

**Západočeská univerzita v Plzni  
Fakulta právnická**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2012**

**Jiří Mašek**

**Západočeská univerzita v Plzni  
Fakulta právnická**

**Odpovědnost dopravce v mezinárodní  
silniční přepravě zboží**

**Jiří Mašek**

**Diplomová práce**

**2012**

Západočeská univerzita v Plzni  
Fakulta právnická  
Akademický rok 2011/2012

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Jiří Mašek  
Osobní číslo: R06190  
Studijní program: M6805 Právo a právní věda  
Studijní obor: Právo  
Název tématu: Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží

Zásady pro vypracování:

- I. Úvod
- II. Doprava a přeprava v ekonomických vztazích
- III. Používaná terminologie
- IV. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží
- V. Závěr

Rozsah grafických prací:  
Rozsah pracovní zprávy: 50  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná  
Seznam odborné literatury: viz příloha

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Petr Dobiáš, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: 15. ledna 2010

Termín odevzdání diplomové práce: 31. března 2012

L.S.

Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.  
děkan

JUDr. Petr Dobiáš, Ph.D.  
pověřená osoba

V Plzni dne 30. ledna 2012

## Příloha zadání diplomové práce

### Seznam odborné literatury:

- Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé. 7. Vydání. Brno, 2009
- Novák, R.: Mezinárodní kamionová. Praha, 1998
- Sedláček, P.: Úmluva CMR (komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava, Praha 2009
- Roubal, V.: Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů, výklad a texty Úmluvy CMR a souvisejících předpisů, CMR. Praha, 2003
- Pernica, P., Novák, R., Svoboda, V. a kol.: Doprava a zasílatelství, Praha, 2011.
- Šubert, M.: ICC Česká republika (komentář a překlad). INCO|TERMS 2000, Praha, 1999.
- Pauknerová, M., Kučera, Z., Růžička, K.: Právo mezinárodního obchodu. Plzeň, 2008
- Thume, K.H.: Kommentar zur CMR., 2. Auflage Frankfurth am Main, 2007.
- Fuchs, K.: Makroekonomie (základní kurz)., 1. Vydání, Brno 2001.
- Došek, J., Kokeš, ADR2011: Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečného zboží. 3. Vydání, Praha, 2001.
- Siebensscheien, H., Fanta, J., Ilková, Z. a kol.: Německo/český slovní. Praha 1998.
- Dobiáš, P.: Mezinárodní pojistné právo se zřetelem k řešení pojistných sporů v rozhodčím řízení. Praha, 2011.
- Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M.: Obchodní zákoník (komentář). Praha, 2010
- SSL, výběr rozsudků vyšších soudů české republiky z oblasti dopravy a zasílatelství. Praha, 2010. Svaz spedice a logistiky ČR.
- AK Machytková, Sedláček, Vaca a spol.: E/bulletiny dopravního práva. Praha, 2009/2010.

## **ANOTACE**

Diplomová práce pojednává o významu dopravy a přepravy zboží v ekonomických vztazích, o odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční přepravě, o odpovědnosti v souladu s mezinárodní Úmluvou CMR, o odpovědnosti v plném rozsahu v důsledku hrubé nedbalosti / hrubého zavinění.

V dokumentu je zpracován též náhled do rakouských a německých zasílatelských podmínek a výtah ze zajímavých soudních rozsudků z této oblasti.

Klíčová slova:

mezinárodní silniční přeprava, mezinárodní Úmluva CMR, přepravní smlouva, Incoterms.

## **ANNOTATION**

Die Diplomarbeit behandelt die Bedeutung des Transportes und Verkehrs in ökonomischen Beziehungen, die Haftung des Frächters in dem internationalen Strassenverkehr, die Haftung in Übereinstimmung mit der internationalen CMR-Vereinbarung, die Haftung des Frächters im vollen Umfang auf Grund des groben Verschulden / der groben Fahrlässigkeit.

In dem Dokument ist bearbeitet auch die Ansicht in die ADSp (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen) und in die AÖSp (Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen) und der Auszug von den interessanten Rechtsurteilen.

Kennwörter:

Internationaler Strassenverkehr, die internationale CMR-Vereinbarung, Transportauftrag, Incoterms.

## **Prohlášení**

Tímto prohlašuji, že diplomovou práci jsem vypracoval zcela samostatně a že veškeré prameny, ze kterých jsem čerpal, jsou uvedeny v seznamu literatury.

Zároveň prohlašuji, že tato práce nebyla použita k získání žádného jiného akademického titulu.

.

## **Poděkování**

Tímto bych rád poděkoval Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., která mi pomohla při výběru tématu a poskytla počáteční konzultace. Dále pak Prof. JUDr. Květoslavu Růžičkovi, se kterým jsem též diplomovou práci konzultoval a který mi při tvorbě byl nápomocen.

Nakonec bych rád jmenoval JUDr. Petra Dobiáše Ph.D, kterému bych rád poděkoval za maximální pochopení, pomoc a rady v průběhu celé tvorby mé práce.



# OBSAH

1. Úvod.....	10
Doprava a přeprava v ekonomických vztazích.....	10
obecná problematika	
pojetí mezinárodní přepravy	
2. Používaná terminologie.....	16
3. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží a problematika s ní související.....	19
3.1 Přepravní smlouva, zasílatelská smlouva.....	19
rozdíl a specifikace	
3.2 Mezinárodní Úmluva CMR.....	24
všeobecné pojetí, vysvětlení	
3.3 INCOTERMS 2000, jejich revize z roku 2010.....	31
dodací podmínky jako důležitý faktor v mezinárodním obchodě	
3.4 Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník.....	36
závazná transportní objednávka	
3.5 Mezinárodní silniční přeprava v praxi.....	42
přepravní dokumenty	
dokumenty pro přepravu nebezpečného zboží	
(ADR - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě	
nebezpečných věcí)	
3.6 Mezinárodní Úmluva CMR.....	57

náhrada škody v praxi – omezené ručení dopravce	
náhrada škody v praxi – náhrada škody v plné výši	
zajímavé soudní rozsudky (rozsudky německých soudů – hrubé zavinění, nedbalost)	
3.7 ADSp – Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen.....	64
( <i>Všeobecné německé zasílatelské podmínky</i> )	
přehled nejdůležitějších pravidel i pro nás, jako součást evropské silniční přepravy	
hrubé zavinění, nedbalost (grobes Verschulden, Fahrlässigkeit - častý argument německých soudů pro rozhodnutí náhrady škody v plné výši)	
3.8. AÖSp – Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen.....	66
( <i>Všeobecné rakouské zasílatelské podmínky</i> ) výčet pravidel, které mají význam pro naše dopravce v mezinárodní přepravě	
4. Závěr.....	67
5. Seznam použité literatury .....	68
6. Seznam příloh a přílohy.....	72
Transportní dokumenty	
Přehled INCOTERMS 2010	
Bezpečností značky ADR	

# 1. ÚVOD

## **Doprava a přeprava v ekonomických vztazích**

Dnes je naprostou samozřejmostí, pokud jednáme o dodání nějakého zboží, či poskytnutí nějakých služeb, že automaticky počítáme též se zajištěním přepravy a to nejen v národním, ale i mezinárodním měřítku. Doprava a přeprava tvoří nedílnou součást národní ekonomiky každého státu.

Přeprava jako taková měla na začátku ryze soukromý charakter, neboť bylo málo jedinců, kteří vlastnili dopravní prostředek. Postupem času a v důsledku vývoje se přeprava stala veřejně poskytovatelnou záležitostí a bylo nutné nějakým způsobem upravit toto poskytování přepravních služeb a zajistit postavení spotřebitele, čili odesílatele a příjemce, i samotného poskytovatele, tedy řidiče či dopravce.

Velkým mezníkem v přepravě zboží bylo sestrojení první parní lokomotivy v roce 1814. Od tohoto momentu dosáhla železniční přeprava velkého rozmachu a stala se běžnou záležitostí. Sestrojení prvního automobilu a rychlý nástup automobilové nákladní přepravy byly skutečným převratem v přepravě zboží. V roce 1830 jezdilo v Anglii již 26 parních automobilů. Zahájení pravidelné automobilové přepravy zboží si vyžádalo nutnou úpravu vzájemných vztahů mezi zúčastněnými stranami při poskytování těchto služeb. A tím více, čím více se nákladní automobilová přeprava stávala nepostradatelnější pro rozvoj ekonomických vztahů společnosti. Tak začaly postupně vznikat první přepravní společnosti a první přepravní řády; začaly se vydávat přepravní doklady, které sloužily jako osvědčení o převzetí zboží, o trase přepravy i o její ceně.

S vývojem společnosti rostly nároky na uspokojování jejich potřeb. Toto vyvíjelo tlak na užší spolupráci, lepší systém a plánování činností, které vedou k výrobě statků a služeb, spojených s jejich přemísťováním, a toto zajišťuje doprava. Doprava tedy slouží jako spojovací článek mezi výrobou a odbytištěm. Komplementární funkce dopravy souvisí s materiální výrobou. Dopravou se přemísťují produkty výroby ke spotřebiteli, kterému přináší nějaký užitek. Bez dopravy by výrobky nemohly být zakoupeny a tedy být užitečné. [1]

Základem každé úspěšné ekonomiky vždy bylo, je a bude vytváření kvantitativně i kvalitativně jí odpovídající dopravní soustavy. Ta pak vychází nejen z charakteristik používaných dopravních prostředků, ale také z rozsahu a kvality národní dopravní infrastruktury, která by se měla především vyznačovat systémovým propojením a vzájemnou kompatibilitou s infrastrukturou mezinárodní. [2] Dopravou se mohou nahradit i některé jiné činnosti, z nichž nejčastěji se jedná o skladování, které se tak uskutečňuje v prostorách dopravních prostředků během jízdy a náklady na samotné skladování se tím snižují na minimum.

Přepravní služby jsou zvláštní obchodovatelnou komoditou. Mezi její specifika patří to, že dopravce si nemůže vytvořit zásoby na období zvýšené poptávky, jako je tomu na trhu se zbožím. Proto úspěšný dopravce musí disponovat dostatečným množstvím dopravních prostředků, aby mohl na zvýšenou poptávku po přepravě reagovat. Ovšem v době poklesu poptávky nelze plnou kapacitu využít a toto může mít samozřejmě negativní vliv na ekonomickou situaci dopravní společnosti.

Jako na každém jiném trhu, tak i na přepravním existuje konkurence. Dopravní společnosti, které podnikají ve stejném druhu přepravy mohou konkurovat jedině rozsahem a kvalitou poskytovaných služeb a samozřejmě cenou. Pro spokojenost

---

[1] Fuchs, 2001, str. 76

[2] Novák, 1998, str. 9

zákazníka je důležitá optimalizace zadané přepravy, přičemž mezi nejdůležitější kritéria patří spolehlivost, flexibilita, rychlost, bezpečnost přepravy, přesnost, dostupnost.

Ekonomie po vědní stránce zkoumá fungování hospodářství jako celku a současně analyzuje chování jednotlivých subjektů. Tedy i dopravců a dopravních společností, neboť tyto fungují v rámci celého hospodářství. Pozornost se zaměřuje na ekonomické vztahy mezi jednotlivými odvětvími dopravy a odvětvími národního hospodářství a společností, na vztahy mezi jednotlivými druhy dopravy a konkurenci mezi nimi, dále se věnuje interním vztahům v dopravních společnostech, dopadem dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

### **Silniční přeprava obecně**

Silniční, zejména kamionová doprava, patří na celém světě k rychle se rozvíjejícím dopravním oborům. Díky své rychlosti, pružnosti a dostupnosti patří k velmi silným konkurentům dalších dopravních odvětví a rychle vzrůstá její podíl na světovém přepravním trhu. Postupně se silniční doprava rozvinula v ucelený systém, což přineslo nemalé problémy, z nichž některé jsou klíčové.

Rychlým rozvojem silniční přepravy se infrastruktura stala nevyhovující a důsledkem jsou narůstající náklady na její údržbu a obnovu, rozšiřování a rekonstrukci. Neblahým dopadem rozvoje je i nárůst nehodovosti, prohlubují se negativní vlivy silniční přepravy na životní prostředí, atd.

Požadavky kladené na toto odvětví neustále rostou. Zvětšuje se objem přeprav, zvyšují se nároky na její kvalitu, jsou kladeny požadavky na zvláštní péči u přeprav speciálních komodit, zvětšují se přepravní vzdálenosti. Z tohoto důvodu je vyvíjen tlak na snižování energetických nároků u silniční dopravy, která má asi 25%ní podíl na celosvětové spotřebě energie. Proto se zvětšuje význam ekologických

dopravních prostředků, které mají vliv i na bezpečnost dopravy. Často bývá v této souvislosti opomíjeno, že silniční přeprava je z národohospodářského hlediska dražší než např. železniční přeprava, i když v přepravních cenách se to zpravidla neodráží, naopak. Je to v důsledku toho, že v cenách silničních přeprav jsou jen zřídka zohledněny náklady na infrastrukturu (externí náklady, tj. náklady na údržbu a obnovu dopravních cest, staveb apod., což přepravné u železniční přepravy zahrnuje. Jsou to např. náklady na odstraňování negativních dopadů na životní prostředí.

Nepopíratelnou předností silniční přepravy je její relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost realizovat systém přeprav „Z domu do domu“. Vzhledem k zatím systémově nedořešené, a tudíž zatím i realitě neodpovídající cenové tvorbě je však právě silniční doprava často tou jedinou možnou - resp. cenově únosnou přepravou, která v řadě případů vůbec umožňuje realizaci konkrétní obchodní operace obchodu hmotným zbožím. [3]

Silniční dopravu pro cizí potřeby může provozovat fyzická nebo právnická osoba která je odborně způsobilá a spolehlivá a má pro provozování silniční motorové dopravy přidělenou koncesi podle živnostenského zákona a povolení od dopravního úřadu podle zákona 111/1994 Sb. Adept na přidělení koncese nemusí podmínku způsobilosti a spolehlivosti splňovat v případě, pokud jím pověřená a jemu odpovědná osoba, tyto podmínky splňuje.

### **Pojem mezinárodní přepravy**

Problémem při mezinárodních obchodních transakcích se zbožím, je způsob přepravy od prodávajícího ke kupujícímu. V závislosti na možnostech smluvních

---

[3] Novák, 1997, str.14

stran může přepravu zajistit i kterákoliv z nich vlastními prostředky, nicméně tato skutečnost nebývá častým jevem. Pravidlem naopak je vstoupení do smluvního vztahu se třetí osobou, která přepravu zajistí. V tomto případě připadá v úvahu několik různých smluvních vztahů.

Neodmyslitelnou součástí mezinárodního obchodu se tedy stala mezinárodní přeprava zboží - přeprava letecká, vodní (námořní a říční), železniční, silniční.

Níže uvedené úmluvy upravují přepravu věcí v mezinárodním měřítku:

- Varšavská úmluva z roku z 12.9.1929 – úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě. Její první revize byla učiněna dodatkem, přijatým Haagským protokolem v roce 1955. Varšavskou úmluvu doplňuje Guadalajarská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem z r. 1961. Dalšími novelizacemi jsou tzv. Guatemalský protokol z r. 1971 a čtyři Montrealské protokoly z r. 1975, ČR není smluvním státem těchto protokolů. [4]
- Montrealská úmluva z 28.5.1999 – úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.  
Montrealská úmluva (MÚ) je především konsolidovanou úpravou, tzn. že zahrnuje úpravu všech dosud přijatých instrumentů, a to jak Varšavské úmluvy a jejích novelizací, tak Guadalajarské úmluvy. MÚ se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu prováděnou letadlem. [5]
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9.5.1980. Od 1.7.2006 platí revidovaná úmluva, která byla podepsána na Valném shromáždění

---

[4] Kučera, Pauknerová, Růžička, 2008, str. 305

[5] Kučera, Pauknerová, Růžička, 2008, str. 307

Mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) v dubnu 1999 ve Vilniusu (tzv. COTIF 99) a tato obsahuje 7 příloh (přípojků A-G). Platí pro 39 členských států – od Severního po Středozevní moře a od Atlantiku po Černé moře.

- Haagská z 25.8.1924 – úmluva o sjednocení některých pravidel o konosamentech
- Haagsko-Visbyská pravidla z 23.2.1968 – protokol o změně Mezinárodní úmluvy o konosamentech z 25.8.1924
- Hamburská pravidla z 31.3.1978 – úmluva OSN o námořní přepravě zboží. Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL) byla předložena k podpisu na konferenci 23.9.2009 v Rotterdamu nová Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři (tzv. Rotterdamská pravidla). Do dnešního dne ji podepsalo 21 států, avšak k ratifikaci nedošlo do dnešního dne ani u jednoho z nich. V platnost vstoupí teprve tehdy, až bude ratifikována nejméně 20 státy.
- Budapešťská Úmluva o smlouvě ohledně přepravy zboží po vnitrozemských vodních cestách z roku 2005 (CMNI)
- Mezinárodní Úmluva CMR z roku 1956 – právní úprava přepravní smlouvy v mezinárodní silniční přepravě

Mezinárodní kamionová přeprava se dělí organizačně do tří relativně samostatných skupin:

- celovozová přeprava
- mezinárodní sběrná služba
- nadgabaritní



## 2. POUŽÍVANÁ TERMINOLOGIE

Výsadou každého experta je precizní vyjadřování a používání správné terminologie. Nejinak je tomu i v dopravě a přepravě a službách s nimi spojených.

Rozhodně nebude od věci si některé specifické pojmy z této oblasti vysvětlit. Další termíny jsou vysvětleny přímo v textu.

**Infrastruktura** (z franc. infra-structure, doslova: co je pod stavbami) je v nejobecnějším smyslu slova množina propojených prvků, které pak udržují celou strukturu pohromadě. Obvykle se používá pouze pro struktury, které jsou uměle vytvořené. Termín infrastruktura se používá v různém smyslu v řadě odvětví; zřejmě nejvíce se užívá v ekonomii, kde popisuje fyzickou infrastrukturu jako třeba budovy nebo silnice.

**Nadgabaritní přeprava** speciální přeprava, někdy též ne zcela přesně nadrozměrná přeprava.

**Doprava** - služby bezprostředně spojené s přemísťováním zboží a osob v prostoru a čase; v užším smyslu se pak jedná o pohyb dopravního prostředku po dopravní komunikaci.

**Dopravce** - provozovatel dopravy, většinou i majitel dopravního prostředku, může být však pouhým nájemcem (příkladem je finanční leasing). Vždycky se však jedná o prodejce dopravních či přepravních služeb.

**Přepravní služby** - souhrn činností, které jsou spojeny s přemísťováním zboží v prostoru a čase; zejména pak nakládka, vykládky, překládka, manipulace, pojištění, celní služby, meziskladování.

**Přepravce** - vlastník hmotného zboží, ať prodávající či kupující, tedy spotřebitel přepravních služeb.

**Zasílatel** - subjekt, který na účet přepravce a hlavně v jeho zájmu zajišťuje přepravu zboží. Je zprostředkovatelem nebo uskutečňuje nákup přepravních či dopravních služeb.

**Ratifikace** - (z lat. ratus platný, facere udělat) závazné potvrzení platnosti zvláště důležitého dokumentu, typicky mezinárodní smlouvy.

**INCOTERMS** - je souhrn mezinárodních pravidel pro výklad nejvíce běžně používaných obchodních doložek v zahraničním obchodě. Jejich název vznikl z anglického International Commercial Terms.

**ICC** - International Chamber of Commerce (Mezinárodní obchodní komora). ICC Česká republika, Malostranské nám. 23, Praha 1.

**CMR** - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

**Mezinárodní nákladní list CMR** - je dokladem o průběhu přepravy v mezinárodní silniční přepravě nákladů.

**ADR** - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečného zboží.

**AÖSp**- Všeobecné rakouské zasílatelské podmínky

**ADSp** - Všeobecné německé zasílatelské podmínky

**UNIDROIT** - Mezinárodní institut pro sjednocení soukromého práva

**IRU** - Mezinárodní unie silniční dopravy

**Česmad Bohemia** - sdružení českých dopravců

**Karnet ATA** - je dokument pro dovozní celní záznam (dočasný dovoz a vývoz předmětů a věcí)

**Karnet TIR** - doklad, sloužící jako tranzitní celní dokument, který zajišťuje celní dluh u přepravovaného zboží

**Dokumentární inkaso** - je operace banky na základě příkazu jejího klienta obstarat vydání dokladů opravňující k dispozici s dodaným zbožím třetí osobě proti zaplacení peněžní částky.

**WCO** - Světová celní organizace (World Customs Organisation), později CCC (Customs Cooperation Council)

### **3. ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ A PROBLEMATIKA S NÍ SOUVISEJÍCÍ**

#### **3.1 Přepravní smlouva, zasílatelská smlouva, rozdíl a specifikace**

##### **Smlouva o přepravě věci**

Smlouva o přepravě věci (ObchZ, §610-629) zakládá závazkově právní vztah, v němž se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místa odeslání) do určitého jiného místa (místa určení). Odesílatel se za to zavazuje dopravci zaplatit úplatu (přepravné).

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 úplatu. Ujednání o výši úplaty přitom není podmínkou.

Písemnou formu smlouvy o přepravě věci zákon nevyžaduje. Dopravce je však oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu. Stejně tak je i odesílatel oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky. Odesílatel je rovněž povinen, je-li to třeba, předat dopravci nejpozději při předání zásilky k přepravě zvláštní listiny nutné k přepravě. Podle smlouvy může být dopravce také povinen vydat odesílateli při převzetí zásilky k přepravě náložný list.

Jestliže odesílatel nepožádá dopravce o převzetí zásilky v době stanovené smlouvou nebo do šesti měsíců a nevyplývá-li ze smlouvy něco jiného, smlouva zaniká.

Dopravce je povinen provést přepravu s odbornou péčí a ve smluvené lhůtě, jinak bez zbytečného odkladu. Je-li dopravci znám příjemce zásilky, je povinen mu zásilku doručit. Má-li si podle smlouvy příjemce zásilku v místě určení vyzvednout, je dopravce povinen mu oznámit ukončení přepravy. Dokud dopravce zásilku příjemci nevydal, je odesílatel oprávněn požadovat, aby přeprava byla přerušena a zásilka mu byla vrácena, anebo aby s ní bylo naloženo jinak. V tomto případě je zároveň povinen uhradit dopravci účelně vynaložené náklady s tím spojené.

Jestliže však byl vystaven náložný list, může odesílatel svá práva ze zásilky požadovat jen na základě náložného listu. Proto, byl-li náložný list již převeden na další osobu, může příkazy k dispozici se zásilkou udělit jen tato osoba. Příjemce nabývá práva ze smlouvy, jestliže požádá o vydání zásilky po jejím doručení do místa určení nebo po uplynutí lhůty, kdy zásilka měla do místa určení dojít.

Současně s tím přechází na příjemce i nároky týkající se škody na zásilce. Dopravce je však povinen se řídit pokyny odesílatele a není proto povinen zásilku vydat, jestliže by to bylo v rozporu s těmito pokyny. Dopravce je oprávněn zřídit si pro splnění svého závazku dalšího dopravce. Odpovídá však přitom jakoby přepravu uskutečňoval sám.

Odpovědnost dopravce za škodu je založena na principu objektivní odpovědnosti. Nerozhoduje proto míra zavinění, nýbrž výsledek porušení právní povinnosti. V důsledku toho dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci.

Své odpovědnosti se však může zprostit v případech, kdy:

- 1) škodu na zásilce nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče.
- 2) škoda byla způsobena odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky.
- 3) ke způsobení škody došlo vadou nebo přirozenou povahou zásilky, včetně obvyklého úbytku.
- 4) škoda byla způsobena vadným obalem, pokud dopravce na vadnost obalu odesílatele při převzetí zásilky upozornil a vadnost obalu poznamenal v nákladním nebo náložném listu.

Důkazní břemeno leží v těchto případech na straně dopravce. Došlo-li ke škodě z uvedených důvodů, je dopravce povinen vynaložit odbornou péči, aby škoda byla co nejmenší. Dopravce je rovněž povinen urychleně podat odesílateli zprávu o škodě na zásilce vzniklé do jejího předání příjemci.

Za škodu způsobenou porušením této povinnosti odpovídá odesílateli taktéž dopravce. Při ztrátě nebo zničení je dopravce všeobecně povinen nahradit cenu, kterou zásilka měla v době, kdy byla předána dopravci. Při poškození nebo znehodnocení zásilky je dopravce povinen nahradit rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době jejího převzetí dopravcem, a cenou kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.

Odesílatel nese odpovědnost za škodu způsobenou dopravci nepředáním nebo nesprávností příslušných listin, potřebných pro přepravu, anebo neposkytnutím správných údajů o obsahu zásilky a její povaze.

Dopravci přísluší úplata smluvená nebo obvyklá v době uzavření smlouvy. Okamžikem vzniku nároku na úplatu je provedení přepravy do místa určení (nestanoví-li smlouva za rozhodnou jinou dobu). V případě, že dopravce nemůže přepravu dokončit pro skutečnosti, za něž neodpovídá, má nárok na poměrnou část přepravného s přihlédnutím k přepravě již uskutečněné. K zajištění svých nároků vyplývajících ze smlouvy má dopravce k zásilce zástavní právo po dobu, kdy může se zásilkou nakládat. Vázne-li přitom na zásilce několik zástavních práv, má zástavní právo dopravce přednost před zástavními právy dříve vzniklými, a to i před zástavním právem zasílatele (podle smlouvy zasílatelské). Přijetím zásilky se příjemce stává ručitelem za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli s podmínkou, že o těchto pohledávkách věděl nebo musel vědět.

## Smlouva zasílatelská

Smlouva zasílatelská: zasílatel se zavazuje příkazci, že vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu (v českém právu srov. § 601 n. ObchZ). [6]

Zasílatel je oprávněn žádat, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz), jestliže smlouva nemá písemnou formu.

Při plnění závazku 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. Zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, ledaže ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče. Zasílatel je povinen zásilku pojistit, jen když to stanoví smlouva.

Neodporuje-li to smlouvě nebo nezakáže-li to příkazce nejpozději do začátku uskutečňování přepravy, může zasílatel přepravu, kterou má obstarat, uskutečnit sám. Použije-li zasílatel k obstarání přepravy dalšího zasílatele (mezizasílatele), odpovídá přitom, jako by přepravu obstaral sám.

Zasílatel je povinen podat příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí nebo která na ní vznikla, jakmile se o tom dozví, jinak odpovídá za škodu vzniklou příkazci tím, že tuto povinnost nesplnil. Hrozí-li bezprostředně podstatná škoda na zásilce a není-li čas vyžádat si pokyny příkazce nebo prodlévá-li příkazce s takovými pokyny, může zasílatel zásilku prodat vhodným způsobem na účet příkazce.

Příkazce je povinen poskytnout zasílateli správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze, jakož i o jiných skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě a odpovídá za škodu, která zasílateli vznikne porušením této povinnosti.

---

[6] Kučera, Pauknerová, Růžička, 2008, str.295

Příkazce je povinen poskytnout zasílateli přiměřenou zálohu na náklady spojené s plněním závazku zasílatele, a to dříve, než zasílatel začne s jeho plněním. Příkazce je povinen zaplatit zasílateli úplatu a vzniklé náklady bez zbytečného odkladu poté, kdy zasílatel zajistil obstarání přepravy uzavřením potřebných smluv s dopravci, popřípadě mezi zasílateli a podal o tom zprávu příkazci.

Zasílateli přísluší smluvní úplata, nebo nebyla-li smluvena, úplata obvyklá v době sjednání smlouvy při obstarání obdobné přepravy. Kromě toho má zasílatel nárok na úhradu nutných a užitečných nákladů, které zasílatel vynaložil za účelem splnění svých závazků. Kromě toho má zasílatel nárok na úhradu nákladů, které účelně vynaložil při plnění svého závazku.

U obou smluv, zasílatelské a zejména přepravní, se musíme v mezinárodní přepravě řídit úpravami podle mezinárodních smluv, vztahujících se k mezinárodní přepravě zboží. U mezinárodní kamionové přepravy se jedná o mezinárodní Úmluvu CMR, která obsahuje pro vymezení odpovědnosti dopravce, ale i zasílatele, podrobná ustanovení, která jsou v mnohých směrech závažným způsobem odchylná od stanovení míry odpovědnosti v obecných zákonných předpisech (limitovaná náhrada škody).

### **Rozdíl mezi smlouvou o přepravě věci a smlouvou zasílatelskou**

Zásadní rozdíl mezi smlouvou o přepravě věci a smlouvou zasílatelskou je ve způsobu odměny za uskutečněnou přepravu.

Doprovci přísluší úplata smluvená nebo obvyklá v době, kdy došlo k uzavření smlouvy. Okamžikem vzniku nároku na úplatu je provedení přepravy do místa určení (nestanoví-li smlouva za rozhodnou jinou dobu). V případě, že dopravce nemůže přepravu dokončit pro skutečnosti, za něž neodpovídá, má nárok na poměrnou část přepravného s přihlédnutím k přepravě již uskutečněné.



Zasílateli přísluší smluvní úplata, nebo nebyla-li smluvena, úplata obvyklá v době sjednání smlouvy při obstarání obdobné přepravy. Kromě toho má zasílatel nárok na úhradu nutných a užitečných nákladů, které zasílatel vynaložil za účelem splnění svých závazků.

### **3.2 Mezinárodní Úmluva CMR – všeobecné pojetí, vysvětlení**

#### **Všeobecné pojetí mezinárodní Úmluvy CMR (vznik a působnost, charakteristika a platnost, její závaznost, její význam)**

##### **Vznik a působnost**

V březnu roku 1948 podnítil Mezinárodní institut pro sjednocení soukromého práva (UNIDROIT) konzultace o soukromoprávních otázkách, v souvislosti s mezinárodní nákladní přepravou zboží. Byla vytvořena pracovní skupina, skládající se ze zástupců UNIDROIT, Mezinárodní obchodní komory ICC v Paříži a Mezinárodní unie silniční dopravy IRU, k nimž se později připojila Mezinárodní unie pojistitelů námořní dopravy (IUMI). Jejich činnost byla brzy přenesena do Evropské hospodářské komise OSN, v jejímž rámci byla v roce 1952 ustanovena užší komise, která již v prosinci 1952 předložila prvotní návrh právní úpravy se zprávou. Tento prvotní návrh se stal společně s nejrůznějšími připomínkami předmětem dalšího projednávání a vyústil v konečné znění Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. V dubnu 1955 se uskutečnilo zasedání zvláštní pracovní komise Evropské hospodářské komise OSN pod vedením švédského delegáta von Sydowa, jehož se zúčastnili zástupci devíti, resp. patnácti zemí, jakož i pozorovatelé mezinárodních organizací, jako např. UNIDROIT, Mezinárodní obchodní komory v Paříži (ICC), Mezinárodní unie silniční dopravy IRU. Dne 19.5.1956 bylo konečné znění Úmluvy CMR předloženo na zvláštním zasedání Evropské hospodářské komise a podepsáno

ze strany Spolkové republiky Německo, Francie, Jugoslávie, Lucemburska, Holandska, Rakouska, Polska, Švédsko a Švýcarska. [7]

Úmluva CMR má celkem 8 kapitol, rozdělených do 51 článků.

Úmluva je originálně sepsána v anglickém (*Convention on the contract for the international carriage of goods by road*) a francouzském (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) jazyce, a sice se stejnou platností. Tato skutečnost vyplývá z níže uvedeného článku 51 Úmluvy CMR.

Po 31. srpnu 1956 bude originál této Úmluvy uložen u generálního tajemníka Organizace spojených národů, který rozešle ověřené shodné opisy všem státům uvedeným v článku 42 odst. 1 a 2. Na důkaz toho podepsání, řádně k tomu zmocnění, podepsali tuto Úmluvu. Dáno v Ženevě devatenáctého května tisícdevětsetpadesátšest v jediném vyhotovení v jazyce anglickém a francouzském, přičemž obě znění mají stejnou platnost. [8]

Tato konvence vstoupila v platnost 2. července 1961 po uložení pěti ratifikačních listin, a to ze strany Itálie, Francie, Jugoslávie, Holandska a Ruska.

Bývalá Československá socialistická republika se stala signatářem Úmluvy CMR v roce 1974, jak vyplývá z vyhlášky ministerstva zahraničních věcí ze dne 27.11.1974, čl. 11/1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Její text byl zveřejněn v roce 1975 ve Sbírce zákonů jako příloha k vyhlášce ministra zahraničních věcí č.11/1975/Sb. Česká republika, jakožto nástupnický stát po bývalé Československé federativní republice, vstoupila do práv a závazků ve věci Úmluvy v tom rozsahu, jak byla ratifikována ČSFR.

Kterákoliv smluvní strana může požádat oznámením zaslaným generálnímu

---

[7] Sedláček, 2009, str. 19

[8] Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR, kapitola VIII, čl. 51

tajemníkovi OSN o svolání konference za účelem revize této Úmluvy CMR, což upravuje článek 49 Úmluvy:

1. Po uplynutí tříleté platnosti této Úmluvy může kterákoliv smluvní strana požádat oznámením zaslaným generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů o svolání konference za účelem revize této Úmluvy. Generální tajemník vyrozumí o této žádosti všechny smluvní strany a svolá revizní konferenci, sdělí-li mu nejméně čtvrtina smluvních stran souhlas s touto žádostí do čtyř měsíců ode dne, kdy odeslal vyrozumění.
2. Je-li konference podle předchozího odstavce svolána, vyrozumí generální tajemník všechny smluvní strany a vyzve je, aby do tří měsíců předložily návrhy, o jejichž projednání na konferenci žádají. Generální tajemník sdělí všem smluvním stranám předběžný pořad jednání konference, jakož i znění návrhu nejméně tři měsíce přede dnem zahájení konference.
3. Generální tajemník pozve na každou konferenci svolanou podle tohoto článku všechny státy uvedené v článku 42 odst. 1, jakož i státy, které se staly smluvními stranami podle článku 42 odst. 2. [9]

Článek 42 Úmluvy pojednává o tom, kdo je pravomocný podepsat Úmluvu CMR, kdo je oprávněn se zúčastnit a kdo se může stát smluvními stranami Úmluvy CMR.

K 1.1.2012 platí Úmluva CMR v těchto státech: Albánie, Arménie, Azerbajdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Černá Hora, Chorvatsko, Kypr, Dánsko, Estonsko, Francie, Finsko, Gruzie, Německo, Maďarsko, Irsko, Itálie, Irán, Jordánsko, Lotyšsko, Libanon, Litva, Lucembursko, Kazachstán, Kyrgyzstán, Malta, Mongolsko, Moldavsko, Maroko, Makedonie, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Ruská federace, Rakousko, Řecko, Srbsko, Slovensko, Slovinsko, Švédsko, Španělsko, Švýcarsko, Syrská arabská republika,

---

[9] Úmluva CMR, 2003, str. 196

Tunisko, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Spojené království Velká Británie a Severní Irsko, Uzbekistán.

Protokol z 5. července 1978 zatím přijaly následující země: Albánie, Arménie, Belgie, Bělorusko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Gruzie, Kypr, Maďarsko, Irsko, Itálie, Irán, Jordánsko, Kyrgyzstán, Libanon, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Malta, Moldávie, Makedonie, Německo, Nizozemsko, Norsko, Portugalsko, Rumunsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Španělsko, Švédsko Švýcarsko, Turecko, Tunisko, Turkmenistán, Spojené království Velká Británie a Severní Irsko.

Úmluva CMR se nevztahuje na přepravy mezi Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska a Irskou republikou.

### **Charakteristika a platnost**

Mezinárodní Úmluva CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě má tyto hlavní zásady:

- 1) Úmluva CMR je v oboru mezinárodní silniční dopravy speciálním právem, které má přednost před obecnou právní úpravou, týkající se přepravní smlouvy v mezinárodní silniční dopravě.
- 2) Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek po silnici za úplatu, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy, a to bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran přepravní smlouvy. To znamená, že Úmluva prosazuje svou aplikaci rovněž na takové přepravy, v nichž má své sídlo,

či bydliště ve smluvním státě Úmluvy pouze jedna ze smluvních stran, zatímco druhá nikoliv. [10]

3) Úmluva CMR má svými ustanoveními prioritu před obdobnou právní úpravou v institutech, které výslovně upravuje. Vztahům, pro které nemá vlastní úpravu, ponechává širokou smluvní volnost tak, aby mohly být regulovány účastníky přepravní smlouvy v mezinárodní dopravě na základě jejich dohody, jako např. podle národního práva jedné smluvní strany. Jedná se o úpravu smluvního práva civilního, nikoliv o úpravu veřejnoprávní.

4) Úmluva CMR neupravuje takové záležitosti jako je právní způsobilost smluvních stran, vady projevů vůle, zmocnění apod.. Toto musí být řešeno podle příslušných národních právních řádů, čili právní úpravou platnou v jednotlivých zemích.

5) Úmluva CMR se vztahuje i na takovou přepravu, kdy je naložené silniční vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, a to na celou přepravu, pokud nebyla z tohoto vozidla zásilka přeložena.

6) Úmluva CMR činí odpovědným dopravce i za jednání či opomenutí svých zástupců a všech ostatních osob, které prováděním přepravy pověřil, jako by to bylo jednání či opomenutí jeho vlastní.

7) V Úmluvě CMR od začátku její platnosti bylo počítáno s tím, aby účastníci smlouvy o mezinárodní silniční přepravě zboží měli kromě soudní cesty i jinou možnost pro řešení sporů, které se nepodařilo urovnat jednáním účastníků, a sice prostřednictvím rozhodce. Po vydání zákona č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů, je tato možnost aktuální i pro účastníky přepravních vztahů v České republice.

---

[10] Kučera, Pauknerová, Růžička, 2008, str. 302

8) V článku 1 odst. 5 Úmluvy CMR se její strany zavazují, že mezi sebou nebudou uzavírat žádné zvláštní dohody, které by vedly k odchylkám od Úmluvy, a čímž by mohlo dojít k omezení její platnosti či použitelnosti. Z tohoto vyplývá, že každý stát má nárok na to, aby každý další smluvní stát jednal s jeho dopravci v souladu s Úmluvou CMR. Výjimky mají povoleny smluvní státy tam, kde je sjednán tzv. malý pohraniční styk, tedy jen v omezeném pohraničním pásmu mezi smluvními státy, což ulehčuje obchodní výměnu a osobní styk a kde se připouští u přepravních úkonů použít pouze náložný list.

9) Úmluva CMR se nevztahuje na následující přepravy (čl.1.4.):

- *přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv.* V souvislosti s nákladní poštovní přepravou přichází v úvahu Ústava Světové poštovní unie (platná k 1.1.1966), Světová poštovní úmluva (platná k 1.1.1991) a Ujednání o poštovních balících (platné k 1.1.1991). Zde platí přepisy poštovní a nikoliv podmínky Úmluvy CMR, a je jedno zda má poštovní přeprava charakter služby privátní či povahu veřejné služby.
- *přepravy mrtvol.* K tomuto úkonu bylo v roce 1938 přijato Mezinárodní ujednání o přepravě mrtvol, vyhlášené pod č.44/1938 Sb. Pro tuto přepravu jakýmkoliv dopravním prostředkem musí být vystaven zvláštní průvodní list (úmrlčí pas).
- *přepravy stěhovaných svršků.* Termín svršky znamená, že se jedná o věci, které slouží v určitém místě určité osobě za účelem jeho existence. V tomto případě se tedy nejedná o přepravu věcí, event. i nábytku, ovšem ne v rámci obchodní činnosti. Jedná se o přepravu věcí a zařízení, které se nacházejí v určitém prostoru, z důvodu jejich použití v prostoru jiném ke stejnému účelu.

## **Závaznost Úmluvy CMR**

Při uzavírání přepravní smlouvy mají smluvní strany svobodu ve svých smluvních jednáních, zvláště týkajících se místa, času a ceny za přepravu. Jakmile je však přepravní smlouva, jejímž obsahem jsou skutečnosti uvedené v článku 1 Úmluvy CMR, sjednána a je-li alespoň jedna ze smluvních stran stranou Úmluvy CMR, jsou důsledky sjednání přepravní smlouvy po obsahové stránce neodvratitelné a plně spadají pod regulaci Úmluvy CMR. A navíc, s odvoláním na článek 41 Úmluvy, jakékoliv odchylky, které by omezovaly nebo rozšiřovaly odpovědnost, přenášely důkazní břemeno a znevýhodňovaly postavení některé strany, jsou neplatné a neúčinné.

## **Význam Úmluvy CMR**

I po více než 50 letech po jejím přijetí zůstává Úmluva CMR stále mezinárodně uznávanou, široce použitelnou a respektovanou konvencí na poli mezinárodní silniční přepravy zboží. Přestože se již objevily určité problémy při jejím výkladu a dochází i k rozdílnému použití jejích ustanovení ve smluvních státech, má přesto značný význam a bezesporu regulační charakter.

Ten fakt, že Úmluva CMR nebyla i přes značný vývoj v mezinárodní kamionové silniční přepravě zboží zásadně revidována, svědčí o tom, že její jednotlivá ustanovení jsou stále plnohodnotně použitelná v každodenní praxi.

### **3.3. INCOTERMS 2000, jejich revize z roku 2010 - dodací podmínky jako důležitý faktor v mezinárodním obchodě**

#### **INCOTERMS 2000**

Když ICC (*International Chamber of Commerce – Mezinárodní obchodní komora*) v roce 1936 v Paříži představila první vydání dodacích doložek pod názvem *International Commercial Terms* (zkráceně INCOTERMS), způsobila seznaci v celém obchodním světě. Představila radikálně nový koncept - možnost regulování průmyslu místními zákony, různými jazyky a právními řády a zvyklostmi. Pravidla INCOTERMS byla prvním pokusem o zavedení jednotných obchodních a právních norem, které se do té doby v každé zemi výrazně lišily.

Díky vývoji procházel mezinárodní obchod velkými změnami, tak i upravené verze INCOTERMS byly vydány poté v roce 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 a poslední verze v roce 2010.

INCOTERMS je soubor mezinárodních pravidel pro výklad nejvíce používaných obchodních doložek v mezinárodním obchodě.

INCOTERMS nejsou žádnou mezinárodní smlouvou a neplatí ani jako mezinárodní zvyklosti. Jsou závazné až na základě ujednání stran a stávají se součástí kupní smlouvy a jako takové zavazují obě smluvní strany (tzn. prodávajícího a kupujícího). Doložky INCOTERMS neupravují ve vztahu mezi prodávajícím a kupujícím otázku přechodu vlastnického práva. [10]

---

[10] Kučera, Pauknerová, Růžička, 2008, str. 42



Vydáním nové verze pravidel starší verze nezanikají, proto je u jednotlivých doložek nutné uvádět rok vydání INCOTERMS, aby nedocházelo ke zbytečným sporům v jejich výkladě.

Pravidla INCOTERMS jsou upravována přibližně jednou za deset let, aby byla aktuální vůči rychlému rozmachu světového obchodu a globalizace.

Od roku 2000 obsahovaly INCOTERMS 13 doložek, které se dělí do čtyř skupin, určuje je zde písmeno anglické zkratky.

Skupina E:

Doložka *EXW* = Ex Works – ze závodu (ujednané místo). Tato doložka představuje minimální závazek pro prodávajícího, ten je povinen dát zboží k dispozici kupujícímu v určeném místě (obvykle ve svém závodě) a datu. Nakládka, obstarání dopravního prostředku, event. celní odbavení ve vývozu a náklady s tím spojené jsou záležitostí kupujícího.

Skupina F:

Do této skupiny patří doložky, v nichž hlavní přepravné neplatí prodávající a ten také nenese odpovědnost za sjednání přepravní smlouvy.

Doložka *FCA* = Free Carrier – vyplaceně dopravci (ujednané místo). Prodávající splní svou povinnost dodáním celně odbaveného zboží pro vývoz dopravci, kterého určil kupující, na sjednaném místě.

Doložka *FAS* = Free Alongside Ship = vyplaceně k boku lodi (ujednaný přístav nalodění). Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží k boku lodi v ujednaném přístavu nakládky. Prodávající zodpovídá za celní a jiné formality spojené s vývozem zboží. Kupující nese veškeré náklady a rizika okamžikem dodání zboží k boku lodi.

Doložka *FOB* = Free on Board – vyplaceně loď (ujednaný přístav nalodění). Tato doložka se používá především v námořní a říční přepravě. Prodávající dostojí své povinnosti v okamžiku přechodu zboží přes zábradlí lodi v přístavu nakládky. Kupující určuje loď a platí přepravné.

#### Skupina C:

Tato skupina je zvláštní tím, že se u všech jejích čtyř doložek rozchází místo přechodu nákladů s místem přechodu rizik. Smyslem je oprostít prodávajícího od dalších nákladů a rizik, pokud splnil své povinnosti a uzavřel přepravní smlouvu s dopravcem. Prodávajícímu vzniká povinnost obstarat a uhradit náklady, které vyplývají z přepravní smlouvy. Riziko ztráty či poškození zásilky přechází z prodávajícího na kupujícího v momentě, kdy předá zásilku k přepravě.

Doložka *CFR* = Cost and Freight – náklady a přepravné (ujednaný přístav určení). U této doložky přecházejí rizika z prodávajícího na kupujícího v přístavu nakládky dodáním zásilky přes zábradlí lodi, výlohy pak až v přístavu určení. Tato doložka je vhodná pro námořní dopravu.

Doložka *CIF* = Cost, Insurance and Freight – náklady, pojištění a přepravné (ujednaný přístav určení). Doložka *CIF* je obdobná jako *CFR*, prodávající je navíc povinen obstarat na své náklady přepravní pojištění zásilky (zboží má být pojištěno na 110% hodnoty a pojistka sjednaná v měně kontraktu). Není-li ve smlouvě stanoveno jinak, prodávající pojistí zboží v souladu s minimálním rozsahem krytí podle tzv. *Institute Cargo Clauses*.

*Institute Cargo Clauses* - jedná se o pojištění rizik v lodní dopravě. Rozsah tohoto pojištění určují tři doložky A,B,C, přičemž doložka A má nejširší rozsah pojistného krytí, doložky B a C mají rozsah pojistného krytí omezen, vyňata jsou pojistná krytí jako oheň, výbuch, úder blesku, převrácení, vniknutí vody apod.. Doložka C navíc nekryje ani pád zboží přes palubu při vykládce a nakládce.

Rozhodným právem je anglický právní řád a praxe. Klíčovou právní normou bude především anglický zákon o námořním pojištění, který se stal předlohou pro řadu ustanovení doložek A,B a C. [12]

Doložka *CPT* = Carriage Paid To – přeprava placena do (ujednané místo určení). Prodávající zde vybírá dopravce a hradí výlohy až do místa určení. Rizika přecházejí na kupujícího už v okamžiku předání zásilky prvnímu dopravci.

Doložka *CIP* = Carriage and Insurance Paid To – přeprava a pojištění placeny do (ujednané místo určení). Tato doložka je stejná jako *CPT*, povinností prodávajícího je však obstarat a uhradit pojištění s minimálním rozsahem pojistného krytí jako u doložky *CIF*.

Skupina D:

Tato skupina doložek je charakteristická tím, že prodávající zodpovídá za příchod zásilky do ujednaného místa určení nebo bodu na hranici.

Doložka *DAF* = Delivered at Frontier – s dodáním na hranici (ujednané místo). Prodávající nese výlohy a rizika až na palubu lodi v přístavu určení. Náklady a rizika spojená s vykládkou zboží nese již kupující.

Doložka *DES* = Delivered Ex Ship – s dodáním z lodi (ujednaný přístav určení). Prodávající zde určuje loď a nese výlohy a rizika až na její palubu v přístavu určení. Náklady a rizika spojená s vykládkou zásilky nese kupující.

Doložka *DEQ* = Delivered Ex Quay – s dodáním z nábřeží (ujednaný přístav určení). Oproti doložce *DES* nese prodávající výlohy a rizika včetně vykládky zásilky až do ujednaného přístavu určení.

---

[12] Dobiáš, 2011, str. 220

Doložka *DDU* = Delivered Duty Unpaid – s dodáním clo neplaceno (ujednané místo určení). Prodávající nese výlohy a rizika spojená s dodáním zboží (nevyloženého z dopravního prostředku) do ujednaného místa určení. Povinnosti související s dovozem, včetně extra nákladů zaviněných opominutím odbavit zboží v dovozu, nese kupující.

Doložka *DDP* = Delivered Duty Paid – s dodáním clo placeno (ujednané místo určení). Prodávající nese výlohy a rizika až do určeného místa dodání zásilky (nevyložené z dopravního prostředku) a navíc zajišťuje a hradí náklady související s dovozem zásilky do země určení.

## **INCOTERMS 2010**

Od posledních úprav v roce 2000 se toho v celosvětovém obchodě hodně změnilo, zabezpečení nákladu se dostalo do popředí zájmu většiny zemí. Jednou z radikálních změn je revize a sjednocení obchodního zákoníku USA (v roce 2004) a zrušení přepravních a dodacích podmínek USA. Nová verze INCOTERMS 2010 tyto i další změny zohledňuje.

Dnem 1.1.2011 vstoupilo v platnost osmé vydání INCOTERMS, a sice INCOTERMS 2010. Na tomto vydání pracovali od poloviny roku 2008 odborníci ze sedmi zemí, mezi nimi JUDr. Miroslav Šubert za ICC Česká republika.

Tato nová verze INCOTERMS 2010 obsahuje pouze 11 doložek a pouze 2 kategorie (doložky použitelné pro všechny druhy přepravy a doložky použitelné pouze pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu). V praxi se však používají stále i doložky z roku 2000, proto je nutné, jak již bylo řečeno, uvádět rok vydání, aby nedošlo k mylnému výkladu té dané doložky.

Nová verze INCOTERMS 2010 přináší změny u doložek uvedených v oddíle D. Byly zastaralé a jsou nahrazeny následujícími dvěma zcela novými podmínkami. *DAT*

(Delivered at Terminal), *DAP* (Delivered at Place) a zůstává doložka *DDP* (Delivered Duty Paid). Nové podmínky se vztahují na všechny způsoby přepravy. Dvě zcela nové doložky *DAT* a *DAP* nahradily dosavadní *DEQ*, *DAF*, *DES* a *DDU*.

První skupinu doložek tvoří ty, které jsou aplikovatelné pro všechny druhy přepravy, a sice *EXW*, *FCA*, *CPT*, *CIP*, *DAT*, *DAP* a *DDP*.

Nová doložka *DAT* = Delivered At Terminal - s dodáním na terminál. Prodávající nese výlohy a rizika do momentu, kdy je zásilka vyložena z příchozího dopravního prostředku na ujednaném terminálu a je dána k dispozici kupujícímu.

Nová doložka *DAP* = Delivered At Place -s dodáním na určené místo. Prodávající nese náklady a rizika do doby, kdy je zásilka dána k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku, připravená k vykládce na ujednaném místě určení.

Ve druhé skupině jsou doložky vhodné pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu, a sice *FAS*, *FOB*, *CFR* a *CIF*.

V nové verzi byly částečně korigovány též doložky *FOB*, *CFR* a *CIF*. Zde platí, že zboží je dodané teprve až tehdy, je-li na palubě lodi, nikoliv jako ve verzi *INCOTERMS 2000*, jakmile přešlo zábradlí lodi.

Ostatní doložky v nové verzi *INCOTERMS 2010* jsou shodné s předchozí verzí, mají nezměněnou platnost a znění.

### **3.4 Zákon č.513/1991 Sb., Obchodní zákoník**

#### **Část III. - Obchodní závazkové vztahy**

#### **Hlava II. - Zvláštní ustanovení o některých obchodních závazkových vztazích**

#### **Díl XIV: Smlouva o přepravě věci**

Všeobecně je možno říci, že smlouva o přepravě věci se týká smluvního vztahu mezi dvěma stranami, na jejímž základě jedna ze smluvních stran (dopravce) přejímá na sebe povinnost přepravit zásilku z místa odeslání do místa určení (a sice k rukám příjemce) a druhá smluvní strana (odesílatel) se zavazuje zaplatit za tuto službu přepravné. Tuto definici přepravní smlouvy lze též použít při úpravě v rámci Úmluvy CMR.

Za velmi důležité lze v této souvislosti považovat, kdy přesně dochází k uzavření přepravní smlouvy, tj. odkdy přesně jsou její ustanovení pro smluvní strany závazná. Zde je třeba rozeznávat dva pojmy: platnost a účinnost této smlouvy. Platnost (zpravidla předchází účinnost) přepravní smlouvy vzniká jejím podpisem smluvními stranami. Přepravní smlouva nabývá účinnosti zpravidla ode dne uvedeného v této smlouvě nebo - jedná-li se o tzv. smlouvu rámcovou - potvrzením (první) objednávky dopravcem. Účinnost může tato smlouva nabýt za určitých okolností i konkludentně (souhlasným projevem vůle), zde zpravidla předáním zásilky dopravci k přepravě, resp. potvrzením nákladního listu a odevzdáním příslušného jeho exempláře odesílateli. Dnem nabytí účinnosti jsou veškerá ustanovení konkrétní přepravní smlouvy závazná pro obě zúčastněné smluvní strany. [13]

Obě smluvní strany mohou žádat potvrzení do přepravního doklady, a sice jako důkaz o uskutečnění přepravy a předání a převzetí zásilky. Za vydání náložního listu smluvně odpovídá dopravce. Odesílatel naopak odpovídá za správnost údajů a za předání zvláštních listin, potřebných k přepravě zásilky, nejpozději zároveň se zásilkou.

Jak bylo již řečeno, za vystavení náložního listu odpovídá dopravce, který v něm musí uvést následující údaje: firmu nebo název a sídlo právnické osoby (ne jméno a místo podnikání) nebo bydliště fyzické osoby dopravce, firmu nebo název právnické

---

[13] Novák, 1998, str. 104

osoby nebo bydliště fyzické osoby odesílatele, údaje o přepravované věci, oprávněná osoba, místo určení, místo a datum vydání náložného listu včetně popisu dopravce. Pokud má náložný list více stejnopisu, označí se jejich počet na každém z nich. Po vydání zásilky oprávněné osobě (osoba v něm určená nebo osoba, na kterou byl list převeden nebo osoba uvedená jako poslední v nepřerušené řadě vrubopisů nebo osoba, která předloží list dopravci), pozbývají zbývající stejnopisy účinnosti.

Pokud dojde ke ztrátě náložného listu, je dopravcovou povinností vydat náložný list nový a vyznačit v něm, že se jedná o duplikát. Při zneužití původního listu odesílatel uhradí dopravci škodu, která mu tím vznikla.

Náložný list je dokument, který je vydán na doručitele, na jméno další osoby či na její úřad. V souladu s tímto dokumentem je dopravce povinen vydat zásilku tomu, kdo jej předloží a kdo na něm potvrdí převzetí zásilky. Práva z náložného listu na jméno je možné převést na jiného příjemce podle ustanovení o postoupení pohledávky.

Doprovce může svůj závazek vyplývající ze smlouvy zajistit prostřednictvím dalšího dopravce (subdoprovce), jeho odpovědnost zůstává však stejná, jako by přepravu ukutečňoval sám. Zde hraje též velkou roli oboustranně potvrzená (závazná) transportní objednávka, která obsahuje údaje o zásilce, termíny vyzvednutí a dodání zásilky, místo nakládky a vykládky, eventuální další požadavky a specifika pro přepravu zásilky. Takto ošetřená přeprava jednoznačně určuje rozsah povinností a odpovědností najatého subdoprovce a jeho odpovědnost vůči dopravci, který jej najal.

Pokud není ve smlouvě ujednáno jinak, smlouva zaniká, pokud odesílatel nevyzve dopravce k převzetí zásilky, a to do šesti měsíců od uzavření smlouvy.

Odpovědnost dopravce je v uvedeném zákoně dotčena ponejvíce v § 622, §624 a § 629.

## § 622

1) Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče.

2) Za škodu na zásilce však dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že byla způsobena:

- odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky,
- vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku nebo
- vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána; neupozornil-li dopravce na vadnost obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vadnosti jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná.

3) Při škodě na zásilce vzniklé podle odstavce 2 je dopravce povinen vynaložit odbornou péči, aby škoda byla co nejmenší.

4) Smlouvou je možno odpovědnost podle předchozích odstavců rozšířit. Ustanovení smlouvy, kterou se omezuje odpovědnost dopravce stanovená podle dostavců 1 až 3, jsou neplatná.

## § 624

1) Při ztrátě nebo zničení zásilky je dopravce povinen nahradit cenu, kterou zásilka měla v době, kdy byla předána dopravci.

2) Při poškození nebo znehodnocení zásilky je dopravce povinen nahradit rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době jejího převzetí dopravcem a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.



## § 629

Převáděcí předpisy mohou upravit odchylně přepravu železniční, leteckou, silniční, vnitrozemskou, vodní a námořní, pokud jde o vznik smlouvy, přepravní doklady, vyloučení věci z přepravy, přebírání zásilky dopravcem a její vydávání příjemci, rozsah nároků vůči dopravci a jejich uplatnění; tato úprava však nesmí omezit odpovědnost dopravce při škodě na zásilce „stanovenou v § 622 a 624.“ [14]

Jinými slovy, dopravce neodpovídá pouze za škodu, která je způsobena okolnostmi, které jsou uvedeny jako zprošťující v § 622. Existenci tohoto liberačního důvodu musí prokázat dopravce, který usiluje o zproštění odpovědnosti. Přičemž liberační důvody nesmí být rozšířeny ani smlouvou, ani přepravními řády, neboť by se jednalo o omezení odpovědnosti dopravce. Výše uvedené §§ 622 a 624 se týkají pouze přímých škod na zásilce, škody v důsledku ztráty, znehodnocení, zničení zásilky jsou regulovány § 373 - Kdo poruší svou povinnost ze závazkového vztahu, je povinen nahradit škodu tím způsobenou druhé straně, ledaže prokáže, že porušení povinností bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími odpovědnost. [15]

Mezi dopravcovy povinnosti patří zejména urychlené podání zprávy odesílateli o škodě, která vznikla na zásilce před jejím předáním příjemci. Po nabytí práva příjemce na vydání zásilky, je dopravce povinen podat tuto zprávu již jen příjemci. Pokud tak dopravce neučiní, odpovídá za škodu způsobenou porušením této povinnosti, a to odesílateli či příjemci.

Pokud hrozí podstatná škoda na zásilce a nemá-li dopravce dostatek času vyžádat si instrukce od odesílatele, může dopravce zásilku prodat výhodným způsobem, a to na účet odesílatele.

Odesílatel má povinnost poskytnout dopravci správné údaje o zásilce, o jejím obsahu

---

[14] <http://bussines.center.cz/bussiness/pravo/zakony>

[15] Štenglová, Plíva, Tomsa, 2010, str. 103

a charakteru. Pokud poruší tuto povinnost, odpovídá za škodu, která na zásilce vznikne.

Doprovce má nárok na smlouvenou úplatu, pokud nebyla smlouvena, pak na obvyklou v době uzavření přepravní smlouvy s ohledem na rozsah jeho závazků. Dále mu vzniká nárok na přepravné po provedení přepravy, pokud nebyla smlouvou stanovena jiná doba za rozhodnou (např. před provedením přepravy). Pokud dopravce nemůže dokončit přepravu díky okolnostem, za něž nese odpovědnost, vzniká mu nárok na poměrnou část přepravného za tu část již provedené přepravy.

Doprovce má zástavní právo k zásilce z důvodu zajištění svých potřeb, vyplývajících z přepravní smlouvy. Pokud je zásilka dotčena několika zástavními právy, má zástavní právo dopravce přednost před právy, která vznikla dříve i před zástavním právem zasílatele.

ObchZ smlouvu o přepravě věci jednoznačně upravuje. Mezinárodní Úmluva CMR, Kapitola III s názvem *Uzavření a provádění přepravní smlouvy* - jak by se dle názvu dalo předpokládat - by se přepravní smlouvou měla též zabývat. Ve skutečnosti však Úmluva proces uzavírání přepravní smlouvy neřeší a tuto otázku ponechává na národních právních řádech a předpokládá, že tato bude uzavřena v souladu s nimi. Úmluva neobsahuje žádné ustanovení, které by upravovalo proces uzavírání či obsah přepravní smlouvy, pouze deklaruje, že nákladní list je, pokud nebude prokázán opak, dokladem o uzavření smlouvy o přepravě věci.

Úmluva odkazuje i v dalších svých ustanoveních na úpravu národních řádů. Zejména je to v následujících článcích:

- článek 5 odst. 1 - forma podpisu nákladního listu
- článek 16 odst. 5 - prodej zásilky
- článek 20 odst. 4 - právo dopravce naložit se zásilkou
- článek 29 odst. 1 - zavinění dle práva místa soudu
- článek 31 odst. 1 - zavinění dle práva místa soudu

Pokud je smlouva uzavírána mezi smluvními stranami z různých zemí, je nutné

znát, kterým právním řádem se smlouva o přepravě řídí a je nutné aplikovat kolizní normy mezinárodního práva smluvního s odkazem na použití příslušného právního řádu. V České republice je takovou normou zákon č. 97/1963 Sb. ze dne 4.12.1963 *O mezinárodním právu soukromém a procesním*. V souladu s tímto zákonem, pokud nezvolí strany právo, jímž se smlouva o přepravě věci řídí, potom se dle §10 odst. 1 zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním, aplikuje na jejich závazkový vztah ten právní řád, jehož použití bude odpovídat rozumnému uspořádání daného stavu.

Za strany smlouvy považuje náš ObchZ dopravce a odesílatele. Úmluva zřetelně nerozlišuje, kdo je stranou přepravní smlouvy a kdo stranou třetí. Je nesporné, že stranami smlouvy jsou odesílatel a dopravce, za třetí stranu lze označit takové osoby, jako je příjemce, skladovatel atd.

### **3.5 Mezinárodní silniční přeprava v praxi**

#### **Přepravní dokumenty - nákladní list CMR**

Nákladní list CMR je základním přepravním dokumentem v mezinárodní kamionové dopravě.

Nákladní list CMR plní několik funkcí. Ve smyslu článku 9 odst. 1 Úmluvy CMR je zejména dokladem (důkazem) o uzavření přepravní smlouvy a popřípadě též podpůrným důkazem o jejím obsahu. Plní také funkci potvrzení o převzetí zboží, a neobsahuje-li výhrady ve smyslu článku 9 odst. 2 Úmluvy CMR, potvrzuje počet kusů, značky a čísla zboží. Má také funkci informační, neboť popisuje zejména zboží samotné, dokumenty provázející zásilku, osoby odesílatele a příjemce, množství,

váhu zboží, popř. další skutečnosti. [16]

Plné znění článku 9:

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

2) Neobsahuje-li nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě. [17]

Nákladní list CMR se vystavuje ve třech základních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. Pokud to dovoluje právní řád státu, ve kterém je nákladní list vystaven, mohou být podpisy vytištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce. První vyhotovení nákladního listu (červené) obdrží odesílatel, druhé (modré) slouží jako doprovodný dokument zásilky a je určeno pro příjemce, třetí (zelené) vyhotovení si ponechává dopravce. Další (jen černá) vyhotovení jsou určena pro celní orgány apod.

Pokud je třeba zásilku rozdělit a naložit na několik vozidel nebo se jedná o různé druhy zásilek, může dopravce požadovat vystavení nákladního listu CMR pro každé vozidlo, na které se bude tato zásilka nakládat.

Nákladní list musí obsahovat tyto obligatorní (závazné, povinné) údaje:

- a) místo a datum vystavení;
- b) jméno a adresu odesílatele;
- c) jméno a adresu dopravce;

---

[16] Sedláček, 2009, str. 106

[17] Úmluva, 2003, str.183

- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení;  
jméno a adresu příjemce;
- e) bvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu;  
u věcí nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení;
- f) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla;
- g) hrubou hmotnost zásilky nebo jiným způsobem vyjádřený objem zboží;
- h) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky);
- i) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání;
- j) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR. [18]

Každý nákladní list CMR musí tyto povinné údaje obsahovat. Chybějící údaje mohou způsobit neplatnost tohoto dokladu. Úplnost a správnost povinných údajů v nákladním listě CMR by měl vždy při nakládce zkontrolovat zástupce dopravce, tj. řidič.

Nákladní list CMR může obsahovat ještě nepovinné údaje jako např. záznam o výdajích, které hradí odesílatel nebo o výši dobírky, kterou má dopravce vybrat od příjemce při předání zásilky, záznam o zákazu překládky zboží, dohodnutou dodací lhůtu, pokyny pro pojištění zásilky, seznam dokladů, které byly dopravci předány apod. Nákladní list může obsahovat i další údaje, které smluvní strany pokládají za důležité.

Odesílatel je povinen předat dopravci spolu s nákladním listem CMR též další doklady (různá povolení k vývozu či dovozu přepravovaného zboží, doklady o lékařské kontrole rostlin - FITO, faktury ke zboží, dodací listy ke zboží), potřebné k celnímu či jinému úřednímu jednání, které má být provedeno před vydáním zásilky příjemci a poskytnout mu patřičné informace. Dopravce nemá za povinnost ověřovat správnost dokumentace či informací. Odesílatel odpovídá dopravci za všechny škody

---

[18] Novák, 1997, str. 105

vzniklé tím, že k nákladnímu listu CMR nepřiloží všechny potřebné doklady nebo neposkytne všechny důležité informace. Neplatí to, pokud je tato nesrovnalost způsobena dopravcem.

Odesílatel smí měnit dispozice během přepravy, smí na dopravci požadovat pozastavení přepravy či změnu dodacího místa nebo vydání zásilky jinému příjemci, než který je uvedený v nákladním listu CMR. Toto právo disponovat se zásilkou však zaniká v momentě, kdy je druhý výtisk nákladního listu CMR předán příjemci. Od této doby má dopravce povinnost řídit se pouze pokyny příjemce. V případě, že odesílatel pověří příjemce dispozičním právem a učiní záznam v tomto smyslu do nákladního listu v momentě jeho vystavení, pak disponuje se zásilkou po celou dobu přepravy pouze příjemce. Pokud příjemce v rámci svého dispozičního práva určí dalšího příjemce, ten již právo na předisponování zásilky další osobě nemá.

Pokud dopravce nemůže z objektivních důvodů plnit přepravní smlouvu podle podmínek uvedených v nákladním listě CMR, je povinen vyžádat si pokyny od oprávněné osoby.

Pokud je zásilka doručena do místa určení, má příjemce právo žádat od dopravce, aby mu proti jeho podpisu vydal zásilku a současně i druhé vyhotovení nákladního listu CMR.

Pokud okolnosti umožňují provedení přepravy, avšak za odlišných podmínek oproti uvedeným v nákladním listě CMR a dopravce z objektivních důvodů nemohl obdržet v odpovídající době pokyny od oprávněné osoby, přijme taková opatření, která považuje za nejlepší v zájmu oprávněné osoby.

Pokud dojde zásilka na místo určení a vyskytnou se problémy s jejím dodáním, postupuje dopravce podle pokynů odesílatele. V případě, že příjemce zásilku odmítne, má odesílatel právo se zásilkou nakládat i bez předložení prvního exempláře nákladního listu CMR.

Odesílatel odpovídá dopravci za škody způsobené osobám na dopravních prostředcích nebo na jiných zásilkách, které způsobily vadné obaly zásilky, i za

veškeré výlohy, které z tohoto důvodu vzniknou. Nikoliv tak v případě, že závada byla zjevná a dopravci známá v době převzetí zásilky k přepravě a tento neměl ke stavu přebírané zásilky žádnou výhradu.

Na rozdíl od náložního listu, který podle českého obchodního zákoníku, má charakter cenného papíru, nákladní list CMR plní jen dokumentační a informační funkci.

### **Další přepravní dokumenty – dokumenty k přepravě ADR, Carnet ATA, Carnet TIR**

#### **ADR (*Articles Dangereux de Route*) – Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí**

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) byla sjednána dne 2.9.1957 v Ženevě pod patronací Evropské hospodářské komory OSN a vstoupila v platnost 29.1.1968. Dohoda byla upravena Protokolem, který pozměnil článek 14 odst. 3 a vstoupil v platnost 19. dubna 1985.

Sama Dohoda je stručná, obsahuje ovšem přílohu A (*Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů*) a B (*Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě*), které jsou značně obsáhlé a pravidelně se novelizují.

Příloha A: Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů má následujících sedm částí:

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

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

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

Příloha B, Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě, má části dvě:

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

Část 9 Požadavky na konstrukci a schvalování vozidel.

Změny a doplňky „Přílohy A“ a Přílohy B“ vstoupily v platnost na základě článku 14 odst. 3 Dohody ADR dne 1. ledna 2011 a tímto dnem vstoupily v platnost i pro Českou republiku. Platnost „Přílohy A“ a „Přílohy B“ ve znění změn přijatých v letech 2007 a 2008, vyhlášených pod č. 13/2009 Sb. m.s., končí dnem 30. Června 2011, pokud není v nových přechodných ustanoveních stanoveno jinak. [19]

Tato dohoda upravuje, jakým způsobem lze bezpečně přepravovat nebezpečné zboží.

Je nutno se zmínit o čl. 2 Dohody, který říká, že nebezpečné věci, které splňují podmínky v souladu s přílohou A (týká balení a označení) a přílohou B (týká se výbavy a provozu přepravujícího vozidla) mohou být přijaty k mezinárodní přepravě. Takové nebezpečné věci, které příloha A přepravovat zakazuje, naopak k mezinárodní přepravě přijaty být nesmí.

Zvláště nebezpečné věci se smí přepravovat pouze na základě povolení ministerstva obrany na základě vyhlášky pro ozbrojené síly. Jaderný materiál se smí přepravovat pouze se souhlasem Státního úřadu pro jadernou bezpečnost.

---

[19] [http:// www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)



Avšak čl. 4 ponechává každé smluvní straně právo regulovat si vstup nebezpečných věcí na území svého státu z důvodu jiného, než je bezpečnost přepravy. Smluvní strany mají též právo na dohodu o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí na jejich území za dodržení určitých podmínek, i když je přeprava těchto věcí přílohou A zakázána. Smluvní strany mají právo též na větší benevolenci u přepravy nebezpečného zboží, než jsou podmínky uvedené v přílohách A a B.

Dohoda stanoví a klasifikuje zboží podle jeho nebezpečných vlastností, stanoví podmínky pro jeho přepravu, určuje jeho balení a značení, předepisuje vyplňování průvodních dokladů. Dohoda dále stanoví požadavky na zápisy do přepravních dokladů, řeší dopravní prostředky, určuje omezení přepravovaných věcí, stanovuje dozor nad nimi, předepisuje stání a noční parkování vozidel v noci apod.

V pojetí této Dohody jsou za nebezpečné věci považovány všechny látky, materiál a předměty jejichž fyzikálně-chemické vlastnosti mohou v případě dopravní nehody nebo v případě mimořádné události negativně ohrozit život nebo zdraví lidí či zvířat nebo nebezpečnost materiálních statků či životního prostředí. Mezi tyto vlastnosti patří především žíravost, hořlavost, výbušnost, jedovatost, podpora hoření, samozápalnost, ale např. i radioaktivita či infekčnost apod. [20]

Nebezpečné látky se dělí do devíti tříd:

- Třída 1. Výbušné látky a předměty
- Třída 2. Plyny
- Třída 3. Hořlavé kapaliny
- Třída 4.1. Hořlavé tuhé látky
- Třída 4.2. Samozápalné látky
- Třída 4.3. Látky zápalné při styku s vodou
- Třída 5.1. Látky podporující hoření
- Třída 5.2. Organické peroxidy

---

[20] Novák, 1997, str. 119

Třída 6.1. Jedovaté látky

Třída 6.2. Infekční látky

Třída 7. Radioaktivní látky

Třída 8. Žíravé látky

Třída 9. Jiné nebezpečné látky a předměty

Látky jsou do nich zařazovány podle jejich fyzikálně-chemických vlastností. Problematikou zařazování nebezpečných látek do tříd, podmínkami jejich balení a značení se zabývá příloha A a její Dodatky.

Z hlediska odpovědnosti dopravce je velmi důležitá sedmá část přílohy A, která pojednává o způsobu přepravy, nakládky, vykládky i manipulace, dále pak celá příloha B, ve které jsou popsány výše uvedené požadavky na výbavu vozidla, schválení vozidla a především na průvodní doklady.

Průvodní doklad musí obsahovat údaje předepsané v ADR předpisech pro přepravní doklad. Jedná se o odesílatele, příjemce, pojmenování látky a identifikační číslo látky, tzv. UN číslo. Údaje musí být napsány v jazyce odesílatele a zároveň v jazyce anglickém, německém nebo francouzském. Dalším průvodním dokladem je osvědčení o schválení vozidla, osvědčení o školení řidiče, pokyny pro případ nehody nebo mimořádné události, u zvláště nebezpečných věcí i povolení k realizaci této přepravy.

Výbava vozidla je rozdělena na výbavu povinnou pro každé vozidlo a na výbavu nutnou jen pro přepravu vybraných tříd. Všechna vozidla musí obsahovat zakládací klín (s rozměry odpovídajícími hmotnosti vozidla a průměru jeho kol), dále pak dva výstražné prostředky, výstražnou vestu (norma EN 471), kapalinu na výplach očí (pro každého člena posádky), přenosnou svítilnu (bez baterií), jeden pár ochranných rukavic, ochranné brýle.

Vozidla přepravující vybrané látky musí obsahovat ještě další výbavu jako např. nouzovou únikovou masku s plynovým či prachovým filtrem dle normy EN 141 (u přepravy toxických látek - tř. 6.1. a plynů - tř. 2.3.), sběrnou nádobu z plastu, lopatu. Dále pak vozidlo do 3,5 t musí být vybaveno jedním kusem hasicího přístroje o váze

2 kilogramů, vozidlo nad 7,5 t musí být vybaveno jedním kusem hasicího přístroje o váze 6 kilogramů.

Dále pak musí být vozidla řádně označena předepsanými výstražnými tabulkami o rozměrech 40 x 30 cm, které mají oranžovou barvu a jsou černě orámované. Tabulky musí být umístěny na předním a zadním čele dopravního prostředku. Každá tabulka obashuje dvě čísla od sebe oddělená čárou. V horní polovině je uvedeno číslo nebezpečnosti, které se skládá ze dvou až tří číslic, které charakterizují druh nebezpečí (dle třídy, kam látka patří). Pokud je číslice zdvojená, je tím označeno zvýšené nebezpečí. Pokud se číslice nezdvojuje, tak se místo ní používá písmeno O. Kromě tohoto označení existují i ustálená označení jako např. 236 pro hořlavý jedovatý plyn. V dolní polovině tabulky se pak uvádí čtyřčíslí - identifikační číslo látky = UN číslo, např. benzín se označuje 1203, motorová nafta má označení 1202.

O povinnostech dopravce a jeho odpovědnosti pojednává zejména článek 1.4.2.2. dohody a má název *Dopravce* a ten musí:

- ověřit, zda přepravované nebezpečné věci je možné přepravovat v souladu s ADR, prověřit, zda odesílatel poskytl všechny informace i dokumentaci k přepravovaným nebezpečným věcem v souladu s ADR. Pokud se namísto papírové dokumentace používá elektronický přenos dat, prověřit, zda je v průběhu cesty k dispozici zdroj údajů rovnocenný papírové dokumentaci.
- zkontrolovat technický stav vozidla i nákladu a výbavu
- prověřit, že datum prověrky vozidla není prošlé
- zkontrolovat přetíženost vozidla
- přesvědčit se o umístění bezpečnostních značek a označení v souladu s ADR
- zkontrolovat výbavu předepsanou v písmených pokynech pro řidiče.

V případě, že se během cesty zjistí závada, která by mohla bezpečnost přepravy ohrozit, pak se musí zásilka co nejrychleji odstavit s ohledem na bezpečnost silničního provozu a bezpečnost veřejnosti. Pokračovat v přepravě se může až bude zásilka splňovat platné předpisy ADR. Příslušný orgán může vydat povolení k pokračování přepravy pro zbytek cesty.

Pokud nemůže být dosaženo splnění předpisů a není vydáno povolení pro zbytek cesty, příslušný(é) orgán(y) musí dopravci poskytnout nezbytnou administrativní podporu. Totéž se vztahuje i na případ, kdy dopravce informuje tento/tyto příslušný(é) orgán(y), že nebezpečná povaha přepravovaných věcí mu nebyla odesílatelem oznámena, a že by si přál v souladu s právním předpisem vztahujícím se zejména na přepravní smlouvu tyto věci vyložit, zničit nebo je učinit neškodnými. [21]

Naše republika je členským státem Dohody ADR (poprvé byla aplikována do našeho národního práva vyhláškou MZV č. 64/1987 Sb.), a proto je pro naše dopravce MKD tato dohoda zcela závazná. V srpnu roku 1995 začal v ČR platit Zákon o silniční dopravě (č. 111/199č Sb.), ve kterém je v oblasti přepravy nebezpečného zboží jednoznačně dominující fakt, že tento náš zákon převzal ustanovení Dohody ADR, která se nyní vztahují (s určitými úpravami) i na vnitrostátní silniční přepravy nebezpečného zboží. Tím i ČR zaujala stejný přístup k této problematice jako většina evropských států. [22]

### **Karnet ATA (*Carnet ATA*)**

Zboží na výstavy a veletrhy, obchodní vzorky či pomůcky k výkonu povolání se do a ze zahraničí dováží v tzv. režimu dočasného dovozu. Vývozce musí složit celní jistotu, která činí asi 10% z hodnoty tohoto zboží.

Z důvodu toho, aby se tento dočasný dovoz zjednodušil, ušetřil se čas i finanční prostředky, byl zaveden karnet ATA. Jedná se tedy o mezinárodní ručený celní dokument, který poskytuje celní záruku za úhradu případně vzniklého celního dluhu.

---

[21] Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečného zboží, 2010, str. 54

[22] Novák, 1997, str. 120

Tento dokument umožňuje jeho držiteli dočasný dovoz (až do doby jednoho roku) bez povinnosti platit příslušnou daň a poplatky. Pokud však do záruční lhůty dané zboží dovozce nevyveze, není těchto příslušných dovozních poplatků zproštěn.

V roce 1961 byla z výše uvedených důvodů schválena Světovou celní organizací Celní úmluva o karnetu ATA jako dočasném povolení dovozu zboží (angl. *Customs convention on the ATA Carnet for the Temporary Admission of Goods*). Dohody pro jednotlivé druhy zboží byly dále dovypracovány CCC. Dnes tuto úmluvu spravuje ICC, resp. Mezinárodní úřad obchodních komor (*BICC*)

Karnet ATA je souborem několika druhů barevně odlišených listů (celních propustek), které slouží pro celní řízení v jednotlivých zemích. Celní kontrola je zjednodušená, soustřeďuje se téměř jen na kontrolu správnosti dokladů. Potvrzení celnice nepodléhá u karnetu ATA žádnému poplatku za celní řízení.

Skládání celních jistot je při použití karnetu ATA nahrazeno ručením obchodních a průmyslových, resp. Hospodářských komor zemí dočasného dovozu. V případě ČR je jedinou záruční organizací za karnety ATA Česká hospodářská komora v Praze. Hospodářská komora ČR ručí české celní správě za zahraniční karnety ATA a naopak zahraniční obchodní komory ručí svým celním správám za cizí karnety ATA. Hodnota vyvážených předmětů na jeden karnet ATA nesmí přesáhnout 5 000 000 Kč. Pokud by měla hodnota dočasně vyvážených předmětů přesáhnout tuto částku, je nutno použít více ATA karnetů.[23]

Vydávání karnetu ATA patří do oblasti celních služeb, které poskytuje agentura Czech International. Karnet ATA obstarává přepravce, který musí podat žádost se šesti náležitostmi, jako druh zboží, hmotnost, množství, hodnota, způsob dopravy, stát dočasného dovozu, účel dočasného dovozu, zemi původu zboží, požadovaná doba platnosti a iniciály uživatele karnetu, na Českou hospodářskou komoru. Výdejní místa v České republice jsou provozovny celních služeb v Brně, Břeclavi, Bruntále,

---

[23] Novák, 1997, str. 188

Hradci Králové, Dubí, Karviné, Lovosicích, Olomouci, Ostravě, Sokolově a Nupakách.

Podívejme se podrobněji na komodity, u kterých se karnet ATA pro dočasný dovoz užívá. Z oblasti zařízení pro výkon povolání se jedná nejčastěji o zařízení pro média, tedy tisk, rozhlas a televizi, zařízení pro kinematografii, a sice nejen přístroje, ale i kazety a filmy. Dále pak měřicí, zkušební a kontrolní přístroje, montážní přístroje, topografické přístroje. Také sem patří ambulanti jednotky, pojízdné laboratoře, závodní sportovní vozy a motocykly. Z oblasti veletrhů a výstav je to materiál a předměty pro zřízení stánku vystavovatelů (reklama, osvětlení, zařízení, ozdobné předměty) a pak samotné výstavní exponáty. Poslední oblastí jsou obchodní vzorky, které představují jakýsi model připravovaného zboží a jsou dočasně dováženy jen za účelem získání kontraktu, nesmí být prodány ani dány k běžnému užívání a jsou určeny k zpětnému vývozu.

Přepravce je povinen vrátit karnet ATA v co nejkratší době po jeho použití Hospodářské komoře ČR.

Od roku 1992 se považuje území členských států EU z hlediska celního režimu za jednotné území a to i pro používání karnetu ATA.

### **Karnet TIR, Úmluva TIR**

Karnet TIR patří k nejvýznamnějším dokumentům mezinárodní kamionové dopravy.

TIR (franc. *Transports Internationaux Routiers*) je dohoda z roku 1949, kterou uzavřelo několik evropských států za účelem zajištění případného cla a jiných poplatků ze zboží přepravovaného v rámci mezinárodního obchodu v Evropě. Tento nepřilíš rozsáhlý celní systém se však setkal s velkým ohlasem a tak došlo k dalším jednáním, která vedla k rozšíření a zkvalitnění tohoto systému. Výsledkem bylo přijetí Celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, která byla vydaná Výborem pro vnitrozemskou dopravu pod patronací Evropské hospodářské

komise OSN v roce 1959. Tato úmluva nabyla účinnosti v roce 1960. V roce 1975 došlo k přepracování této úmluvy s ohledem na vývoj v oblasti dopravy. Byla přijata jako otevřená mezinárodní konvence, která je přístupná všem členským státům OSN. Dnes Úmluva TIR čítá 68 členských smluvních stran. Konvenci může vypovědět každá členská země viz kapitola VII, článek 54, odst. 1 a 2 Úmluvy:

- 1) Každá smluvní strana může tuto úmluvu vypovědět oznámením zaslaným generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů.
- 2) Vypověď nabývá účinnosti šest měsíců poté, kdy generální tajemník vypověď obdrží.[24]

System přeprav MKD realizovaných na podkladě Úmluvy TIR je ojedinělým a dosud nenahraditelným tranzitním celním systémem, který svojí existencí podmiňuje existenci soudobé MKD. Vzhledem k současnému zásadnímu významu MKD v celém systému zahraničně obchodní zboží výměny však bezprostředně ovlivňuje i samotnou možnost realizace zahraničního obchodu jako takového. Proto by případná nefunkčnost Úmluvy TIR v současné době obratem přinesla velmi negativní následky do celé zahraničně-obchodní výměny.[25]

Základním rysem tranzitního systému TIR je, že zboží je přepravováno pod mezinárodně uznávaným dokumentem tzv. karnetem TIR, který je mezinárodně platnou zárukou za clo, případné daně a celní poplatky. Po celou dobu je přepravované zboží doprovázeno dokumentem, který slouží jako kontrolní doklad v zemi odeslání, kde vstupuje v platnost, v zemích tranzitních i v zemi určení. Veškerá opatření, prováděná během celého tranzitního režimu, jsou uznávána všemi kompetentními orgány všech smluvních zemí. Využíváním systému TIR zároveň dochází i k výraznému zrychlení dopravy, protože kamionům jsou na státních hranicích celními orgány kontrolovány pouze karnety TIR

---

[24] Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží v rámci karnetu TIR, 2011

[25] Novák, 1997, str. 155, 156

Využíváním systému TIR zároveň dochází i k výraznému zrychlení dopravy, protože kamionům jsou na státních hranicích celními orgány kontrolovány pouze karnety TIR (spolu s dalšími doklady) a následně je pak prověřována pouze neporušenost celního uzávěru.[26]

Samostatnou, nejednoduchou, ale zásadní problematiku v rámci systému TIR tvoří komplex vzájemného ručení, záruk a v posledních letech i pojištění. Dopravce, uskutečňující tu konkrétní přepravu, nese odpovědnost za karnet TIR, za zaplacení případného celního dluhu jako první. V tomto přepravním systému však neručí pouze samotný dopravce. Díky záručnímu řetězci ručí i národní záruční sdružení. Tímto sdružením je v naší republice ČESMAD BOHEMIA. Návazně na národní záruční sdružení ručí mezinárodní záruční sdružení, resp. jeho členové (např. IRU, mezinárodní pojišťovací pool, složený z mezinárodních bank a pojišťoven). Odpovědnost na dopravce a záruční sdružení přechází až v momentě, kdy přepravované zboží není dodáno celnímu úřadu v místě určení a není zaplacen celní dluh. Pro případy odpovědnosti dopravce za zavinění vzniku celního dluhu, se podařilo ČESMAD BOHEMIA sjednat pojištění u R. L. Davidson (broker mezinárodního pojišťovacího koncernu Lloyd's).

A zde je nutné zdůraznit, že razítko celního orgánu na nákladním listu CMR není uznáno ve smyslu pravidel systému TIR (tedy i celních předpisů) potvrzením o vyclení přepravované zásilky, neboť nákladní list CMR nemá charakter celního dokladu.

Minimální záruka, kterou požaduje národní záruční sdružení po všech dopravcích pro první vydání karnetu TIR, je 5000 USD. Každý další vydaný karnet zajišťuje dopravce částkou 280 USD. Maximální záruční limit činí 50 000 USD. V případě, že by hodnota celního dluhu tuto částku převyšovala, musí být zásilka přepravována pod více celními uzávěry, to znamená více dopravními prostředky. Důvodem je, že

---

[26] Novák, 1997, str. 157



system TIR nedovoluje použití dvou karnetů TIR pro nadlimitní garantovanou hodnotu.

Vzhledem k problémům při přepravě tabákových výrobků a alkoholu, kde platnost speciálního karnetu TIR byla 60 dnů, IRU pozastavilo v roce 1995 vydávání tohoto dokumentu. Uvedené komodity je v tranzitním režimu možné přepravovat pouze v souladu s národním celním řízením, tedy za podmínky, že je zajištěn celní dluh v plné výši a kontrola na jednotlivých celních úřadech probíhá na základě tranzitních prohlášení.

Dopravce, tedy řidič, má v systému TIR nezaměnitelnou úlohu nejen při samotné dopravě, ale i při celním odbavení jím přepravované zásilky musí být osobně přítomen - karnet TIR nesmí nikdy předat k odbavení zástupci.

Nové směrnice IRU ukládají národním záručním sdružením ze systému TIR vyloučit každého mezinárodního dopravce, který se dopustil jakékoliv pochybení v této souvislosti a pozastavit mu vydávání karnetu TIR až do momentu, kdy záležitost bude anulována.

Použitý karnet zůstává po ukončení přepravy dopravci, který má za povinnost jej neodkladně vrátit národnímu záručnímu sdružení a to posléze vrátí upotřebené karnety TIR zpět IRU do Ženevy ke kontrole a archivaci.

Karnet TIR může být 4 až 20 listý a má platnost od 20 do 45 kalendářních dnů. Čtyřlísté karnety se používají pro záruky při přepravách zvláště v EU. Karnet TIR je možné prodloužit z důvodu poruchy vozidla, onemocnění řidiče, nehody či krádeže vozidla, krádeže nebo zničení dokladů, stávky a živelné pohromy.

Cílem systému TIR je plynulá a rychlá mezinárodní nákladní tranzitní silniční doprava zboží přepravovaného pod celním uzávěrem vyplývajícím z univerzálně platného zjednodušení a sjednocení všech celních náležitostí a formalit za předpokladu garancí celní bezpečnosti a záruk všem tranzitním státům.[27]

---

[27] Novák, 1997, str. 156

### **3.6. Mezinárodní Úmluva CMR, náhrada škody v praxi - omezené ručení dopravce, náhrada v plné výši, zajímavé soudní rozsudky (rozsudky německých soudů - hrubé zavinění, nedbalost)**

#### **Náhrada škody v praxi - omezené ručení dopravce**

Ve svých člancích 17 a 29 reguluje Kapitola IV odpovědnost dopravce při mezinárodní silniční nákladní dopravě. Předmětná právní úprava však nepostihuje všechny případy dopravcovy odpovědnosti. Ačkoliv je tato úprava v Úmluvě CMR poměrně detailní, je současně jen částečná, neřešící všechny případy odpovědnosti též dalších, na plnění přepravní smlouvy se podílejících subjektů. Článek 17 Úmluvy CMR řeší zejména odpovědnost dopravce za částečnou či úplnou ztrátu zboží během přepravy, za poškození zboží, jakož i za škody, k nimž dojde v důsledku prodlení s přepravou. Odpovědnost dopravce představuje tzv. odpovědnost přímou, tedy bezprostřední, týkající se škod vzniklých na přepravovaném zboží, nebylo-li mezi stranami dohodnuto zvýšení dopravcovy odpovědnosti dle článků 24 nebo 26 Úmluvy CMR se současnou poznámkou v nákladním listě a při plnění dalších požadovaných podmínek.[28]

Článek 17 hovoří o odpovědnosti dopravce následovně:

1. Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.
2. Dopravce je zproštěn této odpovědnosti, jestliže ztráta, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo

---

[28] Sedláček, 2008, str. 231

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

3. Dopravce se nemůže odvolávat, ve snaze zprostit osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejich zástupců nebo pracovníků.
4. Dopravce je s přihlédnutím k ustanovení článku 18 odst. 2 až 5 zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí související s jednou nebo více z těchto okolností:
  - a) použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě,
  - b) chybějící obal nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením,
  - c) manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilk odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce,
  - d) přirozená povaha určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysýcháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců,
  - e) nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky,
  - f) přeprava živých zvířat.
5. Neodpovídá-li dopravce podle tohoto článku za některé z okolností, které způsobily škodu, odpovídá do té míry, jaké okolnosti, za něž podle tohoto článku odpovídá, přispěly ke škodě. [29]

---

[29] Úmluva CMR, 2003, str. 186 - 187

Článek 19 Úmluvy pojednává o dodací lhůtě a odpovědnosti dopravce za její překročení. Překročení dodací lhůty nastane tehdy, pokud zásilka nebyla přepravena ve sjednaném dodacím termínu a pokud nebyl sjednán, tak platí obvyklá dodací lhůta pro danou destinaci. Nárok na náhradu za překročení dodací lhůty může být uplatněn pouze v případě, že byl poslán dopravci písemně a do 21 dnů po dodání zásilky. Pokud vznikne škoda překročením dodací lhůty, je dopravce povinen poskytnout náhradu do výše přepravného.

V článku 21 Úmluvy je zmíněna další z odpovědností, a sice pokud dopravce předá zásilku a opomene vybrat dobírku, jež je součástí přepravní smlouvy, je dopravce povinen odesílateli poskytnout náhradu škody až do výše dobírky, má ale právo postihu vůči příjemci. Toto téma je i součástí rozsudku OLG (Oberlandesgericht) Hamburg z 22.1.1998 - 6 U 142, a sice Úmluva CMR obsahuje závaznou právní úpravu náhrady škody při ztrátě zásilky a při jejím poškození. Doplnující aplikace právní úpravy důsledků prodlení s dodáním zásilky dle národního práva je nepřijatelná. [30]

Promlčecí lhůta u nároků na náhrady škody z přeprav pod mezinárodní Úmluvou CMR je jeden rok. V případě úmyslného zavinění je promlčecí doba tři roky. Promlčecí lhůta se počítá, buď dnem předání zásilky (u částečné ztráty či poškození zásilky, nebo překročení dodací lhůty), nebo v případě úplné ztráty od třicátého dne u termínované přepravy nebo od šedesátého dne po převzetí zásilky dopravcem, nebyla-li dodací lhůta domluvena. Ve všech zbývajících případech tři měsíce po uzavření smlouvy o přepravě věci.

Pokud dopravce poskytl náhradu škody v souladu s mezinárodní Úmluvou CMR, má právo postihu proti dalším subdopracům, kteří se provedení přepravy účastnili, a sice:

- přenést zaplacenou náhradu škody na subdopravce, který škodu způsobil,

---

[30] Transportrecht, 1986, str. 252

- pokud škodu způsobilo více dopravců, přenést odpovědnost na každého z nich podílně podle výše přepravného, a to i v případě, když je viník nezjištěn,
- v případě platební neschopnosti jednoho z dopravců se jeho podíl rozdělí mezi ostatní opět podílně.

Oprávněná osoba může nárokovat i úroky ve výši 5 % z nahrazené částky, tyto se počítají dnem podání písemného nároku.

Článek 23 Úmluvy pojednává o výši náhrady škody, kterou je dopravce povinen nahradit v případě úplné nebo částečné ztráty, celkového nebo částečného poškození zásilky. Náhrada škody se vypočítává z burzovní ceny nebo běžné tržní ceny, v krajním případě podle obecné hodnoty zboží stejného charakteru. Kromě toho je dopravce povinen nahradit přepravné a jiné výlohy v souvislosti se škodou, a to podílně podle výše škody. Podle tohoto článku nesmí náhrada přesahovat 25 franků za 1 kilogram hrubé hmotnosti, přičemž frankem se rozumí zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900. K otázce zlatého franku a jeho přepočtu na národní měnu každého státu se nepodařilo, ani v Úmluvě ani v národních úpravách mezinárodní silniční přepravy nalézt adekvátní mechanismus. A tak v roce 1978 přijal Inland Transport Committee EHS Protokol k Úmluvě CMR, který tuto otázku upravil. V současné době se tedy pro výpočet náhrady škody používá tzv. SDR (jednotka zvláštních práv čerpacích) a její hodnota je udávána Mezinárodním měnovým fondem na základě propočtu z pěti nejstabilnějších světových měn. Maximální limit odpovědnosti dopravce za náhradu škody se propočítává podle vzorce: hrubá hmotnost nákladu v kg x 8,33 (koeficient) x 1SDR. Hrubou hmotností zásilky se rozumí váha zboží včetně váhy obalu. Pokud je zásilka přepravována na paletě, či v kontejneru, musí být váhy těchto prostředků připočítány k hrubé hmotnosti zásilky. Vyšší náhradu škody může oprávněný požadovat v souladu s článkem 24 a 26 pouze v případě, že za příplatek k přepravnému uvede do nákladního listu CMR částku vyššího zájmu (cenu vyšší než je náhrada podle článku 23).

## **Náhrada škody v plné výši**

V článku 29 Úmluvy se pojednává o okolnostech, za kterých se dopravce nemůže odvolávat na ustanovení Kapitoly IV. Je to zejména v případě, kdy škoda byla způsobena úmyslně, nebo vznikla takovým způsobem, který se úmyslu rovná. Toto platí i v případě, pokud se úmyslného jednání dopustili zástupci dopravce při plnění pracovních úkolů.

Jak již bylo výše zmíněno, promlčecí lhůta u nároku na náhradu škody je při úmyslu či nedbalosti prodloužena z jednoho na tři roky.

Příkladem soudního sporu o promlčecí lhůtu z důvodu hrubého zavinění je rozsudek Vrchního soudu v Olomouci 4 CmO 231/2008-305 ze dne 4.12.2008 potvrzující rozsudek Krajského soudu v Brně 11 Cm 86/2006-251 ze dne 26.11.2007, a sice žalobce jako objednavatel přepravy požadoval po dopravci náhradu škody vzniklé nuceným náhradním prodejem hluboce zmrazené zásilky přepravované z Maďarska do Německa. Zásilka mražené drůbeže měla být přepravována při  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ , nicméně při vykládce zásilky v Německu byla naměřena teplota mezi  $-14\text{ }^{\circ}\text{C}$  až  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Řidič dopravce při nakládce měřil teplotu pouze ve dvou paletách, zbývající palety měřeny nebyly. Z kotouče termografu bylo zjištěno, že chladicí zařízení v průběhu přepravy dostatečně nepracovalo, s vysokou pravděpodobností bylo i ze strany řidiče po jistou dobu vypnuto. Soud I. stupně žalobu zamítl s tím, že tato byla podána po jednorroční promlčecí době dle článku 31 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR, když se neztotožnil s tvrzením žalobce, že promlčecí doba se stavěla po dobu první a následovně též druhé reklamace.

K dovolání žalobce rozhodl odvolací Vrchní soud v Olomouci, že rozsudek soudu I. stupně potvrdil. Dle názoru odvolacího soudu nelze ze skutečnosti, že chladicí agregát byl opravován, že nebyl během přepravy zcela funkční, ani z podezření, že řidič neplnil řádně své povinnosti a z nedostatečné kontroly tohoto zaměstnance žalovaným, dovozovat zavinění rovnocenné úmyslu. Již dřívější judikatura uváděla, že zaměstnavateli z obsahu povinnosti předcházet škodám vyplývá takový způsob kontroly zaměstnance, jak plní své pracovní povinnosti, který lze na něm vzhledem ke konkrétní časové a místní situaci požadovat, a který je způsobitelný co nejvíce omezit

a snížit riziko vzniku škody, není mu však uložena povinnost předvídat každý v budoucnu možný vznik a tím i případný vznik škody zcela vyloučit.

Odvolací soud dále konstatoval, že je zcela nepochybné, že u každého technického zařízení může kdykoliv dojít k poruše. V tomto případě došlo k problémům s funkcí chladicího agregátu na vozidle přepravujícím zboží v průběhu přepravy, sám žalobce v odvolání tvrdil, že v průběhu přepravy teplota v chlazeném prostoru dopravního prostředku opakovaně a na zásadní dobu stoupla nad sjednanou teplotu  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ , tak i nad teplotu  $-18\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Sám žalobce také uvádí, že příčinou této situace bylo chybné nastavení, obsluha či porucha chladicího agregátu. Podle názoru odvolacího soudu, je-li jednou z možných příčin zvýšení teploty v chladicím prostoru dopravního prostředku nad potřebnou hranici porucha chladicího agregátu, tedy skutečnost, kterou žalovaný ani řidič, kterého žalovaný k provedení přepravy jako svého zaměstnance použil, nemohli předvídat, nelze dovést, že by zavinění žalovaného ve vztahu ke škodě vzniklé na zásilce bylo možno považovat za rovnocenné úmyslu.

Přestože je nutno v posuzované věci dovést objektivní odpovědnost žalovaného za škodu vzniklou porušením podmínek přepravní smlouvy, důvodů v tomto případě dovozovat jeho zavinění, které by bylo možné považovat za rovnocenné úmyslu.

Odvolací soud se tak ztotožnil s jednoletou promlčení dobou a odmítl stanovisko žalobce, že je nutno na daný případ aplikovat tříletou promlčecí dobu s ohledem na hrubou nedbalost dopravce. [31]

Obvyklé je, že oprávněné osoby (odesílatel, příjemce) požadují po dopravci náhradu ztráty nebo poškození zásilky nebo škodu z překročení dodací lhůty při dodání zásilky. Tyto nároky považujeme za zcela běžné, protože přímo souvisí s přepravou. Často však v souvislosti s přepravou dojde k poškození zásilek též dalších přepravců, poškození staveb, vozovek, skladů, ale i vozidla samotného dopravce. Při

---

[31] SSL, 2010, str. 9

přepravě může tedy dojít ke škodě na samotné zásilce, na majetku třetích osob, které se na přepravě podílejí jen nepřímo, a tato škoda může být vyšší, než škoda na zásilce. Vzhledem k tomu, že neexistuje úprava omezující nároky na odškodnění vlastníků zboží, kteří nejsou stranou přepravní smlouvy, vzniká jim nárok na odškodnění v plném rozsahu způsobené škody. Dopravce je však chráněn článkem 28 Úmluvy CMR, podle kterého se může dovolávat omezené odpovědnosti vůči jeho sobě i v případě, že jsou vůči němu uplatňovány nároky, které se netýkají přepravní smlouvy. Ovšem toto omezení odpovědnosti bude platit jen vůči tomu, kdo měl k samotné přepravě bližší vztah. Vůči poškozenému, který nebyl s přepravou nijak spjatý, toto omezené ručení uplatnit nelze.

Úmluva sice ve svých člancích pojednává o obecné omezené odpovědnosti dopravce a o odpovědnosti v plné výši z důvodu úmyslného zavinění, či hrubé nedbalosti. Co je však úmysl či nebalost není nijak specifikováno a nelze to vždy jednoznačně klasifikovat. Tato otázka je značně problematická, a proto mnohé škodní případy nekončí dohodou zúčastněných stran, ale řeší se jako soudní spory.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR č.j. 32 Odo 1186/2003 ze dne 22.9.2004 je toho příkladem. Žalobce požadoval na žalovaném dopravci náhradu škody za zboží, které bylo odcizeno v průběhu mezinárodní přepravy, prováděné žalovaným. Mezi účastníky nebylo sporu o skutečnosti, že mezi nimi došlo k uzavření smlouvy o mezinárodní silniční přepravě zboží s místem nakládky v Itálii a s místem vykládky v České republice, přičemž během této přepravy došlo ke ztrátě části zásilky, čímž vznikla žalobci škoda ve výši žalované částky Kč 252.378,40 s příslušenstvím. Spornou otázkou bylo, zda je dána odpovědnost žalovaného s ohledem na tvrzené liberační důvody ve smyslu článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Liberačním důvodem tvrzeným žalovaným byla skutečnost, že ke ztrátě části zásilky došlo tak, že neznámí pachatelé v noci na nehlídaném parkovišti omámili neznámou látkou řidiče i závozníka, poté rozřízli plachtu přívěsu a odcizili část nákladu. Soud I. instance žalobě v plném rozsahu vyhověl a soud odvolací toto rozhodnutí potvrdil s tím, že skutečnosti uváděné žalovaným nelze považovat za liberační důvod, naopak, vzniklá škoda byla v příčinné souvislosti s tím, že náklad byl přepravován na přívěsu s



plachtou, kterou bylo možné rozříznout a ke zboží se tak jednoduše dostat a dále tím, že takto nezabezpečený kamion stál na nehlídaném parkovišti.

K dovolání žalovaného Nejvyšší soud ČR napadené rozhodnutí zrušil a vrátil odvolacímu soudu k dalšímu řízení. Nejvyšší soud ČR konstatoval, že za okolnost, kterou dopravce nemůže odvrátit a jejíž následky odstranit není v jeho moci, se ve smyslu článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR považuje též přepradení, ozbojený útok nebo jiné obdobné jednání. [32]

K tomuto rozsudku se váže též závěr OLG Oldenburg z 20.9.2006, 3 U 38/06, kde se konkrétně uvádí, že noční odstavení naloženého dopravního prostředku bez dostatečného dohledu patří mezi hlavní případy krádeží a poškození. (*Das nächtliche Abstellen eines beladenen Fahrzeuges ohne ausreichende Beaufsichtigung gehört unter Hauptfälle bei Verlusten und Beschädigungen*). [33]

### **3.7 ADSp – Allgemeine deutsche Spediteurbedingungen, (Všeobecné německé zasílatelské podmínky) 2003, hrubé zavinění, nedbalost (grobes Verschulden, Fahrlässigkeit**

O tom, že je Úmluva CMR pevnou mezinárodní konvencí svědčí i fakt, že se některá ustanovení, jako například odpovědnost dopravce, stala podkladem pro vnitrostátní zákonodárství Německa.

Český dopravce, je-li najat i německým zasílatelem za účelem provedení přepravy na území jiného státu, provádí tuto přepravu rovněž v souladu s mezinárodní Úmluvou CMR, i když pro zasílatele platí odpovědnost podle ADSp, jejichž nová verze

---

[32] SSL ČR, 2010, str. 5

[33] Transportrecht, 2007, str. 245

vstoupila v platnost k 1.1.2003.

V souladu s článkem 23 je ručení německého zasílatele pro silniční přepravu zboží omezeno na EUR 5 za kilogram brutto váhy při poškození nebo zničení zásilky, kromě případů, kdy je zákonem pevně stanoveno nejvyšší ručení zasílatele.

Promlčecí lhůta je podle ADSp jeden rok.

Článek 27 ADSp hovoří o neplatnosti této omezené odpovědnosti v případě úmyslu nebo hrubé nedbalosti (*Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit*), zde pak opět odpovědný musí poskytnout náhradu v plné výši hodnoty zásilky.

Velkou oblibou německých soudů je při sporech o limitovanou náhradu škody používat právě jako argument pro náhradu v plné výši termíny hrubá nedbalost a úmysl. Ovšem hranice mezi obecně způsobenou škodou a úmyslnou škodou, či škodou z nedbalosti je v mnoha případech tak nejednoznačná, že i německé soudy o tom hovoří následovně. Die Abgrenzung zwischen grober Fahrlässigkeit und Leichtfertigkeit ist auch nach den Ausführungen des Bundesgerichtshofs nicht eindeutig (*rozdíl mezi hrubou nedbalostí a nedbalostí není také v podání německých soudních dvorů jednoznačné*). [34]

Zajímavý závěr je k tomuto tématu v rozsudku OLG Norimberk z 10.12.1992 – 12U 2400/92, kde se říká , že předpoklady pro použití omezené odpovědnosti del článku 23 odst. 1 Úmluvy CMR musí tvrdit a prokazovat dopravce. Důkazní břemeno o neomezené odpovědnosti dopravce s ohledem na podmínky článku 29 odst. 1 Úmluvy CMR nese naopak oprávněný. [35]

---

[34] Traspostrecht, 2004, str. 399

[35] Traspostrecht, 1993, str. 138

### **3.8.AÖSp – Allgemeine Österreichische Spediteurbedingungen (Všeobecné rakouské zasílatelské podmínky), 2003**

Jak již bylo řečeno Úmluva CMR je pevnou mezinárodní konvencí. A o tom, že je široce použitelnou konvencí nás přesvědčuje i Rakousko, které některá její ustanovení použilo jako podklad pro své vnitrostátní zákonodárství stejně tak jako již zmiňované Německo.

V souladu s kapitolou XIII., § 54 AÖSp ručí speditér EUR 1,09 za jeden kilogram hrubé váhy, max. EUR 1.090,09 za škodní událost, při zvláštních škodních událostech maximálně do limitu EUR 2.180,18 za škodní událost. Najatý dopravce však ručí za škody v souladu s mezinárodní Úmluvou CMR, je odpovědný za přímé škody i poplatky s nimi přímo souvisejícími, jak vyplývá z rozsudku Landesgericht Salzburg z 29.6.1990 – 9 Cg 23/89, a sice dopravce transportoval z Německa do Rakouska 20 svazků tažené oceli. Při příjezdu byly reklamovány vady spočívající v poškození a promočení zásilky. Aby nedošlo k přenosu rzi na další části zásilky, musela být zásilka roztříděna. Náklady na toto roztřídění soud uznal jako náklady, které musí být dopravcem uhrazeny, neboť slouží ke zmenšení rozsahu vzniklé škody. [36]

O zproštění odpovědnosti pojednává § 57 a je to zejména z důvodů, které speditér ovlivnit nemohl. Např. špatného nebo nedostatečného zabalení zboží, přirozené změny povahy zboží, krádeže pod nátlakem apod.

Promlčecí lhůta je v souladu s kapitolou XIV. § 64 AÖSp šest měsíců od oznámení oprávněného, že škodní událost nastala.

---

[36] Transportrecht, 1991, str. 105

## 4. ZÁVĚR

S problematikou odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží jsem se setkal, když jsem při studiích brigádně působil v rakouské mezinárodní spediční společnosti, zaujala mě, a proto jsem si ji vybral za téma mé diplomové práce.

Cílem mého snažení bylo ukázat, že toto téma je velmi složité, rozhodování o míře odpovědnosti dopravce je nelehké, veškeré okolnosti se musí zvažovat velice citlivě, je k tomu zapotřebí veliké odbornosti kompetentních osob a orgánů.

Po prostudování velkého množství zákonů, nejrůznějších odborných materiálů i posudků a komentářů kompetentních osob, které na tomto poli působí, jsem došel k závěru, že tato po právní stránce „mladá“ problematika vyžaduje v mnoha případech individuální přístup k posuzování a projednávání odpovědnosti. Totiž otázka, kde je hranice mezi odpovědností obecnou a odpovědností důvodu úmyslu či hrubé nedbalosti je v mnoha případech velice diskutabilní., názory jednotlivců i soudů se různí.

Faktem je, že prvním na koho se oprávněný v souvislosti se škodní událostí obrátí je a zůstává dopravce, i když za škodu může jen nepřímo.

Přesto, že je vše dané legislativou, smlouvami a právními předpisy, odpovědnost dopravce je a bude vždy téma k diskuzi a konzultacím.

I přes snahu o revizi Úmluvy CMR a její přizpůsobení modernímu vývoji mezinárodní silniční přepravy s ohledem na elektronickou podobu přepravních dokumentů, zejména nákladního listu CMR, zůstává až na dříve zmíněné korekce (článek 23) pevnou konvencí bez nutnosti zásadní změny či vytvoření nového dokumentu, které by stejně vedly k jen těžce dosažitelnému souladu na nejširší mezinárodní úrovni.

## 5. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

### Monografie:

1. Kučera, 2009

Z. Kučera, *Mezinárodní právo soukromé, 7.vydání.*

Brno, 2009. ISBN 97880-7239-231-5

2. Novák, 1998

R. Novák, *Mezinárodní kamionová doprava.*

Praha, 1998. ISBN 80-85963-53-1

3. Sedláček, 2009

P. Sedláček, *Úmluva CMR (komentář), Mezinárodní silniční nákladní doprava.*

Praha, 2009. ISBN 978-80-86324-82-1

4. Roubal, 2003

V. Roubal, *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů, výklad a texty Úmluvy CMR a souvisejících předpisů, CMR*

Praha, 2003. Česmad Bohemia

5. Pernica, 2001

P. Pernica, R. Novák, V. Svoboda aj., *Doprava a zasilatelství.*

Praha, 2001. ISBN 80-86395-13-8

6. ICC Česká republika, Šubert, 1999

M. Šubert (komentář a překlad), *INCOTERM 2000*

Praha, 1999. ISBN 92-842-1199-9

7. Pauknerová, 2008

Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, *Právo mezinárodního obchodu*  
Plzeň, 2008. ISBN 978-80-7380-108-3

8. Thume, 2007

K. H. Thume, *Komentar zur CMR*, 2. Auflage  
Frankfurth am Main, 2007. ISBN 978-3-8005-1361-1

9. Fuchs, 2001

K. Fuchs, *Makroekonomie (základní kurz)*, 1. vydání  
Brno, 2001, ISBN 80-210-1777-5

10. Došek, 2011

J. Došek, J. Kokeš, *ADR 2011 - Evropská dohoda o mezinárodní silniční  
přepravě nebezpečného zboží*, 3. vydání  
Praha, 2011. DEKRA001

11. Dobiáš, 2011

P. Dobiáš, *Mezinárodní pojistné právo se zřetelem k řešení pojistných sporů v  
rozhodném řízení*  
Praha, 2011. ISBN 978-80-87576-04-5

12. Švarc, 2011

L. Švarc a kolektiv, *Základy obchodního práva*  
Plzeň, 2011

13. Siebenschlein, 1998

H. Siebenschlein, J. Fanta, Z. Ilková, aj., *Němčeco-český slovník*  
Praha, 1998. ISBN 80-04-26658-4

14. Štenglová, 2010

I. Štenglová, S. Plíva, M. Tomsa, *Obchodní zákoník (komentář)*

Praha, 2010. ISBN 978-80-7400-354-7

15. SSL, *Výběr rozsudků vyšších soudů České republiky z oblasti dopravy a zasílatelství*

Praha, 1010. Svaz spedice a logistiky ČR

16. AK Machytková, Sedláček, Vaca a spol., *E-bulletiny dopravního práva*

Praha, 2009-2011. AK Machytková, Sedláček, Vaca a spol.

**Internetové zdroje:**

1. Pojištění rizik v mezinárodním obchodě, zdroj: <http://www.businessinfo.cz>
2. Obchodní zákoník, zdroj: <http://www.business.center.cz>
3. Smlouva zasílatelská, zdroj: <http://www.smlouvy.eu>
4. Převážní lhůta a vydání zásilky, zdroj: <http://www.pravniradce.ihned.cz>
5. Smlouva o přepravě věci, zdroj: <http://www.sfinance.cz>
6. ADR, zdroj: <http://www.doprava.vpraxi.cz>,
7. ADR, zdroj: <http://www.mdcr.cz>
8. Smlouva o přepravě věci, zdroj: <http://www.sagit.cz>
9. Rozhodčí doložky, zdroj: <http://www.ejustice.cz>
10. ASDp, zdroj: <http://www.transportrecht.de>
11. AÖSp, zdroj: <http://www.portal.wko.at>
12. <http://slovni.synonym.cz>
13. <http://www.wikipedie.org>
14. <http://www.slovník-cizich-slov.abz.cz>
15. <http://www.islo.cz>
16. <http://e-slovníky.cz>



## **6. SEZNAM PŘÍLOH A PŘÍLOHY**

1. Nákladní list CMR
2. Karnet ATA
3. Karnet TIR
4. Bezpečnostní značky ADR
5. Jednoduchý přehled INCOTERM 2010

**1** Exempil pro odesilatele  
Copy for sender

1 Odesilatel (jméno, adresa, země) Sender (name, address, country)		MEZINÁRODNÍ NÁKLÁDNÍ LIST E. INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE CZ Ta 0045801	
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Consignee (name, address, country)		Tato přeprava podléhá, i pokud bylo upřesněno jinak, podmínkám o přepravě silnicí v mezinárodní smlouvě dopravní (CMR). This carriage is subject not with standing any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR).	
3 Místo vyložení zboží Place of delivery of the goods Město / Place Země / Country		7 Další příjemce (jméno, adresa, země) Successive carrier (name, address, country)	
4 Místo a druh naložení zboží Place and date of loading with the goods Město / Place Země / Country		8 Převahy a podmínky přepravy Carrier's responsibilities and obligations	
5 Datum / Date 6 Převahy a podmínky přepravy Agreed documents			
9 Logo a číslo Markings and No.	10 Počet kusů Number of packages	11 Druh obalu Method of packing	12 Charakter zboží Nature of the goods
13 Přílohy a další údaje Attachments and other data	14 Číslo No.	15 Počet kusů Number of packages	16 Druh přepravy Type of transport
17 Počet kusů Number of packages	18 Počet kusů Number of packages	19 Počet kusů Number of packages	20 Počet kusů Number of packages
21 Počet kusů Number of packages	22 Počet kusů Number of packages	23 Počet kusů Number of packages	24 Počet kusů Number of packages
25 Počet kusů Number of packages	26 Počet kusů Number of packages	27 Počet kusů Number of packages	28 Počet kusů Number of packages
29 Počet kusů Number of packages	30 Počet kusů Number of packages	31 Počet kusů Number of packages	32 Počet kusů Number of packages
33 Počet kusů Number of packages	34 Počet kusů Number of packages	35 Počet kusů Number of packages	36 Počet kusů Number of packages
37 Počet kusů Number of packages	38 Počet kusů Number of packages	39 Počet kusů Number of packages	40 Počet kusů Number of packages
41 Počet kusů Number of packages	42 Počet kusů Number of packages	43 Počet kusů Number of packages	44 Počet kusů Number of packages
45 Počet kusů Number of packages	46 Počet kusů Number of packages	47 Počet kusů Number of packages	48 Počet kusů Number of packages
49 Počet kusů Number of packages	50 Počet kusů Number of packages	51 Počet kusů Number of packages	52 Počet kusů Number of packages
53 Počet kusů Number of packages	54 Počet kusů Number of packages	55 Počet kusů Number of packages	56 Počet kusů Number of packages
57 Počet kusů Number of packages	58 Počet kusů Number of packages	59 Počet kusů Number of packages	60 Počet kusů Number of packages
61 Počet kusů Number of packages	62 Počet kusů Number of packages	63 Počet kusů Number of packages	64 Počet kusů Number of packages
65 Počet kusů Number of packages	66 Počet kusů Number of packages	67 Počet kusů Number of packages	68 Počet kusů Number of packages
69 Počet kusů Number of packages	70 Počet kusů Number of packages	71 Počet kusů Number of packages	72 Počet kusů Number of packages
73 Počet kusů Number of packages	74 Počet kusů Number of packages	75 Počet kusů Number of packages	76 Počet kusů Number of packages
77 Počet kusů Number of packages	78 Počet kusů Number of packages	79 Počet kusů Number of packages	80 Počet kusů Number of packages
81 Počet kusů Number of packages	82 Počet kusů Number of packages	83 Počet kusů Number of packages	84 Počet kusů Number of packages
85 Počet kusů Number of packages	86 Počet kusů Number of packages	87 Počet kusů Number of packages	88 Počet kusů Number of packages
89 Počet kusů Number of packages	90 Počet kusů Number of packages	91 Počet kusů Number of packages	92 Počet kusů Number of packages
93 Počet kusů Number of packages	94 Počet kusů Number of packages	95 Počet kusů Number of packages	96 Počet kusů Number of packages
97 Počet kusů Number of packages	98 Počet kusů Number of packages	99 Počet kusů Number of packages	100 Počet kusů Number of packages



Příloha 1: Nákladní list CMR

TP06 1-0073

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS INTERNATIONAL COMMERCE CHAMBER							
CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES A.T.A. CARNET FOR TEMPORARY ADMISSION OF GOODS CONVENTION DE L'ADMISSION SUR LE CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES CONVENTION ON THE A.T.A. CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS CONVENTION RELATIVE A L'ADMISSION TEMPORAIRE CONVENTION ON TEMPORARY ADMISSION							
(Avant de remplir le carnet, lire la notice en page 3 de la couverture/Before completing the Carnet, please read Notes on cover page 3)							
<b>CARNET A.T.A.</b>	<b>A. TITULAIRE ET ADRESSE/Holder and address</b> RÉSERVÉ À L'ASSOCIATION ÉMETTRICE/ For Issuing Association use COUVERTURE/Front cover Nombre de feuilles supplémentaires / ..... Number of continuation sheets : a) CARNET No. <b>FR</b> Carnet N°:						
	<b>B. REPRÉSENTÉ PAR*/ Represented by*</b> b) DÉLIVRÉ PAR/Issued by						
	<b>C. UTILISATION PRÉVUE DES MARCHANDISES/ Intended use of goods</b> c) VALABLE JUSQU'AU/Valid until ..... / ..... / ..... année / mois / jour (inclus) year / month / day (inclusive)						
P. Ce carnet est valable dans les pays/territoires douaniers ci-après, sous la garantie des associations reprises en page quatre de couverture : /This carnet may be used in the following countries/Customs territories under the guarantee of the associations listed on page four of the cover :							
<table border="0"> <tr> <td> <input type="checkbox"/> COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE                      DE ALLEMAGNE                      AT AUTRICHE                      BE BELGIQUE                      CY CHYPRE                      DK DANEMARK                      ES ESPAGNE                      EE ESTONIE                      FI FINLANDE                      FR FRANCE                      GR GRECE                      HU HONGRIE                      IE IRLANDE                      IT ITALIE                      LV LETTONIE                      LT LITUANIE                      LU LUXEMBOURG                      MT MALTE                      NL PAYS-BAS                      PL POLOGNE                      PT PORTUGAL                      CZ RÉPUBLIQUE SLOVAQUE                      SK RÉPUBLIQUE TCHÈQUE                      GB ROYAUME-UNI                      SI SLOVÈNE                      SE SUÈDE                 </td> <td> <input type="checkbox"/> PAYS TIERS                      ZA AFRIQUE DU SUD                      (y compris BOTSWANA, LESOTHO,                      NAMIBIE, SWAZILAND)                      DZ ALGÈRE                      AD ANDORRE                      AU AUSTRALIE                      BY BELARUS                      BG BULGARIE                      CA CANADA                      CN CHINE                      KR CORÉE                      CI CÔTE D'IVOIRE                      HR CROATIE                      US ETATS-UNIS                      GI GIBRALTAR                      HK HONG KONG, CHINE                      MU ÎLE MAURICE                      IN INDE                      IS ISLANDE                      IL ISRAËL                      JP JAPON                      LB LIBAN                      MK MACÉDOINE                      MY MALAISIE                      MA MAROC                      MN MONGOLIE                      NO NORVÈGE                      NZ NOUVELLES ZÉLANDE                      RO ROUMANIE                      MA MAROC                      RU RUSSIE (FÉDÉRATION DE)                      SN SÉNÉGAL                      CS SERBIE                 </td> <td> <input type="checkbox"/> SG SINGAPOUR                      LK SRI LANKA                      CH SUISSE-LECHTENSTEIN                      TH THAÏLANDE                      TN TUNISIE                      TR TURQUIE                 </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <input type="checkbox"/> PAYS ACCEPTANT LE CARNET A.T.A.                      SOUS CERTAINES CONDITIONS :                      BJ BÉNIN                      BF BURKINA FASO                      CF CENTRAFRIQUE                      CG CONGO                      GA GABON                      MG MADAGASCAR                      ML MALI                      MR MAURITANIE                      NE NIGER                      TD TCHAD                      TO TOGO                 </td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DE ALLEMAGNE AT AUTRICHE BE BELGIQUE CY CHYPRE DK DANEMARK ES ESPAGNE EE ESTONIE FI FINLANDE FR FRANCE GR GRECE HU HONGRIE IE IRLANDE IT ITALIE LV LETTONIE LT LITUANIE LU LUXEMBOURG MT MALTE NL PAYS-BAS PL POLOGNE PT PORTUGAL CZ RÉPUBLIQUE SLOVAQUE SK RÉPUBLIQUE TCHÈQUE GB ROYAUME-UNI SI SLOVÈNE SE SUÈDE	<input type="checkbox"/> PAYS TIERS ZA AFRIQUE DU SUD (y compris BOTSWANA, LESOTHO, NAMIBIE, SWAZILAND) DZ ALGÈRE AD ANDORRE AU AUSTRALIE BY BELARUS BG BULGARIE CA CANADA CN CHINE KR CORÉE CI CÔTE D'IVOIRE HR CROATIE US ETATS-UNIS GI GIBRALTAR HK HONG KONG, CHINE MU ÎLE MAURICE IN INDE IS ISLANDE IL ISRAËL JP JAPON LB LIBAN MK MACÉDOINE MY MALAISIE MA MAROC MN MONGOLIE NO NORVÈGE NZ NOUVELLES ZÉLANDE RO ROUMANIE MA MAROC RU RUSSIE (FÉDÉRATION DE) SN SÉNÉGAL CS SERBIE	<input type="checkbox"/> SG SINGAPOUR LK SRI LANKA CH SUISSE-LECHTENSTEIN TH THAÏLANDE TN TUNISIE TR TURQUIE	<input type="checkbox"/> PAYS ACCEPTANT LE CARNET A.T.A. SOUS CERTAINES CONDITIONS : BJ BÉNIN BF BURKINA FASO CF CENTRAFRIQUE CG CONGO GA GABON MG MADAGASCAR ML MALI MR MAURITANIE NE NIGER TD TCHAD TO TOGO		
<input type="checkbox"/> COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DE ALLEMAGNE AT AUTRICHE BE BELGIQUE CY CHYPRE DK DANEMARK ES ESPAGNE EE ESTONIE FI FINLANDE FR FRANCE GR GRECE HU HONGRIE IE IRLANDE IT ITALIE LV LETTONIE LT LITUANIE LU LUXEMBOURG MT MALTE NL PAYS-BAS PL POLOGNE PT PORTUGAL CZ RÉPUBLIQUE SLOVAQUE SK RÉPUBLIQUE TCHÈQUE GB ROYAUME-UNI SI SLOVÈNE SE SUÈDE	<input type="checkbox"/> PAYS TIERS ZA AFRIQUE DU SUD (y compris BOTSWANA, LESOTHO, NAMIBIE, SWAZILAND) DZ ALGÈRE AD ANDORRE AU AUSTRALIE BY BELARUS BG BULGARIE CA CANADA CN CHINE KR CORÉE CI CÔTE D'IVOIRE HR CROATIE US ETATS-UNIS GI GIBRALTAR HK HONG KONG, CHINE MU ÎLE MAURICE IN INDE IS ISLANDE IL ISRAËL JP JAPON LB LIBAN MK MACÉDOINE MY MALAISIE MA MAROC MN MONGOLIE NO NORVÈGE NZ NOUVELLES ZÉLANDE RO ROUMANIE MA MAROC RU RUSSIE (FÉDÉRATION DE) SN SÉNÉGAL CS SERBIE	<input type="checkbox"/> SG SINGAPOUR LK SRI LANKA CH SUISSE-LECHTENSTEIN TH THAÏLANDE TN TUNISIE TR TURQUIE					
<input type="checkbox"/> PAYS ACCEPTANT LE CARNET A.T.A. SOUS CERTAINES CONDITIONS : BJ BÉNIN BF BURKINA FASO CF CENTRAFRIQUE CG CONGO GA GABON MG MADAGASCAR ML MALI MR MAURITANIE NE NIGER TD TCHAD TO TOGO							
À charge pour le titulaire et son représentant de se conformer aux lois et règlements du pays/territoire douanier de départ et des pays/territoires douaniers d'importation./The holder of this Carnet and his representative will be held responsible for compliance with the laws and regulations of the country/Customs territory of departure and the countries/Customs territories of importation.							
H. ATTESTATION DE LA DOUANE, AU DÉPART Certificate by customs at departure a) Apposé les marques d'identification mentionnées dans la colonne 7 en regard du (des) numéro(s) d'ordre suivant(s) de la liste générale/ Identification marks have been affixed as indicated in column 7 against the following item No(s) of the General List ..... b) VÉRIFIÉ LES MARCHANDISES*/Goods examined* Oui/ Yes <input type="checkbox"/> Non/ No <input type="checkbox"/>	I. Signature du délégué et timbre de l'association émettrice/Signature of authorised official and issuing Association stamp ..... / ..... / ..... Lieu et date d'émission (année/mois/jour)/ Place and Date of issue (year/month/day) J. X ..... X Signature du titulaire/Signature of Holder						
d) Bureau de douane / Lieu / Date (année/mois/jour) / Signature et timbre Customs Office / Place / Date (year/month/day) / Signature and Stamp	DR 04 *S'il y a lieu/ If applicable						

Příloha 2: Karnet ATA

THIS CARNET MUST BE RETURNED  
TO THE ASSOCIATION WITHIN  
7 DAYS OF ISSUE

**IRU** Union Internationale  
des Transports Routiers

**CARNET TIR\***

**14 volets** I.R.U. No 17237161

16 DEC 1996

1. Vehicule pour prise en charge par le bureau de douane de depart jusqu'au \_\_\_\_\_ inclus  
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including \_\_\_\_\_

2. Delivre par  
Issued by: **ROAD HAULAGE ASSOCIATION Ltd**  
25 HOUNSLEY HILL  
WYNNIDGE  
SURREY  
KT11 3BN

3. Titulaire  
Holder: **FRIGHT ERRAND**

4. Signature du delegue de l'association  
amatrice  
et cochet de cette association  
Signature of authorized official of the  
issuing association and stamp of that  
association

5. Signature du secretaire  
de l'organisation internationale  
Signature of the secretary of the international  
organization

6. Pays de depart  
Country/Countries of departure: **UK**

7. Pays de destination  
Country/Countries of destination (\*): **RUS**

8. No(s) d'immatriculation de (des) vehicule(s) routier(s) (\*)  
Registration No(s) of road vehicle(s) (\*): **K229 BKX / MAC 300**

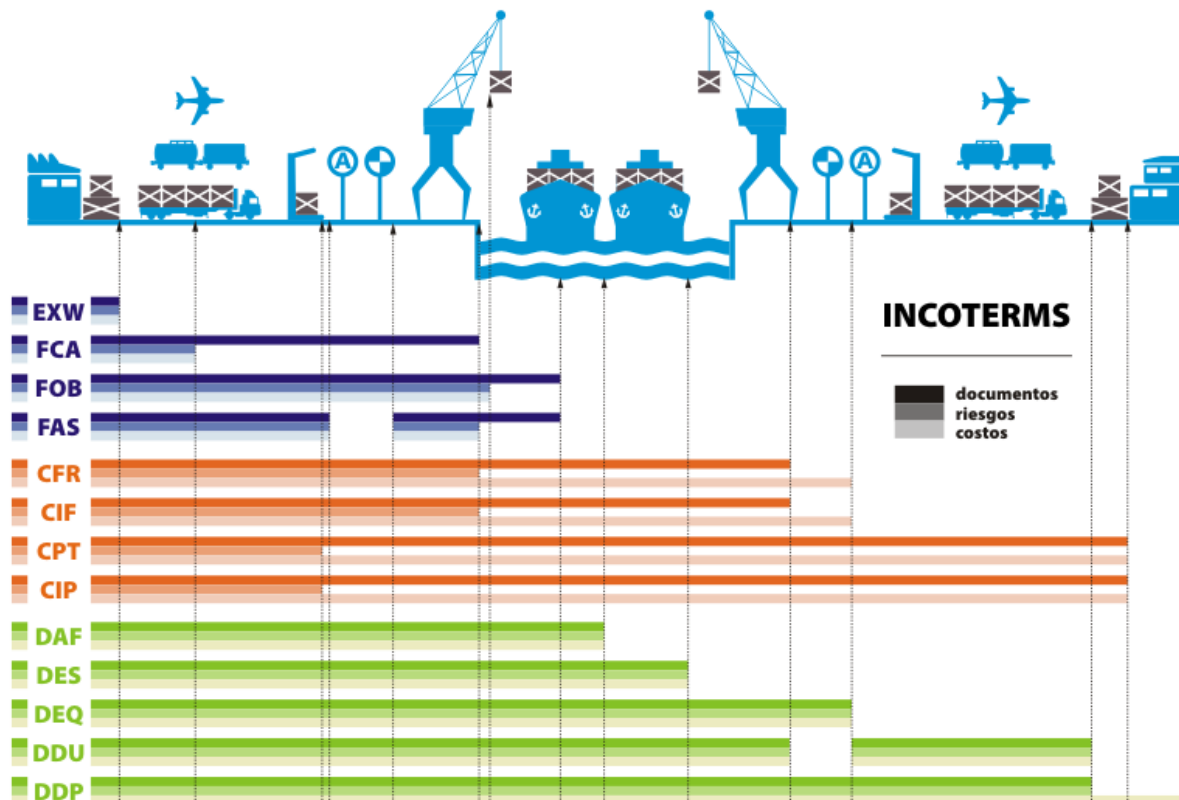
9. Certificat(s) d'apurement de (des) vehicule(s) routier(s) (No et date) (\*)  
Certificate(s) of apurement of road vehicle(s) (No. and date) (\*)

10. No(s) d'identification de (des) conteneur(s) (\*)  
Identification No(s) of container(s) (\*)

Příloha 3: Karnet TIR



## Příloha 4: Bezpečnostní značky ADR



## Příloha 5: Jednoduchý přehled INCOTERMS 2010