíru jednoznačně má. Případná obsahová i formální záměna nákladního a náložného listu se může rovnat katastrofě.“⁵² Náložný list je tedy považován za cenný papír, držitel náložného listu má právo disponovat se zásilkou, na rozdíl od nákladního listu CMR. Náložný list může být použit pouze při vnitrostátní, zatímco nákladní list CMR pouze při mezistátní přepravě. Nákladní list je vystavován obligatorně a je dokladem o uzavření přepravní smlouvy, náložný list být vystavován vůbec nemusí.

„Nákladní list CMR nemůže být nahrazen jinými spedičními dokumenty, které jsou v silniční dopravě obvyklé a které mohou být v souvislosti s přepravou zásilky vystavovány, ale mají povahu dokladů, které jsou dopravci k vystavenému nákladnímu listu CMR připojeny či přiloženy – nemohou nahradit samotný nákladní list (např. „bordero“, FCR, FTC, FWR, „Ladeliste“, „Ladeschein“, celní dokumenty, atd.)“⁵³

Povinností odesílatele je informovat dopravce o všech relevantních záležitostech týkajících se zásilky a přiložit k nákladnímu listu nebo předat k dispozici dopravci všechny doklady potřebné k celnímu odbavení a k dalším úředním jednáním prováděným před samotným vydáním zásilky a také poskytnout dopravci všechny informace, o které požádá. Dopravce není povinen poskytnuté informace a doklady zkoumat, zdali jsou správné a dostačující.⁵⁴ Proto je odesílatel odpovědný za veškeré

⁵⁰ srov. doklady vytvořené na bázi konosamentu – B/L

⁵¹ § 612 a násl. obch. zák.

⁵² NOVÁK, R. Mezinárodní kamionová doprava plus. Praha, 2003, str. 118

⁵³ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 75

⁵⁴ Čl. 11 Úmluvy CMR

výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesností nebo neúplnosti většiny rozhodujících skutečností zapisovaných do nákladního listu CMR.⁵⁵

Přesnou formu nákladního listu Úmluva nedefinuje. Na půdě Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) vznikl vzor nákladního listu, který byl později doporučen i Mezinárodní obchodní komorou (ICC). Smluvní státy k tomuto vzoru přistoupily a dodnes jej využívají. Postupem času je tento vzor inovován podle stávajících potřeb a obchodních zvyklostí.

Zápisy do nákladního listu mají jak deklaratorní, tak konstitutivní účinky. Deklaratorní zápisy do nákladního listu jsou ty, které jsou zpravidla informacemi již uvedenými v přepravní smlouvě, tudíž se tyto informace jen znovu zapisují do nákladního listu pro jeho určitost, viz. zejména obligatorní a některé fakultativní náležitosti nákladního listu. Konstitutivní zápisy do nákladního listu jsou např. tyto:

- upozornění odesílatele dopravci o nebezpečné povaze zásilky podle čl. 22 Úmluvy⁵⁶
- výhrady dopravce ke stavu zásilky, počtu kusů zboží, jejich označení, jejich obalů⁵⁷
- výsledek přezkoušení váhy zásilky, jejího množství, obsahu jednotlivých kusů⁵⁸
- udání ceny zásilky nebo částky zvláštního zájmu na dodání⁵⁹

1.2.4.1 Obligatoční náležitosti nákladního listu dle ustanovení čl. 6 odst. 1 Úmluvy a) místo a datum vystavení

Uvedení místa a data vystavení je standardní procedura při podepisování jakýchkoliv smluv. Hodnota tohoto je v důkazní hodnotě. Od místa podpisu se odvíjí místní příslušnost soudu a právní řád státu⁶⁰ a od data vystavení se počítá promlčecí lhůta.⁶¹

b) jméno a adresu odesílatele

⁵⁵ Čl. 7 Úmluvy CMR

⁵⁶ Upraveno dle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

⁵⁷ čl. 8 odst. 1 ve vztahu k čl. 9 Úmluvy

⁵⁸ čl. 8 odst. 3 ve vztahu k čl. 9 Úmluvy

⁵⁹ čl. 6 odst. 2 písm. d) Úmluvy

⁶⁰ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 79

⁶¹ Datování písemné smlouvy. In: *Epravo.cz* [online]. 2006 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/datovani-pisemne-smlouvy-43527.html>

Jako adresa odesílatele se uvádí skutečné sídlo v případě, že jde o právnickou osobu.⁶² Pokud je odesílatelem fyzická osoba nepodnikatel, pak se zapisuje adresa trvalého bydliště.⁶³ Pokud je odesílatelem fyzická osoba podnikatel, pak se zapisuje tzv. místo podnikání.⁶⁴

c) jméno a adresu dopravce

Uvádí se jméno dopravce, který přepravu skutečně provádí a nikoli jméno dopravce, který pouze uzavřel smlouvu s objednatelem a sám tuto přepravu neprovádí. Jako adresa dopravce se uvádí skutečné sídlo firmy.⁶⁵

d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení

Toto bývá zpravidla uvedeno již v přepravní smlouvě ale zároveň je povinností toto zanést i do nákladního listu CMR. Jde zpravidla zejména o místo nakládky určené pokynem od objednatele, výjimečně dochází k tomu, že se dopravce s objednatelem dohodnou na nějakém místě převzetí zásilky. Datum převzetí je důležitý pro určení toho, zdali byla následná přeprava provedena ve stanoveném času dle přepravní smlouvy. Místo určení je místo, kde má dojít ke složení zásilky. Nestačí jen obecné označení obce, ale je potřeba přesné adresy, označení obce, ulice, čísla popisného.⁶⁶

e) jméno a adresu příjemce

Platí totéž co pro odesílatele. Jde pouze o údaj, kdo je příjemcem a jaká je jeho adresa, nikoli o místo, kde má být zásilka složena.

⁶² právní úprava sídla právnických společností byla upravena v § 19c odst. 2 ObčZ (viz. <http://pravniradce.ihned.cz/c1-22647820-sidlo-pravnickych-osob>) ale zákonem č. 215/2009 Sb. novelizováno mimo jiné ustanovení § 19c zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve kterém bylo ustanovení § 19c odst. 2 ObčZ vypuštěno. Důsledkem je změna při nahlížení na sídla společností při aplikaci § 19c odst. 3 ObčZ (viz. <http://www.epravo.cz/top/clanky/sidlo-podnikatelu-po-novele-a-problemy-s-jeho-vymazem-59876.html>)

⁶³ § 10 odst. 1 zákona č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel

⁶⁴ § 2 odst. 3 ObchZ

⁶⁵ právní úprava sídla právnických společností byla upravena v § 19c odst. 2 ObčZ (viz. <http://pravniradce.ihned.cz/c1-22647820-sidlo-pravnickych-osob>) ale zákonem č. 215/2009 Sb. novelizováno mimo jiné ustanovení § 19c zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve kterém bylo ustanovení § 19c odst. 2 ObčZ vypuštěno. Důsledkem je změna při nahlížení na sídla společností při aplikaci § 19c odst. 3 ObčZ (viz. <http://www.epravo.cz/top/clanky/sidlo-podnikatelu-po-novele-a-problemy-s-jeho-vymazem-59876.html>)

⁶⁶ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 79

f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věci nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení

Jde o obecné pojmenování přepravované věci, v tomto označení se nemusí zacházet do detailů. Označuje se dále množství zboží, počet, objem, hmotnost, jakým způsobem je zboží obaleno. V případě, že přepravované zboží je nebezpečné povahy, pak tato přeprava podléhá Dohodě ADR. Pokud je přepravováno nebezpečné zboží, pak je povinností objednatele, aby o tomto informoval dopravce a dodal mu potřebné informace a pokyny k zabezpečení zboží při přepravě. Pokud tak neučiní, zakládá to jeho odpovědnost za škodu.⁶⁷ Povinností dopravce je použít přiměřeně vybavené vozidlo, osádka vozidla musí být pro určitý druh přepravy nebezpečného zboží proškolená.⁶⁸

Konkrétněji se tématu Dohody ADR věnuji v části jí věnované.

g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla

Jde o konkrétnější označení přepravovaného zboží. Pokud je převážené zboží individuálně určené, např. pokud je převáženo dražší zboží, pak je ke každému kusu individuálně zapsáno jeho označení a zpravidla je také určeno čárovým kódem. Pokud je přepravováno zboží hromadné, např. potraviny, pak se zpravidla uvádí jen počet palet nebo krabic a jeho konkrétní druh. Pokud dopravce nemá možnost přezkoumat stav zásilky, pak by o tom měl učinit výhradu.⁶⁹

h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží

Jde o váhu nebo jiným způsobem vyjádřené množství zásilky včetně obalového materiálu i včetně váhy krabic nebo palet nebo jiného obalu.

i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky)

Cena celé přepravy bývá zpravidla sjednána již v přepravní smlouvě. V takové ceně bývá zakomponována i cena všech vedlejších výdajů, jako je clo atp. Pokud se

⁶⁷ BEJČEK, J., ELIÁŠ, K., RABAN, P. et al. *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky*. 4. vyd. Praha : C. H. Beck, 2007. s. 111.

⁶⁸ Krofta, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009, str. 81

⁶⁹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 145.

objednatel zaváže, že vedle smluvené ceny za přepravu dopravci následně uhradí i všechny tyto podružné výdaje, pak má takovýto zápis do nákladního listu CMR smysl. Pokud se ale objednatel s dopravcem dohodne na fixní částce za přepravu, pak takovýto zápis do nákladního listu ztrácí na významu.

j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání

Tento zápis je pro dopravce při mezinárodní přepravě velmi důležitý. Objednatel zde dává pokyny dopravci, potažmo řidiči vozidla. Říká, přes který hraniční přechod má jet, kde bude zboží procleno atd.

k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy

Tento údaj je obligatorním pro zápis do nákladního listu CMR. Pokud dopravce tento údaj do nákladního listu nezanese, pak je odpovědný pro jakoukoliv škodu způsobenou v důsledku tohoto opomenutí objednateli.⁷⁰ V případě, že je přeprava prováděna na území alespoň jednoho státu, jenž není signatářem Úmluvy CMR, pak má objednatel na dopravci vymáhat škodu v důsledku tohoto opomenutí i nad rámec stanovený Úmluvou. Za předpokladu, že přeprava probíhá výhradně na území států, jež jsou signatáři Úmluvy, pak ani dohodou stran nemůže dojít k vyloučení ustanovení Úmluvy.

Ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. k) Úmluvy CMR je nazýváno paramount clause. Toto ustanovení v důsledku povyšuje Úmluvu CMR nad místní zákony nečlenských států Úmluvy. Jestliže ve smlouvě chybí ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. k) Úmluvy CMR a na základě toho by žalobci místní soud přiznal nižší kompenzaci, než jaká by mu náležela dle Úmluvy, pak žalobce může žalovat dopravce o náhradu stanovenou dle Úmluvy na základě čl. 7 odst. 3 Úmluvy CMR.⁷¹

1.2.4.2 Fakultativní náležitosti nákladního listu dle ustanovení čl. 6 odst. 2 Úmluvy

Vedle údajů nezbytných pro nákladní list do něj můžou být zapsány další údaje vyjadřující speciální požadavky a pokyny objednatele.

a) zákaz překládky

⁷⁰ čl. 7 odst. 3 Úmluvy CMR

⁷¹ M.A.Clarke. International carriage of goods by road: CMR. London: Sweet& Maxwell. 1997, str.65

Objednatel může vzhledem k povaze zásilky určit dopravci zákaz překládky. Dochází k tomu zejména ve chvíli, kdy je přepravováno křehké zboží (na obalu označováno anglickým slovem „Fragile“), zboží je sypké povahy nebo i jiných důvodů. Je však zřejmé, že se tímto zákazem zakazuje buď přeložení na jiné vozidlo a ve druhém případě přeložení na jiný přepravní prostředek, např. na loď, čímž dojde ke ztrátě ochrany dopravce dle Úmluvy. V obou případech přeložení jde za předpokladu výslovného zákazu přeložení o porušení smlouvy s přiměřenými důsledky.

b) výdaje, které bere odesílatel na sebe

Zpravidla již tohoto není potřeba, protože je logičtější, že si objednatel s dopravcem již v přepravní smlouvě sjednají, kdo co hradí a kdo za co odpovídá.

c) výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky

Tento zápis se v nákladním listu objeví, pokud je přeprava prováděna tak, že za převzetí přepravované zboží má zaplatit příjemce, tzv. na dobírku. Dopravce je pak odpovědný objednateli za to, že zásilku předá příjemci jen za předpokladu, že za ni zaplatí. Dopravce je pak povinen tuto částku objednateli předat. Pokud by za zásilku nevyinkasoval příslušnou sumu, pak je objednateli povinen zaplatit cenu dobírky ze svého a proti příjemci má následný regresní nárok.⁷² Pokud by částku vyinkasoval, ale nepředal, pak jde o bezdůvodné obohacení.⁷³ V dnešní době je však pravidlem bankovní bezhotovostní styk a vyúčtování nebývá problém.

d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání

Úmluva v tomto ustanovení dává mimořádnou možnost smluvním stranám, aby se dohodli na výši odpovědnosti dopravce jinak, než jak tuto odpovědnost diktuje Úmluva v čl. 23 odst. 3. Toto je sice zápis prováděný odesílatelem, ale ve spojení s čl. 24 Úmluvy je možné prorazit míru odpovědnosti dopravce stanovenou Úmluvou, samozřejmě však pro blaho obou stran za přiměřený poplatek.

Pokud není objednatelem požadováno vyjádření částky v nákladním listu, jímž se eventuálně navyšuje odpovědnost dopravce, pak se tato částka do nákladního listu nezapisuje, neboť se zásilkou zpravidla cestují i faktury, ve kterých je částka za to které

⁷² čl. 21 Úmluvy CMR

⁷³ § 451 ObčZ a následující

zboží vyjádřena, a proto by byl takový zápis zbytečný. Potažmo faktury jsou potřeba pro celní řízení pro vypočtení cla a DPH.

Částka vyjadřující zvláštní zájem na dodání je údaj zdůrazňující potřebu objednatele na tom, aby byla zásilka doručena ve stanoveném termínu v souvislosti s čl. 6 odst. 2 písm. f) Úmluvy. Dopravce je pak odpovědný za škodu vzniklou oprávněnému i nad rámec ustanovení čl. 23 odst. 5 Úmluvy. Diskutabilní je situace, kdy je tento zvláštní zájem na dodání vyjádřen pouze v přepravní smlouvě a není následně zapsán v nákladním listu. Nákladní list je pouhým dokladem o předchozím smluvním ujednání stran, a proto se domnívám, že tento zvláštní zájem na dodání je konstituován již v přepravní smlouvě a dle ustanovení čl. 23 odst. 6 Úmluvy v souvislosti s čl. 26 Úmluvy může oprávněný požadovat náhradu škody od dopravce v částce převyšující obecnou odpovědnost dopravce.

e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky

Zde objednatel vyjadřuje zájem na tom, aby dopravce pojistil zásilku v určité míře na určitou částku.

f) smluvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena

Smluvená lhůta provedení přepravy je velmi důležitý údaj, který přesto na nákladním listu nemusí být vyznačen, protože bývá již zapsán v přepravní smlouvě. V minulosti bylo sporné, zdali musí být údaj o lhůtě k provedení přepravy zapsán na nákladním listu. Až koncem osmdesátých let bylo rozhodnuto, že závaznou domluvou stran a tudíž mj. i smluvením lhůty k provedení přepravy je již uvedením této lhůty v přepravní smlouvě, v jiných případech klidně i ústní dohodou avšak za předpokladu, že se taková dohoda prokáže.⁷⁴

g) seznam dokladů předaných dopravci

V souvislosti s veškerými úředními jednáními je pro dopravce, resp. osádku vozidla, potřebné mít všechny potřebné dokumenty k dispozici. Může dojít k tomu, že požadovaný doklad osádky nebude mít k dispozici a potom může dojít ke sporu, zdali ten který doklad odesílatel předal nebo nikoli a právě k tomuto slouží zápis dokladů

⁷⁴ LG Osnabrueck z 29.9.1978

předaných dopravci. Na základě ustanovení čl. 11 odst. 1 Úmluvy „je odesílatel povinen připojit k nákladnímu listu nebo dát dopravci k dispozici doklady potřebné k celnímu a dalším úředním jednáním prováděným před vydáním zásilky a poskytnout mu všechny informace, o které požádá.“ Pokud však dopravce tyto doklady používá nesprávně nebo je dokonce ztratí, je povinen nahradit škodu tímto vzniklou.⁷⁵

Vedle těchto obligatorních, resp. fakultativních údajů zapisovaných do nákladního listu se do něj mohou dle čl. 6 odst. 3 Úmluvy zapisovat ještě další údaje, které strany pokládají za užitečné.

1.2.4.3 Výhrady dopravce

Na základě čl. 6 odst. 3 Úmluvy je umožněno dopravci zapisovat do nákladního listu své výhrady. Jde zejména o výhrady ke stavu zásilky atd. dle čl. 8 odst. 1 Úmluvy. Dopravce zapíše svou výhradu do nákladního listu, jestliže nemá možnost přezkoumat správnost údajů v něm uvedených odesílatelem a také do nákladního listu zapíše svou výhradu vůči zjevně špatnému stavu zásilky nebo jejího obalu. Co se týče výhrady vůči stavu zásilky nebo jejího obalu, pak toto musí dopravce odůvodnit. Zároveň ale ani takto odůvodněné výhrady nejsou sami o sobě a priori zavazující vůči odesílateli v tom smyslu, že pokud je výslovně neuzná, pak pro něj nejsou závazné. V opačném případě tomu tak je dle čl. 8 odst. 2 Úmluvy. „*Neobsahuje-li nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, pak platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.*“⁷⁶

1.2.5 Převzetí zásilky

Povinností dopravce je pro přepravu použít vhodné vozidlo v odpovídajícím stavu s proškolenou osádkou. Okamžikem převzetí zásilky, naložením zásilky na vozidlo, přechází na dopravce odpovědnost za škodu. „*Odesílatel má být povinen zajistit přepravované zboží potřebným způsobem proti nebezpečí nebezpečím silniční dopravy, neboť jen on má k dispozici odborné znalosti, nikoli dopravce.*“⁷⁷

⁷⁵ čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR

⁷⁶ čl. 9 Úmluvy CMR

⁷⁷ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 35

Z ustanovení čl. 8 odst. 1 by se na první pohled mohlo zdát, že odpovědnost zabalení, resp. stavu obalu, leží také na dopravci, jenže nikoli. Tato tíže leží pouze na straně odesílatele.⁷⁸ Povinností dopravce je však naložené zboží přezkontrolovat, pokusit se dle čl. 8 odst. 1 zjistit stav zásilky, jejího obalu atd. Pokud toto dopravce neučiní, není to porušením přepravních podmínek, resp. porušením přepravní smlouvy. Důsledkem je však přenesení důkazního břemene z odesílatele na dopravce.⁷⁹ Pokud dopravce učiní všechny potřebné kroky, ulehčí mu to v případném sporu důkazní tvrzení a dodá mu to jistotu.⁸⁰

Pokud dopravce zjistí nějakou závadu, pak je jen na něm, zdali i přes tuto závadu cestu postoupí, avšak dopravce si musí být vědom toho, že i přes výhradu zanesenou do nákladního listu může odpovídat za škodu na zásilce, pokud měl již při naložení vážné pochybnosti o stavu zásilky, resp. o jejím naložení.⁸¹ Z rozsudku OLG Duesseldorf z 7.2.1974 vyplývá, že povinnost dopravce přezkoumat stav zásilky není jen k jeho vlastnímu dobru. V případě, že objeví nějakou zjevnou závadu a tu pak zanesou do nákladního listu jako svou výhradu, pak tato výhrada není jen ochranou jeho samotného, nýbrž je ochranou též pro odesílatele, neboť ten může ještě na poslední chvíli po naložení na vozidlo s tím stavem ještě něco udělat. Samozřejmostí zůstává, že nejlepší obranou dopravce proti případné odpovědnosti za škodu je výhrada zanesená do nákladního listu. Pokud není v možnosti dopravce přeskládat špatně naloženou zásilku, pak postačí alespoň výhrada.⁸² Vnitřní výhrada je nepřijatelná, resp. neúčinná při obhajobě dopravce ze vzniklé škody.⁸³

V situaci, kdy vozidlo naloží odesílatel bez přítomnosti dopravce či jakéhokoliv zástupce a náklad zaplombuje, pak není možné po dopravci vyžadovat, aby stav zásilky zkontroloval. V tuto chvíli i přes to, že dopravce zásilku nezkontroloval a případné zjevné vady nezanesl do nákladního listu, neleží na dopravci odpovědnost z případné škody vzniklé přepravou v důsledku špatného naložení atd., ač by se i takto dalo extenzivně vykládat ustanovení čl. 8 odst. 1 a čl. 9 odst. 2. Pokud dojde k zaplombování

⁷⁸ LG ze 17.12.1965

⁷⁹ M.A.Clarke. *International carriage of goods by road: CMR*. London: Sweet & Maxwell. 1997, str.72

⁸⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 315.

⁸¹ Cour de Cassation de France z 3.5.1976

⁸² Tribunal de Commerce de Charleroi z 26.6.1977

⁸³ Rechtsbank van koophandel Antwerpen z 21.10.1975

odesílatelem nákladního prostoru vozidla předtím, než měl řidič možnost náklad zkontrolovat, pak se sám odesílatel připravuje o ochranu poskytovanou příslušnými ustanoveními Úmluvy.⁸⁴

Problematika zjištění hmotnosti nákladu je dána zejména tím, že je tato možnost dle ustanovení čl. 8 odst. 3 dána odesílateli, nikoli dopravci a to jen po uhrazení nákladů vzniklých v této souvislosti dopravci. Z toho vyplývá, že je velmi jednoduché ze strany odesílatele aby podvedl dopravce, neboli nahlásí mu vyšší než jaká je skutečná váha zásilky a po dojetí a přezkoušení hmotnosti bude na dopravci považovat náhradu za ztracený materiál. V tuto chvíli je obrana dopravce velmi složitá a záleží pravděpodobně jen na řidiči daného vozidla, aby ze své zkušenosti odhadl skutečnou váhu a v případě potřeby aby zapsal do nákladního listu výhradu s tím, že nelze určit přesné množství převáženého materiálu. Může také dojít k situaci, kdy si objednatel v pozici příjemce zásilky objedná sypké zboží, např. písek na stavbu, ale odesílatel naloží na korbu vozidla dopravce nechtěně menší než objednané zboží a příjemce pak po zjištění skutečného množství bude reklamovat na dopravci vzniklou škodu a pak je to jen na dokazování skutečností. Co se týče důkazní síly údajů uvedených v nákladním listu, údajů o množství nákladu, pak pokud nedojde na žádost odesílatele k samotnému převážení nákladu, má tento údaj jen pramalou důkazní hodnotu. To však za předpokladu, že dopravce pro dopravu použil vhodné vozidlo v dobrém technickém stavu.

Na dopravci také neleží povinnost přezkoumat kvalitu převážené zásilky také kvůli tomu, že k tomu není zpravidla odborně způsobilý, ani k tomu nemá potřebné vybavení ani znalosti a hlavně pokud je zboží zabaleno, pak jeho porušením dochází ke snížení hodnoty zboží a může také dojít ke snížení jeho kvality.

Závěrem je potřeba říci, že Úmluva neukládá dopravci povinnost provést nakládku, resp. to vůbec neřeší.⁸⁵

⁸⁴ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 35

⁸⁵ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 11
DGH Wien 14.9.1982

1.2.6 Dispozice se zásilkou

Právo disponovat se zásilkou má po celou dobu přepravy až do vydání druhého výtisku nákladního listu CMR dopravcem příjemci odesílatel. Tímto okamžikem přechází veškerá dispoziční práva na zásilce na příjemce.⁸⁶ Fakticky ale zásilku ovládá po dobu přepravy od převzetí zásilky až do jejího dodání dopravce.

Je možné, aby odesílatel převedl své dispoziční právo na příjemce ještě před samotným doručením zásilky, ustanovení čl. 12 odst. 5 písm. a) však zakládá omezení výkonu tohoto dispozičního práva a to vázáním práva disponovat se zásilkou na vlastnictví prvního vyhotovení nákladního listu. To lze jedině tak, že odesílatel ještě před doručením zásilky na místo určení doručí příjemci jinou cestou než spolu se zásilkou toto první vyhotovení nákladního listu. Okamžikem doručení prvního vyhotovení vzniká právo příjemce dávat pokyny dopravci ohledně zásilky dle libosti, avšak s tím, že dopravci musí hradit veškeré s tímto vzniklé výlohy v souvislosti s ustanovením čl. 16 odst. 1.

„Dispoziční právo předané příjemci podle čl. 12 se neprojeví nutně ve změně vlastnictví ke zboží a ani prvá kopie (odesílatelova kopie) nákladního listu nekonstituuje doklad o vlastnictví titulu. Je to jen doklad důkazní a v tomto rozsahu prokáže právo příjemce na dispozici se zbožím, ale jen když v době, kdy nákladní list byl vystaven, byly dány určité instrukce.“⁸⁷

Ustanovení čl. 12 odst. 1 zakládá dispozitivně právo majitele prvního vyhotovení nákladního listu na dopravci považovat zejména:

- zastavení přepravy
- změnu místa dodání
- vydání zásilky někomu jinému, než kdo je zapsán v nákladním listu.

Výkon dispozičního práva je ve své podstatě jednostranným aktem držitele prvního vyhotovení nákladního listu. Aby nedocházelo k nepřiměřeným zásahům ze strany oprávněného, je zde chráněn dopravce ustanovením čl. 12 odst. 5. Ten říká, že ten, kdo je vlastníkem prvního vyhotovení nákladního listu musí své nové pokyny do nákladního

⁸⁶ čl. 12 odst. 2 Úmluvy CMR

⁸⁷ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 42

listu zapsat a tímto prvním vyhotovením se také dopravci prokázat. Prokázáním se rozumí pouze nahlédnutí do daného výtisku nákladního listu, dopravce jej nedostává k dispozici, nýbrž jen do něj nahlíží.⁸⁸ Zároveň je zde logicky dovozeno, že tyto pokyny nesmějí narušovat běžný chod dopravcovu podniku, neboli nesmí ho těmito pokyny nijak poškozovat. Tyto pokyny dále nesmějí způsobit škodu odesílatelům ani příjemcům jiných zásilek na palubě stejného vozidla. Z hlediska teorie může držitel prvního vyhotovení nákladního listu majitelem zásilky a se zásilkou nakládat jakýmkoli způsobem

- Ius possidendi - faktické ovládnutí věci, držba
- Ius disponendi - právo s věcí nakládat
- Ius utendi - právo věc užívat
- Ius fruendi - právo věc požívat, neboli těžit z něj plody
- Ius dereliquendi - právo věc opustit
- Ius abutendi - právo věc zničit.⁸⁹

Ze zákonného ustanovení čl. 12 odst. 5 písm. c) je však vyloučeno dávat pokyny k rozdělení zásilky, v důsledku tedy dopravce takovýto pokyn nemusí poslechnout a nebude ho vázat žádná odpovědnost za škodu z důvodu neuposlechnutí příkazu oprávněné osoby. Tudíž držitel prvního vyhotovení nákladního listu není absolutním pánem nad zásilkou.

Jakmile dostane dopravce pokyn buď od odesílatele, nebo od příjemce, rozehrává se zde partie, zdali přijetím nebo odmítnutím pokynu dopravcem nevzniká někomu škoda. Dopravce se může chránit jediným, je povinen při obdržení pokynu vyžadovat se od příkazce prokázáním prvního vyhotovení nákladního listu. Dle čl. 12 odst. 6 je dále povinností dopravce, za předpokladu, že odmítne vyhovět nebo nesplní daný pokyn, informovat o tom osobu, jež tento pokyn vydala. „*Pokyny, které však nejsou vázány svým obsahem na základní obsah přepravní smlouvy a jdou nad její rámeček, představují*

⁸⁸ Bundesgerichtshof z 27.1.1982

⁸⁹ *Iuridictum* [online]. 2010 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://iuridictum.pecina.cz/w/Vlastnictv%C3%AD>

*ve své podstatě návrh změny přepravní smlouvy a v tomto ohledu nejsou bez souhlasu dopravce pro něj závazné.*⁹⁰

Pokud dopravce provede obdržené pokyny aniž by si vyžádal první vyhotovení nákladního listu anebo odmítne tyto pokyny splnit, odpovídá pak za škodu tímto vzniklou.⁹¹

1.2.7 Překážky při přepravě

Překážkou při přepravě může být ledacos. Překážkou je vše, co se přičítá nebo alespoň odlišuje od toho, co je definováno v přepravní smlouvě, neboli co se odlišuje od podmínek stanovených v nákladním listu. Překážkou může být běžná dopravní zácpa na silnici, stávka blokující silnici nebo např. stávka zaměstnanců, kteří jsou potřební pro dokončení přepravy, může jím být i dlouhá čekací fronta na státní hranici pro proclení. Úmluva CMR stanovuje na rozdíl od českého národního práva pravidla pro to, jak se má dopravce zachovat, aby byly co nejlépe chráněny zájmy objednatele, potažmo tyto pravidla též chrání odesílatele proti vzniklé škodě.

Čl. 14 odst. 1 stanovuje povinnost dopravce kontaktovat oprávněnou osobu (držitele prvního vyhotovení nákladního listu), aby si od ní vyžádal další pokyny, jak postupovat vzhledem ke vzniklé překážce. Toto ustanovení používá termín „nemožné plnění z přepravní smlouvy“, to však neznamená, že nemožným plněním se myslí plnění za ztížených podmínek, eventuálně za vyšších nákladů na přepravu.⁹² Přerušil-li dopravce za těchto ztížených podmínek od dokončení přepravy, je za toto odpovědný. Tuto problematiku Úmluva neřeší, a tudíž se v tomto momentu bude postupovat dle národního práva.⁹³ Každopádně dopravce musí vždy postupovat s profesionální péčí.

Smysluplné v mnoha situacích je, aby se řidič vozidla rozhodl na místě dle aktuálního stavu. Toto mu umožňuje ustanovení čl. 14 odst. 2. Pokud dojde k nějaké okolnosti neupravené v přepravní smlouvě, podmínce nezapsané do nákladního listu, pak je v dispozici dopravce, aby se na místě rozhodl, co je pro osobu oprávněnou nejlepší a podle toho podnikl veškeré kroky směřující k odvrácení vzniku možné škody.

⁹⁰ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 86

⁹¹ čl. 12 odst. 7 Úmluvy CMR

⁹² M.A. Clarke. International carriage of goods by road: CMR. London: Sweet & Maxwell. 1997, str. 97

⁹³ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 46

Toto ustanovení je značně dispozitivní, přesto je zde jasně vymezeno, že k rozhodnutí řidiče na místě, resp. dopravce, je to, že odpověď a pokyn od oprávněné osoby by nemohlo přijít v přiměřené době.

Samotnou otázkou je situace ohledně toho, jak dlouho má dopravce čekat na odpověď od osoby oprávněné. Z logiky věci jsou možná dvě východiska, dopravce bude čekat anebo nebude. Odpovědný za škodu vyplývající z ustanovení čl. 14 odst. 1 dopravce nebude odpovědný. Ba naopak se může sám vyvarovat vlastní ztráty. Může na účet osoby oprávněné složit zásilku a tím přepravu v mezích přepravní smlouvy ukončit. Zásilka bude od této chvíle v úschově dopravce nebo třetí osoby, jež dopravce vybral a za jejíž výběr odpovídá.⁹⁴ V případě, že dopravce bude čekat na odpověď a pokyn osoby oprávněné, pak ta je povinna dopravci uhradit veškeré vzniklé výlohy s vyžádáním a provedením těchto pokynů.⁹⁵ Na tyto právní vztahy ohledně složení zásilky se výhradně užívá národního práva. V českém právu je na toto uplatňován § 628 ObchZ.

Další možností zmírnění ztráty jak osoby oprávněné, tak dopravce je možnost dle čl. 16 odst. 3 prodejem zásilky dopravcem ještě předtím, než mu dojdou potřebné pokyny od osoby oprávněné. Podmínkou je, že k prodeji může dojít jen:

- na zboží, které podléhá rychlé zkáze (potravin), nebo
- může dojít k prodeji zboží, jestliže by následné výlohy za skladování byly nepřiměřené k samotné hodnotě zásilky, nebo
- může dopravce prodat zboží, jestliže jeho špatný stav takový postup ospravedlňuje, nebo
- může dopravce prodat zásilku v situaci, kdy dopravce nedostal od osoby oprávněné pokyny, které by vedly k provedení úkonů potřebných v dané situaci, které by jinak mohly být na dopravci požadovány.

Pokud dojde k prodeji zboží, musí být osoba oprávněná o prodeji i proceduře vedoucí k prodeji informována. Výtěžek z prodeje se dělí mezi dopravce a osobu oprávněnou. Jestliže ale výtěžek z prodeje nebyl ani takový, aby pokryl náklady dopravci se skladováním, odměnu za přepravu a náklady spojené s prodejem, pak má

⁹⁴ čl. 16. odst. 2 Úmluvy CMR

⁹⁵ čl. 16. odst. 1 Úmluvy CMR

dopravce dle čl. 16 odst. 4 následný regresní nárok na rozdíl těchto částek vůči osobě oprávněné. Podmínky prodeje se řídí dle čl. 16 odst. 5 národním právem. Německé právo se s tímto vyrovnává tak, že je zde zavedena třídenní lhůta pro podání žaloby k soudu pro vznik svého zástavního práva. Jinak dopravce ztrácí nárok na přepravné vůči osobě oprávněné.⁹⁶

Např. v letech 1997 a 1998 došlo ke stávkám ve Francii a tím došlo k omezení dopravy. Mnoho vozidel dopravců cestujících z jihu Francie anebo z Pyrenejského poloostrova na sever uvízlo v dopravních zácpách. V tuto chvíli na okamžitém rozhodnutí osádky vozidla vydělalo mnoho dopravců. Díky jejím rozhodnutím využít jiného speditéra, než jaký byl zapsán v nákladním listu na trase vedoucí k silnicím v důsledku stávek uzavřených, ušetřili spoustu času, protože stávky na silnicích nevznikly všude stejně, a proto se jim někteří dopravci vyhnuli. Paradoxní je pak situace, že ač se někteří dopravci rozhodli využít jiného než předepsaného speditéra a tím ušetřili spoustu času, tak s tímto rozhodnutím nebyli někteří objednatelé spokojeni, protože nový speditér byl dražší a rozdíl v celních poplatcích byl dopravci sražen, protože k tomuto postupu objednatel nedal pokyn.⁹⁷ Z daného vyplývá, že znění ustanovení čl. 14 je velmi dispoziitivní a lze je číst oběma směry, k výhodě i nevýhodě dopravce.

1.2.8 Dodání zásilky

Dodání zásilky je poslední fáze celé přepravy, od uzavření přepravní smlouvy, převzetí zásilky, přepravy samotné a na závěr dodání zásilky na místo určení definované v přepravní smlouvě, potažmo v nákladním listu. Dle čl. 13 odst. 1 je určeno, že dopravce má povinnost na výzvu příjemce předat mu druhé vyhotovení nákladního listu. Jakmile k tomuto dojde, přechází na příjemce dle čl. 12 odst. 2 dispoziční práva a dopravce je povinen poslouchat příkazy příjemce. Zároveň s předáním druhého vyhotovení nákladního listu dochází k předání samotné zásilky.⁹⁸

Pro srovnání autor této práce porovnává dva pohledy z odborné literatury na to, co se rozumí dodáním zboží. Z první citace se dá vyrozumět, že její autor

⁹⁶ OLG Hamburk 3. 11. 1983

⁹⁷ ZBRÁNEK, Miloš. *Právní vztahy v nákladní silniční dopravě*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Právnická fakulta Masarykovy univerzity v Brně. str. 49-50

⁹⁸ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 209

považuje předáním zboží takovou situaci, kdy příjemce zásilky nad ní musí vykonávat skutečnou moc. „*Vydání zásilky musíme považovat za dvoustranný akt, při kterém dopravce – se souhlasem příjemce – končí své profesionální opatrování zásilky a příjemce se tak dostává do situace, kdy vykonává skutečnou moc nad zásilkou.*“⁹⁹ Ve druhé citaci její autor tvrdí, že dodáním se nerozumí ta situace, kdy příjemce zásilky nad ní vykonává faktickou moc, nýbrž tvrdí, že postačí pouhá možnost být schopen vykonávat nad ní faktickou moc. „*Dodáním rozumíme takový postup, jímž se dopravce po souhlasu příjemce vzdá opatrování přepravovaného zboží a přivede příjemce do stavu, kdy je schopen vykonávat skutečnou moc nad zbožím. Není třeba, aby se příjemce ujal zboží fyzicky. Stačí, že je zjednán taková vztah, který dá příjemci připravenému na převzetí možnost působit na zboží (LG Muenchen-Gladbach z 18.12.1970).*“¹⁰⁰

Z obou citací je zřejmé, že se oba autoři shodnou na tom, že k předání zásilky musí dojít až po dohodě stran. Ne jednostranným aktem dopravce, kdy vozidlo přijede na místo určení dle přepravní smlouvy, resp. podle nákladního listu, a zboží bez dalšího vyloží, aniž by se s příjemcem nijak nedohodl. K otázce dodání se autor této práce přiklání k tomu názoru, že postačuje, aby byl příjemce uveden v možnost být schopen vykonávat faktickou vůli na zásilce, neboť se nedá vynucovat na příjemci, aby byl jakýmkoli způsobem v přímém kontaktu se zásilkou. Zásilku může vyložit osádka vozidla na základě pokynů příjemce, a tudíž k fyzickému kontaktu se zásilkou ze strany příjemce vůbec nemusí dojít. Je logické, že k úspěšnému dodání zásilky dojde již ve chvíli, kdy se dopravce s příjemcem domluví na místě a způsobu vyložení zásilky a momentem tohoto úspěšného vyložení nastane přechod práv mezi stranami zároveň s předáním druhého vyhotovení nákladního listu.

S dodáním zásilky jsou spojena další práva a povinnosti dopravce a příjemce. Jde zejména o právo příjemce reklamovat vady na zásilce, případně reklamovat lhůtu, ve které zásilka došla, resp. že došla po lhůtě k tomu určené v přepravní smlouvě ve smyslu ustanovení čl. 19.

⁹⁹ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 93

¹⁰⁰ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 45

„Ve prospěch dopravce formuluje Úmluva CMR vyvratitelnou právní domněnku, že příjemce obdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě – tzn. v neporušeném stavu a v počtu kusů tak, jak byly do CMR-nákladního listu zapsány a dopravcem na nakládce potvrzeny. Tato právní domněnka řádného dodání zásilky však neplatí v těchto případech:

- Poškození či ztráty na zásilce jsou výsledkem náležitého zjištění stavu zásilky na vykládce, které příjemce provedl společně s dopravcem. Proti výsledku takového zjištění je přípustný důkaz jen tehdy, jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné a poslal-li příjemce písemné výhrady dopravci do 7 dnů po tomto zjištění.¹⁰¹ Dopravce a příjemce jsou povinni v přiměřené míře vzájemně si ulehčit provádění potřebných zjištění a šetření.¹⁰²
- Výhrady příjemce s uvedením všeobecných údajů o povaze ztráty nebo poškození zásilky nejpozději při převzetí zásilky.¹⁰³ „¹⁰⁴

1.2.8.1 Lhůta

Lhůta pro přepravu bývá sjednávána již v přepravní smlouvě. Jak již bylo řečeno v kapitole o fakultativních zápisech do nákladního listu¹⁰⁵, judikaturou se došlo k závěru, že tento údaj vskutku není obligatorním zápisem v nákladním listu, protože tato lhůta bývá dohodou stran sjednána v nějakém jiném ujednání, zpravidla tedy v přepravní smlouvě, v objednávce či jiným způsobem. Stěžejní soudní rozhodnutí jsou PLG Duessedorf z 18.1.1979 a LG Osnabrueck z 27.9.1978. Tato rozhodnutí zakončila debatu, zdali musí být údaj o dodací lhůtě zapsán v nákladním listu či nikoli. Usoudilo se, že dostatečným důkazem pro tvrzení o sjednané lhůtě určené k přepravě je jakékoliv smluvní ujednání, zejména pak v přepravní smlouvě nebo v objednávce přepravy.

Druhým případem je situace, kdy si strany nesjednají žádnou dodací lhůtu. K prodlení může dojít z mnoha důvodů, pokud ale dojde k prodlení na straně dopravce, pak se tato doba posuzuje ve smyslu čl. 19. Toto ustanovení říká, že každý dopravce musí postupovat jako „pečlivý dopravce“, a že doba pro přepravu je stanovena tak,

¹⁰¹ Čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR

¹⁰² Čl. 30 odst. 5 Úmluvy CMR

¹⁰³ Čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR

¹⁰⁴ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 95

¹⁰⁵ čl. 6 odst 2 písm. f)

že skutečná doba přepravy musí odpovídat s přihlédnutím k okolnostem práci tohoto „pečlivého dopravce“. Každý případ si zaslouží zhodnocení těchto specifických situací zvlášť, ne že by se utvořil jeden metr pro všechny budoucí případy.¹⁰⁶

Z předcházejícího vyplývá, že se vždy doba přepravy bude posuzovat buď z pohledu lhůty sjednané a za její překročení je dopravce objektivně odpovědný, anebo se bude doba přepravy posuzovat specificky ke každému případu, tato lhůta musí být přiměřená okolnostem.¹⁰⁷ Co se týče výhrady k překročení dodací lhůty, tak zde je jediná prekluzivní lhůta v celé Úmluvě CMR. Tedy pokud reklamant neučiní potřebné kroky do 21 dnů poté, co byla zásilka dodána příjemci, tedy pokud do 21 dnů nepodá písemně výhradu dopravci, pak mu právo na náhradu škody z důvodu překročení dodací lhůty zaniká.¹⁰⁸

1.2.8.2 Dobírka

Úmluva CMR nestanovuje, kdo má dopravci zaplatit za přepravu, jen dohadem by se dalo na první pohled říci, že to bude zřejmě objednatel. Jenže objednatel může tuto tíži přenechat dohodou na příjemci zásilky a příjemce dopravci zaplatí dobírkou cenu zboží a zároveň s tím zaplatí vlastně i cenu přepravy. Dobírka může sloužit samozřejmě jenom k tomu, že příjemce zboží zaplatí pouze cenu doručeného zboží a to do rukou dopravce. Sjednání dobírky je čistě na obchodníkovi se zákazníkem, a pokud k takovému ujednání došlo a tento obchodník si objedná, klidně i přes prostředníka, přepravu zásilky k zákazníkovi, pak se může s dopravcem dohodnout na výběru dobírky. Pokud si objednatel s dopravcem sjedná formu přepravy s dobírkou za přepravované zboží, pak zápis do nákladního listu je fakultativní dle čl. 6 odst. 2 písm. c) a dopravce je povinen tuto dobírku od příjemce vybrat, jinak je odesílateli povinen nahradit vzniklou škodu až do výše dobírky.¹⁰⁹

Jestliže byl učiněn zápis o dobírce do nákladního listu, pak je povinností dopravce celou cenu dobírky od příjemce vybrat. Jestliže tento zápis do nákladního listu učiněn nebyl, pak musí dopravce zásilku příjemci vydat, aniž by od něj inkasoval

¹⁰⁶ App. Venezia z 31.10.1974

¹⁰⁷ K odpovědnosti dopravce se přihlíží mj. dle čl. 17 odst. 2. Překročení dodací lhůty může být zaviněno pokyny oprávněného, a proto není dopravce vzhledem k těmto pokynům odpovědný.

¹⁰⁸ čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR

¹⁰⁹ čl. 21 Úmluvy CMR

dobírku.¹¹⁰ Na druhou stranu v jiném rozhodnutí soud řekl, že je údaj o dobírce do nákladního listu vskutku zapisován fakultativně a dopravce měl vědět, že má dobírku vybrat. Dopravce se hájil tím, že odesílatel do nákladního listu tuto skutečnost neuvedl a proto neměl dostatečné pokyny. Soud to rozsoudil argumentací, že tato povinnost byla zřejmá již z přepravní smlouvy.¹¹¹

Zároveň stejně tak jako u dobírky za přepravovanou zásilku pokud nákladní list neobsahuje žádné údaje o přepravních nákladech, pak dopravce nemá právo žádat po příjemci zaplacení těchto výloh dle čl. 13.¹¹² Lze však tuto povinnost příjemce zaplatit za výlohy spojené s přepravou sjednat následně bez ohledu na nákladní list. Musí však být příjemci zřejmé za co platí.

Dopravce je odpovědný odesílateli za vzniklou ztrátu při nevybrání celé ceny dobírky od příjemce, pokud si to tak objednatel s dopravcem domluvili. Úmluva ale jasně říká, že dopravce má vůči příjemci následný regresní nárok za nezaplacenou nebo špatně vyinkasovanou dobírku až do její plné výše. V případě, že si dopravce není jistý svým postupem, pokud se domnívá, že příjemce má zaplatit za zásilku formou dobírky, nebo pokud je v nákladním listu zápis o dobírce zapsán a příjemce odmítá zaplatit a nedojde-li k dohodě stran, pak má dopravce právo dle čl. 13 odst. 2 odmítnout vydat zásilku, ledaže by mu příjemce nějakým způsobem poskytl záruku.

Pokud dává objednatel příkaz dopravci, aby zásilku nevydával příjemci, dokud mu příjemce nepředloží potvrzení o zaplacení, pak tento příkaz se nerovná povinnosti definované čl. 21¹¹³. V jiném rozhodnutí holandského soudu pak soud řekl, že pokud objednatel vyžaduje na dopravci, aby zásilku vydal až proti podepsání směnky, pak tento příkaz se shoduje ve své podstatě s čl. 21.¹¹⁴ V případě vydání zásilky proti šeku se musí postupovat s ohledem na národní právo každé země. Např. v Německu je za vydání zásilky proti šeku dopravce odpovědný, protože nemá možnost jak zjistit, zdali je šek krytý nebo nekrytý.¹¹⁵ „Čl. 3 a 21 jsou nepoužitelné, když odpovědnost dopravce je založena na národním právu a nikoli na CMR. Dobírkou ve smyslu čl. 21

¹¹⁰ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 84

¹¹¹ App. Paris ze 21.10.1970

¹¹² OLG Hamm z 12.11.1973

¹¹³ Arrond. Amsterdam z 15.6. 1966

¹¹⁴ Arrond Breda z 16.2.1969

¹¹⁵ OLG Stuttgart z 24.1.1967

*CMR se rozumí jen obnos, který má dopravce vyinkasovat pro odesílatele (OhGH Wien z 5.5.1983).*¹¹⁶

1.2.8.3 Překážky při dodání

Mnohdy nastává překážka způsobující vydání zásilky příjemci, která může spočívat v tom, že je příjemce na vykládce nedosažitelný nebo nezjistitelný dle údajů poskytnutých dopravci. Může to způsobit též technická nezpůsobilost manipulačních prostředků příjemce na vykládce, celní zabavení zboží nebo odmítnutí zásilky příjemcem. Je na straně dopravce, aby tuto skutečnost prokázal.¹¹⁷

Velmi často dochází k problémům nastávajícím při doručení zboží na místo určení a to buď z důvodů na straně příjemce, nebo na straně dopravce. Pokud jde o důvody problémů na straně dopravce, tak jde zejména o doručení po lhůtě¹¹⁸, úplné nebo částečné ztrátě a v neposlední řadě úplné nebo částečné zničení zásilky.¹¹⁹ Všechny tyto problémy na straně dopravce nastaly již během samotné přepravy, jen se s jejich následky musí strany vyrovnat až v tuto chvíli, pokud se nepočítají pokyny osoby oprávněné vůči dopravci, které si dopravce v důsledku potíží během přepravy vyžádal. Jde o reklamace osobou oprávněnou za vadné plnění z přepravní smlouvy, resp. proti podmínkám uvedeným v nákladním listu.

Druhá možnost existence problémů je ze strany příjemce zásilky. Příjemce může odmítnout přijmout zásilku z mnoha důvodů i bez sdělení tohoto důvodu dopravci. Tato možnost je upravena v čl. 15. V praxi jsou však tyto důvody buď z oblasti běžného obchodního styku – příjemce zásilku již nechce, nemá finance na její zaplacení, byla to nevyžádaná zásilka nebo z mnoha dalších důvodů. Dalším okruhem důvodů je to, že příjemce odmítne přijmout, resp. převzít zásilku ihned z vypočítavosti. Dochází k tomu velmi často zejména při mezinárodní přepravě. Příjemce je totiž zpravidla z jiné země než dopravce, a proto si vědom náročnosti soudních sporů používá vozidla dopravce jako skladiště. Dopravce má sice nárok na náhradu veškerých výdajů

¹¹⁶ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 86

¹¹⁷ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 90

¹¹⁸ definováno čl. 19 Úmluvy CMR

¹¹⁹ odpovědnost nastolena v čl. 17 odst. 1 a násl. Úmluvy CMR

i za prostoje¹²⁰, avšak aby šel dopravce z těchto důvodů k soudu, radši si dvakrát spočítá náklady na soudní řízení a příjemce nežaluje. Příjemci jako obchodníci znají práva si jsou tohoto moc dobře vědomi. Využívají těchto nekalých praktik zejména k tomu, že se pokusí nejdříve zajistit si odkup přepravovaného zboží ke koncovému zákazníkovi, a až poté zboží převezmou. Za nákladní vozidlo nic neplatí, ale za pronajaté sklady ano.¹²¹

Je zakotvena možnost, že se příjemce po původním odmítnutí zásilky rozhodne nakonec zásilku převzít, toto je upraveno v čl. 15 odst. 2. Toto je však možné jen do chvíle, dokud nedostal opačné pokyny od odesílatele.

Pokud však má odesílatel alternativu po odmítnutí zásilky původním příjemcem, komu zásilku dodat, pak zde ustanovení čl. 15 odst. 1 věta druhá dává možnost, aby dal odesílatel dopravci pokyn, aby zásilku dopravil jinému příjemci, aniž by se musel prokázat prvním vyhotovením nákladního listu a aniž by tato nová osoba byla zapsána v nákladním listu.

Možností zmírnění ztráty jak osoby oprávněné, tak dopravce je možnost dle čl. 16 odst. 3 prodejem zásilky dopravcem ještě předtím, než mu dojdou potřebné pokyny od osoby oprávněné. Podmínkou je, že k prodeji může dojít jen:

- na zboží, které podléhá rychlé zkáze (potravin), nebo
- může dojít k prodeji zboží, jestliže by následné výlohy za skladování byly nepřiměřené k samotné hodnotě zásilky, nebo
- může dopravce prodat zboží, jestliže jeho špatný stav takový postup ospravedlňuje, nebo
- může dopravce prodat zásilku v situaci, kdy dopravce nedostal od osoby oprávněné pokyny, které by vedly k provedení úkonů potřebných v dané situaci, které by jinak mohly být na dopravci požadovány.

Pokud dojde k prodeji zboží, musí být osoba oprávněná o prodeji i proceduře vedoucí k prodeji informována. Výtěžek z prodeje se dělí mezi dopravce a osobu oprávněnou. Jestliže ale výtěžek z prodeje nebyl ani takový, aby pokryl náklady

¹²⁰ čl. 16. odst. 1 Úmluvy CMR

¹²¹ ZBRÁNEK, Miloš. *Právní vztahy v nákladní silniční dopravě*. Brno, 2007. Rigórní práce. Právnická fakulta Masarykovy univerzity v Brně. str. 50

doprovci se skladováním, odměnu za přepravu a náklady spojené s prodejem, pak má dopravce dle čl. 16 odst. 4 následný regresní nárok na rozdíl těchto částek vůči osobě oprávněné. Podmínky prodeje se řídí dle čl. 16 odst. 5 národním právem. Německé právo se s tímto vyrovnává tak, že je zde zavedena třídenní lhůta pro podání žaloby k soudu pro vznik svého zástavního práva. Jinak dopravce ztrácí nárok na přepravné vůči osobě oprávněné.¹²²

V případě, že dopravce bude čekat na pokyn osoby oprávněné při situaci nastalé po dojetí na místo určení, pak ta je povinna dopravci uhradit veškeré vzniklé výlohy s vyžádáním a provedením těchto pokynů.¹²³ Dopravce může také na účet osoby oprávněné složit zásilku a tím přepravu v mezích přepravní smlouvy ukončit. Zásilka bude od této chvíle v úschově dopravce nebo třetí osoby, jež dopravce vybral a za jejíž výběr odpovídá.¹²⁴ Na tyto právní vztahy ohledně složení zásilky se výhradně užívá národního práva. V českém právu je na toto uplatňován § 628 ObchZ.

Shrnutím lze říci, že pro překážky při dodání a pro překážky při přepravě platí dva stejné způsoby, jak se dopravce může zachovat. Buď zboží prodat anebo jej složit do úschovy. Po odmítnutí zásilky po dodání příjemcem může ještě dopravce na základě pokynu od odesílatele dodat zásilku jinému subjektu, než ten, který je zapsán v nákladním listu.

1.2.9 Přeprava prováděná postupně několika dopravci

Úprava takovéto přepravy je v kapitole VI. Úmluvy. Přepravou prováděnou několika dopravci se nerozumí multimodální přeprava, jak je řečeno v čl. 2, nýbrž přepravu silničními nákladními vozidly, když dochází postupně k přepravě jinými dopravci. Tato přeprava na sebe musí navazovat, všichni dopravci musí být pod jednou přepravní smlouvou.¹²⁵ Pokud by s každým dopravcem byla uzavřena vlastní přepravní smlouva, pak se aplikace čl. 34 vylučuje. Potom je ještě na zvážení, zdali by každá z těchto smluv podléhala Úmluvě, neboť Úmluva vyžaduje přepravu mezi státy, a proto by ten dopravce, který by prováděl přepravu pouze v rámci jednoho státu, nepodléhal

¹²² OLG Hamburk 3. 11. 1983

¹²³ čl. 16. odst. 1 Úmluvy CMR

¹²⁴ čl. 16. odst. 2 Úmluvy CMR

¹²⁵ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 564

Úmluvě. „*Odpovědnost za průběh a skladování až po provedené sběrné nakládání při speditérské přepravě se řídí právem speditérským a nikoli CMR (BGH z 13.1.1971).*“¹²⁶

Odpovědnost při přepravě dle jedné přepravní smlouvy je stanovena tak, že každý z dopravců je odpovědný za celou přepravu. Je tomu tak, aby se předešlo situacím, kdy ten dopravce, který přepravu prováděl výhradně v rámci jediné země, se nemohl dovolávat jiného, pro něj výhodnějšího, právního režimu v jeho domovské zemi, než jaký platí pro ostatní dopravce. Při převzetí zásilky od předchozího dopravce je tento další dopravce povinen dle čl. 35 předchozímu dopravci odevzdat potvrzení o převzetí zásilky. Toto potvrzení musí obsahovat datum a podpis nového dopravce.¹²⁷ Následný dopravce je povinen dle čl. 8 povinen zkontrolovat stav zásilky obdobně, jako je tomu u příjemce. Stejně jako příjemce má tento nový dopravce právo zapsat případné výhrady do nákladního listu.

Velmi komplikované jsou právní vztahy mezi přepravcem a dopravcem, resp. speditérem, když tento dopravce nebo speditér uzavře smlouvu o přepravě, resp. podsmlouvu na část nebo celou přepravu. Jde o otázku, jakým právním režimem se jednotlivé smlouvy řídí. Pokud přepravce uzavřel s dopravcem nebo speditérem smlouvu, řídí se pak tato smlouva národním právem, pokud by nešlo tento právní vztah podřadit pod čl. 1. Stejnak se řeší otázka mezi speditérem a dopravci a mezi dopravcem a dalším dopravcem.

Nároky z odpovědnosti se činní vždy proti tomu dopravci, který byl v tu danou chvíli odpovědný za zásilku, nebo i proti více dopravcům.¹²⁸ Mezi jednotlivými dopravci pak čl. 37 umožňuje následný regres. Vždy se posuzuje míra odpovědnosti každého dopravce zvlášť a ten je nucen nést tuto odpovědnost v rámci celkové škody. Pokud nelze určit míru podílu jednotlivého dopravce, pak odpovídá každý z nich v té míře, jaká byla v porovnání s ostatními dopravci výše jeho odměny za přepravu. Jako ochrana pro oprávněného slouží ustanovení čl. 38 v případě neschopnosti placení některého z dopravců a to tak, že se podíl jeho spoluodpovědnosti rozdělí mezi ostatní dopravce. Otázka místní příslušnosti soudu se řeší dle čl. 39 obdobně jako v čl. 31.

¹²⁶ Roubal, V. *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR*. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 113

¹²⁷ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 573

¹²⁸ čl. 36 Úmluvy

Promlčecí doba však počíná běžet dnem nabytí právní moci konečného soudního rozhodnutí, kterým byla stanovena výše náhrady škody podle ustanovení této Úmluvy, a není-li takové rozhodnutí, dnem skutečného zaplacení náhrady.

1.2.10 Odpovědnost za škodu

„Pokud se jedná o odpovědnost odesílatele, dotýkají se ho pouze ustanovení ve čtyřech člancích, a to v článku 7 odst. 1, článku 10, článku 11 odst. 2 a článku 22 odst. 2 Úmluvy CMR“¹²⁹

Čl. 7 odst. 1 zakládá odpovědnost odesílatele za neúplnosti či nepřesnosti údajů zapsaných v nákladním listu. Odesílatel je v tomto případě povinen uhradit dopravci veškeré vzniklé náklady a případné škody.

Čl. 10 stanovuje, že je odesílatel dopravci odpovědný za škodu na vozidle způsobenou naložením či vyložením zásilky nebo v důsledku vadného obalu zásilky. Je zde ten předpoklad, že pokud bylo již při převzetí zásilky dopravci známo, jinými slovy, že si dopravce všiml vady obalu zásilky a neučinil o tom výhradu do nákladního listu.

Čl. 11 odst. 2 definuje odpovědnost odesílatele za škodu vzniklou dopravci v důsledku chybějících, nedostatečných, neúplných či nesprávných poskytnutých informací a údajů přepravních dokladů. Odesílatel by byl vyviněn z této skutečnosti za předpokladu, že k poskytnutí takových informací a údajů došlo na základě zavinění dopravce.

Čl. 22 odst. 2 dává dopravci možnost, aby v případě přepravy nebezpečné zásilky, jejíž nebezpečnou povahu ve smyslu čl. 21 odst. 1 neznal, aby ji mohl kdykoliv a kdekoliv složit, zničit nebo zneškodnit, a to bez jakékoli povinnosti nahradit škodu; kromě toho odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody vzniklé odevzdáním takové zásilky k přepravě nebo její přepravou.

Odpovědnost za škodu způsobenou dopravcem je mimo jiné upravena v kapitole IV Úmluvy CMR v čl. 17 a následujících. Odpovědnost za škodu se řídí výlučně ustanoveními této Úmluvy, nikoli ustanoveními národního práva.

¹²⁹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009, str. 134.

Odpovědnost dopravce z hlediska jednotlivých ustanovení Úmluvy CMR lze shrnout do několika bodů:

- Odpovědnost dopravce za pozdní dodání zásilky¹³⁰
- Odpovědnost dopravce za nevybrání dobírky¹³¹
- Odpovědnost dopravce za ztrátu dokladů provázejících zásilku¹³²
- Odpovědnost za ztrátu zásilky anebo za její poškození¹³³

„Je třeba zdůraznit, že přísný režim kvalifikované odpovědnosti dopravce podle čl. 29 Úmluvy CMR se vztahuje jen na odpovědnost dopravce upravenou v části IV. Úmluvy CMR. Kvalifikovaná odpovědnost však nic nemění na prekluzivní lhůtě 21 dnů poté, kdy byla zásilka dodána příjemci, pokud jde o náhradu za překročení dodací lhůty, nebyla-li písemná výhrada dopravci v uvedené lhůtě odeslána.¹³⁴ Zřejmou tendencí v soudní praxi v Evropské unii je stále přísnější posuzování úrovně takové profesionální péče silničních dopravců, a tudíž i stále výraznější tendence posuzovat jednání dopravce jako kvalifikovanou odpovědnost za vzniklou škodu – s povinností dopravce nahradit škodu bez jakéhokoliv omezení.“¹³⁵

Odpovědnost dopravce nenastává již okamžikem uzavření přepravní smlouvy nebo vystavením nákladního listu, nýbrž až předáním zásilky odesílatelem dopravci.¹³⁶ Viz. kapitola Převzetí zásilky. Tato jeho odpovědnost trvá až do doručení zásilky. Viz. kapitola Dodání zásilky. Až do převzetí zásilky podléhá veškeré jednání všech zúčastněných stran národnímu právu, až okamžikem převzetí se mění právní režim a od této chvíle zase jednání stran podléhá Úmluvě CMR. Převzetím se rozumí ve smyslu k účelu provádění přepravy, nikoli nějaké pomocné práce, jako např. uskladnění apod. Samozřejmě může prvně dojít k uskladnění, avšak se musí jasně odlišit, zdali je zboží uskladněno za účelem skladování ve smyslu ujednání smluvních

¹³⁰ čl. 19 Úmluvy CMR

¹³¹ čl. 21 Úmluvy CMR

¹³² čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR

¹³³ čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR

¹³⁴ článek 30 odst. 3 Úmluvy CMR

¹³⁵ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 168-9

¹³⁶ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 108

stran k dlouhodobějšímu skladování, anebo je zboží uskladněno jen na nezbytnou dobu předcházející samotné přepravě.¹³⁷

Podle toho, jak došlo k naložení a vyložení zboží na a z vozidla se odvíjí odpovědnost jednotlivých stran k případné škodě na zásilce. Mnohdy se stává, že je zásilka poškozena právě ve chvíli, kdy je s ní manipulováno při nakládání a vykládání. Ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. c) dává možnost dopravci se vyvinut z odpovědnosti za škodu, pokud ke škodě došlo při manipulaci, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce.

Podle článku 3 Úmluvy CMR bude dopravce odpovídat za všechny osoby, které se jeho jménem na přepravě podílely, jako kdyby příslušná jednání a opomenutí těchto osob byla provedena jím samotným. Toto ustanovení dává příkazci oprávnění, aby své nároky uplatňoval proti smluvnímu partnerovi bez ohledu, zda on sám realizoval dopravu, či zda provedení svěřil jiným osobám.¹³⁸

Z aplikační praxe se vynořilo několik hraničních situací kdy je zboží předáno a kdy ne. Dopravce je odpovědný, pokud zboží sice dopravil na místo určení, ale nepředal. Rozhodnutí holandského soudu se týká případu, kdy dopravce takto konal, ale zboží následkem deště zmoklo a bylo znehodnoceno. Vzniklá škoda byla určena za škodu vzniklou v průběhu přepravy.¹³⁹ Dopravce je také odpovědný, pokud zboží sice dopravil a taky jej složil na místo určení, ale nevydal.¹⁴⁰ Dohodou stran může být omezena odpovědnost dopravce za složení zásilky. Toto ujednání se však nepřičí Úmluvě, neboť se pouze strany dohodnou na době, po kterou je dopravce dle znění Úmluvy odpovědný.¹⁴¹ Přičemž se musí zohlednit rozhodnutí německých soudů, které tvrdí, že k předání dojde až předáním dohledu nad zásilkou.¹⁴² Tedy se musí respektovat znění čl. 12 odst. 2 a čl. 13 odst. 1. K samotnému předání dojde až ve chvíli, kdy dopravce vystaví příjemce v možnost ujmout se zásilky a vydáním druhého nákladního listu.

¹³⁷ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 50-1

¹³⁸ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 11

¹³⁹ čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMR říká, že k doručení zásilky je třeba předání nákladního listu Hof Arnhem z 6.12.1978

¹⁴⁰ Hof. s Hertgenbosch z 21.12.1965

¹⁴¹ H R 20.4.1979

¹⁴² OLG Zweibruecken z 23.9.1966 a LG Frankfurt am Main z 14.5.1965

Věta čl. 17 odst. 2 okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci a to znamená, že je na dopravci, aby prokázal, že proti němu zde stála nějaká vyšší moc (latinsky vis maior) či náhoda, jež nešla předvídat. Čl. však staví nejen na náhodě, vyšší moci, ale i lidském zavinění. Zavinění, které lze přičíst nikoli dopravci. Výraz vyšší moc bývá spojován s nějakou přírodní událostí, živelnou pohromou, ale v širším kontextu lze toto označení v právu vykládat i jako zásah státu, stávkou, nehodu na silnici, atp. Vyšší moc je tedy chápána jako něco nepředvídatelného, čemuž dopravce sám vlastními silami nemohl nijak zabránit. Musí jít o událost přicházející zvenčí nějakým mimořádným způsobem. Nesmí jít například o nehodu způsobenou technickým stavem vlastního vozidla či zdravotního stavu řidiče^{143 144}.

Doprovce je povinen postupovat vždy s řádnou péčí a pohlíží se na něj jako na profesionála, který má schopnosti a možnosti zabránit vzniku jakékoliv škody. Proto se také nahrává druhému přístupu, který staví na odpovědnosti dopravce z hlediska nedbalosti. Dopravce tudíž při vzniku škody musí, za předpokladu, že se chce oné odpovědnosti zprostit, prokázat, že vzniku těchto škod vzniklo okolnostmi, kterým by žádný pečlivý dopravce nemohl zabránit ani se jim vyhnout.¹⁴⁵

Úmluva však staví na výsledku činnosti dopravce, jeho míra zavinění je až podružným faktorem. Přesto je dopravci dána řada možností, jak prokázat svoji nevinu, resp. jak prokázat, že míra jeho zavinění na škodě je mizivá či žádná.

K otázce krádeže zásilky z vozidla či krádeži celého vozidla, tak dopravce je i za toto odpovědný za předpokladu, že se krádeže účastnil někdo z osádky vozidla. Dopravce je také odpovědný za nedbalost, kterou osádka vozidla během přepravy projeví. Například dle rozsudku OLG Hamburk z 1.2.1978 byl dopravce shledán odpovědným za to, že došlo ke krádeži zásilky z vozidla během okamžiku, kdy řidič vozidla telefonoval z telefonní budky odesílateli pro udělení pokynů na odesílatelovo vlastní žádost. To z důvodu, že řidič vozidlo dostatečně nezajistil. Ani krádež není považována za vis maior, pokud ji lze nějakým způsobem předejít nebo alespoň se

¹⁴³ Gerechthof Dordrecht z 18.5.1966

Pokud dojde k nehodě v důsledku usnutí řidiče při jízdě, nejde o vis maior ve smyslu čl. 17 odst. 2, nýbrž o nedbalost zaměstnance dopravce a jeho odpovědnost dle čl. 3

¹⁴⁴ Krofta, J. Převážní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 120

¹⁴⁵ Roubal, V. Převážní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 53

pokusit všemi možnými silami ji zabránit.¹⁴⁶ „Krádež zboží z nehlídaného nákladního vozidla je vyhnutelná, a proto není neodvratitelnou událostí (BGH z 21.12.1969, Aix-en-Provence z 11.3.1969).“¹⁴⁷ Jedině pokud se dopravce pokusí zajistit vozidlo proti krádeži tak, že už to jinak ani není možné, pak lze považovat takovýto přístup dopravce za dostatečný důvod pro zproštění odpovědnosti. Dle rozsudku OLG Hamburk 11.8.1978 shledal soud dopravcovu opatření za dostačující, i když ke krádeži došlo. Soud shledal, že dvojí obsazení vozidla, mechanické zajištění a okamžité upozornění policie jsou okolnosti vylučující dopravcovu odpovědnost.

Dosavadní praxe ukázala jedno úskalí ohledně interpretace čl. 17. Doted' se rozhodnutí jednotlivých států neharmonizovaly a ukazují dvojí přístup k problematice odpovědnosti dopravce. Jeden přístup vychází z absolutní odpovědnosti dopravce. Je pouze na něm, aby dokázal opak. Druhý přístup staví na odpovědnosti dopravce z hlediska jeho nedbalosti.

Vedle škod ze ztráty či poškození zásilky eventuálně z překročení dodacích lhůt existuje ještě odpovědnost dopravce za nevybrání dobírky od příjemce. Podrobněji se tomuto tématu práce věnuje v části věnované Dobírce.

1.2.10.1 Reklamace

K tomu, aby nastala odpovědnost dopravce, je potřeba, aby oprávněný reklamoval stav zásilky, její ztrátu nebo překročení dodací lhůty. Toto je upraveno v čl. 30. Je pouze na příjemci, zdali bude trvat na svém právu a zdali vznesе výhrady proti dopravci. Tyto výhrady, aby byly účinné vůči dopravci, musí být někdy doručeny v písemné formě dle čl. 30 odst. 2 a 3 anebo zaneseny do nákladního listu dle čl. 30 odst. 1. Lhůta pro podání reklamace je vyjma reklamace za překročení dodací lhůty, které činní 21 dní, 7 dní. Pro 7 denní lhůtu platí, že neděle a svátky a že den vydání a dodání se do těchto lhůt nezapočítávají. Pro 21 denní lhůtu platí pouze to, že den vydání a dodání se do těchto lhůt nezapočítávají.

Také se odlišují situace, zdali byl náležitě zjištěn stav zásilky příjemcem společně s dopravcem, případně zdali byl zjištěn stav zásilky bez společné kontroly

¹⁴⁶ Ke zproštění odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. *ProfiPravo.cz, s.r.o.* [online]. 2013 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z:

http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=255276&csun=34912427

¹⁴⁷ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 56

příjemce s dopravcem pouze až následně příjemcem, a zdali se při zjištění jakéhokoliv nedostatku provedl zápis do nákladního listu nebo následně se učinila písemně výhrada dopravci.

Rozlišujeme reklamace:

- **Za poškození zjevně znatelné**
- **Za poškození zjevně neznatelné**
- **Za škodu způsobenou ztrátou zásilky**
- **Za škodu způsobenou překročením dodací lhůty**

1.2.10.2 Zproštění odpovědnosti dopravce

Důkazní břemeno je na dopravci, pokud se chce zprostit odpovědnosti z níže popsaných situací.¹⁴⁸ Dopravce odpovídá za úplnou či částečnou ztrátu zásilky, za úplné či částečné zničení zásilky, odpovídá také za škodu způsobenou příjemci v důsledku pozdního dodání zásilky po sjednané lhůtě. Dopravce se však může vyvinutí odpovědnosti za vzniklou škodu dle ustanovení čl. 17 odst. 4 s přihlédnutím k ustanovení článku 18 odst. 2 až 5:

a) Přeprava byla prováděna otevřeným vozidlem bez plachty dle dohody s objednavatelem a tato dohoda je zaznamenána v nákladním listě.

Pokud si strany sjednají užití otevřeného typu vozidla a sjednají si, že není třeba užit plachty pro překrytí nákladu, pak nemá osoba oprávněná právo žalovat dopravce pro škodu vzniklou na zásilce, např. tím, že by bylo zboží vystaveno dešti a tím došlo k jeho poškození. Také osobě oprávněné nepřísluší žalobní právo vůči dopravce za přirozený úbytek na zásilce (sympký materiál, např. písek). Na druhou stranu však ustanovení čl. 18 odst. 3 odmítá úplné vyvinutí dopravce na základě dohody stran při výběru vozidla. Toto ustanovení říká, že se nejde vyvinutí při velké ztrátě či ztrátě jednotlivého kusu zásilky.

b) V případě, že k poškození zásilky dojde v důsledku chybějícího či vadného obalu

Povinností dopravce je naložené zboží překontrolovat a pokusit se dle čl. 8 odst. 1 písm. b) zjistit stav jejího obalu. Pokud toto dopravce neučiní, není to porušením

¹⁴⁸ Bugden, P. Freight Forwarding and Goods in Transit, London, Sweet & Maxwell, 1999, str. 325

přepravních podmínek, resp. porušením přepravní smlouvy. Důsledkem je přenesení důkazního břemene z odesílatele na dopravce, pokud tak dopravce neučinil a případné výhrady nezanesl do nákladního listu.¹⁴⁹

c) K poškození dojde v důsledku manipulace se zbožím při nakládce a vykládce odesílatelem nebo příjemcem.

Jak již bylo řečeno, pokud byla nakládka či vykládka prováděna osobami za odesílatele nebo příjemce, pak je toto jeden z důvodů vyvinění dopravce za způsobenou škodu. Logicky není zákonným ustanovením založena odpovědnost dopravce za něco, co sám nezpůsobil. Velmi často pak dochází k reklamacím z důvodu škody vzniklé v důsledku špatné manipulace při nakládání či vykládání samotným reklamantem.¹⁵⁰

d) K úbytku na zboží došlo v důsledku přirozené povahy určitého zboží, kvůli níž dochází k částečné či úplné ztrátě (např. odpařováním).

Dle čl. 8 odst. 3 má právo odesílatel žádat po dopravci přezkoušení hrubé váhy zásilky nebo jejího množství vyjádřeného jiným způsobem. Jestli je toto vykonáno a je o tomto proveden zápis do nákladního listu, pak je zde objektivním způsobem stanoveno, jaká váha (množství) zásilky bylo na začátku přepravy. A proto pokud by byl po dodání zjištěn úbytek na zásilce, má příjemce právo postihu vůči dopravci. Přirozená povaha zboží se zřejmě rozumí takový fyzikálně chemický stav, jenž velmi ztěžuje přepravu takové zásilky a téměř zabraňuje dopravci, aby zásilku dodal přesně v takovém stavu, v jakém ji převzal. Jako příklad lze uvést jakoukoliv zásilku obsahující v sobě navázanou vodu H₂O, jejíž sublimace nebo vypařování probíhá neustále.

Čl. 18 odst. 4 však tvrdí, že se dopravce nemůže vymlouvat na běžné vlastnosti převážených látek a v důsledku těchto vlastností na přirozený úbytek zásilky pokud k přepravě použil vozidlo odborně vybaveno tak, že je zásilka chráněna před vlivem tepla, zimy, kolísáním teplot nebo před vlhkostí vzduchu. Ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. d) se za tohoto předpokladu může dovolávat jen v tom případě, prokáže-li, že učinil všechna jemu za daných okolností náležející opatření, pokud jde o výběr, údržbu a použití těchto zařízení, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.

¹⁴⁹ M.A.Clarke. International carriage of goods by road: CMR. London: Sweet& Maxwell. 1997, str.72

¹⁵⁰ M.A.Clarke. International carriage of goods by road: CMR. London: Sweet& Maxwell. 1997, str. 260

e) Nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky.

Dle čl. 8 odst. 1 písm. a) má dopravce povinnost zkontrolovat správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech, avšak nelze po dopravci spravedlivě požadovat, aby byl jakýmsi kontrolorem odesílatel. Přesto je tu tato povinnost dána a dopravce, pokud nemá potřebné vybavení, prostředky, znalosti, se může zbavit této odpovědnosti tím, že do nákladního listu zapíše s odůvodněním, že tyto údaje nemohl zkontrolovat.

f) Přeprava živých zvířat.

V souvislosti s ustanovením čl. 18 odst. 5 se může dopravce tohoto důvodu pro zproštění odpovědnosti dovolat jedině tehdy, prokáže-li, že učinil všechna opatření, která byl podle okolností povinen učinit, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.

Dalším důvodem pro zproštění odpovědnosti je dle čl. 17 odst. 2 skutečnost, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.

Ke všem důvodům pro zproštění odpovědnosti se musí připomenout důležitý fakt, že se vždy přihlíží k přispění dopravce. To, jakým způsobem se na škodě podílel. Žádné z ustanovení o vyjmutí dopravce z odpovědnosti není absolutní, nýbrž se vždy bude posuzovat skutečná míra spoluúčasti na škodě.¹⁵¹ Dále se přihlíží na základě ustanovení čl. 29 k případnému úmyslu zboží poškodit dopravcem či jeho zaměstnanci. Také se přihlíží k nedbalosti, která svým jednáním přivodí škodu osobě oprávněné. Je stanoveno, že např. pokud dopravce přijme od odesílatele vozidlo přetížené o 12 a více procent, pak je toto jednání nedbalostní povahy a nikoli povahy úmyslu.¹⁵²

1.2.10.3 Náhrada škody

Způsob náhrady škody a její výpočet je definován v čl. 23. Nejdříve je nutné zjistit, kdo v jaké míře odpovídá za škodu, jak bylo popsáno výše, a až poté se může

¹⁵¹ čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR

¹⁵² Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 98

přistoupit k samotnému vypočtení výše náhrady. „*Důkazní břemeno ohledně vzniku škody, její výše, a tudíž i ohledně hodnoty zásilky v momentě jejího převzetí k přepravě nese ten, který se nároku na náhradu škody vůči dopravci dovolává.*“¹⁵³

Pro pravidla stanovení a vypočtení náhrady škody se obligatorně používají ustanovení Úmluvy, pravidla v ní obsažená nejsou příliš odlišná od vnitrostátních pravidel. Například sjednání si smluvní pokuty pro případ škody na zásilce, její ztráty nebo pozdního doručení by bylo v důsledku čl. 41 absolutně neplatné. Toto blokační ustanovení zakazuje veškerá podobná ujednání, která obchází smysl Úmluvy.

Musí se odlišit dva způsoby náhrady škody dle Úmluvy. První je vypočtení na základě škody způsobené opožděným dodáním, druhý způsob je definován škodou na zásilce nebo škodou v důsledku její ztráty.

Škoda se vypočítává z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě. Hodnota zásilky se určuje podle burzovní ceny, a není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny, a není-li ani burzovní ani běžná tržní cena, podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti.¹⁵⁴ Běžné zboží nepotřebuje mít stanovenou burzovní cenu, postačí její obecná cena v čase a místě převzetí zásilky dopravcem. Prokázání ceny zásilky je na odesílateli. K prokázání postačí jakákoli účtenka či doklad o zaplacení. „CMR nezná žádné další odškodnění nepřímé škody, jako např. ušlý výdělek apod. CMR se zříká takových vedlejších a dodatečných možností odškodnění. Podle CMR proto nelze vymáhat ušlý výdělek (OLG Duesseldorf z 18.11.1971).“¹⁵⁵

Na druhou stranu překročení dodací lhůty má vždy jako následek nepřímou škodu, např. za ušlý výdělek, avšak Úmluva přímo v čl. 23 odst. 5 ukládá dopravci povinnost tuto škodu nahradit. Nárok na náhradu za překročení dodací lhůty může být uplatněn jen tehdy, byla-li dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci.¹⁵⁶ Na rozdíl od vnitrostátního práva je Úmluva velmi odlišná a výši pro náhradu škody za doručení po sjednané lhůtě k dodání stanovuje do maximální výše odměny, která by dopravci náležela za provedenou přepravu. Ovšem

¹⁵³ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 152

¹⁵⁴ čl. 23 odst. 1, 2 Úmluvy CMR

¹⁵⁵ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 89

¹⁵⁶ čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR

jako ochrana osoby oprávněné v případě vymáhání škod od dopravce slouží možnost dle čl. 26 udáním zvláštního zájmu na dodání ve smyslu čl. 23 odst. 6. Obdobně slouží institut udání ceny zásilky dle čl. 24. K obojímu takovému zápisu do nákladního listu slouží ustanovení čl. 6 odst. 2 písm. d).

Ustanovení Úmluvy jsou, co se týče náhrady škody kogentního charakteru, a proto se stanovení náhrady posuzuje pouze dle jejích ustanovení. Na rozdíl od vnitrostátních pravidel jsou mnohdy tato pravidla nevýhodná pro reklamanty, protože jak již bylo řečeno, Úmluva stanovuje horní limity pro náhradu škody a mnohdy jsou tyto limity řádově nižší, než jaká je skutečná vzniklá škoda. Tudíž jedinou možností jak se jako objednatel služeb dopravce pojistit proti tomu, aby mu v případě vzniklé škody byla vyplacena částka rovnající se skutečné škodě, slouží instituty udání cena zásilky nebo udání zvláštního zájmu na dodání a v případě nutnosti se s dopravcem dohodnout na připojištění.¹⁵⁷

Náhrada škody se vypočítává dle klíče čl. 23. odst. 3, tj. vzorec pro výpočet náhrady škody $8,33 \times 1\text{ZPČ}(\text{SDR}) \times \text{Kg}$. ZPČ znamená česky zvláštní práva čerpání, z anglického SDR Special Drawing Rights, definice je v čl. 23 odst. 7. Hodnota ZPČ/SDR se dohledává na stránkách ČNB v aktuálním kurzu. V tuto chvíli se tato částka pohybuje okolo 29,-Kč.¹⁵⁸ Jako příklad bych uvedl situaci, kdy došlo k úplné ztrátě zásilky o váze 2 tuny. Odškodnění se vypočítá takto: $8,33 \times 29 \times 2000 = 483.140,-\text{Kč}$. Tento příklad slouží k tomu, aby si byl čtenář této práce vědom, že náhrada dle Úmluvy není v žádném případě vysoká. Navíc je stanovena jako horní hranice vyjma uvedení ceny zásilky anebo zvláštního zájmu na dodání.

Nad tento limit se vyplácí pouze dle čl. 23 odst. 4 dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem. Spolu s náhradou škody může strana oprávněná požadovat dle čl. 27 i úroky ve výši 5% p.a.

Přesahuje-li hodnota zboží za 1 kg váhy limit pojistného (dle výpočtu $8,33 \times \text{ZPČ} \times \text{kg}$) a dopravce bude požádán odesílatelem o převzetí odpovědnosti

¹⁵⁷ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 164

¹⁵⁸ Kurzy devizového trhu. Česká národní banka [online]. 2013 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp

za plnou hodnotu zásilky, bude na dopravci, aby kontaktoval svoji pojišťovnu s požadavkem připojištění své odpovědnosti, aby stanovila příplatek ke stávající pojistné prémii. Náklady na tento příplatek ovšem nese dle článků 24 a 26 Úmluvy CMR odesílatel, neboť tato ustanovení vyžadují k platnosti takového záznamu odesílatele v nákladním listě CMR, aby tento dohodnutý příplatek zaplatil.¹⁵⁹

Po dlouhé debatě konečně Česká republika přistoupila k ratifikaci protokolu k Úmluvě CMR, aby se připojila k ostatním státům, které jej již ratifikovaly. Do roku 2005 pro území České republiky platila ještě stará pravidla pro stanovení náhrady z odpovědnosti za škodu.¹⁶⁰

„Dne 5.7.1978 byl sjednán Protokol k Úmluvě CMR (dále jen „Protokol CMR“). Tímto Protokolem došlo k novelizaci čl. 23 Úmluvy CMR, který stanoví horní hranici limitu odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce uskutečňujícího přepravu podle Úmluvy CMR. Původní čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR stanovil, že „náhrada škody nesmí přesahovat 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy. Frankem se rozumí zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900“. Novelou provedenou Protokolem CMR došlo v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR ke změně v tom smyslu, že byla změněna početní jednotka pro výpočet náhrady škody. Novelizovaný čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR napříště stanoví, že „náhrada škody nesmí překročit 8,33 početní jednotky za kilogram chybějící hrubé váhy“. Touto početní jednotkou se dle připojeného odst. 7 článku 23 rozumí zvláštní právo čerpání.

Zatímco v r. 1978 horní mez 25 zlatých franků se rovnala 8,33 zvláštních práv čerpání (angl. Special Drawing Right, dále jen „SDR“), není tomu tak již v roce 2004. Horní mez vyjádřená ve zlatých francích je v současné době přibližně 4,5x vyšší než mez odpovědnosti vyjádřená ve SDR.

V současnosti je Úmluva CMR v českém právním řádu jedinou právní úpravou dopravní problematiky, která vychází při omezení odpovědnosti dopravce z hodnoty

¹⁵⁹ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 14

¹⁶⁰ Náhrada škody při přepravě: Česká republika završila ratifikační proces Protokolu k Úmluvě CMR. České dopravní vydavatelství, s.r.o. [online]. 2005 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/financni-sluzby/nahrada-skody-pri-preprave2858>

zlatého franku. Ostatní mnohostranné mezinárodní úmluvy upravující námořní, železniční nebo leteckou přepravu již vycházejí z SDR.

Situace, kdy Česká republika je smluvní stranou pouze Úmluvy CMR a nikoli Protokolu CMR znamená, že čeští dopravci realizující mezinárodní silniční dopravu podle CMR jsou subjekty odpovědnými za škodu v limitu několikanásobně vyšším, tj. 25 frankům za kilogram chybějící hrubé váhy, než dopravci, kteří odpovídají za škodu ve výši 8,33 SDR (tj. dopravci ze států, které k Protokolu CMR přistoupily).¹⁶¹

1.2.11 Procesně právní vztahy

Úmluva CMR je hmotně právní předpis, nikoli procesně právní. Úmluva pouze stanovuje některá základní pravidla, která musí strany sporu respektovat. Jde o určení místní příslušnosti soudu, dává stranám možnost vést spor před rozhodčím soudem a stanovuje promlčecí dobu nároků z přeprav. Úmluva má, jak již bylo řečeno, aplikační přednost před vnitrostátní úpravou,¹⁶² přesto se vyjma zmíněných několika málo pravidel bude téměř celý proces řídit národním právem.

Čl. 31 je stěžejním ustanovením ve věci příslušnosti soudů. Žalobu ve věci mezinárodní silniční nákladní přepravy, která se řídí Úmluvou CMR, lze podat jen u těchto soudů:

- **Soud státu, jenž byl určen dohodou stran;**
- **Soud v místě trvalého bydliště žalovaného;**
- **Soud v místě hlavního sídla žalovaného;**
- **Soud v místě pobočky anebo jednatelství žalovaného;**
- **Soud v místě převzetí zásilky;**
- **Soud v místě dodání zásilky.**

¹⁶¹ Odůvodnění vládního návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu návrh na ratifikaci Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). V Praze dne 17. srpna 2005. Podepsán Předseda vlády ČR Ing. Jiří Paroubek

¹⁶² M.A.Clarke. International carriage of goods by road: CMR. London: Sweet& Maxwell. 1997, str. 177

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I) dává přednost, aby si strany sporu zvolili dohodou příslušný soud. Dle zákona č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním je také upřednostňováno, aby si strany sporu soud zvolili. Jestliže účastníci sporu nejsou občany členských států EU, pak se bude tato otázka řešit dle příslušné mezinárodní smlouvy. Otázku věcné a místní příslušnosti v případě řešení sporu na území České republiky pak řeší zejména zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále jen OSŘ). Dle OSŘ je místně příslušným soudem okresní soud, ledaže vymáhaná pohledávka překračuje 100.000,-Kč, pak je příslušným soudem soud krajský.¹⁶³ Nejčastějším místně příslušným soudem, pokud je žalovaným právnická osoba se sídlem na území České republiky, pak je žaloba v drtivé většině podávána k soudu, v jehož spádové oblasti má skutečné sídlo.¹⁶⁴ Věcná příslušnost není žádným způsobem upravena v rámci Úmluvy, a proto tato oblast podléhá čistě vnitrostátní úpravě.

Úmluva je velmi benevolentní k možnosti výběru soudu. Jedině Úmluva zakazuje, aby si strany sjednali dohodou soud nečlenského státu.¹⁶⁵ To se analogicky dovozuje z čl. 41. Úmluva nedává žádný pokyn, dle kterého se musí strany při svém výběru držet. Z vyjmenovaných šesti možných soudů si žalobce může vybrat ten, který mu nejvíce vyhovuje. Problémové je však ustanovení, které dává možnost žalovat v místě pobočky anebo jednatelství žalovaného. Mohlo by totiž docházet k situaci, že bude žaloba podána v místě (státu), jenž nemá se sporem nic společného, ale žalovaný má v daném místě nějaké pracoviště. Proto se na toto ustanovení nahlíží z pohledu ustanovení § 7 ObchZ tak, že se pobočkou anebo jednatelstvím myslí odštěpný závod jako organizační složka zapsaná v obchodním rejstříku.

Čl. 31 odst. 2 zakládá překážku listispendence a res judicate. Odst. 3 téhož článku pak dává možnost vykonatelnosti soudních rozhodnutí v dalších smluvních státech Úmluvy ve smyslu odst. 4, tj. vykonatelnost rozsudků vydaných ve sporném řízení, rozsudků v nepřítomnosti stran a na soudní smíry. Nevztahuje se však

¹⁶³ § 9 odst.3 písmeno r) bod 6) OSŘ

¹⁶⁴ právní úprava sídla právnických společností byla upravena v § 19c odst. 2 ObčZ (viz. <http://pravniradce.ihned.cz/c1-22647820-sidlo-pravnickych-osob>) ale zákonem č. 215/2009 Sb. novelizováno mimo jiné ustanovení § 19c zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve kterém bylo ustanovení § 19c odst. 2 ObčZ vpuštěno. Důsledkem je změna při nahlížení na sídla společností při aplikaci § 19c odst. 3 ObčZ (viz. <http://www.epravo.cz/top/clanky/sidlo-podnikatelu-po-novele-a-problemy-s-jeho-vymazem-59876.html>)

¹⁶⁵ M.A.Clarke International carriage of goods by road:CMR Sweet& Maxwell.London 1997, str. 186

na mezitímní rozsudky ani na soudní rozhodnutí, jimiž se při úplném nebo částečném zamítnutí žaloby ukládá žalobci kromě náhrady nákladů řízení i náhrada škody a úroků.

Rychlým způsobem, jak urovnat své spory, je postoupit svoji při rozhodčímu soudu. Je to zpravidla mnohem rychlejší způsob, než zvolit zdlouhavou běžnou soudní cestu. Podmínkou je, aby byla smlouva písemná, resp. že tato smlouva bude obsahovat rozhodčí doložku, avšak tato doložka musí dále obsahovat ustanovení o tom, že se bude postupovat dle Úmluvy CMR. Základní úpravou je pro rozhodování rozhodců vedle OSŘ zákon č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů. „*Kdyby smlouva o rozhodčím soudu nebyla upřesněna v tom smyslu, že rozhodčí soud se má řídit Úmluvou CMR, byla by tato dohoda neúčinná (Arron. Rotterdam z 10.11.1970, AB Bofors UVA v. A. B. Skandia Transport (1982) I Lloyds Rep. 410, Arrond. Rotterdam z 31.1. 1967).*“¹⁶⁶ Zákon o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů pak stanoví konkrétní pravidla při výběru rozhodců atd.

Zatímco vnitrostátní úprava obchodního zákoníku stanovuje obecnou promlčecí lhůtu na 4 roky a občanského zákoníku na 3 roky, tak v mezinárodní silniční kamionové přepravě, která se řídí Úmluvou, je tato lhůta 1 letá, resp. 3 letá. Promlčení upravuje čl. 32. Je tedy stanovena 1 letá promlčecí lhůta pro veškeré nároky z přepravy, leda za předpokladu dle čl. 29, tedy jednání úmyslné schopné přivodit újmu, je tato lhůta 3 letá.

Promlčecí lhůta začíná:

- Dnem jejího vydání příjemci při jejím poškození nebo překročení dodací lhůty;
- Třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty za předpokladu ztráty zásilky;
- Šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem za předpokladu ztráty zásilky, pokud nebyla sjednána dodací lhůta;
- Tří měsíce ode dne uzavření přepravní smlouvy ve všech ostatních případech.

¹⁶⁶ Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání, str. 113

„Písemná reklamace staví běh promlčecí doby až do dne, kdy dopravce reklamaci písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Je-li reklamace zčásti uznána, běží promlčecí doba toliko u té části reklamace, která zůstala sporná. Důkaz o přijetí reklamace nebo o odpovědi na ni a o vrácení dokladů přísluší té straně, která se na tyto skutečnosti odvolává. Pozdější reklamace v téže věci běh promlčecí doby nestaví.“¹⁶⁷

¹⁶⁷ čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR

1.3 Další mezinárodní normy

1.3.1 INCOTERMS

Pravidla INCOTERMS® 2010, jak již bylo řečeno v části Právní rámec mezinárodní silniční přepravy zboží, jsou uznávané mezinárodní standardy, které jsou používány celosvětově v mezinárodních i vnitrostátních smlouvách při prodeji zboží. Poprvé byly publikovány v 1936, pravidla INCOTERMS® poskytují mezinárodně akceptované definice a pravidla interpretace pro většinu běžných obchodních smluv.

Pravidla byla vyvíjena a upravována postupně experty a lidmi z oboru, které za tímto účelem sjednotila ICC. Tak se tato pravidla stala standardy v mezinárodních obchodních smlouvách. Pravidla INCOTERMS® 2010 byly vypracovány v polovině srpna 2010 a v platnost vstoupily 1.1.2011. Pomáhají obchodníkům se vyhnout nákladným nedorozuměním vyjasněním toho, jaké povinnosti nese prodejce a kupující, co se týče povinností těchto smluvních stran, nákladů a převodu rizik. Pravidla INCOTERMS® jsou uznávány UNCITRAL jako celosvětový standard pro interpretaci většin běžných obchodních podmínek v mezistátních obchodech.

Musí se vzít v potaz, že pravidla INCOTERMS® 2000 jsou i nadále platná i po roce 2011. I když se doporučuje užití pravidel INCOTERMS® 2010 po roce 2011, je pouze na smluvních stranách, jaké vydání pravidel INCOTERMS® užijí. Jedinou podmínkou je, aby tyto strany zcela jasně taková pravidla určily.¹⁶⁸

V novém vydání je patřičná pozornost věnována všeobecnému rozvoji elektronického přenosu dat a také úvodním textům označovaným anglicky Guidance Note představujícím pokyn pro uživatele, který by měl usnadnit vhodnou volbu toho kterého pravidla na danou obchodní transakci.¹⁶⁹

„Pravidla INCOTERMS® 2010 uvádějí, která ze smluvních stran je zavázána obstarat přepravu nebo pojištění, kdy prodávající dodává zboží kupujícímu a jaké náklady nese ta která strana. Pravidla INCOTERMS® 2010 neuvádějí žádné údaje týkající se ceny zboží ani způsobu její úhrady. Rovněž se nezabývají přechodem

¹⁶⁸ Incoterms® – International Commercial Terms. In: *International Chamber of Commerce: World Business Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/>

¹⁶⁹ Šubert, M. Incoterms 2010 : pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě : platnost od 1. ledna 2011. Praha : ICC Česká republika, 2010, str. 8

vlastnictví ke zboží, anebo následky porušení smlouvy. Všechny tyto záležitosti jsou běžně řešeny výslovnými podmínkami kupní smlouvy nebo podle příslušného platného práva.¹⁷⁰

Počet pravidel INCOTERMS® 2010 se snížil ze 13 na 11 a to tak, že došlo k nahrazení pravidel uvedených v INCOTERMS® 2000: DAF, DES, DEQ a DDU dvěma novými pravidly DAT a DAP, která mohou být použita bez ohledu na způsob přepravy.¹⁷¹ Pravidla INCOTERMS® 2010 jsou rozdělena na dvě části. První jsou pravidla vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy a druhá jsou pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu. První skupina zahrnuje 7 pravidel: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP. Ve druhé skupině pravidel představují obě místa: místo dodání a místo, kam je zboží dopraveno kupujícím, představují přístavy: FAS, FOB, CFR, CIF. U třech posledních pravidel od jakékoli zmínky, že zboží přechází přes zábradlí lodi jako místo dodání, bylo upuštěno a nahrazeno vhodněji, že zboží je dodáno, jakmile je dodáno na palubu lodi.¹⁷²

INCOTERMS® 2010 je rozdělen do těchto skupin právních doložek:

Skupina E (Departure) - zboží je odvezeno kupujícím přímo ze závodu prodávajícího, kupující za něj dále zodpovídá

- **EXW (Ex Works)** – ze závodu (ujednané místo)

Skupina F (Main carriage not paid by seller) - prodávající je zde vyzván k dodání zboží dopravci, kterého určí kupující

- **FCA (Free Carrier)** – vyplaceně dopravci (ujednané místo)
- **FAS (Free Alongside Ship)** – vyplaceně k boku lodi (ujednaný přístav nalodění)
- **FOB (Free On Board)** – vyplaceně na loď (ujednaný přístav nalodění)

Skupina C (Main carriage paid by seller) - hlavní přepravné placeno prodávajícím

¹⁷⁰ Šubert, M. Incoterms 2010 : pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě : platnost od 1. ledna 2011. Praha : ICC Česká republika, 2010, str. 14

¹⁷¹ Šubert, M. Incoterms 2010 : pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě : platnost od 1. ledna 2011. Praha : ICC Česká republika, 2010, str. 16

¹⁷² Šubert, M. Incoterms 2010 : pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě : platnost od 1. ledna 2011. Praha : ICC Česká republika, 2010, str. 18

- **CFR** (Cost and Freight) – náklady a přepravné (ujednaný přístav určení)
- **CIF** (Cost, Insurance and Freight) – náklady, pojištění a přepravné (ujednaný přístav určení)
- **CPT** (Carriage Paid To) – přeprava placena do (ujednané místo určení)
- **CIP** (Carriage and Insurance Paid to) – přeprava a pojištění placeno do (ujednané místo určení)

Skupina D (Arrival) - prodávající nese veškeré náklady a rizika spojená s celou trasou přepravy zboží

- **DAP** (Delivered at Place) - doručeno na místo
- **DAT** (Delivered at Terminal) - doručeno na terminál
- **DDP** (Delivered Duty Paid) - s dodáním clo placeno¹⁷³

„Základním mýtem, se kterým se setkává podnikatelská praxe je myšlenka přímé vazby doložky INCOTERMS na přepravní smlouvu. Chyba spočívá v tom, že samotné začlenění takového ustanovení (tj. doložky INCOTERMS) bývá zpravidla obsahem smlouvy kupní a povinnosti z ní vyplývající váží prodávajícího a kupujícího. Úlohu INCOTERMS použitých v konkrétní kupní smlouvě lze tedy ve vztahu k přepravní smlouvě charakterizovat jako návod na postup pro stranu povinnou přepravu obstarat.

Ze samotné existence doložky v kupní smlouvě pro dopravce nijaké povinnosti nevznikají. Na druhé straně z druhu použité doložky je při uzavírání přepravní smlouvy nevyhnutné vycházet. Základními otázkami řešenými příslušnou dodací doložkou INCOTERMS souvisejícími s následně uzavíranou přepravní smlouvou je určení způsobu přepravy a místa dodání. Jednotlivé doložky mohou obsahovat i řešení některých dalších otázek s přepravou přímo nebo nepřímo souvisejících jako kontrola a balení zboží, pojištění přepravy či zajištění dovozních a vývozních formalit nebo úředních povolení eventuálně výběr dobírky při doručení zásilky. Vzhledem k povaze INCOTERMS jako „určovatele“ některých práv a povinností stran kupní smlouvy,

¹⁷³ INCOTERMS. In: *Management mania* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/incoterms>

zpravidla v mezinárodním prostředí, v mnohém jejich ustanovení korespondují s Úmluvou OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží (CISG).“¹⁷⁴

1.3.2 ADR

Přeprava nebezpečného zboží potřebuje být regulována za účelem prevence škod vzniklých na majetku či lidských životech, životního prostředí nebo samotného zboží. V důsledku odlišných úprav každé země by bylo v oblasti mezinárodního obchodu s chemikáliemi a nebezpečnými produkty vážně narušena či úplně vyloučena bezpečnost přepravy. Proto vznikla Dohoda ADR.¹⁷⁵

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR (z francouzského Accord Dangereuses Route) vznikla v Ženevě ve Švýcarsku 30. září 1957 pod dohledem Ekonomické hospodářské komise spojených národů pro Evropu. V platnost vstoupila 29 ledna roku 1968. Dohoda byla pozměněna dodatkem článku 14 odst. 3 z 21. srpna 1975 v New Yorku a v účinnost vstoupila 19. dubna 1985. ČSSR k ní přistoupila roku 1987.

„ADR se vztahuje na přepravy prováděné po území nejméně dvou z výše uvedených smluvních stran. Kromě toho je třeba připomenout, že v zájmu jednotnosti a volného obchodu v Evropské unii (EU) byly přílohy A a B k ADR přijaty členskými státy EU jako základ pro právní úpravu silniční přepravy nebezpečných věcí po jejich území a mezi jejich územími (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68 z 20. října 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí). Některé nečlenské státy EU rovněž přijaly přílohy A a B k ADR jako základ pro svou vnitrostátní legislativu.“¹⁷⁶

Dohoda samotná je krátká a jednoduchá. Klíčový článek Dohody je druhý, který říká, že nebezpečné věci nesmějí být, jejichž přeprava je přílohou A zakázána, přijímány k mezinárodní přepravě, zatímco mezinárodní přeprava jiných nebezpečných věcí je dovolena, pokud jsou splněny:

¹⁷⁴ FOJTÍK, Luboš. INCOTERMS a smlouva o přepravě. In: *ELAW.cz* [online]. 2009 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z:

<http://www.elaw.cz/cs/obchodni-pravo/65-otazky-nad-incoterms-a-pepravni-smlouvou.html>

¹⁷⁵ Dangerous Goods Home. In: *UNECE* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z:

<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>

¹⁷⁶ Přeprava nebezpečných věcí (ADR). In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23].

Dostupné z:

http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm

- podmínky stanovené v příloze A pro dotyčné věci, zejména pokud jde o jejich balení a označování;
- podmínky stanovené v příloze B, zejména pokud jde o konstrukci, výbavu a provoz vozidel přepravujících dotyčné věci.

Podle čl. 4 si však smluvní státy ponechávají možnost právo regulovat, případně úplně zakázat vstup některých věcí a látek na své území. Také si smluvní strany ponechávají možnost se mezi sebou dohodnout na přepravě věcí zakázaných v příloze A, případně že věci mohou být mezi těmito státy přepravovány za méně přísných podmínek, než jak uvádí obě přílohy A i B.¹⁷⁷

Přílohy A a B byly pravidelně pozměňovány a novelizovány od chvíle, co Dohoda vstoupila v účinnost. V důsledku změn, které vstoupily v platnost 1. ledna 2013, byla vydána nová konsolidovaná verze, jež si může v české znění kdokoliv stáhnout ze stránek ministerstva dopravy.¹⁷⁸

Struktura je neměnná.¹⁷⁹

Příloha A: Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů

Část 1 Všeobecná ustanovení

Část 2 Klasifikace

Část 3 Vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená množství

Část 4 Ustanovení o používání obalů a cisteren

Část 5 Postupy při odesílání

¹⁷⁷ Přeprava nebezpečných věcí (ADR). In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z:

http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm

¹⁷⁸ http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/ADR+2013+-+ke+sta%C5%BEen%C3%AD/ADR+2013.htm

¹⁷⁹ About the ADR: European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road ADR applicable as from 1 January 2013. In: *UNECE* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html

Část 6 Požadavky na konstrukci a zkoušení obalů, velkých nádob pro volně ložené látky (IBC), cisteren a kontejnerů pro volně ložené látky

Část 7 Ustanovení o podmínkách přepravy, nakládky, vykládky a manipulace

Příloha B: Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě

Část 8 Požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady

Část 9 Požadavky na konstrukci a schvalování vozidel.

„Nebezpečné zboží (tj. látky, plyny, výbušniny a jiné nebezpečné látky a předměty) jsou v jednotně mezinárodně v rámci OSN děleny do samostatných specifických tříd. Díky jejich vlastnostem může být jejich transportem ohrožena bezpečnost osob nebo věcí nebo jimi mohou být ohroženy složky životního prostředí.“¹⁸⁰

Dělí se do několika tříd, viz. Příloha č. 6.

1.3.3 AETR

AETR neboli Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (z francouzského Accord européen sûr les transports routiers. Dále bývá označována ERTA z anglického European Road Transport Agreement nebo EART Europe Agreement on Road Transport). Vznikla 1. července v Ženevě a v účinnost vešla 5. ledna 1976. Do českého právního řádu je zakomponována vyhláškou č. 108/1976 Sb. ve znění změn a doplňků, které jsou určeny vyhláškou č. 82/1984 Sb. a sdělením č. 80/1994 Sb. Je pravidelně novelizována. Na Českou republiku dopadají jako na členský stát Evropské unie její pravidla. Nařízení (EHS) č. 3820/85 a 3821/85 upravují stejnou oblast jako AETR. Tyto nařízení platí stejně jako AETR pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu. Nařízení a AETR mají téměř shodné požadavky na kotoučový tachograf, záznamové listy i povinné přestávky během jízdy.

¹⁸⁰ ADR: Značení nebezpečného zboží ADR. In: *Slemr Spedition* [online]. 2007 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.slemrspedition.com/cz/1114-ADR.html>

„Dohoda AETR přesně vymezuje základní pojmy, určuje podmínky, kdy se na profesionální účastníky silničního provozu vztahuje, udává věkové i profesionální požadavky na řidiče, určuje dobu maximální dobu řízení, přestávky řidičů a také udává výjimky z těchto pravidel.“¹⁸¹ AETR vymezuje, která kategorie vozidel podléhá její regulaci. Pokud je vozidlo z této kategorie a je registrováno v členském státu Dohody, pak se na toto vozidlo i její osádce aplikují pravidla AETR. Toto platí, i když je vozidlo na území jiného členského státu Dohody.

„Nařízení (EHS) č. 3820/85 a č. 3821/85, která se vztahují na silniční dopravu v rámci Evropské unie a plní obdobnou roli jako předtím dohoda AETR v mezinárodní dopravě. Přitom nařízení (EHS) č. 3820/85 definuje pravidla dob řízení a dob odpočinku řidičů a nařízení (EHS) č. 3821/85 se týká záznamového zařízení (tachografu). Na rozdíl od dohody AETR (jejíž úpravy se před dvěma desetiletími zastavily) se však obě nařízení (EHS) č. 3820/85 a 3821/85 stále vyvíjejí podle probíhajícího technického a sociálního pokroku a jsou to tedy perspektivní právní normy.“¹⁸² Dle těchto nařízení se na území všech států EU řídí všechna daná vozidla bez ohledu na to, zdali je stát, na jehož území se vozidlo pohybuje, členským státem Dohody či nikoli. Je-li prováděna mezinárodní přeprava mezi členským a nečlenským státem EU, který je členem AETR a nehledě na to, zda členský stát EU je či není členem Dohody, pak tato přeprava podléhá Dohodě. Na území státu, jenž není členem Dohody ani EU, má vozidlo povinnost dodržovat národní předpisy.¹⁸³

¹⁸¹ AETR: Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. In: *Doprava v Praxi* [online]. 2012 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>

¹⁸² Machačka, I. Práce osádek a tachografy v Evropské unii: právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny - pravidla práce a osádek v praxi, předpisy EU a AETR - povinnosti dopravce a řidiče - tachografy a jejich použití. Pardubice: Systemconsult, 2004, str. 5

¹⁸³ Machačka, I. Práce osádek a tachografy v Evropské unii: právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny - pravidla práce a osádek v praxi, předpisy EU a AETR - povinnosti dopravce a řidiče - tachografy a jejich použití. Pardubice: Systemconsult, 2004, str. 5-6

Jak již bylo řečeno, v mezinárodní silniční přepravě zboží je stěžejní mezinárodní právní úprava, základ pak tvoří Úmluva CMR. Pouze to, co je dovoleno mezinárodními pravidly, resp. co v nich není upraveno, se řídí vnitrostátním právem. V České republice jsou ustanovení přepravního práva obsažena zejména v obchodním zákoníku (zákon č. 513/1991 Sb.), podpůrně v občanském zákoníku (zákon č. 40/1964 Sb.) a v mnoha dalších zákonech o dopravě. K 1. 1. 2014 je v současné době plánována účinnost velké změny kodifikace soukromého práva v České republice a to novým občanským zákoníkem (zákon č. 89/2012 Sb.), která mimo jiné spojí tyto dva největší kodexy soukromého práva do jednoho celku.

Je důležité si uvědomit, že přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě zboží podléhá předpisům mezinárodního práva dle § 756 ObchZ. Proto je nutné zopakovat, jaké otázky lze vůbec dle vnitrostátního práva řešit. Jsou to ty otázky, které nejsou mezinárodním právem řešeny, resp. ty otázky, které mezinárodní pravidla ponechávají na jednotlivých vnitrostátních úpravách.

- Vznik a uzavření přepravní smlouvy,
- ukončení přepravní smlouvy, výpověď, odstoupení od smlouvy,
- povinnost k nakládce a vykládce zásilky, ložení zásilky na vozidle,
- nepřistavení vozidla k nakládce,
- počáteční nemožnost plnění přepravní smlouvy,
- nárok na přepravné a jeho výše,
- povinnost odpovědnostního pojištění dopravce,
- zástavní a zadržovací právo na straně dopravce,
- stojné,
- druh vozidla.¹⁸⁴

Proto se tato práce v této kapitole nezabývá některými otázkami příslušných smluvních typů, které dle mezinárodního práva, zejména pak dle Úmluvy CMR, jsou řešeny právě např. dle ustanovení Úmluvy, a které nepřipouští aplikaci vnitrostátní úpravy. Jsou to např. otázky odpovědnosti nebo promlčení.

¹⁸⁴ Krofta, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2009, str. 22

Hlavní ustanovení dotýkající se silniční přepravy zboží dle obchodního zákoníku jsou ustanovení o přepravě věci (§ 610–629), o smlouvě zasílatelské (§ 601-609), o smlouvě o provozu dopravního prostředku (§ 638-641), o smlouvě o nájmu dopravního prostředku (§ 630-637) o smlouvě komisionářské (§ 577-590), o smlouvě mandátní (§ 566-576), o smlouvy o zprostředkování (§ 642-651). Nový občanský zákoník (dále NOZ) pak v některých případech recipuje stávající úpravu, v některých případech ji pozměňuje. V NOZ pak ta nejdůležitější ustanovení najdeme následovně: smlouva o přepravě věci (§ 2550-2585), zasílatelství (§ 2471-2482), provoz dopravního prostředku (§ 2582-2585).

1.4 Smlouva o přepravě věci

Smlouva o přepravě věci je základní smluvní typ, který je v oblasti kamionové dopravy používán. „*Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné).*“¹⁸⁵ V praxi dochází často k záměně tohoto smluvního typu se smlouvou zasílatelskou. Oproti smlouvě o přepravě věci je smlouva zasílatelská druhem komisionářské smlouvy. Přepravce sám přepravu provádí, zatímco zasílatel tuto přepravu pouze zprostředkovává.¹⁸⁶

Smlouva nemusí být písemná, může být uzavřena konkludentně. Zánik smlouvy je upraven tak, že pokud smlouva nestanoví něco jiného, smlouva zaniká, jestliže odesílatel nepožádal dopravce o převzetí zásilky v době stanovené ve smlouvě, jinak do šesti měsíců od uzavření smlouvy. Jde o smluvní typ relativního obchodu. Nebudou-li naplněny znaky stanovené § 261 odst. 1 ObchZ, pak se smlouva řídí právní úpravě občanského zákoníku podle § 765 a násl., což je smlouva o přepravě nákladu.¹⁸⁷ „Obě právní úpravy jsou do určité míry odlišné, zejména z hlediska odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce a prokazování existence liberačních důvodů.“¹⁸⁸

¹⁸⁵ § 610 ObchZ

¹⁸⁶ K rozlišení smlouvy o přepravě věci a smlouvy zasílatelské. In: *ProfiPravo.cz* [online]. 2012 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z:

http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=256440&csum=42570697

¹⁸⁷ Bejček, J., Eliáš, K., Raban, P. a kol. Kurs obchodního práva. Obchodní závazky. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, str. 406

¹⁸⁸ Švestka, J., Spáčil, J., Škárková, M., Hulmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 460 až 880. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 2275

Ustanovení týkající se smlouvy o přepravě věci mají dispozitivní charakter s výjimkou ustanovení § 612 ve smyslu § 263 ObchZ. „*Podstatnými částmi smlouvy jsou: určení smluvních stran, označení zásilky, určení místa odeslání a místa určení, závazek dopravce provést přepravu, závazek odesílatele zaplatit za provedení přepravy úplaty. Ujednání o výši úplaty přitom není podmínkou.*“¹⁸⁹ Dopravce je oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, a odesílatel je oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky. Úplata je stanovena ve smluvené výši anebo v obvyklé výši v době uzavření smlouvy. Vznik nároku na výplatu počíná okamžikem doručení zásilky na místo určení. V případě překážek v dokončení přepravy má dopravce právo na přiměřenou část odměny. K zásilce má potom zástavní právo.

Jelikož je tato diplomová práce zaměřena na mezinárodní silniční nákladní přepravu, pak je nutno podotknout, že u smlouvy o přepravě věci je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky zakomponováno do tzv. náložního listu. Náložný list nemusí být vydán. Náložný list může znít na doručitele, na jméno určité osoby nebo na její řad. Jde o cenný papír, který není shodný s termínem nákladní list CMR. Ten je definován Úmluvou CMR a je v mezinárodní silniční nákladní přepravě výhradně používán právě na úkor náložního listu. „*Údaje v nákladním listu tedy zakládají vyvratitelnou právní domněnku o existenci přepravní smlouvy, resp. o jejím obsahu, tato skutečnost však neznamena, že by tím byla vyloučena aplikace ustanovení § 610 obch. zák.*“¹⁹⁰ Dále je nutné zmínit, že vnitrostátní úprava dovoluje využívat tzv. přepravní řády, v českém právním řádu zakomponované jako vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu. Tato vyhláška stanovuje ve vnitrostátní přepravě obsahové i formální náležitosti objednávky přepravy, proces jejího přijímání atd. V mezinárodní přepravě je ale užití přepravních řádů výslovně zakázáno, a proto se tento proces řídí dle příslušných ustanovení občanského a obchodního zákoníku.

¹⁸⁹ Smlouva o přepravě věci. In: *EPravo.cz* [online]. 2001 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/smlouva-o-preprave-veci-3571.html>

¹⁹⁰ K posouzení vzniku přepravní smlouvy v mezinárodní silniční přepravě. In: *Profipravo.cz* [online]. 2012 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z: http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=256439&csum=88b999c7

Nový občanský zákoník přejímá stávající platnou úpravu o přepravě věci z obchodního zákoníku,¹⁹¹ pouze je systematičtěji uspořádán, ustanovení o náložném listu jsou vyčleněna do vlastního pododdílu. Účinností NOZ se ruší přepravní řády a jsou zakomponovány do těchto ustanovení. „*Navrhuje se zachovat pravidlo § 772 platného občanského zákoníku vylučující možnost přepravních řádů omezit povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví. Rozdílně od § 629 platného obchodního zákoníku se však navrhuje umožnit, aby přepravní řády modifikovaly podmínky náhrady jiných újem (majetkových i nemajetkových) ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu. Navrhuje se však vyloučit možnost takové modifikace u škod způsobených úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.*“¹⁹²

1.5 Smlouva zasílatelská

Jak již bylo řečeno, v praxi dochází často k nerozlišování smlouvy o přepravě věci a smlouvy zasílatelské, což v důsledku vede k velkým problémům ve chvíli, kdy dojde k neočekávané situaci, nebo když věc dojde až soudu. „*Smlouvou zasílatelskou se zavazuje zasílatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věci z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu.*“¹⁹³ Oproti smluvnímu typu smlouvy o přepravě věci, kdy dopravce sám přepravu provádí. Zasílatel neboli speditér, uzavírá smlouvu o přepravě věci s dopravcem, příp. může jít tento vztah do několika úrovní, kdy zasílatel uzavře smlouvu zasílatelskou s meziasílatelem a dále jsou uzavřeny smlouvy o přepravě věci s dopravci, kteří mohou uzavřít smlouvy o přepravě věci s dalšími dopravci. Zasílatel může sám vykonávat přepravu, a pokud tak činní, pak odpovídá v rámci přepravy jako dopravce.

Smlouva zasílatelská je typem smlouvy komisionářské. Proto neobsahuje kompletní úpravu ohledně všech otázek, nýbrž jen ty, které jsou pro ni specifické a odlišují ji od smlouvy komisionářské.¹⁹⁴ Pokud by zasílatel jednal jménem

¹⁹¹ ELIÁŠ, Karel a kol. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2012, str. 930

¹⁹² Důvodová zpráva pro vládní návrh nového občanského zákoníku. In: http://www.novyobcanskyzakonik.cz/zakon/_obcansky-zakonik-novy-navrh-dz.pdf. 2011.

¹⁹³ § 601 odst. 1 obch. zák.

¹⁹⁴ Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M. a kol.: *Obchodní zákoník. Komentář*. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, str. 1233

příkazcovým a nikoli vlastním, pak by šlo o smlouvu mandátní a nikoli zasílatelskou. Odkazem § 609 obch. zák. na komisionářskou smlouvu se následně odkazuje na smlouvu mandátní v oblasti zániku smlouvy a její výpovědi, odkazem na smlouvu komisionářskou dále navádí na ustanovení smlouvy o skladování při škodě na zásilce.

Smlouva zasílatelská nemusí být uzavřena písemně, avšak v rámci jistoty zasílatele je tento oprávněn žádat dle § 601 odst. 2 obch. zák. po příkazci, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz), jestliže smlouva nemá písemnou formu. Ustanovení smlouvy zasílatelské mají vyjma úvodního ustanovení dispozitivní charakter. Jde o smluvní typ absolutního obchodu oproti smlouvě o přepravě věci, tudíž smlouva bude vždy řídit obchodním zákoníkem. Smlouvu může uzavřít kterákoli fyzická či právnická osoba.¹⁹⁵ Podstatné části smlouvy jsou přesné určení smluvních stran, závazek zasílatele obstarat vlastním jménem a na účet příkazce přepravu věci, určení přepravovaných věcí, stanovení místa odeslání a místa doručení, závazek příkazce zaplatit zasílateli úplatu. Zasílatelský příkaz není cenným papírem, jako u smlouvy o přepravě věci náložný list, i když, jak bylo řečeno, v mezinárodní kamionové dopravě tento dokument nahrazuje nákladní list dle Úmluvy CMR.

„Podle § 603 odst. 1 obch. zák. je zasílatel povinen s vynaložením odborné péče sjednat způsob a podmínky přepravy odpovídající co nejlépe zájmům příkazce, jež vyplývají ze smlouvy a jeho příkazů nebo jež jsou zasílateli jinak známé. V § 603 odst. 2 obch. zák. se stanoví, že zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, ledaže ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče.“¹⁹⁶ Zasílatel se nemůže vyvinit z odpovědnosti za škodu z důvodů okolností vylučujících odpovědnost dle § 374 obch. zák. Lze však, aby dopravce prokázal, že škodě nešlo předejít ani ji odvrátit s vynaložením odborné péče. Tím se zbaví odpovědnosti za škodu. *„Jednání mezizasílatele se ze zákona (§ 605 odst. 2 obch. zák.) přičítá zasílateli. Nesjedná-li mezizasílatel způsob a podmínky přepravy s vynaložením odborné péče, odpovídá příkazci zasílatel a taktéž není-li zasílatelem označena osoba, s níž byla*

¹⁹⁵ Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M. a kol.: Obchodní zákoník. Komentář. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, str. 1233

¹⁹⁶ K vynaložení odborné péče zasílatelem při sjednání přepravy. In: *Profipravo.cz* [online]. 2009 [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=252975&csum=7096d1a7

uzavřena přepravní smlouva (dopravce), je příkazce oprávněn domáhat se plnění vůči zasílateli.“¹⁹⁷

„Podle ujednání v zasílatelské smlouvě má zasílatel vůči příkazci odpovědnost zejména:

- za včasné obstarání přepravy,
- za udělení správných dispozic k provedení přepravy, například k nakládce zboží, k použití vhodného vozidla, k termínu přepravy, k zajištění vykládky,
- za upozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů
- při požádání o doplnění pokynů,
- při nesprávném rozhodnutí zasílatele při nebezpečí z prodlení (zvolení způsobu, jak naložit se zásilkou),
- za správné nakládání se zásilkou,
- za zanedbání odborné péče při sjednávání podmínek přepravy,
- při odvracení škody na převzaté zásilce,
- při zanedbání povinnosti podat příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí nebo která již vznikla,
- spočívající v péči při prodeji zásilky, již hrozí bezprostřední podstatná škoda.“¹⁹⁸

Nový občanský zákoník recipuje stávající právní úpravu beze změn v § 2471-2482.¹⁹⁹

¹⁹⁷ K vynaložení potřebné odborné péče zasílatelem a mezizasílatelem. In: *Profipravo.cz* [online]. 2008 [cit. 2013-08-26]. Dostupné z:

http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=251848&csum=452e0817

¹⁹⁸ Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům: zasílatelská smlouva: ODPOVĚDNOST ZASÍLATELE. In: MAREK, Karel. *Hospodářské Noviny IHNEĎ* [online]. 2009 [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: <http://pravniciradce.ihned.cz/c1-37244260-smlouvy-k-zajistovani-prepravy-a-se-vztahem-k-dopravnim-prostredkum-zasilatelska-smlouva>

¹⁹⁹ ELIÁŠ, Karel a kol. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2012, str. 908

Závěr

Po nastudování platné české i mezinárodní legislativy jsem přesvědčen, že stávající právní úprava je dostačující pro efektivní výkon mezinárodní silniční přepravy zboží. Právní úprava v této oblasti není jednotná.

Existuje několik smluvních typů dle českého práva, každé z nich má svá specifika a pro každého je výhodnější jiná smlouva. Stávající úprava vychází z principu, že obchodní zákoník vystupuje jako *lex specialis* vůči občanskému zákoníku v obchodních věcech, jenže v několika ustanoveních se odkazuje právě na občanský zákoník, a proto je mnohdy složité určit, dle jakého právního režimu se má postupovat. V současnosti se pro sestavování přepravních smluv používají zejména dva instituty obchodního zákoníku – smlouva o přepravě věci a smlouva zasílatelská. Pro zákazníka je nejvýhodnější uzavřít spediční smlouvu, protože její nespornou výhodou je to, že jedná pouze s jedním subjektem, a pokud je přeprava prováděna několika dopravci, nemusí s každým z nich zvlášť uzavírat smlouvu, protože povinnost jednat s jednotlivými dopravci má právě speditér.

Od účinnosti nového občanského zákoníku přestane platit v mezinárodním kontextu ojedinělá dvojí úprava přepravy zboží obsažená v občanském a obchodním zákoníku. Bude sjednocena do jednoho celku a bude systematictěji uspořádána.

Mezinárodní legislativa se vyvíjí po mnoho let, některé instituty mezinárodního práva o přepravě zboží sahají hluboko do minulosti (viz. *konosament*). Vždy vyvstávala potřeba tento obchod nějak regulovat pro potřeby státu i jednotlivce – naplnění státní pokladny formou cel a zdanění zboží, formou celních omezení se dosahovala ochrana vlastních občanů a obchodníků před přílivem cizího zboží, mezinárodními dohodami a vznikem mezinárodních pravidel se vyjasňují a zpřesňují práva a povinnosti všech zúčastněných stran, čímž se předchází někdy zbytečným a nákladným sporům. V současnosti se na území Evropy v rámci Evropské unie boří veškerá omezení pohybu osob a zboží a v důsledku tohoto je vykonávání logistického a spedičního povolání mnohem snazší a lukrativnější.

Pro podmínky výkonu a právní úpravu mezinárodní silniční přepravy zboží platí ve smyslu čl. 10 Ústavy, že mezinárodní smlouvy jsou nadřazeny vnitrostátnímu právu. Těmito mezinárodními smlouvami jsou zejména Úmluva o přepravní smlouvě

v mezinárodní silniční nákladní dopravě (*CMR*), Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR, Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (*AETR*), Pravidla *INCOTERMS*.

Základním kamenem je Úmluva *CMR*. Ve vnitrostátní přepravě je přepravním dokumentem dle smlouvy o přepravě věci náložný list, v mezinárodní přepravě je přepravním dokladem nákladní list dle Úmluvy *CMR*. Úmluva je odlišná v některých ohledech oproti vnitrostátní úpravě, zejména pokud jde o odpovědnost za škodu a její náhradu. Charakter jejích kogentních ustanovení a tzv. Blokační ustanovení v čl. 41 předjímá, že se tvorba přepravních smluv odvíjí právě od ní a až podpůrně nastupuje vnitrostátní úprava.

Doložky *INCOTERMS* slouží k jasnému vymezení práv a povinností jednotlivých stran smluv. Použitím obchodních doložek se zvyšuje právní jistota a usnadňuje se výkon mezinárodního obchodu. Při mezinárodní i vnitrostátní přepravě nebezpečného zboží se uplatňuje Dohoda ADR. Smyslem Dohody je zvýšení bezpečnosti a zefektivnění takové přepravy. Dohoda *AETR* pak určuje profesionální požadavky na řidiče, určuje dobu maximální dobu řízení a povinné přestávky řidičů při jízdě. Nedochozí však k jejímu novelizování a na území Evropské unie jsou platná nařízení (EHS) č. 3820/85 a 3821/85, které mají aplikační přednost.

Resumé

Má diplomová práce na téma právní úprava mezinárodní silniční přepravy zboží je členěna na čtyři kapitoly, přičemž hlavními jsou druhá a třetí. Ve druhé kapitole se práce věnuje mezinárodní právní úpravě silniční přepravy zboží a třetí kapitola se věnuje hlavním smluvním typům českého práva v oboru přepravy zboží. V mezinárodní části práce vymezuje pojmy, se kterými se lze v oblasti přepravy setkat a stanovuje právní rámec. V této kapitole se podrobně rozebírají jednotlivé mezinárodní smlouvy. Nejdůležitější část je o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (*CMR*). Úmluva totiž upravuje základní podmínky pro sestavení přepravní smlouvy, odpovědnost za škodu na zásilce, náhradu škody a další. V následující části popisuje některé další klíčové mezinárodní smlouvy. V české části je vymezeno, která ustanovení českého práva jsou relevantní pro přepravu zboží. Důraz je kladen na smlouvu o přepravě věci a smlouvu zasílatelskou dle obchodního zákoníku.

Summary

My thesis on the topic The legislation of the international road transportation of goods is divided into four chapters and the main are the second and the third one. The thesis is dedicated to the international legislation of the road transportation of goods in the second chapter and to the main contractual types of czech law in the field of the road transportation of goods in the third chapter. The thesis defines the concepts which can occur in the field of transportation and sets up legal scope in the international chapter. There is detailed analyze of each of the international contracts described in this chapter. The most important part is the one on Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (*CMR*). The Convention namely edits basic conditions for the setting up the transportation contracts, liability to the damage on the consignment, compensation for the damage etc. In the following part is defined which provisions of the czech law are relevant to the transportation of goods. The stress is laid down on to the contract of transportation and the contract of consignment due to the commerce code.

Odborné publikace

- Roubal, V. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě: Výklad a texty Úmluvy CMR. Praha : Česmad Bohemia, 2007, třetí, doplněné vydání
- Machačka, I. Práce osádek a tachografy v Evropské unii: právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny - pravidla práce a osádek v praxi, předpisy EU a AETR - povinnosti dopravce a řidiče - tachografy a jejich použití. Pardubice: Systemconsult, 2004. ISBN 80-85629-22-4

Šubert, M. Incoterms 2010 : pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě : platnost od 1. ledna 2011. Praha : ICC Česká republika, 2010. ISBN 978-92-842-0080-1

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

- NOVÁK, R. Mezinárodní kamionová doprava plus. Praha, 2003
- SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: Vox a. s., 2009.
- ELIÁŠ, Karel a kol. Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem. 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2012
- Švestka, J., Spáčil, J., Škárová, M, Hulmák, M. a kol. Občanský zákoník I. § 460 až 880. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009
- Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M. a kol.: Obchodní zákoník. Komentář. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010
- Bejček, J., Eliáš, K, Raban, P. a kol. Kurs obchodního práva. Obchodní závazky. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007
- PAUKNEROVÁ, M. *Slovník českého práva*. Praha: LINDE, 1995.
- ZBRÁNEK, Miloš. *Právní vztahy v nákladní silniční dopravě*. Brno: 2007. Rigorózní práce. Právnická fakulta Masarykovy univerzity v Brně.
- M.A.Clarke. *International carriage of goods by road: CMR*. London: Sweet & Maxwell. 1997
- Bugden, P. *Freight Forwarding and Goods in Transit*. London: Sweet & Maxwell, 1999

Právní předpisy

- Vyhláška č. 11/1975 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů
- 108/2006 Sb.m.s. SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)
- Vyhláška č. 64/1987 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.
- Sdělení č. 61/2008 Sb. m. s., Celní úmluva o přepravě mezinárodního zboží na podkladě karnetu TIR (Úmluva TIR), ve znění pozdějších předpisů.
- Sdělení č. 64/2004 Sb. m. s., o vyhlášení úplného znění dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 108/1976 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)
- Zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním
- obchodního zákoníku
- Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
- Zákon č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů
- Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu
- Důvodová zpráva pro vládní návrh nového občanského zákoníku. In: http://www.novyobcanskyzakonik.cz/zakon/_obcansky-zakonik-novy-navrh-dz.pdf. 2011.

Internetové zdroje

- *Vlastnictví*. In: *Iuridictum* [online]. 2010 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://iuridictum.pecina.cz/w/Vlastnictv%C3%AD>
- Zasilatelství. In: *Spedice Brno, Madasped* [online]. 2013 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://www.madasped.cz/definice-zasilatele.html>
- Who is FIATA?. In: *FIATA* [online]. 2005 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://www.fiata.com/index.php?id=30&L=-1>
- CO JE SSL ČR?. In: *Svaz spedice a logistiky ČR* [online]. 2009 [cit. 2013-08-21]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/>
- Kurzy devizového trhu. *Česká národní banka* [online]. 2013 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp
- Ke zproštění odpovědnosti dopravce podle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. *ProfiPravo.cz, s.r.o.* [online]. 2013 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z: http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=255276&csum=34912427
- Náhrada škody při přepravě: Česká republika završila ratifikační proces Protokolu k Úmluvě CMR. *České dopravní vydavatelství, s.r.o.* [online]. 2005 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/financni-sluzby/nahrada-skody-pri-preprave2858>
- Datování písemné smlouvy. In: *Epravo.cz* [online]. 2006 [cit. 2013-08-22]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/datovani-pisemne-smlouvy-43527.html>
- Incoterms® – International Commercial Terms. In: *International Chamber of Commerce: World Business Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/>
- FOJTÍK, Luboš. INCOTERMS a smlouva o přepravě. In: *ELAW.cz* [online]. 2009 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.elaw.cz/cs/obchodni-pravo/65-otazky-nad-incoterms-a-pepravni-smlouvou.html>
- FOJTÍK, Luboš. Nové znění INCOTERMS 2010. In: *ELAW.cz* [online]. 2011 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.elaw.cz/cs/novinky/411-nove-zneni-incoterms-2010.html>

- INCOTERMS. In: *Management mania* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23].
Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/incoterms>
- About the ADR: European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road ADR applicable as from 1 January 2013. In: *UNECE* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z:
http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html
- Přeprava nebezpečných věcí (ADR). In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z:
http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm
- Dangerous Goods Home. In: *UNECE* [online]. 2013 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>
- ADR: Značení nebezpečného zboží ADR. In: *Slemr Spedition* [online]. 2007 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.slemrspedition.com/cz/1114-ADR.html>
- PŘEHLEDNÁ TABULKA AETR: Tabulka pracovního režimu řidičů v silniční nákladní i osobní dopravě. In: *Kroman* [online]. 2009 [cit. 2013-08-23].
Dostupné z: <http://www.kroman.cz/blog/index.php?/archives/12-PREHLEDNA-TABULKA-AETR.html>
- AETR: Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. In: *Doprava v Praxi* [online]. 2012 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z:
<http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>
- K rozlišení smlouvy o přepravě věci a smlouvy zasílatelské. In: *ProfiPravo.cz* [online]. 2012 [cit. 2013-08-25]. Dostupné z:
http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=256440&csum=42570697
- Smlouva o přepravě věci. In: *EPravo.cz* [online]. 2001 [cit. 2013-08-25].
Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/smlouva-o-preprave-veci-3571.html>

- K vynaložení odborné péče zaslátelem při sjednání přepravy. In: *Profipravo.cz* [online]. 2009 [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=252975&csum=7096d1a7
- K vynaložení potřebné odborné péče zaslátelem a mezizaslátelem. In: *Profipravo.cz* [online]. 2008 [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: http://profipravo.cz/index.php?page=article&id_category=44&id_article=251848&csum=452e0817
- Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům: zaslátelecká smlouva: ODPOVĚDNOST ZASÍLATELE. In: MAREK, Karel. *Hospodářské Noviny IHNEĎ* [online]. 2009 [cit. 2013-08-26]. Dostupné z: <http://pravniradce.ihned.cz/c1-37244260-smlouvy-k-zajistovani-prepravy-a-se-vztahem-k-dopravnim-prostredkum-zasilatelska-smlouva>

Přílohy

1. Příloha – Vzor nákladního listu pro přepravu nebezpečných věcí ADR po území ČR

NÁKLADNÍ LIST PRO PŘEPRAVU NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ ADR PO ÚZEMÍ ČR											
								0078106			
Podle kapitoly 5.4.11 ADR (platné od 1. 7. 2003)											
1. ODESÍLATEL					6. DOPRAVCE 1						
Firma (název):					Firma (název):						
Ulice:					Ulice:						
Město a PSČ:					Město a PSČ:						
Telefon:		Fax:			Telefon:		Fax:				
IČ:		DIČ:			IČ:		DIČ:				
2. PŘÍJEMCE					7. DOPRAVCE 2**)						
Firma (název):					SPZ taž. vozu:						
Ulice:					Užit. hm. taž. vozu (t):						
Město a PSČ:					SPZ návěsu:						
Telefon:		Fax:			Užit. hm. návěsu (t):		SPZ přívěsu:				
IČ:		DIČ:			Užit. hm. přívěsu (t):						
3. MÍSTO NAKLÁDKY					7. DOPRAVCE 2**)						
Firma (název):					Firma (název):						
Ulice:					Ulice:						
Město a PSČ:					Město a PSČ:						
Telefon:		Fax:			Telefon:		Fax:				
IČ:		DIČ:			IČ:		DIČ:				
4. MÍSTO VYKLÁDKY					7. DOPRAVCE 2**)						
Firma (název):					SPZ taž. vozu:						
Ulice:					Užit. hm. taž. vozu (t):						
Město a PSČ:					SPZ návěsu:						
Telefon:		Fax:			Užit. hm. návěsu (t):		SPZ přívěsu:				
IČ:		DIČ:			Užit. hm. přívěsu (t):						
5. PŘIPOJENÉ DOKLADY											
Pokyny pro příp. nehody:					Odesílatel prohlašuje, že nebezpečné věci a nebezpečné odpady je dovoleno přepravovat silniční dopravou podle dohody ADR, a jejich stav, úprava, obal a bezpečnostní značky odpovídají této dohodě.						
Další doklady:											
Pol.	UN číslo	Oficiální pojmenování nebezpečné věci dle ADR			Číslo vzorů bezpeč. značek	Obalová skupina	Klasifikač. kód	Popis kusů Počet ks	Hr. hmotnost 1 kusu (kg)	Hmotnost nákladu (t) (*)	Objem m ³
8.	9.	10.			11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
18. Náklad předán dopravci:				19. Náklad předán příjemci:				20. Náklad přijal:			
dne hod.:				dne hod.:				dne hod.:			
Odesílatel:				Dopravce:				Příjemce:			
Razítko a podpis				Razítko a podpis				Razítko a podpis			
Poznámky:											

Rozdělovník: viz. 2. strana

*) Objem nebo hmotnost nákladu je nutné uvést pro každou položku nebezpečných věcí označených různým UN číslem, oficiálním pojmenováním nebo případně obalovou skupinou

***) Vypĺňuje se jen při více dopravcích při překládce nákladu

SEET 30 620 3

I/06

65/2006

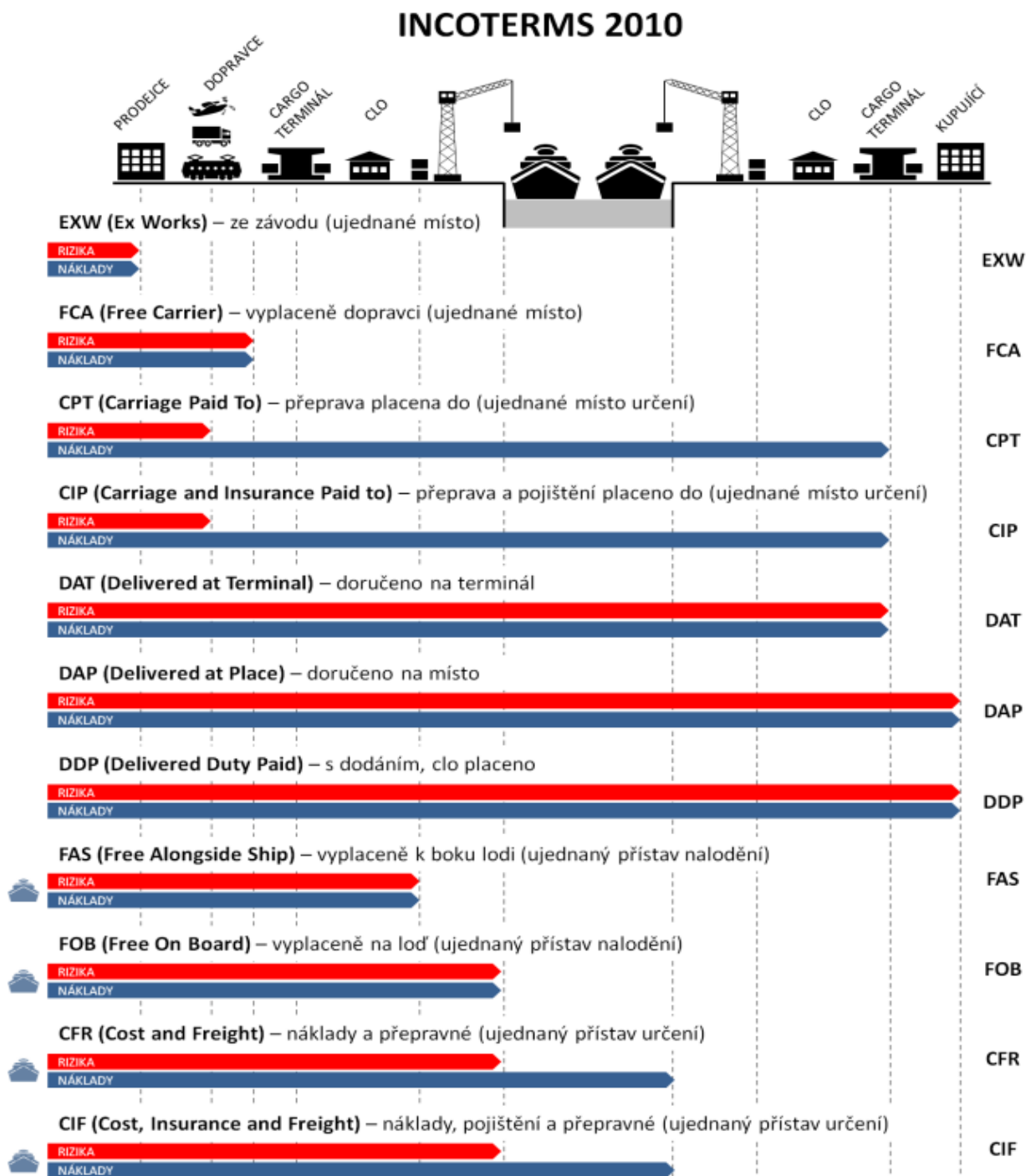
2. Příloha – Vzor nákladního listu CMR²⁰⁰

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land) J a J Hrádek group s.r.o. Zahradní 277 463 34 Hrádek nad Nisou		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Y 09062901 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)				
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land) Christian Bulík Gogo 1617 Tay Pay Birmingham B45 OLD		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land) Daniel Vomáčka Borovského 985 511 01 Turnov				
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Birmingham Země/ Land UK		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
4 Místo a datum nakládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Hrádek nad Nisou Země/ Land CZ 29.6.2009		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers				
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente						
6 Signo a čísla Zeichen und Nr. 633349 6633697	7 Počet kolli Anzahl der Kolli 2 1	8 Druh obalu Art der Verpackung plast Palette wooden Palette	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes AL-teile AL-teile	10 Statistické číslo Statistische Nr. 7633129 6697942	11 Hr. hmot. v kg Bttogewicht kg 233 417	12 Objem m ³ Umfang m ³
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování značky(ček) Offizielle Benennung	Č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) Gefahrzettel Muster Nr.	Obalová skupina Verpackungsgruppe			
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll - und sonstige Formalitäten)		19 K tíži: Zu zahlen vom		odesílatel Absender	měna / Währung	příjemce Empfänger
		Dopravné-Fracht				

²⁰⁰ staženo z:
<http://www.slunecnice.cz/sw/tiskopis-cmr/>

		Slevy Ermässigungen									
		Saldo-Saldo Dodat. Výlohy Zuschlagkosten Jiné výlohy Sonstige Kosten Různé-Verschied. Celkem k placení Insgesamt zu bezahl.									
14	Dobírka Nachnahme										
15	Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung	20	Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen								
Vyplacené / Frei											
Nevyplacené / Unfrei		EXW									
21	Vystaveno v / Ausgefertigt in	Hrádek nad Nisou				dne / am	29.6.2009			24	Zboží obdržel Datum Datum
									Gut empfangen Datum		
									dne		
22	Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders	23	Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers					am		dne	
								(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)			
25	SPZ vozidla / tahače	přívěsu / návěsu									
1L1 5597		3L4 7796									
26	Užitečné zatížení	užitečné zatížení									
27	Číslo DŽW	28	Číslo jízdy								
29	Hraniční přechody										
30	Veškeré průvodní doklady										
31	Různé										
Vomáčka											

3. Příloha – Tabulka INCOTERMS 2010



4. Příloha – Vzor pokynů pro řidiče pro případ nehody²⁰¹

POKYNY PRO ŘIDIČE PRO PŘÍPAD NEHODY

Náklad: **0328 NÁBOJE PRO ZBRANĚ,
S INERTNÍ STŘELOU** **Třída: 1**
Číslice: 15
Kód: 1.2 C

Náboj samopalový 7,62 mm v dřevěných bednách

Nebezpečí:

- Při požáru nebezpečí výbuchu, rozletu střepin, vysokého žáru
- Nebezpečí výbuchu při prudké deformaci obsahu
- Zdraví škodlivá látka - jedovaté spaliny

**Osobní
ochrana:**

- Ochranné brýle
- Respirátor s vhodným filtrem
- Láhev s vodou pro výplach očí

Činnost řidiče

- Přísný zákaz kouření a manipulace s otevřeným ohněm na korbě vozidla

Při nehodě:

- Odstavit vozidlo na volnou plochu, VYPNOUT MOTOR!
- Odstranit zdroje možného vznícení
- Označit vozovku a varovat ostatní řidiče
- Zamezit přístupu veřejnosti do nebezpečné oblasti
- Neprodleně informovat policii a hasiče

Únik zboží:

- Při porušení vnějších a vnitřních obalů a rozsypu obsahu nevystavovat jednotlivé kusy zdrojům tepla nebo elektrického proudu
- Pro sběr použít nejiskřící nástroje
- Zamezit přístupu nepovolaných osob

Požár: NEZACHVÁTIL-LI NÁKLAD:

- Bojovat s požárem všemi možnými a dostupnými prostředky s cílem zabránit tomu, aby oheň zasáhl náklad
- Pokud možno přesunout vozidlo do otevřeného prostoru s cílem zabránit

²⁰¹ staženo z:

http://cep.mdcr.cz/odd540/doc/metodika_kv.doc

ohrožení veřejnosti a šíření požáru

- Varovat veřejnost a evakuovat oblast nebezpečí
ZACHVÁTIL-LI NÁKLAD:

- V žádném případě se nepokoušet hasit oheň
- Opustit urychleně vozidlo do bezpečné vzdálenosti
- Evakuovat oblast nebezpečí do vzdálenosti minimálně 100 m

První pomoc:

- V případě popálenin chladit postiženou pokožku co nejdéle studenou vodou
- Vyhledat okamžitě lékařskou pomoc
- Provést protišoková opatření

Další

informace:

- Vojenský útvar 0000 Praha
- telefon:
- telefax:

5. Příloha – Vzor objednávky přepravy (přepravní smlouva)²⁰²

Číslo:

Datum:

1. Objednatel přepravy – příkazce:

Obchodní firma/ označení:

Adresa:

IČ:

DIČ:

Kontaktní osoba:

Telefon:

Fax:

E-mail:

2. Dopravce:

Obchodní firma/ označení:

Adresa:

IČ:

DIČ:

Kontaktní osoba:

Telefon:

Fax:

E-mail:

3. Přeprava z:

do:

4. Odesílatel a místo nakládky:

5. Termín nakládky

6. Příjemce a místo vykládky:

7. Termín vykládky:

8. Druh nákladu:

²⁰² Krofta, J. (2009). *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*, s. 236, 237

f) Dopravce je povinen upozornit písemně odesílatele na poznatelnou vadu obalu/balení při převzetí zásilky k přepravě a na zjevnou nesprávnost údajů uvedených v CMR-nákladním listu, stejně jako na zjevné okolnosti při nakládce, které by mohly způsobit škodu na přepravovaném nákladu.

V případě, že je pro řidiče v rámci evidenční kontroly poznatelná taková závada balení či ložení zásilky na vozidle, že hrozí zřejmé nebezpečí poškození zásilky, je povinen řidič žádat od odesílatele nápravu, a pokud odesílatel dopravci nevyhoví, nesmí zahájit přepravu. O těchto skutečnostech učiní dopravce rovněž výhradu do CMR-nákladního listu.

g) Při odstavení vozidla v průběhu přepravy je řidič povinen zvolit místo parkování a zabezpečení vozidla s nákladem tak, aby splnil závazky dopravce k odvrácení škodné události, sjednané v pojistné ochraně v rámci odpovědnostního pojištění dopravce.

h) Jakékoliv poruchy v průběhu přepravy, ohrožení zásilky, zdržení přepravy, škodné události či překážky v ukončení přepravy a vydání zásilky je řidič povinen neprodleně ohlásit svému dopravci a ten je povinen informovat příkazce a vyžádat si jeho pokyny.

ch) Bez souhlasu příkazce nesmí být k nákladu nic doloženo nebo zboží přeloženo na jiné vozidlo.

i) Uzavřít přepravní smlouvu se subdopravcem je dopravce oprávněn jen po předchozím souhlasu příkazce a za předpokladu, že jde o způsobilého dopravce, jehož odpovědnost je řádně pojištěna.

j) Pro případ porušení výše uvedených povinností dopravce, respektive řidiče – včetně nepřistavení vozidla k nakládce nebo nedodržení termínu nakládky – se sjednává smluvní pokuta ve výši přepravného podle této přepravní smlouvy, přičemž touto smluvní pokutou není dotčen případný nárok příkazce na náhradu škody.

k) Pro případ překročení dodací lhůty v mezinárodní silniční dopravě se sjednává částka zvláštního zájmu podle článku 26 Úmluvy CMR ve výši přepravného podle této přepravní smlouvy; související příplatek k přepravnému je již obsažen ve sjednaném přepravném.

l) Ochrana zájmu zákazníka a zákaz konkurenčního jednání dopravce v neprospěch příkazce jsou sjednány pod sankcí smluvní pokuty ve výši 10násobku přepravného.

m) Případné vícenáklady jako zdržné, resp. stojné, jsou kryty v rámci sjednaného přepravného, pokud se příkazce s dopravcem nedohodne jinak.

n) Řidič je povinen být přítomen na vykládce a společně s příjemcem zjistit zjevný stav zásilky a početní soulad s údaji v CMR-nákladním listu. Případné nesrovnalosti musí být avizovány příkazci a musí být sepsán škodní protokol za přítomnosti nestranné osoby nebo přizván havarijní komisař, pokud to vyžaduje rozsah škodných následků na zásilce.

o) Nárok na přepravné vzniká řádným provedením přepravy a přistavením vozidla k vykládce příjemci. Termín splatnosti přepravného činí dní po obdržení faktury dopravce spolu s originálem nákladního listu CMR, potvrzeným od příjemce.

Tato přepravní smlouva je platně uzavřena i bez zpětného písemného potvrzení objednávky přepravy, a to v celém rozsahu včetně výše uvedených smluvních podmínek, pokud dopravce přistavil vozidlo k nakládce.

Místo.....Datum.....

.....

Příkazce

Potvrzení objednávky dopravcem:

datum, razítko, podpis

oprávněného zástupce dopravce

6. Příloha – Značení nebezpečného zboží dle ADR:²⁰³



Třída 1
Výbušné látky a předměty
výlučná třída



Třída 2
Stlačené zkapalněné nebo pod tlakem rozpuštěné plyny
výlučná třída



Třída 3
Hořlavé kapaliny
volná třída



Třída 4.1
Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečitlivěné tuhé výbušné látky
volná třída



²⁰³ ADR: Značení nebezpečného zboží ADR. In: *Slemr Spedition* [online]. 2007 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.slemrspedition.com/cz/1114-ADR.html>

Třída 4.2

Samozápalné látky
volná třída



Třída 4.3

Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí zápalné plyny
volná třída



Třída 5.1

Látky podporující hoření
volná třída



Třída 5.2

Organické peroxidy
volná třída



Třída 6.1

Jedovaté (toxické) látky
volná třída



Třída 6.2

Infekční látky
výlučná třída



Třída 7
Radioaktivní látky
výlučná třída



Třída 8
Žíravé látky
volná třída



Třída 9
Jiné nebezpečné látky a předměty
volná třída

Pozn.: Podmínky balení a označování zásilek, nápisy a bezpečnostní značky (nálepky) na kusech (zásilkách) jsou záležitostí především odesílatele, resp. výrobce.

7. Příloha – Tabulka nařízení o dobách řízení a odpočinků v silniční nákladní a osobní dopravě. Srovnání mezi Nařízením č. ES č. 561/2006 a dohodou AETR.²⁰⁴

Přehledná tabulka nařízení o dobách řízení a odpočinků v silniční nákladní a osobní dopravě. Tabeleární srovnání mezi Nařízením č. ES č. 561/2006 a dohodou AETR. AETR		Nařízení ES č. 561/2006
Denní doba řízení	max. 9 hodin (možné zvýšení 2x týdně na 10 hod.) mezi dvěma odpočinky	
Týdenní doba řízení	max. 56 hod (10 + 10 + 9 + 9 + 9 + 9)	max. 56 hod
Týdenní pracovní doba Nař. vlády č.589/2006 Sb. §5 odst. 1	48 hod., lze prodloužit na max. 60 hod, pokud za 26 po sobě jdoucích týdnů nebude překročena průměrná pracovní doba 48 hod. (včetně ostatních pracovních činností (bez přesčasů))	
Celková doba řízení za období dvou po sobě jdoucích týdnů	Max. 90 hod	
Přestávka v řízení	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit na trvající nejméně 15 min	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit pouze na 2 úseky: první 15 min a druhý 30 min.
Běžná denní doba odpočinku	nejméně 11 hod v průběhu 24 hod. od skončení předchozí doby odpočinku	
Rozdělení běžné denní doby odpočinku	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit až do 3 úseků, přičemž jeden úsek musí být nejméně 8 souvislých hodin	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit pouze do 2 úseků: První úsek nejméně 3 hod, druhý úsek nejméně 9 hod.
Přerušeni běžné denní doby odpočinku na trajektu	1x nejvýše na 2 hod. za podmínek uvedených v čl.9 nařízení. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko	Nanejvýš 2x jinými činnostmi, které nepřesahují dobu trvání celkem 1 hod. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko
Zkrácená denní doba odpočinku	možné zkrácení max. 3x týdně až na 9 hod. s tím, že dojde do konce týdne k odpovídajícímu vyrovnání	možné zkrácení max. 3x až na 9 hod. mezi dvěma týdenními odpočinky, bez vyrovnání
Denní doba odpočinku (nejméně 2 řidiči)	8 hodin za každé časové období 30 hod	nejméně 9 hod. za každé období 30 hod. od skončení poslední doby odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle povinná s výjimkou první hodiny.
Běžná týdenní doba odpočinku	nejméně 45 hod. včetně jedné denní doby odpočinku	
Zkrácená týdenní doba odpočinku	nejméně 36 hod (je-li čerpána v místě obvyklého odstavení vozidla) nebo nejméně 24 hod. (mimo místo obvyklého odstavení vozidla), s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne	nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne
Začátek týdenního odpočinku	Po nejvýše šesti denních dobách řízení. (v případě mezinárodní osobní příležitostné dopravy po nejvýše 12-ti denních dobách řízení)	Nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozího týdenního odpočinku.
Přesun řidiče do místa, kde se ujme vozidla	Nelze vykázat jako odpočinek. Pokud řídí vozidlo nespádající do působnosti tohoto nařízení musí vykázat jako jinou práci	

²⁰⁴ PŘEHLEDNÁ TABULKA AETR: Tabulka pracovního režimu řidičů v silniční nákladní i osobní dopravě. In: Kroman [online]. 2009 [cit. 2013-08-23]. Dostupné z: <http://www.kroman.cz/blog/index.php?/archives/12-PREHLEDNA-TABULKA-AETR.html>

Povinnost řidičů předložit záznamové listy ke kontrole

z běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, během něhož řídili

z běžného dne a předchozích 28 kalendářních dní