VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ

Studijní obor: Podnikání a právo

Vedlejší specializace: Logistika – mezinárodní přeprava a zasílatelství

Odpovědnost dopravců v mezinárodní nákladní přepravě

Diplomová práce

Autor diplomové práce: Bc. Jana Hrabalová

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci na téma „Odpovědnost dopravců v mezinárodní nákladní přepravě“ vypracovala samostatně. Veškerou použitou literaturu a prameny, ze kterých jsem čerpala, uvádím v seznamu literatury.

V Praze dne 27. 8. 2019 ……

Bc. Jana Hrabalová

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala vedoucímu své diplomové práce doc. JUDr. Ing. Radkovi Novákovi, CSc., za odborné vedení, velmi cenné rady a připomínky, jež mi poskytl. Díky patří také mé rodině a příteli za podporu, kterou mi po celou dobu studia poskytovali.

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK 6

ÚVOD 7

1 OBECNĚ K PROBLEMATICE 9

1.1 PŘEPRAVA A SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCI 9

1.1.1 SUBJEKTY PŘEPRAVNÍ SMLOUVY 10

1.1.2 PŘEPRAVNÍ SMLOUVA V ČESKÉ PRÁVNÍ ÚPRAVĚ 13

1.2 PŘEPRAVNÍ SMLOUVA V MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVĚ .. 15

1.2.1 KOLIZNÍ A PŘÍMÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA 19

1.3 PRÁVNÍ ODPOVĚDNOST 20

1.4 ZASÍLATELSTVÍ 24

1.4.1 ODPOVĚDNOST ZASÍLATELE 28

2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVĚ 33

2.1 ÚMLUVA CMR 33

2.2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE PODLE ÚMLUVY CMR 37

2.2.1 ODPOVĚDNOST ZA ZTRÁTU A POŽKOZENÍ ZÁSILKY 37

2.2.2 ODPOVĚDNOST ZA PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY 40

2.2.3 DOBA DOPRAVCOVY ODPOVĚDNOSTI 41

2.2.4 NÁHRADA ŠKODY 44

2.2.5 VYŠŠÍ CENA ZÁSILKY A ZVLÁŠTNÍ ZÁJEM NA DODÁNÍ 48

2.2.6 LIBERAČNÍ DŮVODY 49

2.2.7 HRUBÁ NEDBALOST DOPRAVCE 53

2.2.8 DALŠÍ TYPY ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE 56

2.2.9 ODPOVĚDNOST ZA DALŠÍ OSOBY 58

2.2.10 UPLATNĚNÍ NÁROKŮ 60

3 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ 62
3.1 ÚMLUVA COTIF A ÚMLUVA CIM 62
3.2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE PODLE CIM 65
3.2.1 DRUHY A DOBA ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE 66
3.2.2 DALŠÍ DRUHY ODPOVĚDNOSTI 68
3.2.3 NÁHRADA ŠKODY 69
3.2.4 UDÁNÍ HODNOTY ZBOŽÍ A ZVLÁŠTNÍ ZÁJEM NA DODÁNÍ 71
3.2.5 KVALIFIKOVANÁ ODPOVĚDNOST 72
3.2.6 LIBERAČNÍ DŮVODY 72
3.2.7 OSOBY, ZA KTERÉ DOPRAVCE ODPOVÍDÁ 74
4 KOMPARACE PRÁVNÍ ÚPRAVY ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE PODLE ÚMLUVY CMR A ÚMLUVY CIM 75
5 VYBRANÁ SOUDNÍ ROZHODNUTÍ 80
ZÁVĚR 84
LITERATURA A ZDROJE 87
SEZNAM TABULEK 89

SEZNAM ZKRATEK

Čl.	článek
MMF	Mezinárodní měnový fond
NL CIM	nákladní list CIM
NL CMR	nákladní list CMR
OTIF	Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
OZ	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
ŘÍM I	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
ŘÍM II	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy
Úmluva CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
Úmluva CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
Úmluva COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
VZP SSL ČR	Všeobecné zasílatelské podmínky svazu spedice a logistiky České republiky
ZPČ	Zvláštní práva čerpání

ÚVOD

Mezinárodní přeprava zboží je nedílnou součástí mezinárodního obchodu, bez kterého si lze svět v dnešní době jen stěží představit. Z toho vyplývá, že přepravní smlouva je spolu s kupní smlouvou nejdůležitějším právním instrumentem mezinárodního obchodu. Proto mají významnou roli právě dopravci, kteří zajišťují mezinárodní přepravu zboží. Z přepravy zboží však vyplývá celá řada práv a povinností, a v případě porušení těchto povinností musí dopravce nést odpovědnost. Právě odpovědnost dopravců v mezinárodní přepravě zboží jsem si zvolila jako téma své diplomové práce. V diplomové práci se věnuji nákladní nikoli osobní přepravě.

Za cíl diplomové práce jsem si stanovila poskytnout ucelený přehled problematiky odpovědnosti dopravců v mezinárodní nákladní přepravě, na základě teoretických zjištění a analýzy mezinárodních úmluv provést zhodnocení právní úpravy a komparaci právní odpovědnosti v mezinárodní silniční nákladní dopravě a v mezinárodní železniční nákladní dopravě a určit, zda obě právní úpravy jsou založeny na stejné myšlence a mají stejnou strukturu. Dalším cílem předkládané práce je, na základě studia právních dokumentů, literatury a vybraných soudních rozhodnutí týkajících se odpovědnosti dopravců formulovat základní problémy, které mohou v souvislosti s prováděním přepravy nastat. Pro naplnění cílů práce jsem využila v seznamu literatury uvedené knižní publikace, texty příslušných právních předpisů a rozsudky soudů. K dosažení cílů práce je použito čtyřech základních metod - popisu, analytické a komparativní metody a metody dedukce.

V rámci předmětu *Logistika, mezinárodní přeprava a zasílatelství – aplikace* jsem zpracovala první kapitolu diplomové práce, která je zaměřena na úvod do problematiky mezinárodní přepravy, přepravních smluv a právní odpovědnosti. Jedna podkapitola je věnována zasílatelství, které má také pro mezinárodní přepravu, a přepravu vůbec, velký význam.

Druhá kapitola je zaměřena na odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční dopravě vycházející z Úmluvy CMR. Třetí kapitola se zabývá odpovědností dopravce v mezinárodní železniční dopravě upravené Úmluvou CIM. Čtvrtá kapitola srovnává právní úpravu odpovědnosti dopravců mezi mezinárodní silniční a mezinárodní

železniční nákladní dopravou. Poslední, pátá, kapitola je věnována vybraným soudním rozhodnutím týkajícím se dané problematiky.

1 OBECNĚ K PROBLEMATICE

Tato kapitola je věnována úvodu do problematiky mezinárodní přepravy a odpovědnosti dopravců. Nejprve charakterizuji smlouvu o přepravě věci, která je právním institutem, na jehož základě jsou veškeré přepravy, ať už vnitrostátní nebo mezinárodní, uskutečňovány. Následně vymezím pojem mezinárodní přeprava. Pro úplnost vyjmenuji jednotlivé dopravní obory a uvedu pro každý dopravní obor mezinárodní úmluvy, které tvoří právní základ pro mezinárodní přepravu. Dále definuji pojem právní odpovědnost, což považuji za důležité pro pochopení dalšího textu, jelikož hlavním tématem této práce je právě odpovědnost dopravců. A nakonec se pokusím objasnit problematiku zasílatelství, která s mezinárodní přepravou zboží úzce souvisí. Zasílatel má v oblasti přepravy specifické postavení, svou činnost nevykonává na základě přepravní smlouvy, nýbrž smlouvy zasílatelské. Role zasílatele v mezinárodní přepravě je zajímavá i právě z pohledu jeho odpovědnosti. Odpovědnost zasílatele je jiná, než odpovědnost dopravce, mohou však nastat případy, při nichž bude zasílatel nést stejnou odpovědnost jako dopravce. Proto považuji za důležité se touto problematikou více zabývat.

1.1 PŘEPRAVA A SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCI

Smlouva o přepravě věci, nebo také přepravní smlouva, jak je v praxi častěji nazývána, úzce souvisí s kupní smlouvou, neboť právě na kupní smlouvu přepravní smlouva obvykle navazuje. Na jejím základě se uskutečňuje realizace přepravy zboží. Smlouva o přepravě věci představuje závazek dopravce, že odesílateli přepraví zásilku z místa odeslání do místa určení. Odesílatel je povinen uhradit za přepravu zásilky dopravci odměnu – přepravné.[1]

V souvislosti s přepravní smlouvou je na tomto místě vhodné objasnit také rozdíl mezi pojmy doprava a přeprava, které jsou v běžné řeči často zaměňovány, jedná se však o dva odlišné pojmy. Podle Nováka pojem doprava představuje dopravní služby a v užším smyslu pak proces, při kterém dochází k pohybu dopravních prostředků po dopravní cestě. Pojem přeprava vysvětluje Novák dvěma způsoby. Za prvé lze přepravu chápat jako výsledek přemisťovacího (dopravního) procesu. Za druhé pojem

[1] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011. Str. 392. ISBN 978-80-7357-735-3. Str. 154 – 158.

přeprava může zahrnovat přepravní služby, což je souhrn aktivit, které tvoří nejen samotné přemisťování v prostoru a čase (dopravní proces), ale také služby, které s dopravním procesem přímo souvisí (např. nakládka, vykládka, skladování, pojištění atd.). [2]

Podle druhu využité dopravní cesty a dopravního prostředku pro přepravu rozlišujeme několik dopravních oborů, jsou jimi silniční, železniční, námořní, říční (vnitrozemská vodní) a letecká doprava/přeprava. V případě, že je k přepravě využito více dopravních oborů, hovoříme o multimodální přepravě. Intermodální přeprava je charakterizována jako multimodální přeprava, k níž je využito intermodální přepravní jednotky (*ILU Intermodal Loading Unit)*, např. přepravní kontejner, a při změně dopravního oboru je manipulováno pouze s touto přepravní jednotkou, nikoliv s jejím obsahem. Speciálním podsystémem intermodální přepravy je přeprava kombinovaná. O kombinovanou přepravu se jedná, pokud je splněna podmínka pro intermodální přepravu a zároveň je nejdelší přeprava dopravním oborem jiným než dopravou silniční, přeprava uskutečňovaná po silnici musí být naopak co nejkratší.[3]

1.1.1 SUBJEKTY PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

Jak vyplývá z již výše zmiňovaného obsahu smlouvy o přepravě věci, smluvními stranami přepravní smlouvy jsou dopravce a odesílatel (přepravce). Důležitým subjektem při přepravě zboží je také příjemce, který ovšem není smluvní stranou přepravní smlouvy.[4] V následujícím textu budou jednotlivé subjekty přepravní smlouvy podrobněji rozepsány, bude vysvětlena jejich úloha při přepravě a v části týkající se dopravce budou zmíněny a vysvětleny všechny formy dopravců, které se mohou v přepravních vztazích vyskytovat, a které jsou významné z hlediska posuzování dopravcovy odpovědnosti.

Dopravcem může být prakticky kdokoliv, kdo disponuje dopravním prostředkem, může být jeho provozovatelem, může být zároveň i jeho vlastníkem, případně může mít dopravní prostředek pronajatý. Je jím fyzická nebo právnická osoba, na níž se obrací

---

[2] NOVÁK, R. a kol. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství.* 1: vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. Str. 282. ISBN 978-80-7400-514-5. Str. 27 – 28.

[3] RATHOUSKÝ, B., JIRSÁK, P., STANĚK, M. *Strategie a zdroje SCM.* Praha: C. H. Beck, 2016. Str. 272. ISBN 978-80-7400-639-5. Str. 193.

[4] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 139.

zákazník – odesílatel, když potřebuje provést přepravu zásilky. Povinností dopravce je provést vlastní dopravu nebo přepravu zásilky.[5] Dopravce tuto činnost smí provádět na základě udělení koncese podle živnostenského zákona[6] a splnění určitých podmínek, které nejprve určoval zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a od 4. prosince 2011 tyto podmínky vyplývají z přímo uplatnitelného nařízení EU č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě. Existuje však výjimka, kdy dopravce nepotřebuje pro realizaci přepravy koncesi ani žádné další povolení, a tou je doprava pro vlastní potřebu. Dopravou pro vlastní potřebu se rozumí doprava, kterou podnikatel zajišťuje vlastní podnikatelskou činnost, při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem by byla přeprava ať už osob nebo věcí.[7]

Dopravcem nejčastěji bývá provádějící dopravce, což je dopravce, který sám fyzicky přepravuje zásilku. Provádějící a smluvní dopravce mohou spolupracovat na základě uzavření přepravní smlouvy, ve které by smluvní dopravce vystupoval jako odesílatel a skutečný dopravce jako dopravce. Dalším řešením je uzavření smlouvy o provozu dopravního prostředku nebo jiné nepojmenované smlouvy, což v praxi bývá mnohem vhodnějším řešením než spolupráce na základě již zmiňované přepravní smlouvy.[8]

Smluvní dopravce sám vystupuje jako subjekt konkrétní přepravní smlouvy a je v ní jako dopravce uveden. Někdy je také označován jako odpovědný dopravce, protože vždy odpovídá za závazky, které pro dopravce vyplývají z přepravní smlouvy, a přitom nezáleží na tom, zda přepravu opravdu sám fyzicky uskutečňuje či nikoliv. Smluvní dopravce odpovídá vždy, jako by přepravu prováděl sám. Smluvním a provádějícím dopravcem bývá nejčastěji jedna a tatáž osoba. To znamená, že smluvním dopravcem uvedeným v přepravní smlouvě je provádějící dopravce, který sám fyzicky provede přepravu zásilky.[9] Smluvním dopravcem ve smyslu přepravní smlouvy může však být i subjekt, který vlastní přepravu nemůže sám provádět, neboť nevlastní ani neprovozuje žádné dopravní prostředky. V tomto případě smluvní dopravce odpovídá za všechny

---

[5] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 140.

[6] Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání.

[7] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 93.

[8] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 140.

[9] Tamtéž.

závazky z přepravní smlouvy, ale vlastní přepravu provádí provádějící dopravce. Stejná situace nastane i v případě, že smluvní dopravce z nějakého důvodu vlastní přepravu provést nemůže nebo nechce, ačkoliv disponuje dopravními prostředky a všemi potřebnými oprávněními.[10]

Postupný neboli další dopravce[11] je provádějícím dopravcem, který však provádí pouze část přepravy. Všichni zúčastnění postupní dopravci realizují přepravu na základě jediné přepravní smlouvy. Ve většině případů nemá postupný dopravce přímý vztah k odesílateli, ale jeho smluvní vztah se váže na dopravce, který mu přenechal k provedení část přepravy.[12] Každý z postupných dopravců přebírá odpovědnost za provedení celé přepravy.[13]

Odesílatel je osoba, která si u dopravce objednává přepravu a předává zásilku dopravci, aby ji dopravce přepravil. Odesílatel je také ten, kdo je povinen dopravci uhradit přepravné. Mimo jiné odesílatel odpovídá za řádné naložení či uložení zásilky a musí dopravci poskytovat potřebné informace o zásilce, které jsou nezbytné pro její úspěšnou přepravu.[14]

Příjemcem se rozumí osoba, pro niž je přepravovaná zásilka určena a v místě určení ji od dopravce přebírá. V některých případech může příjemce v přepravní smlouvě aktivně vystupovat – např. platit dopravci přepravné. Případná aktivní účast příjemce v přepravní smlouvě a její rozsah záleží na ujednáních, které vyplývají z kupní smlouvy uzavřené mezi prodávajícím a kupujícím.[15] V praxi je možné se setkat i se situací, kdy je odesílatel a příjemce jedna a tatáž osoba.[16]

Odesílatele a příjemce lze shodně nazvat termínem přepravce. Přepravce je pojem, který představuje zákazníka dopravce. *„Pojem přepravce souhrnně označuje všechny subjekty*

---

[10] Tamtéž.

[11] V Úmluvě CMR je používán termín další dopravce.

[12] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 158.

[13] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 141.

[14] Tamtéž.

[15] Konkrétní vztah mezi prodávajícím a kupujícím je v kupní smlouvě upraven tzv. dodacími podmínkami INCOTERMS. Tento vztah sice není podřízen přepravní smlouvě, ale právě volba dodací podmínky je rozhodným momentem pro následně uzavřené přepravní, případně zasílatelské smlouvy.

[16] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 142.

vystupující na přepravním trhu na straně hmotného zboží jako zákazníci, resp. jako poptávající. (Přepravce představuje stranu poptávky po dopravních, resp. přepravních službách.)"[17]

1.1.2 PŘEPRAVNÍ SMLOUVA V ČESKÉ PRÁVNÍ ÚPRAVĚ

Smlouva o přepravě je v českém právu upravena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku, dále jen OZ. Nalezneme zde rozdílnou úpravu pro přepravu osob a přepravu věci. Pro účely této práce jsou relevantní ustanovení týkající se přepravy věci, které najdeme v § 2555 a následujícím. Obsah smlouvy o přepravě je v OZ definován takto: „*Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné."*[18]

Důležitými náležitostmi smlouvy je tedy uvedení osoby dopravce a odesílatele, místa odeslání a místa, kam má být zásilka dopravena. V ideálním případě by měla být ujednána i doba, ve které má k doručení zásilky dojít, není to však povinností. V případě, že tato doba není ujednána, platí, že dopravce má provést doručení zásilky bez zbytečného odkladu. Ve smlouvě by se také měl nacházet údaj o výši přepravného, není to však povinnost. V případě, že se strany na výši přepravného nedohodnou, zaplatí odesílatel dopravci přepravné ve výši, která je obvyklá v době uzavření smlouvy s ohledem na obsah závazku.[19]

V OZ je upravena také povinnost dopravce nahradit škodu na zásilce. Platí, že dopravce odpovídá za zásilku od jejího převzetí do jejího předání příjemci. Najdeme zde i liberační důvody, kterými se dopravce zprostí odpovědnosti.[20]

V souvislosti se smlouvou o přepravě je v OZ upraven i náložný list. Nejčastěji dopravce odesílateli vydává potvrzení o převzetí zásilky v podobě nákladního listu, někdy ale může místo něj vydat náložný list, který se od nákladního listu liší především tím, že náložný list je obchodovatelným cenným papírem. Nákladní list představuje

---

[17] Tamtéž.

[18] §2555 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

[19] §2555 – 2565 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

[20] §2566 – 2569 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

potvrzení o převzetí zásilky dopravcem k přepravě a také potvrzení o uzavření přepravní smlouvy. Nákladní list však není obchodovatelným cenným papírem a neváže se k němu vlastnické právo. Pro náložný list § 2572 OZ stanoví, že *„Potvrzení o převzetí zásilky lze nahradit náložným listem. Náložný list je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu; lze jej vydat na jméno, na řad nebo na doručitele.“*[21] Povinné náležitosti náložného listu jsou:

a) jméno dopravce a jeho bydliště nebo sídlo,
b) jméno odesílatele a jeho bydliště nebo sídlo,
c) označení, množství, váha nebo objem přepravovaných věcí,
d) forma náložného listu; pokud byl vydán na jméno nebo na řad, i označení osoby, na jejíž jméno nebo řad byl vydán,
e) údaj o místě určení,
f) místo a den vydání náložného listu a dopravcův podpis.[22]

OZ nestanoví povinnou formu smlouvy o přepravě, smlouva může být tedy nejenom písemná, ale také může být uzavřena ústně. Ale vzhledem k riziku, že v případě ústní smlouvy vzniknou dohady o tom, co vlastně bylo ve smlouvě ujednáno a co naopak nebylo, a prakticky neexistuje žádný důkaz o přesném obsahu smlouvy, je bezpochyby vhodnější uzavírat (nejen) smlouvu o přepravě v písemné podobě.

Dále je podstatné zmínit, že úprava přepravní smlouvy je rozdílná pro vnitrostátní přepravu a pro mezinárodní přepravu. Výše uváděná ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, týkající se smlouvy o přepravě se použijí pouze pro vnitrostátní přepravu zboží, což je taková přeprava, kdy se místo odeslání i místo určení nacházejí v jednom státě, v tomto případě tedy v České republice. Je patrné, že OZ pouze zakotvuje právní rámec pro přepravu zboží, přesné podmínky přepravní smlouvy pak závisí na dohodě smluvních stran, tedy na dohodě dopravce a odesílatele, která ovšem nesmí být v rozporu se zákonem.

Pro úplnost je potřeba uvést, že dalším významným vnitrostátním právním předpisem, který upravuje problematiku provádění přeprav v silniční dopravě, je zákon č. 111/1994

[21] §2572 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

[22] §2572 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

Sb., o silniční dopravě. Zákon o silniční dopravce byl s účinností k 1. 1. 2019 novelizován. Tato novela přinesla velmi podstatné změny. Zákon byl rozšířen o § 9a, který zakotvuje přímou aplikaci Úmluvy CMR pro v něm uvedené právní okruhy i ve vnitrostátní přepravě. V souladu s tímto ustanovením bude např. odpovědnost dopravců, liberační důvody, limity náhrady škody a promlčení podléhat úpravě vyplývající ze zmiňované Úmluvy CMR.[23]

Podmínky provádění vnitrostátní železniční nákladní přepravy stanoví zákon č. 1/2000 Sb., železniční přepravní řád.

Mezinárodní přeprava je upravena v mezinárodních úmluvách, které se liší pro jednotlivé dopravní obory. O právní úpravě mezinárodních přeprav a jednotlivých úmluvách bude pojednáno v následující podkapitole.

1.2 PŘEPRAVNÍ SMLOUVA V MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVĚ

Jelikož se v této práci zabývám odpovědností dopravců v mezinárodní nákladní přepravě, je vhodné si nejprve definovat pojem mezinárodní přeprava. Dále je důležité uvést, jakými právními předpisy se řídí mezinárodní přepravní smlouva a na základě ustanovení jakých právních norem bude posuzována odpovědnost dopravců.

Mezinárodní přepravou se rozumí přeprava, jejíž výchozí a cílové místo, neboli místo odeslání a místo určení, se nacházejí ve dvou různých státech. Přeprava zboží přes hranice států je uskutečňována na základě jediné přepravní smlouvy.[24] Za mezinárodní přepravu se nepovažuje tzv. peážní přeprava, při které se místo odeslání i místo určení nachází v témže státě, ale část přepravy probíhá přes území jiného státu. Aby se jednalo o peážní přepravu, nesmí se v tomto cizím státě nacházet tzv. tarifní bod (nemůže zde být prováděna nakládka, přikládka, vykládka atd.), v opačném případě by se nejednalo o peážní přepravu, ale o přepravu mezinárodní.[25]

---

[23] Srov. §9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

[24] POLÁČEK, B. *Právo mezinárodního obchodu.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. Str. 340. ISBN 978-80-7552-770-7. Str. 243.

[25] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 28.

Přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě zboží, jsou upraveny v mnohostranných mezinárodních úmluvách, které jsou různé pro jednotlivé dopravní obory.[26] Mezinárodní mnohostranné úmluvy mají v mezinárodní přepravě nezastupitelný význam, neboť se snaží o sjednocení právní úpravy – unifikaci – přepravních vztahů, které jsou v národních právních řádech upraveny rozdílně.[27] Tyto úmluvy upravují mimo jiné i odpovědnost dopravců.

V následujících řádcích budou uvedeny mezinárodní mnohostranné úmluvy, které jsou stěžejní pro mezinárodní přepravu v jednotlivých dopravních oborech.

Silniční doprava

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Úmluva CMR).
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Dohoda ADR).
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (Dohoda ATP).
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (Dohoda AETR).
- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR.[28]

Pro účely této diplomové práce je podstatná Úmluva CMR, o které bude pojednáno dále v kapitole o odpovědnosti dopravců v mezinárodní silniční přepravě. Ostatní úmluvy uvádím, aby bylo zřejmé, že dopravci se nemusí řídit pouze Úmluvou CMR, která nezahrnuje kompletní úpravu problematiky mezinárodní silniční přepravy, ale že existuje celá řada dalších mezinárodních úmluv, které jsou dopravci povinni dodržovat.

Železniční doprava

- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ve znění Vilniuského protokolu (COTIF 99)

---

[26] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 158.

[27] Mezinárodní přepravní vztahy jsou upraveny kromě mezinárodních mnohostranných úmluv také úmluvami dvoustrannými, ty však neupravují problematiku přepravních smluv ani odpovědnosti dopravců, proto se jimi v této práci vůbec nebudu zabývat.

[28] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 171.

➔ Úmluva COTIF 99 je kromě vlastního textu Úmluvy tvořena i dále uvedenými přílohami a přípojky (Protokol a Přípojky A – G).

- Protokol o výsadách a imunitách Mezivládní organizace OTIF
- Přípojek A: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících (CIV).[29]
- Přípojek B: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).
- Přípojek C: Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID).
- Přípojek D: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV).
- Přípojek E: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI).
- Přípojek F: Jednotné právní předpisy pro potvrzení platnosti technických norem a schválení jednotných technických předpisů použitelných pro železniční materiál určený pro použití v mezinárodní přepravě (APTU).
- Přípojek G: Jednotné právní předpisy pro technické připuštění železničního materiálu používaného v mezinárodní přepravě (ATMF).[30]

Pro smlouvu v mezinárodní železniční nákladní přepravě je z výše uvedených právních norem nejdůležitější Přípojek B: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží neboli Úmluva CIM, která upravuje problematiku mezinárodní přepravy zboží po železnici, podmínky přepravní smlouvy a v neposlední řadě i odpovědnostní vztahy, které z přepravní smlouvy vyplývají.

Námořní doprava

- Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů – Haagská pravidla (1924).
- Protokol o změně Úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů – Haagsko – Visbyská pravidla (1968).

---

[29] Přípojek A uvádím pro úplnost, jelikož je součástí Úmluvy, nicméně se týká přepravy cestujících, tudíž není relevantní pro nákladní přepravu, kterou se ve své práci zabývám.

[30] POLÁČEK, B., 2017. *Op. cit.* Str. 257.

- Úmluva OSN o námořní přepravě zboží – Hamburská pravidla (1978).
- Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři – Rotterdamská pravidla.

První mezinárodní právní úpravu smlouvy v mezinárodní námořní dopravě nalezneme v Haagských pravidlech, která se snažila především zavést závazná pravidla pro odpovědnost námořních dopravců. Tato úmluva byla později pozměněna a doplněna Haagsko-Visbyskými pravidly. Další úmluvou, která stanovuje pravidla pro přepravní vztahy v námořní dopravě a reguluje odpovědnost námořních dopravců, jsou Hamburská pravidla, která poskytují odlišnou úpravu odpovědnosti dopravců, než tomu bylo v původní Úmluvě.

Nejnovější úmluvou týkající se problematiky mezinárodní námořní přepravy jsou Rotterdamská pravidla, jež nabízejí opět novou a mnohem komplexnější úpravu dané problematiky. Rotterdamská pravidla byla přijata v roce 2009, stále však nevstoupila v platnost, neboť podmínkou pro to, aby byla platnou právní normou mezinárodního práva, je, že musí být podepsána a ratifikována nejméně 20 členskými státy OSN.[31] K 5. 5. 2018 Rotterdamská pravidla podepsalo 25 států a pouze 4 je ratifikovali. Jako první jejich ratifikaci provedlo Španělsko v roce 2011, následovalo Togo v roce 2012, Kongo v roce 2014, poslední ratifikace proběhla v říjnu 2017 Kamerunem.[32]

Nutno podotknout, že uvedené Úmluvy existují vedle sebe, neboť ne všechny státy ratifikovaly každou z nich. Z tohoto důvodu neexistují jedna pravidla v podobě jediného právního předpisu, který by danou problematiku upravoval kompletně pro všechny státy. Pro různé státy je tedy odpovědnost dopravců posuzovaná na základě jiné právní úpravy.

Říční doprava

- Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (Úmluva CMNI).

---

[31] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 252 – 254.

[32] UNCITRAL. *Proces schvalování Úmluvy OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři.* [cit. 2018-05-05]. Dostupné z: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

Úmluva CMNI je relativně novou úmluvou, v platnost vstoupila v roce 2005. Jejím cílem bylo unifikovat právní úpravu mezinárodní říční přepravy. Podmínky přepravní smlouvy a odpovědnost dopravců v říční dopravě se řídí právě Úmluvou CMNI.[33]

Letecká doprava

- Montrealská úmluva (1999) – Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.
- Varšavská úmluva (1929) - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.

Montrealská úmluva a Varšavská úmluva upravují přepravní vztahy v mezinárodní letecké přepravě. Montrealská úmluva představuje aktuální právní úpravu zmíněné problematiky, nicméně ne všechny smluvní strany Varšavské úmluvy přistoupily k Montrealské úmluvě, pro tyto smluvní strany platí i nadále Varšavská úmluva.[34]

1.2.1 KOLIZNÍ A PŘÍMÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA

Přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě spadají do odvětví mezinárodního práva soukromého. Právní vztahy s mezinárodním prvkem jsou upravovány buď pomocí přímé, nebo kolizní metody. Nejinak je tomu i v případě přepravní smlouvy. Výše uvedené mezinárodní úmluvy upravující mezinárodní přepravní vztahy pro jednotlivé dopravní obory představují přímou metodu úpravy mezinárodních přepravních vztahů. Přímá metoda znamená, že daná problematika je upravena přímo v mezinárodní úmluvě (ta je přímou právní normou), jež se stane součástí právních řádů jednotlivých států, které jsou smluvní stranou dané mezinárodní úmluvy. Mezinárodní úmluvy vedou k unifikaci dané problematiky, neboť stírají rozdíly mezi rozdílnou národní právní úpravou jednotlivých států. Ne vždy je však daná problematika upravena mezinárodními úmluvami komplexně.

Může tedy nastat situace, která není v mezinárodní úmluvě upravena. V tomto případě se uplatní kolizní metoda, kdy bude pomocí kolizní normy určen národní právní řád, kterým se bude daný právní vztah nastalé situace řídit. Kolizní norma obsahuje pravidla,

---

[33] POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo).* 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. Str. 388. ISBN 978-80-7552-133-0. Str. 40.

[34] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 232.

na jejichž základě se určí národní právní řád, neobsahuje konkrétní právní úpravu a řešení nastalé situace. Kolizní úprava pro přepravní smlouvy vychází z nařízení Řím I, které stanoví právo rozhodné pro smluvní závazkové vztahy. Pokud by při přepravě vznikla škoda, bude řešena podle kolizní úpravy, kterou stanoví nařízení Řím II, které upravuje právo rozhodné pro mimosmluvní závazkové vztahy. Kolizní metodu lze použít pouze tehdy, pokud daná problematika není upravena v přímé normě – mezinárodní úmluvě.[35]

1.3 PRÁVNÍ ODPOVĚDNOST

Pro lepší pochopení hlavní části této práce, která se bude věnovat odpovědnosti dopravců, považuji za důležité nejprve objasnit pojem „odpovědnost“. Proto se v této podkapitole zaměřím na vysvětlení pojmu právní odpovědnost, abych poskytla kompletní informace vztahující se ke zpracovávanému tématu. V dalších kapitolách již informace vysvětlující právní odpovědnost z obecného hlediska nebudou zmiňovány, dále se budu věnovat již konkrétním odpovědnostem, které pro dopravce v mezinárodní přepravě vyplývají.

Na úvod je nutné zmínit, že existuje několik druhů odpovědností, a právní odpovědnost je jenom jedním z nich. Mezi další druhy odpovědnosti řadíme odpovědnost politickou, morální a vnitro organizační.[36] Pro tuto práci je nejdůležitější odpovědnost právní, proto se budu podrobněji zabývat právě tou.

Právní odpovědnost bychom mohli charakterizovat jako povinnost nést negativní následky, které vyplývají ze zákona nebo smlouvy, a jež vznikají na základě porušení určitého pravidla, které zákon nebo smlouva stanoví. *„Právní odpovědnost je jedním z nástrojů zajišťování realizace právních norem, a tím i dodržování zákonnosti.“*[37] Právní odpovědnost vzniká v důsledku protiprávního jednání nebo protiprávního stavu za právem daných podmínek a představuje nepříznivé právní důsledky. Nepříznivým právním důsledkem je vznik nové právní povinnosti, která vznikla v důsledku

[35] POLÁČEK, B., 2017. *Op. cit.* Str. 285 - 286.

[36] SPIRIT, M. a kol. *Základy práva pro neprávníky.* 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. Str. 282. ISBN 978-80-7380-391-9. Str. 207.

[37] SPIRIT, M. a kol., 2012. *Op. cit.* Str. 208.

protiprávního jednání nebo protiprávního stavu. Tato povinnost bývá nazývána jako sankční povinnost.[38]

Podle základního rozdělení právní odpovědnosti rozlišujeme odpovědnost smluvní a mimosmluvní neboli deliktní. Smluvní odpovědnost vzniká porušením povinnosti, která byla ujednána přímo ve smlouvě. O mimosmluvní odpovědnosti mluvíme, pokud došlo k porušení povinnosti vyplývající přímo ze zákona.[39]

Právní odpovědnost ve společnosti plní několik důležitých funkcí. Mezi ty hlavní patří funkce preventivní, funkce reparační a funkce represivní. Funkce odpovědnosti slouží k zachování spravedlnosti v právních vztazích. Preventivní funkce spočívá v tom, že se snaží předcházet porušení práva. Prostřednictvím nepříznivých právních následků, které by vznikly při porušení práva, ovlivňuje chování lidí tak, aby se chovali v souladu s právem a negativním důsledkům se vyhnuli. Reparační funkce má za úkol odškodnit poškozeného, jemuž vznikla újma protiprávním jednáním nebo protiprávním stavem. Podstatou je odstranění újmy, které může být zajištěno např. povinností škůdce k náhradě škody. Funkce reparační zahrnuje i funkci satisfakční, což je speciální druh reparační funkce. Satisfakční funkce cílí k poskytnutí zadostiučinění v případech, kdy poškozenému byla způsobena nemajetková újma. Jako příklad můžeme uvést učinění veřejné omluvy. Represivní funkce doplňuje předchozí dvě funkce tím, že dojde k potrestání odpovědné osoby. Nejčastěji se jedná o nepříznivý zásah do její majetkové nebo osobní sféry nad rámec kompenzace poskytnuté v rámci reparační funkce. Jako příklad můžeme uvést uložení pokuty ve správním řízení. Cílem represivní funkce není odveta vůči odpovědné osobě, ale to, aby se odpovědná osoba příště už chovala v souladu s právem.[40]

Právní odpovědnost vzniká, jak již bylo uvedeno výše, porušením povinnosti vyplývající ze smlouvy nebo přímo ze zákona. Za toto porušení povinnosti bude nést odpovědná osoba nepříznivé následky. Pro vznik odpovědnosti je nutné, aby došlo ke

---

[38] SPIRIT, M. *Úvod do studia práva.* 2. vyd. Aktualizované dle nového občanského zákoníku. Praha: Grada Publishing, 2014. Str. 192. ISBN 978-80-247-5280-8. Str. 96.

[39] KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., *Občanské právo hmotné*. 4., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: ASPI, 2006. Str. 612. ISBN 80-7357-131-5. Str. 64.

[40] SPIRIT, M. a kol., 2012. *Op. cit.* Str. 208 – 209.

splnění následujících předpokladů, které jsou stanoveny právními normami. Předpoklady pro vznik odpovědnosti dělíme na objektivní a subjektivní.

Mezi objektivní předpoklady patří:

a) protiprávní jednání nebo protiprávní stav,
b) existence negativního důsledku protiprávního jednání – újma,
c) příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním a újmou (kauzální nexus).

K subjektivním předpokladům řadíme:

a) zavinění.[41]

S předpoklady vzniku právní odpovědnosti souvisí také dělení odpovědnosti na subjektivní a objektivní. Dříve než přistoupím k rozlišení těchto dvou druhů právní odpovědnosti, pro srozumitelnost a úplnost zde nejprve jednotlivé předpoklady pro vznik odpovědnosti vysvětlím.

„Protiprávní jednání lze charakterizovat jako lidské chování, které je objektivně v rozporu s právem (je právem zakázané) a porušuje nebo ohrožuje právem chráněné společenské zájmy a vztahy.“ Protiprávní jednání podle právem chráněných společenských zájmů můžeme rozdělit na trestné činy, správní delikty, disciplinární delikty, delikty z porušení povinností v soukromoprávních vztazích. Protiprávního jednání se subjekt může dopustit buď konáním (subjekt porušuje právo tím, že koná nějakou věc, která je zakázaná) nebo opomenutím (subjekt je povinný něco udělat, ale neudělá to, takže k porušení práva dojde v důsledku nečinnosti).[42]

„Protiprávní stav je fakticky nastalý stav, který je v rozporu s objektivním právem. A tento stav vede ke vzniku škodlivého následku.“ Příkladem protiprávního stavu je nemoc z povolání nebo přírodní katastrofa.[43]

Pro vznik odpovědnosti je, jak jsem již zmiňovala výše, také nezbytný vznik újmy. Z toho vyplývá, že pokud nevznikne újma, nevznikne ani právní odpovědnost. Újma může být jak majetkového, tak i nemajetkového charakteru. Předpoklad „kauzálního

---

[41] SPIRIT, M. a kol., 2012. *Op. cit.* Str. 209 – 210.

[42] SPIRIT, M. a kol., 2012. *Op. cit.* Str. 210.

[43] SPIRIT, M. a kol., 2012. *Op. cit.* Str. 213.

nexu“ znamená to, že újma musí být zapříčiněna daným protiprávním jednáním, resp. stavem. Příčinou újmy je takové jednání, bez něhož by daná újma vůbec nevznikla.[44] Zaviněním se rozumí *„vnitřní, psychický vztah rušitele k protiprávnímu jednání a k porušení nebo ohrožení zájmu chráněného právem.“*[45]

Zavinění rozlišujeme úmyslné a nedbalostní. Úmyslné zavinění se dále dělí na úmysl přímý, kdy rušitel negativní následek způsobit chtěl, a úmysl nepřímý, kdy rušitel daný negativní následek sice způsobit nechtěl, ale věděl, že ho způsobit může a pro případ, že ho způsobí, s tím byl srozuměn.[46]

U nedbalosti rozlišujeme nedbalost vědomou a nevědomou. Nedbalost vědomá znamená, že rušitel ví, že může způsobit negativní následek, ale spoléhá na to, že to dobře dopadne, a že ho nezpůsobí. O nevědomé nedbalosti hovoříme, když rušitel ani neví, že svým jednáním negativní následek může způsobit, ale vzhledem k okolnostem to vědět měl a mohl.[47]

Jak jsem již uvedla, podle předpokladů jejího vzniku dělíme odpovědnost na subjektivní a objektivní. Hlavním rozdíl mezi těmito dvěma druhy odpovědnosti tkví v tom, zda je k jejímu vzniku potřeba zavinění odpovědné osoby. U subjektivní odpovědnosti zavinění vyžadováno je, u objektivní odpovědnosti nikoliv.[48] U subjektivní odpovědnosti může být zavinění jako předpoklad pro vznik právní odpovědnosti stanoveno buď na principu předpokládaného zavinění (tzv. exkulpační systém), či na principu prokazovaného zavinění (tzv. probační systém). U exkulpačního systému je zavinění předpokládáno a nemusí se tedy prokazovat. Odpovědná osoba má však možnost prokázat, že negativní následek nezavinila, a tím se zprostit odpovědnosti neboli exkulpovat. Pro probační systém naopak platí, že zavinění není předpokládáno a musí být tedy odpovědné osobě prokázáno. Objektivní odpovědnost není odpovědností za zavinění negativního následku, ale přímo za daný negativní následek, proto k jejímu vzniku postačí pouze splnění všech objektivních předpokladů. V případě

---

[44] SPIRIT, M. a kol., 2012. *Op. cit.* Str. 213.

[45] Tamtéž.

[46] SPIRIT, M., 2014. *Op. cit.* Str. 101.

[47] Tamtéž.

[48] NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZAHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník – náhrada škody*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. Str. 139. ISBN 978-80-247-5165-8. Str. 31.

objektivní odpovědnosti, která je přísnější než subjektivní odpovědnost, má odpovědná osoba možnost zprostit se odpovědnosti na základě toho, že prokáže, že škoda vznikla z určitých důvodů, které jsou výslovně uvedeny v příslušné právní normě. Tyto důvody označujeme jako liberační důvody. V některých případech však zproštění odpovědnosti na základě liberačních důvodů právo neumožňuje, v tomto případě pak hovoříme o tzv. absolutní objektivní odpovědnosti.[49] Při porušení zákona nebo dobrých mravů (mimosmluvní odpovědnost) se jedná o subjektivní odpovědnost, odpovědnost při porušení smluvní povinnosti (smluvní odpovědnost) je objektivní.[50]

Názory na to, zda se v případě odpovědnosti dopravců v mezinárodní přepravě zboží, jedná o subjektivní či objektivní odpovědnostní princip, se různí. O odpovědnostních principech, o liberačních důvodech a o jednotlivých typech odpovědnosti bude pojednáno v dalších kapitolách zaměřených přímo na odpovědnost dopravců v jednotlivých dopravních oborech, která vychází z mezinárodních úmluv, jež mezinárodní přepravu zboží pro daný dopravní obor upravují.

1.4 ZASÍLATELSTVÍ

Nejen s mezinárodní přepravou zboží, ale i s přepravou vnitrostátní velmi úzce souvisí zasílatelství, jinak nazýváno také spedice. Zasílatel má v přepravních vztazích velmi důležité postavení, které je zajímavé i z hlediska odpovědnosti, neboť v některých případech se i na zasílatele vztahují ustanovení mezinárodních úmluv týkající se odpovědnosti dopravců, proto je zasílatelství věnována tato podkapitola.

V první řadě je důležité odlišit zasílatelskou smlouvu od smlouvy o přepravě. Zatímco předmětem smlouvy o přepravě je přepravení/uskutečnění přepravy věci z určitého místa (místo odeslání) do jiného místa (místo určení) a smlouva je uzavírána mezi dopravcem a odesílatelem, předmětem zasílatelské smlouvy je obstarání přepravy věci z určitého místa do jiného místa. Subjekty zasílatelské smlouvy jsou zasílatel a příkazce. To, co mají oba typy smluv společné je, že v obou případech náleží dopravci i zasílateli za splnění závazku ze smlouvy odměna – úplata.[51] Zasílatelská smlouva je

---

[49] SPIRIT, M. a kol., 2012. *Op. cit.* Str. 215 – 216.

[50] NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZAHOŘOVÁ, E., 2014. *Op. cit.* Str. 31.

[51] POHŮNEK, M., *Právní aspekty zasílatelství.* Str. 199. Praha: Knižnice Svazu spedice a logistiky, 1997. Str. 16.

upravena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku v § 2471 a následujícím. Podpůrně se na zasílatelskou smlouvu použijí ustanovení o komisi, která jsou v § 2455 OZ a následujícím. Ustanovení § 2471 stanoví, že *„zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.“*[52]

Na rozdíl od přepravní smlouvy, pro kterou máme mezinárodní úpravu v mnohostranných mezinárodních úmluvách, pro zasílatelskou smlouvu, ani zasílatelství obecně žádná takováto mnohostranná mezinárodní úmluva stále neexistuje. V případě zasílatelské smlouvy s mezinárodním prvkem se bude postupovat podle práva státu, který si smluvní strany zvolí, a pokud nedojde k volbě práva, bude národní právní řád určen pomocí kolizní normy, která na základě pravidel odkáže na národní právní řád, kterým se celý právní vztah bude řídit. Jak bylo již uvedeno dříve, opět platí, že kolizní úprava vyplývá z nařízení Řím I a Řím II.[53]

Zasílatelem může být fyzická nebo právnická osoba, která svou činnost – zasílatelství – provozuje na základě živnostenského oprávnění podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Podle tohoto zákona patří zasílatelství mezi živnosti ohlašovací volné, což znamená, že živnost stačí pouze ohlásit a není potřeba prokazovat ani odbornou ani finanční způsobilost, jako je tomu například v případě dopravců.[54]

Zasílatelská smlouva musí splňovat určité náležitosti, aby mohla být jako zasílatelská označována. K podstatným náležitostem zasílatelské smlouvy patří:

- identifikace zasílatele a příkazce jako smluvních stran zasílatelské smlouvy,
- závazek zasílatele k obstarání přepravy, ale i k možnému obstarání či provedení úkonů s přepravou souvisejících, a to vlastním jménem na účet příkazce a za odměnu zaplacenou příkazcem,
- dostatečný popis přepravované zásilky a přepravních služeb, které zasílatel pro příkazce obstarává,

---

[52] § 2471 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

[53] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 260 – 261.

[54] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 253.

- určení odkud a kam má být přeprava obstarána (místo odeslání a místo určení).[55]

Většinou se ve smlouvě dohodne i odměna, která náleží zasílateli za obstarání přepravy, nicméně tento údaj není povinný. V případě, že výše odměny nebyla ujednána, příkazce zasílateli zaplatí odměnu přiměřenou, podle toho, jaká odměna se v době uzavření smlouvy a za obdobných smluvních podmínek obvykle poskytuje. Zasílateli náleží i úhrada nákladů účelně vynaložených při plnění smlouvy.[56] Zasílatel je povinen vynaložené náklady specifikovat a doložit, aby mu mohla náležet jejich úhrada příkazcem. Někdy si zasílatel s příkazcem dohodnou zvláštní ujednání o ceně za zasílatelské služby formou paušální, jinak také přejímací sazby. Tato sazba zahrnuje přepravné, další výdaje související s obstaráním přepravy a obvykle také zasílatelovu odměnu. V tomto případě pak zasílatel nespecifikuje jednotlivé položky, ani je nedokládá. Příkazce tedy nemá informace o tom, kolik stálo přepravné, jaká byla výše odměny zasílatele a jaká částka připadla na ostatní výdaje.[57] Sjednání paušální sazby má vliv i na zasílatelovu odpovědnost, o důsledcích paušálních sazeb bude pojednáno dále.

Zasílatelská smlouva nemusí mít nutně písemnou formu, ale určitě je vhodné písemnou formu doporučit, neboť pouze slovní dohoda většinou působí spíše problémy.[58]

Hlavním úkolem zasílatele je tedy obstarat pro příkazce přepravu zboží, s tím souvisí výběr dopravce a uzavření přepravní smlouvy s dopravcem. V některých případech uzavírá přepravní smlouvu zasílatel na účet příkazce vlastním jménem, figuruje v ní tedy jako odesílatel. V tom případě je i tím, kdo hradí dopravci přepravné.[59] Ve většině případů však zasílatel sám přepravní smlouvy neuzavírá, pouze je vyjedná a připraví k uzavření. Zasílatel tedy pak není jejich subjektem a ani není uveden jako smluvní strana v nákladním listu. Zasílatel však sám svým jménem uzavírá jiné smlouvy, které vedou k přípravě a pozdějšímu uzavření smlouvy o přepravě. Příkladem takovéto

---

[55] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 250.

[56] § 2480 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

[57] POHŮNEK, M., 1997. *Op. cit.* Str. 24 – 25.

[58] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 251.

[59] POHŮNEK, M., 1997. *Op. cit.* Str. 21.

smlouvy je především knihovací smlouva/dopis, jehož podstatou je rezervace ložného prostoru v dopravním prostředku.[60]

Důležitou charakteristikou zasílatele je, že vždy musí jednat v zájmu zboží, což znamená v zájmu přepravce. Zasílatel nesmí upřednostňovat zájmy dopravců před zájmy přepravce. Je tedy důležité, aby byl nezávislý na volbě subjektů provádějících přepravní služby.[61]

Zasílatel má právo také zvolit k obstarání dalšího zasílatele, tzv. mezizasílatele. Zasílatel svým způsobem jen předá povinnost obstarání přepravy na jiný subjekt, tento subjekt – mezizasílatel – je pak ten, kdo zajistí dopravce, který přepravu provede, a kdo zajistí všechny kroky vedoucí k uzavření přepravní smlouvy. Co se odpovědnosti zasílatele za mezizasílatele týče, v nynější právní úpravě se již v zasílatelské smlouvě přímo neuvádí, že by zasílatel byl povinen za jednání mezizasílatele odpovídat. V předchozí právní úpravě byla odpovědnost zasílatele za mezizasílatele nastavena stejně, jako je tomu nyní v případě odpovědnosti dopravce za dalšího dopravce, a to tak, že zasílatel za jednání mezizasílatele odpovídal, jakoby přepravu obstaral sám. Ačkoliv v zákoně není výslovně uvedeno, že zasílatel za mezizasílatele odpovídá, pro posuzování této odpovědnosti se však použije ustanovení § 2434 OZ, které říká, že *„příkazník provede příkaz osobně. Svěří – li provedení příkazu jinému, odpovídá, jako by příkaz prováděl sám; dovolil – li však příkazce, aby si ustanovil náhradníka, nebo byl – li tento nezbytně nutný, nahradí škodu, kterou způsobil chybnou volbou náhradníka.“* Z tohoto ustanovení vyplývá, že posuzování odpovědnosti se bude lišit podle toho, zda příkazce dal zasílateli souhlas k zapojení dalšího zasílatele či nikoliv, a zasílatel tak jednal pouze podle sebe.[62]

Osoba zasílatele může v přepravních vztazích vystupovat buď jako *čistý* zasílatel, který pouze obstarává přepravu, anebo jako zasílatel uplatňující *právo vlastního vstupu*, což znamená, že přepravu nejen obstará, ale i sám provede. V tomto případě zasílatel jako dopravce zvolí sám sebe, bude tedy vystupovat jako dopravce coby smluvní strana přepravní smlouvy. Tato možnost pro zasílatele vychází z ustanovení § 2471 OZ, kde je

---

[60] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 261 – 263.

[61] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 259.

[62] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 255.

uvedena věta *„… případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související …“* Možnost, aby zasílatel mohl sám provést přepravu, může být v zasílatelské smlouvě vyloučena a příkazce může až do začátku uskutečňování přepravy tuto variantu zakázat. Zasílatel je tedy oprávněn kromě obstarání přepravy přepravu sám provést, jen pokud to nevylučuje zasílatelská smlouva, nebo to příkazce nezakáže nejpozději do začátku uskutečňování přepravy.[63] Pokud není právo vlastního vstupu pro zasílatele zakázáno, může zasílatel vystupovat jako smluvní i jako skutečný dopravce. V praxi častějším případem je, že vystupuje jako smluvní dopravce a samotnou přepravu provede skutečný dopravce. Jestliže zasílatel uplatňuje právo vlastního vstupu, neodpovídá pouze za obstarání přepravy jako zasílatel, ale odpovídá i za provedení přepravy jako dopravce. Pokud se v tomto případě uskuteční přeprava na mezinárodní úrovni, použijí se i na zasílatele, který je zároveň dopravcem, ustanovení mnohostranných mezinárodních úmluv upravující přepravní podmínky a odpovědnost dopravce pro jednotlivé druhy přepravy, resp. dopravní obory.[64]

Podrobněji o odpovědnosti zasílatele bude pojednáno v následující podkapitole.

1.4.1 ODPOVĚDNOST ZASÍLATELE

Zasílatel v první řadě odpovídá za řádné splnění závazku ze zasílatelské smlouvy, v tomto případě odpovídá jako zasílatel. V některých situacích však může odpovídat nejen jako zasílatel, ale i jako skladovatel, případně jako dopravce. Všechny zmíněné typy odpovědnosti může nést zasílatel naráz.

Obecně můžeme říci, že odpovědnost zasílatele má dvě úrovně. První úrovní je odpovědnost obecná a druhou úrovní je odpovědnost zvláštní.[65]

Obecná odpovědnost souvisí zejména se splněním závazku. V případě porušení povinnosti, která zasílateli vyplývá ze zasílatelské smlouvy, bude nést odpovědnost. Tato odpovědnost se týká především pochybení při zvolení způsobu a podmínek přepravy, zvolení vhodného dopravce apod. V rámci obecné odpovědnosti hradí zasílatel škodu jinou, než je škoda na přepravované zásilce. Zasílatel je pak povinen

---

[63] POHŮNEK, M., 1997. *Op. cit.* Str. 48 – 49.

[64] POHŮNEK, M., 1997. *Op. cit.* Str. 49 – 50.

[65] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 265.

příkazci uhradit nejen skutečnou škodu, ale také ušlý zisk. V případě pochybení zasílatele musí příkazce prokázat vznik škody, její výši a příčinnou souvislost mezi pochybením dopravce a vznikem škody.[66] Zasílatel má možnost zprostit se odpovědnosti, jestliže prokáže, že porušení povinnosti vzniklo za okolností vylučujících odpovědnost. Okolností vylučující odpovědnost rozumíme překážku, která nastala nezávisle na vůli povinné strany a brání jí ve splnění její povinnosti, a kterou nemohla odvrátit ani předpokládat. Nejčastěji se v této souvislosti jedná o tzv. zásah vyšší moci. Pokud zasílatel chce, aby se zprostil odpovědnosti na základě důvodů k vyloučení odpovědnosti, musí prokázat, že žádnou svou povinnost neporušil, nebo že nastaly okolnosti, které jeho odpovědnost za škodu vylučují.[67]

Na rozdíl od obecné odpovědnosti zvláštní odpovědností rozumíme odpovědnost za škodu na zásilce, ke které došlo při plnění zasílatelské smlouvy, resp. při obstarávání přepravy. Zvláštní odpovědnost zasílatele je založena na objektivním principu, což znamená, že ke vzniku odpovědnosti není potřeba zavinění zasílatele. Odpovědnost za škodu na zásilce je upravena v § 2478 OZ, který říká, že *„vznikne – li na převzaté zásilce při obstarávání přepravy škoda, zasílatel ji nahradí, neprokáže – li, že škodu nemohl odvrátit.“* Z tohoto paragrafu vyplývá i možnost zproštění se odpovědnosti, liberačním důvodem je v tomto případě fakt, že vzniklou škodu zasílatel nemohl odvrátit. Tuto skutečnost však musí zasílatel prokázat. Pokud neprokáže, že škodu nemohl odvrátit, je zasílatel povinen tuto škodu uhradit.[68]

Zasílatel je povinen nahradit příkazci i škodu, která vznikne tím, že zasílatel nesdělí příkazci, ihned jak se o tom dozví, informace o tom, že hrozí vznik škody na zásilce, nebo že na zásilce již škoda vznikla.[69]

Zasílatel, který neuplatňuje právo vlastního vstupu, většinou vůbec při obstarávání přepravy nepřichází se zásilkou fyzicky do styku. Může však nastat situace, že zasílatel fyzicky převezme zásilku do svého skladu, a zároveň sám zásilku fyzicky nepřepravuje. V tomto případě pak zasílatel za zásilku odpovídá jako skladovatel. To samé platí,

---

[66] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 265 – 266.

[67] POHŮNEK, M., 1997. *Op. cit.* Str. 37 – 39.

[68] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 265- 266.

[69] § 2477 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.

pokud má u sebe zásilku převzatou od příkazce nebo pro příkazce určenou.[70] *„Stále častěji se má za to, že zasílatel zásilku přejímá do své péče také tehdy, nepřevzal – li ji do své péče fyzicky.“*[71]

Dalším typem odpovědnosti, se kterou se zasílatel může potýkat, je odpovědnost zasílatele za dalšího zasílatele. Informace k této problematice byly poskytnuty již výše, při zmínění možnosti přenechání obstarání přepravy zasílatelem dalšímu zasílateli, tzv. mezizasílateli. Zde pro celistvost tedy jen stručně shrnu, že v současné právní úpravě není výslovně uvedena povinnost zasílatele nést odpovědnost za mezizasílatele. Pro posouzení odpovědnosti se podpůrně použije ustanovení pro odpovědnost příkazníka ze smlouvy o příkazu. Z tohoto ustanovení vyplývá, že pro posouzení odpovědnosti je podstatné, zda dal příkazce k využití mezizasílatele souhlas, zda bylo využití mezizasílatele nezbytně nutné, nebo zda zasílatel využil mezizasílatele pouze jen tak.[72]

Nyní se dostáváme k případům, kdy zasílatel nenese odpovědnost pouze jako zasílatel, ale také jako dopravce. Zasílatel nese odpovědnost i jako dopravce, pokud uplatňuje právo vlastního vstupu, což znamená, jak již bylo řečeno, že kromě obstarání přepravy zasílatel provede i samotnou přepravu a bude vystupovat jako dopravce v přepravní smlouvě. Zasílatel v tomto případě uzavírá kromě zasílatelské smlouvy i smlouvu o přepravě. Odpovídá tedy za závazek ze zasílatelské smlouvy jako zasílatel a zároveň za závazek z přepravní smlouvy jako dopravce, neboť pro něj z přepravní smlouvy vyplývají stejná práva a povinnosti, jako dopravci. Oba druhy odpovědnosti pro zasílatele existují paralelně. Odpovědnost má tedy navíc i za provedení přepravy. Zasílatel může právo vlastního vstupu uplatňovat jako smluvní dopravce i jako skutečný dopravce. Pokud se přepravy účastní pouze jako smluvní dopravce, je v přepravní smlouvě uvedený jako smluvní strana, ale vlastní realizací přepravy pověří skutečného dopravce.[73] Jestliže je zasílatel kromě smluvního dopravce také skutečným dopravcem, je nejen uvedený jako smluvní strana přepravní smlouvy, ale také sám fyzicky zásilku přepravuje. Z hlediska odpovědnosti se postavení zasílatele coby smluvního

---

[70] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 265- 266.

[71] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 267.

[72] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 255.

[73] POHŮNEK, M., 1997. *Op. cit.* Str. 43 – 50.

a skutečného dopravce neliší. Podstatný rozdíl nacházíme však v tom, že pokud zasílatel sám provádí přepravu jako skutečný dopravce, je nutné, aby měl všechna potřebná oprávnění, kterými musí disponovat dopravce. V praxi se častěji setkáváme s případem, že zasílatel funguje pouze jako smluvní dopravce, ale vlastní přepravu již sám fyzicky nerealizuje.[74]

Dále zasílatel odpovídá jako dopravce v případě sjednání paušální, resp. přejímací sazby. Zde se však jedná o nedobrovolné převzetí odpovědnosti zasílatele jako dopravce. Přejímací sazba v sobě zahrnuje přepravné, další náklady spojené s obstaráním a provedením přepravy a zasílatelovu odměnu. Používání přejímacích sazeb souvisí především s přepravní smlouvou a ne se zasílatelskou, z tohoto důvodu je pak zasílatel při posuzování odpovědnosti považován za dopravce.[75]

K omezení odpovědnosti zasílatele je nutné zmínit, že neexistuje žádný všeobecně závazný právní předpis, který by výši odpovědnosti zasílatele limitoval. Omezení odpovědnosti zasílatele však obsahují Všeobecné zasílatelské podmínky svazu spedice a logistiky ČR (VZP SSL ČR). Ty však nemají povahu obecně závazného právního předpisu. Jsou závazné pouze tehdy, pokud se na jejich aplikaci obě smluvní strany dohodnou. Z hlediska omezení odpovědnosti zasílatele jsou pro zasílatele dokumentem značně významným.[76]

Odpovědnost zasílatele je v VZP SSL ČR upravena v čl. 4 odst. 4 následovně:

„4.4. Rozsah odpovědnosti zasílatele

4.4.1. Pokud zasílatel odpovídá ze zasílatelské smlouvy za škodu, je jeho povinnost škodu nahradit omezena:

a) ve všech případech částkou odpovídající SDR 20.000 na škodní událost nebo více škodních událostí majících jednu a tutéž příčinu vzniku škody nebo
b) v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky při obstarání přepravy, popřípadě zásilky převzaté zasílatelem k přepravě nebo k úkonům s přepravou

---

[74] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 269.

[75] POHŮNEK, M., 1997. *Op. cit.* Str. 51 – 52.

[76] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 268.

souvisejícím, částkou odpovídající SDR 8,33 za jeden kg brutto hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky

c) *v případě škody vzniklé z opožděného dodání částkou odpovídající výši odměny dle čl. III. bod 3,4 4.4.2 Nepřímá škoda ani ušlý zisk se nenahrazuje.*

4.4.3. Zasílatel se nemůže dovolat omezené odpovědnosti dle bodu 4.4.1 anebo 4.4.2. v případě škod jím způsobených úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.“[77]

[77] SSL ČR: *Všeobecné zasílatelské podmínky*, 2014. [cit. 2018-05-11]. Dostupné z: http://www.sslczech.cz/files/uploaded/UserFiles/Dokumenty%20ke%20stazeni/V%C5%A1eobecn%C3%A9%20zasilatelsk%C3%A9%20podm%C3%ADnky%202014.pdf

2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVĚ

V této kapitole bude pojednáno o odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční nákladní přepravě. Právní úprava odpovědnosti vychází z Úmluvy CMR, proto nejprve představím samotnou Úmluvu a nejvýznamnější dokument související s prováděním přepravy – nákladní list CMR. Následně se budu věnovat již samotné odpovědnosti. Budou zmíněny hlavní typy odpovědnosti, tedy za co dopravce odpovídá, limity, které omezují dopravcovu odpovědnost, možnost rozšíření dopravcovy odpovědnosti udáním ceny zásilky nebo částky zvláštního zájmu na dodání, což by mělo být samozřejmostí při přepravách především cenných zásilek malé hmotnosti, ale v praxi tomu tak není a přináší to zbytečné problémy. V neposlední řadě bude vysvětlena také možnost, jak se dopravce může odpovědnosti zprostit. Tuto možnost dopravci zakládají liberační důvody, které budou na následujících řádcích popsány. Pojednáno bude také o kvalifikované odpovědnosti, která zakládá neomezenou odpovědnost dopravce a ruší možnost liberace.

2.1 ÚMLUVA CMR

Úmluva CMR je důležitým právním dokumentem v oblasti mezinárodní silniční nákladní přepravy. Ve vývoji mezinárodní legislativy upravující problematiku mezinárodní silniční nákladní přepravy se dá Úmluva CMR považovat za zlomovou. Úmluva CMR byla vytvořena v reakci na potřebu sjednocení právní úpravy a podmínek mezinárodní přepravní smlouvy. Tuto potřebu se podařilo naplnit v roce 1956, kdy bylo konečné znění Úmluvy CMR přijato na zvláštním zasedání Evropské hospodářské komise OSN. Úmluva CMR, celým názvem Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, následně vstoupila v platnost dne 2. července 1961. Česká republika, jakožto nástupnický stát ČSSR, je Úmluvou CMR vázána od prosince roku 1974, kdy byla na základě vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 11/1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě implementována do českého právního řádu.[78]

[78] SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR - Komentář.* 1. vyd. Praha: 1.VOX a.s., 2009. Str. 622. ISBN 978-80-86324-82-1. Str. 19-20.

Úmluva CMR je tedy součástí právního řádu České republiky a vzhledem k tomu, že se jedná o mezinárodní smlouvu, má na základě čl. 10 Ústavy ČR[79], aplikační přednost před národní zákonnou úpravou týkající se mezinárodní silniční nákladní přepravy.[80]

V červenci 1978 byla na základě přijetí Protokolu Úmluva CMR pozměněna. Přijetím protokolu došlo ke změně čl. 23 této Úmluvy. Protokol zavedl pro účely limitace náhrady škody v případě dopravcovy odpovědnosti fiktivní měnové jednotky tzv. zvláštní práva čerpání (ZPČ).[81][82] Česká republika k Protokolu přistoupila 6. listopadu 2006 jako jeden z posledních států MMF.[83]

Co se týče jejího obsahu, Úmluvu CMR tvoří 51 článků rozdělených do 8 kapitol. První kapitola vymezuje rozsah platnosti Úmluvy, druhá kapitola upravuje odpovědnost dopravce za další osoby, třetí kapitola se věnuje uzavření a provádění přepravní smlouvy, čtvrtá kapitola je zaměřena na odpovědnost dopravce, pátá kapitola stanovuje ujednání o reklamacích a žalobách, v šesté kapitole je upravena přeprava prováděná postupně několika dopravci, sedmá kapitola zakotvuje neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou, a nakonec osmá kapitola obsahuje závěrečná ustanovení.

Působnost Úmluvy CMR je upravena v čl. 1 odst. 1, který stanoví, že se ustanovení Úmluvy CMR použijí na každou smlouvu o přepravě zásilek, které jsou provedeny za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedeny ve smlouvě, se nachází ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy. Není při tom rozhodující, kde mají jednotlivé smluvní strany bydliště, nebo jaká je jejich státní příslušnost.[84]

Jak vyplývá z čl. 1 odst. 4, z působnosti Úmluvy CMR jsou naopak vyloučeny přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přepravy mrtvol a přepravy

---

[79] Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky – čl. 10: „*Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva*."

[80] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit* Str. 144.

[81] Anglicky též SDR – Special Drawing Rights.

[82] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 20.

[83] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 156.

[84] Úmluva CMR čl. 1 odst. 1.

stěhovaných svršků.[85] Dále Úmluvu nelze použít pro zasílatelské smlouvy, protože, jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje k obstarání či zprostředkování přepravy, nikoli jejímu provedení. Výjimkou je situace, kdy zasílatel uplatňuje tzv. právo vlastního vstupu, kdy sám provádí přepravu, stává se tedy současně dopravcem a lze tudíž ustanovení Úmluvy pro tento případ použít.[86]

Použití Úmluvy CMR je možné pro případy, při nichž je naložené silniční vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, pokud nedošlo k přeložení zásilky z tohoto vozidla. V těchto případech se Úmluva CMR vztahuje na celou přepravu.[87]

Úmluva CMR zavádí také používání nákladního listu CMR, který lze považovat za nejdůležitější a nejpoužívanější dokument v mezinárodní nákladní silniční přepravě. Nákladní list CMR je dokladem o uzavření přepravní smlouvy a zároveň slouží jako potvrzení, že zásilka byla převzata dopravcem k přepravě. Je však důležité připomenout, že pokud by nákladní list CMR obsahoval nějaký údaj, který by byl v rozporu s přepravní smlouvou, platil by údaj uvedený v přepravní smlouvě.[88]

Nákladní list CMR se skládá ze třech vyhotovení. Všechna tři vyhotovení jsou originály a všechny je třeba podepsat odesílatelem i dopravcem. První vyhotovení je červené a je určeno pro odesílatele. Druhé vyhotovení je modré, je přepravováno spolu se zásilkou a je určeno pro příjemce. Třetí vyhotovení je zelené a ponechává si ho dopravce. V případě potřeby je možné vystavit ještě další – černá vyhotovení nákladního listu CMR. Ta jsou pak určena např. pro celní orgány.[89]

Co se týče obsahu nákladního listu CMR, rozlišujeme dva typy údajů: obligatorní – to jsou takové údaje, které nákladní list obsahovat musí, jejich absence by mohla způsobit neplatnost nákladního listu, a fakultativní – to jsou údaje, které v nákladním listu uvedeny být mohou, ale nejsou povinné.

---

[85] Úmluva CMR čl. 1 odst. 4.

[86] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 22.

[87] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 145.

[88] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 147.

[89] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 148.

Obligatorní údaje jsou výslovně uvedeny v čl. 6 odst. 1 Úmluvy CMR, patří mezi ně: místo a datum vystavení, jméno a adresa odesílatele, jméno a adresa dopravce, místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení, jméno a adresa příjemce, obvyklé pojmenování povahy přepravované věci, u věcí nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení, počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla, hrubá váha zásilky nebo údaj o množství zboží, náklady spojené s přepravou, pokyny pro celní a jiná úřední jednání, údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv jinou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR. Druhý odstavec zmiňovaného článku nás informuje o fakultativních údajích, k nim řadíme např. údaj o zákazu překládky, výši dobírky, udání ceny zásilky a částky zvláštního zájmu na dodání, lhůtu pro dodání.[90]

Vlastní text Úmluvy CMR je tvořen kogentními ustanoveními, což znamená, že oblasti, které jsou Úmluvou CMR upraveny, musí být také v souladu s ní řešeny, uvedená ustanovení jsou tedy závazná. Není možné si ve smlouvě sjednat něco jiného, než Úmluva stanoví. To vyplývá z čl. 41, který říká, že *„Všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchylují od ustanovení této Úmluvy, jsou s výjimkou ustanovení čl. 40 neplatná a právně neúčinná. Neplatnost takových ujednání nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy.“*[91] Uvedenou výjimku představuje možnost pro dopravce, aby si mezi sebou dohodli jiná ustanovení, než jsou uvedena v čl. 37 a 38, které upravují náhradu škody v případě přepravy, jíž se účastnilo více dopravců.[92]

Na závěr považuji za důležité zmínit, jak upozorňuje Sedláček, že Úmluva CMR neupravuje kompletně celou problematiku mezinárodních silničních nákladních přeprav. Neobsahuje tedy úpravu uzavírání přepravní smlouvy, ale postihuje pouze části přepravy, a to použití přepravních listin, odpovědnost stran, náhradu škody, zánik nároků a řešení sporů. To, co není Úmluvou upraveno, je nutné řešit na úrovni národních právních řádů na základě platných národních zákonů.[93]

---

[90] Úmluva CMR – čl. 6.

[91] Úmluva CMR čl. 41 odst. 1.

[92] Úmluva CMR čl. 40.

[93] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 22.

2.2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE PODLE ÚMLUVY CMR

V této podkapitole se budu zabývat samotnou odpovědnostní dopravce vyplývající z Úmluvy CMR. Budou vysvětleny základní druhy odpovědnosti, dále bude vymezena doba, po kterou dopravce odpovídá za zásilku. Dále zmíním důvody, díky kterým se může dopravce zprostit odpovědnosti – tyto důvody jsou nazývány jako liberační důvody. Dále zde bude pojednáno o náhradě škody a jejích limitech, které Úmluva CMR stanovuje. V neposlední řadě budou uvedeny podmínky, při jejichž splnění není odpovědnost dopravce těmito limity omezena.

Na úvod bych na tomto místě chtěla připomenout, že v souladu s již dříve zmiňovaným čl. 41 Úmluvy CMR, který zakládá neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou, není dopravce oprávněn svou odpovědnost smluvně omezit, ale ani rozšířit. To znamená, že pokud by dopravce v přepravní smlouvě uvedl ujednání o tom, že za případné škody na zásilce nebo její ztrátu, vzniklé v průběhu přepravy, není odpovědný, takové ujednání by bylo neplatné.

Úmluva CMR v rámci úpravy odpovědnosti dopravce obsahuje některá ustanovení, která jsou ve prospěch dopravce. Z mého hlediska to, co dopravci při provádění přeprav nejvíce oceňují, je, že Úmluva CMR stanovuje odpovědnostní limit, a zároveň i zakládá možnost za určitých okolností se odpovědnosti zprostit. Tyto okolnosti jsou v praxi nazývány jako liberační důvody.

2.2.1 ODPOVĚDNOST ZA ZTRÁTU A POŽKOZENÍ ZÁSILKY

V Úmluvě CMR je odpovědnost dopravce upravena v kapitole IV ve čl. 17 a následujícím, přičemž stěžejní je právě čl. 17. Podle čl. 17 odst. 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.“*[94]

Je tedy rozlišováno mezi dvěma druhy odpovědnosti. Jedním je odpovědnost za hmotnou škodu, kdy dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky a za

[94] Úmluva CMR čl. 17 odst. 1.

poškození zásilky.[95] Pro účely náhrady škody není rozlišováno mezi ztrátou zásilky nebo jejím poškozením.[96] Dalším druhem odpovědnosti je odpovědnost za překročení dodací lhůty.[97]

Dopravce obvykle neodpovídá za následné škody, mezi něž patří ušlý zisk, ztráta na výdělku nebo pokles ceny, pokud jde o odpovědnost za poškození nebo ztrátu zásilky. Existuje však výjimka, a to při aplikaci čl. 29, tedy v případě, že škoda na zásilce vznikla v důsledku poškození nebo ztráty z hrubé nedbalosti dopravce nebo úmyslně. V tomto případě odpovídá dopravce neomezeně, tudíž i za škody následné.[98]

Ztrátou zásilky se podle Krofty rozumí situace, kdy je část nebo celá zásilka postrádána nebo není objevitelná nebo ji není možné z jiných věcných nebo právních důvodů vydat v dohledné době oprávněnému příjemci. Jako příklad ztráty zásilky můžeme uvést zmizení během přepravy, krádež, zpronevěru, vydání neoprávněnému příjemci nebo také únik tekutého, sypkého či plynného substrátu při přepravě apod. Za ztrátu zásilky je považován i případ, kdy je zásilka zabavena, pokud není obratem vydána. [99]

Sedláček jako ztrátu zásilky popisuje situaci, „*kdy je zboží zničeno nebo tak značně poškozeno, že jej již nelze hospodářsky využít a jeho oprava je nemožná či neekonomická, nebo jestliže zboží fakticky zmizí.*“[100]

V souladu s čl. 20 Úmluvy CMR existuje nevyvratitelná právní domněnka ztráty zásilky. Podle ní může oprávněný považovat zásilku za ztracenou, pokud nebyla zásilka vydána do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty, a pokud nebyla lhůta sjednána, do 60 dnů po převzetí zásilky dopravcem k přepravě. K domněnce ztráty není už zapotřebí

---

[95] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 261.

[96] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 153.

[97] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 261.

[98] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 276.

[99] KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015. Str. 288. ISBN 978-80-7502-082-6. Str. 114.

[100] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 277.

žádných dalších důkazů. Není ani rozhodující, kde se zásilka skutečně nachází. Podstatné je pouze to, že nebyla dodána příjemci v 60 denní lhůtě.[101]

Oprávněný má možnost při přijetí náhrady za ztracenou zásilku písemně požádat, aby byl bez jakéhokoliv odkladu informován, jestliže se zásilka najde do 1 roku od vyplacení náhrady. Po obdržení informace o nalezení zásilky, běží 30 denní lhůta, po kterou může oprávněný požádat o vydání zásilky. Musí však splnit všechny závazky z nákladního listu a vrátit to, co přijal jako náhradu škody za ztrátu zásilky. Má však možnost požádat o náhradu škody za překročení dodací lhůty.[102]

Oprávněný se může sám rozhodnout, jestli u zásilky, která byla považována za ztracenou a poté byla znovu objevena, zůstane u právní domněnky ztráty a ponechá si náhradu škody za ztrátu zásilky, nebo jestli znovu nalezenou zásilku přijme a náhradu škody za ztrátu požadovat nebude nebo, pokud mu již byla vyplacena, ji vrátí.[103]

Částečná ztráta zásilky znamená, že chybějící a nedosažitelná je pouze její určitá část. Částečná ztráta může spočívat v odcizení části nákladu, v pádu části nákladu z nákladního prostoru během přepravy nebo v zabavení celními orgány. U částečné ztráty zásilky může docházet k případům, kdy ztráta části zásilky zapříčiní znehodnocení celé zásilky. Pro výpočet náhrady škody se i u částečné ztráty výše náhrady vypočítává z celkové ceny zásilky, nikoliv jen z její ztracené části.[104]

Poškození zásilky znamená snížení kvality přepravovaného zboží, a to buď v důsledku vnitřních změn, nebo v důsledku vnějšího poškození. Příkladem vnějšího poškození zboží může být zlomení, rozbití, promočení nebo ušpinění. K vnitřním změnám řadíme např. zakalení, ztrátu chuti nebo ztrátu čerstvosti, což je nejčastějším problémem u přeprav potravin.[105]

---

[101] POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III. (E. Silniční právo, F. Multimodální právo). 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. Str. 448. ISBN 978-80-7552789-9. Str. 88.

[102] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 115.

[103] Tamtéž.

[104] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 278 - 279.

[105] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 279.

Rozdíl mezi ztrátou a poškozením zásilky můžeme vymezit tak, že ztráta zásilky znamená nevratné postrádání celého hmotného zboží, u poškození zásilky se jedná pouze o snížení její hodnoty.[106]

2.2.2 ODPOVĚDNOST ZA PŘEKROČENÍ DODACÍ LHŮTY

Nyní se už dostáváme k druhému typu odpovědnosti, a to odpovědnosti dopravce za překročení dodací lhůty. Na rozdíl od definice ztráty nebo poškození zásilky, které v Úmluvě CMR nenalezneme, Úmluva CMR vymezuje, co se považuje za překročení dodací lhůty. V souladu s čl. 19 překročení dodací lhůty nastane tehdy, pokud není zásilka vydána ve lhůtě, která byla sjednána, a pro případy, kdy lhůta pro vydání sjednána není, považuje se za překročení dodací lhůty to, jestliže skutečná doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky přesahuje dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce.[107]

Na tomto místě je nutné zdůraznit, že pro účely běhu dodací lhůty není rozhodný okamžik uzavření přepravní smlouvy. Pokud si smluvní strany v přepravní smlouvě sjednají dodací lhůtu, dodací lhůta začíná běžet sjednaným časovým okamžikem. Jestliže tento časový okamžik počátku dodací lhůty sjednán nebyl, dodací lhůta začíná běžet teprve skutečným převzetím zásilky k dopravě. Konec běhu dodací lhůty nastává opět sjednaným okamžikem. Pokud tento nebyl sjednán, dopravce je povinen zboží dodat ve lhůtě přiměřené vzhledem k okolnostem přepravy a vzhledem k jednání, které lze očekávat od pečlivého dopravce.[108]

Pro posuzování odpovědnosti dopravce je důležité uvést, že odpovědnost za překročení dodací lhůty nastává pouze tehdy, pokud vznikne kvůli takovému překročení také skutečná škoda.[109] Na rozdíl od škod, které nastaly v důsledku ztráty nebo poškození zásilky, vznikají překročením dodací lhůty škody pouze finanční a provozní, nedochází však ke vzniku přímé škody na zásilce. Jako příklad škod, které nastávají v souvislosti

---

[106] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 115.

[107] Úmluva CMR čl. 19.

[108] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 141.

[109] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 280.

s překročením dodací lhůty, můžeme uvést škody z výpadku provozu v důsledku nevčasného dodání náhradních dílů nebo škody z pozdního prodeje sezónního zboží.[110]

Jestliže však vznikne škoda na samotné zásilce v příčinné souvislosti s jejím pozdním dodáním, budou se na tuto odpovědnost vztahovat ustanovení o škodě na zásilce, a ne ustanovení o překročení dodací lhůty. Podle ustanovení o škodě na zásilce bude určena i výše náhradové povinnosti dopravce.[111]

Na závěr bych chtěla připomenout, že překročení dodací lhůty není to samé jako nedodržení lhůty pro nakládku, a tyto dvě je třeba od sebe odlišovat. Jestliže nedojde k včasnému přistavení dopravního prostředku k nakládce, a zboží nebude odesláno ve sjednané době, dopravcova odpovědnost nebude posuzována podle Úmluvy CMR, ale podle národního právního řádu. Pokud dojde k prodlení s nakládkou zboží, nutně to ještě neznamená, že dojde také k překročení dodací lhůty. Jestliže by však pozdní přistavení vozidla k nakládce zapříčinilo i pozdní dodání zásilky, a tudíž by došlo k překročení dodací lhůty, daná situace by se již posuzovala podle Úmluvy CMR a jejích ustanovení o odpovědnosti dopravce za překročení dodací lhůty.[112]

Ke vzniku odpovědnosti podle Úmluvy CMR není potřeba dopravcovo zavinění, ani zavinění osob, za které dopravce odpovídá. Jedná se tedy o odpovědnost objektivní.[113]

2.2.3 DOBA DOPRAVCOVY ODPOVĚDNOSTI

Doba, po níž dopravce odpovídá za přepravovanou zásilku podle Úmluvy CMR, je v čl. 17 odst. 1 vymezena okamžikem převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání. Pro posuzování odpovědnosti podle Úmluvy CMR není rozhodující, kdy byla uzavřena přepravní smlouva. K uzavření smlouvy může dojít mnohem dříve, než dojde k samotnému provádění přepravy, resp. k převzetí zásilky dopravcem za účelem ji přepravit. Je důležité mít na paměti, že aby dopravce odpovídal podle Úmluvy CMR, je nezbytné, aby zásilku převzal za účelem přepravy. Tento fakt zdůrazňuji z důvodu, že mohou nastat případy, kdy dopravce zásilku sice převezme, ale za účelem

---

[110] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 143.

[111] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 114.

[112] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 283.

[113] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 110.

např. skladování, nikoliv přepravy. V těchto případech pak případná škoda na zásilce vzniklá ztrátou nebo jejím poškozením nemůže být posuzována podle Úmluvy CMR.[114] V situacích, kdy dopravce zásilku sice převezme k přepravě, ale nejdříve ji skladuje za účelem např. jejího zabalení nebo připojení k jiným zásilkám, je dopravce odpovědný za řádnou péči za zásilku ve smyslu Úmluvy CMR. Obdobně tomu je i při skladování zásilky po ukončení přepravy, kdy ji skladuje např. z důvodu, že nestihl v provozní době příjemce zásilku vydat a musí počkat do příštího provozního dne. Toto skladování je tedy také považováno za skladování v rámci přepravy. Co se týče meziskladování v průběhu přepravy, pro účely posouzení dopravcovy odpovědnosti je nezbytné rozlišovat mezi tím, kdy k meziskladování dojde z důvodu na straně dopravce nebo z důvodu pokynu odesílatele. Jestliže se jedná o skladování z důvodu na straně dopravce – např. z důvodu nehody, poruchy vozidla, nebo také z důvodu čekání na připojení dalšího nákladu k původní zásilce, aby jejich další přeprava probíhala společně – meziskladování spadá do doby dopravcovy odpovědnosti a případné škody jsou posuzovány podle Úmluvy CMR. Pokud však k meziskladování dojde na základě pokynu odesílatele, aby z nějakého důvodu[115] byla přeprava přerušena a zásilka byla složena do skladu k jejímu meziskladování, toto meziskladování již nespadá do doby dopravcovy odpovědnosti podle Úmluvy CMR, protože již nemůže být považováno za přepravu zásilky. V tomto případě se případná škoda na zásilce bude posuzovat podle národních právních řádů.[116]

Pro správné posouzení vzniku dopravcovy odpovědnosti za zásilku podle Úmluvy CMR je třeba přistoupit k upřesnění okamžiku převzetí zásilky. Jak jsem již zdůraznila výše, aby dopravce odpovídal za zásilku ve smyslu Úmluvy CMR, musí být zásilka převzata za účelem její přepravy. Sedláček definuje převzetí zásilky jako *„skutečnou možnost vykonávat vládu nad zásilkou, tedy s touto disponovat, a to opět za účelem přepravy.“*[117] Není přitom rozhodující, kdy byla samotná přeprava zahájena, ale pouze

[114] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 267-268.

[115] Může se jednat o situace, kdy zboží není odesílateli ze strany příjemce zaplaceno nebo se prodej zásilky ukáže jako rizikový a odesílatel ztratí zájem na dodání zásilky.

[116] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 275-276.

[117] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 268.

kdy byla zásilka k přepravě převzata. Jestliže nakládku zásilky provádí odesílatel, považuje se za okamžik převzetí zásilky její umístnění na ložnou plochu vozidla.[118]

Doba dopravcovy odpovědnosti podle Úmluvy CMR končí ukončením přepravy, tedy dodáním zásilky. Dodáním zásilky se však nerozumí každé dopravení zásilky do místa určení. Dodání zásilky je dvojstranným právním úkonem, který lze vymezit jako převzetí zásilky příjemcem v místě určení. Za převzetí zásilky příjemcem je považován okamžik, kdy zásilka přejde z péče dopravce do péče příjemce. Z uvedeného vyplývá, že za dodání zásilky nelze považovat situaci, kdy dopravce sice doveze zásilku do místa určení, ale zásilku není možné předat příjemci, ať už z důvodu, že zásilka byla dovezena mimo provozní dobu podniku příjemce, nebo osoba pověřená převzetím zásilky není přítomna. Pokud by v tomto případě dopravce zásilku složil před podnikem příjemce, stále by odpovídal za škodu na zásilce nebo za její ztrátu podle Úmluvy CMR, jelikož nedošlo k faktickému převzetí zásilky příjemcem, a tudíž nedošlo ani k ukončení přepravy.[119]

Jako ukončení přepravy však lze chápat situaci, kdy dopravce ve smyslu čl. 16 odst. 2 složí zásilku, která nemůže být doručena, do úschovy. Tímto složením zásilky do úschovy přestává být dopravce odpovědný za její poškození nebo ztrátu ve smyslu Úmluvy CMR.[120]

Z hlediska vymezení doby dopravcovy odpovědnosti za zásilku je pro úplnost nutné zmínit také problematiku nakládky a vykládky zboží. Z textu Úmluvy CMR nevyplývá, kdo je k nakládce a vykládce povinen, což znamená, že nakládku a vykládku může provádět jak odesílatel/příjemce, tak dopravce. Jestliže se dopravce zaváže k provedení nakládky a vykládky, odpovídá za zásilku i při jejich provádění. Pokud by však nakládku prováděl odesílatel a vykládku příjemce, doba odpovědnosti dopravce za zásilku podle Úmluvy CMR začíná ukončením nakládky, tedy převzetím naloženého

---

[118] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 268.

[119] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 268 – 271.

[120] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 271.

zboží na nákladním prostředku dopravce, a končí okamžikem, kdy je zboží fakticky přistaveno k vykládce příjemci.[121]

2.2.4 NÁHRADA ŠKODY

S odpovědností dopravce souvisí náhrada škody. Rozlišujeme náhradu škody za ztrátu a poškození zásilky a náhradu škody vzniklé v souvislosti s překročením dodací lhůty. Nejprve se budu věnovat náhradě škody za ztrátu a poškození zásilky, poté přejdu k náhradě škody při překročení dodací lhůty.

Pro určení výše náhrady škody za ztrátu nebo poškození zásilky je stěžejní čl. 23 Úmluvy CMR, který v odst. 1 říká, že má-li dopravce podle ustanovení Úmluvy CMR povinnost nahradit škodu za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, vypočítá se náhrada z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě.[122] Cena zásilky se určuje podle burzovní ceny, případně podle běžné tržní ceny, a pokud není ani burzovní ani běžná tržní cena, podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti.[123] Pro ulehčení výpočtu náhrady škody by bylo vhodné, aby se cena zásilky uváděla do přepravní smlouvy nebo nákladního listu CMR. Uvedení ceny zásilky však patří pouze k fakultativním náležitostem nákladního listu CMR, je tedy především na odesílateli, jestli cenu zásilky bude explicitně uvádět.[124]

Vzhledem k tomu, že se hodnota zásilky určuje podle její hodnoty v místě a době jejího převzetí k přepravě, může nastat situace, že v průběhu přepravy dojde ke změně ceny, a tím pádem bude dopravce povinen uhradit vyšší, potažmo nižší náhradu škody, než je skutečná cena zásilky.[125]

Náhradu škody lze poskytnout výhradně v penězích a hradí se pouze skutečná škoda, nikoliv ušlý zisk.[126] Není možná ani naturální restituce, náhrada uvedením v předešlý

---

[121] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 271.

[122] Úmluva CMR čl. 23 odst. 1.

[123] Úmluva CMR čl. 23 odst. 2.

[124] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 155.

[125] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 411.

[126] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 114.

stav nebo náhrada opětovného opatření totožného zboží. Dále jsou vyloučeny jakékoliv přímé či nepřímé škody.[127]

Z čl. 23 odst. 4 vyplývá, že kromě skutečné škody za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky je však dopravce povinen uhradit také dovozné, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem; jiné škody se nehradí.[128]

Výše náhrady škody je Úmluvou CMR limitována, a to tak, že nesmí přesáhnout 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram hrubé hmotnosti. Hrubá váha zásilky zahrnuje čistou váhu zásilky plus váhu obalu (palety, kontejneru apod.).[129]

Zúčtovací jednotky neboli zvláštní práva čerpání (ZPČ)[130] zavedl Protokol k Úmluvě CMR z 5. 7. 1978[131]. Zvláštní práva čerpání jsou fiktivní měnové jednotky, které se přepočítávají z měnového koše, který je tvořen údajně nejstabilnějšími měnami 5 států. Mezi těchto 5 států patří USA, Velká Británie, Německo, Švýcarsko a Japonsko.[132]

Podle aktuálního kurzu ke dni 12. 4. 2019 1 ZPČ odpovídá 31,456 Kč.[133] Maximální výše náhrady škody se vypočte takto:

Hrubá hmotnost nákladu (v kg) x 8,33 x 1 ZPČ.[134]

Pro lepší pochopení výpočtu maximální výše náhrady škody uvedu příklad. Máme zásilku o hrubé hmotnosti 100 kg. Cena této zásilky je 100 000 Kč. Aktuální kurz 31,456 CZK/ 1 ZPČ. Maximální výše náhrady škody bude:

100 kg x 8,33 x 31,456 Kč = 26 202, 848 Kč.

---

[127] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 411.

[128] Úmluva CMR čl. 23 odst. 4.

[129] POLÁČEK, B., 2017. *Op. cit.* Str. 90.

[130] Anglicky - Special Drawing Rights (SDR)

[131] Česká republika přistoupila k tomuto Protokolu 6. 11. 2006 jako jeden z posledních států MMF.

[132] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 156.

[133] Aktuální kurz ke dni 12. 4.2019. ČNB kurzy devizového trhu. [online]. [cit. 12. 04. 2019]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp

[134] NOVÁK, R. a kol., 2013. *Op. cit.* Str. 156.

Z výše uvedeného příkladu vyplývá, že limitace náhrady škody může být pro dopravce, především pokud se jedná o lehké, ale hodnotné zásilky, výhodná, jelikož u 100 kg zásilky mající hodnotu 100 000 Kč může být maximální částka, kterou bude dopravce povinen uhradit pouze 26 202 Kč (zaokrouhleně). Pokud by zásilka měla v čase a místě převzetí hodnotu nižší, než 26 202 Kč, hradil by dopravce pouze tuto nižší cenu. Pokud by zásilka měla v čase a místě převzetí hodnotu vyšší, nemusí dopravce hradit vyšší částku, než je výše vypočtená cena.

Při částečné ztrátě zásilky se výše náhrady vypočte z chybějící hrubé váhy ztracené či zničené zásilky. Nezáleží při tom na tom, jakou ztracená část měla hodnotu, vychází se pouze z její hrubé hmotnosti. Někdy může nastat situace, že se ztratí část zásilky, která však zapříčiní nepoužitelnost zbývající části zásilky. V tomto případě musí být poskytnuta náhrada jako při úplné ztrátě zásilky.[135]

Výpočet náhrady škody při poškození zásilky stanovuje čl. 25 Úmluvy CMR. Podle něj dopravce bude povinen zaplatit částku, o kterou se snížila hodnota zásilky jejím poškozením. Pro výpočet této částky odkazuje na čl. 23 a odst. 1, 2 a 4, což znamená, že výpočet náhrady škody při poškození zásilky bude analogický jako při ztrátě zásilky. Nejprve je zapotřebí zjistit hodnotu zásilky v místě a čase jejího převzetí k přepravě, následně musí dojít k vypočtení hodnoty zásilky po poškození. Rozdíl těchto zjištěných hodnot pak představuje částku, kterou je dopravce povinen zaplatit v rámci odškodnění.[136]

I pro výši náhrady škody při poškození zásilky udává Úmluva CMR limity. V souladu s čl. 25 odst. 2 „*náhrada škody nesmí přesahovat:*

a) *je – li poškozením znehodnocena celá zásilka, částku, která by se vyplatila při její úplné ztrátě;*
b) *je – li poškozením znehodnocena jen část zásilky, částku, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky.* “[137]

---

[135] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 416 - 417.

[136] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 438 - 439.

[137] Úmluva CMR čl. 25 odst. 2.

Stejně jako u ztráty zásilky, tak také u poškození zásilky má dopravce povinnost k úhradě dovozného, cla a jiných výdajů, které souvisejí s přepravou zásilky a nesouvisí se samotnou škodnou událostí. Náhrada těchto nákladů probíhá u poškození zásilky v poměru snížení hodnoty zásilky jejím poškozením k hodnotě zásilky nepoškozené.[138]

Náhradu škody při překročení dodací lhůty upravuje čl. 23 odst. 5, který uvádí také limit, který výši náhrady škody omezuje. Dle tohoto článku je dopravce povinen oprávněnému nahradit škodu, která vznikla z důvodu překročení dodací lhůty, ale jen do výše dovozného. Náhrada škody se v tomto případě nevypočítává z hodnoty zásilky, jako tomu je v případě náhrady škody za ztrátu či poškození. Oprávněný je při uplatňování nároku na náhradu škody z důvodu překročení dodací lhůty povinen prokázat souvislost mezi pozdním dodáním zásilky a vznikem škody. Zároveň je důležité připomenout, že nárok na náhradu škody způsobené pozdním dodáním zásilky může být uplatňován současně s nárokem na náhradu škody vzniklé na zásilce samotné.[139]

Pro ilustraci škody vzniklé z důvodu pozdního dodání zásilky je možno uvést předvánoční dodávky ovoce, oříšků a vánočních předmětů na vánoční trhy. Pozdní dodání způsobí, že uvedené zboží nebude prodáno včas na vánočních trzích, ale bude prodáno třeba až po Vánocích se slevou, jelikož již o toto zboží nebude dostatečný zájem.[140]

Oprávněný může kromě samotné náhrady škody žádat také úroky z náhrady škody. Tato možnost vyplývá z čl. 27 Úmluvy CMR. Jedná se o úroky z náhrady škody za ztrátu nebo poškození zásilky nebo z náhrady škody za překročení dodací lhůty, případně z náhrady škody vzniklé nevybráním dobírky. Výše úroků, jež oprávněný může požadovat, je 5 % ročně. Úroky se počítají ode dne zaslání písemné reklamace žalobci, a pokud reklamace nebyla podána, tak ode dne podání žaloby u soudu. Povinnost dopravce platit i úroky vznikne pouze, jestliže o to oprávněný požádá. Požadavek na úroky z náhrady škody nemusí být podán současně s uplatněním nároku na náhradu

---

[138] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 166.

[139] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 420 – 421.

[140] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 421.

škody, ale i kdykoliv později, nejpozději však do doby, kdy uplyne promlčecí lhůta podle čl. 32 Úmluvy CMR.[141]

2.2.5 VYŠŠÍ CENA ZÁSILKY A ZVLÁŠTNÍ ZÁJEM NA DODÁNÍ

Přestože je odpovědnost dopravce v Úmluvě CMR omezena limity uvedenými výše u pojednání o náhradě škody, zakládá Úmluva CMR možnost pro rozšíření odpovědnosti dopravce. Tato možnost je zakotvena v čl. 24, který upravuje udání vyšší ceny zásilky, a v čl. 26, podle něhož je možné sjednat zvláštní zájem na dodání.

Podle čl. 24 může odesílatel zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému a do nákladního listu uvést cenu zásilky, která převyšuje limit 8,33 ZPČ za kilogram, který je uvedený v čl. 23 odst. 3. V případě náhrady škody nebude její výše omezena zmíněným limitem, ale škoda bude hrazena až do výše ceny uvedené v nákladním listě.[142]

V souladu s čl. 26 má odesílatel možnost, opět při zaplacení sjednaného příplatku k přepravnému, do nákladního listu udat částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ, že by došlo k její ztrátě, poškození anebo překročení dodací lhůty. Jestliže byl zvláštní zájem na dodání udán, může oprávněný nezávisle na náhradách škod uvedených v čl. 23, 24 a 25 požadovat náhradu dalších prokázaných škod až do výše částky udaného zájmu na dodání.[143]

Ačkoliv Úmluva CMR pamatuje na možnost překročení limitů odpovědnosti dopravce podle čl. 24 a č. 26, především pro zboží vysoké hodnoty, v praxi tato možnost nebývá často využívána. Jedním z důvodů, proč odesílatelé většinou nevyužívají možností podle čl. 24 a čl. 26 je, že se snaží minimalizovat cenu přepravného, nechtějí tedy platit žádný příplatek navíc, a spoléhají na to, že při přepravě k žádnému problému nedojde.[144]

Dalším důvodem, proč je možnosti udání vyšší ceny zásilky nebo zvláštního zájmu na dodání využíváno tak zřídka je fakt, že odesílatelé o této možnosti jednoduše nevědí

---

[141] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 174 – 175.

[142] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 431.

[143] Úmluva CMR čl. 26.

[144] Roubal, T. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku.* Praha: Verlag Dashöfer, 2015. 100 str. ISBN 978-80-87963-12-8. Str. 19 - 20.

a dopravce, případně zasílatel, je o této možnosti neinformuje, jelikož nechce navyšovat cenu přepravného, protože to by mohlo vést k tomu, že o tuto danou přepravu přijde. V některých případech dopravce tuto možnost nezmíní z důvodu vlastní neznalosti.[145]

V neposlední řadě je častým důvodem pro nepostupování podle čl. 24 a čl. 26 nedostatek času. Při objednání přepravy zásilky s vysokou hodnotou krátce před termínem nakládky není dostatek času, aby si dopravce sjednal připojištění své odpovědnosti na čl. 24 a čl. 26. O této možnosti tedy odesílatele opět neinformuje a přeprava zásilky s vysokou hodnotou je realizována jako standardní zásilka.[146]

2.2.6 LIBERAČNÍ DŮVODY

Úmluva CMR zlepšuje postavení dopravce nejen stanovením limitů omezujících jeho odpovědnost, ale také uvedením liberačních důvodů. Liberační důvody jsou takové důvody, jejichž prokázáním se dopravce může při ztrátě, poškození, nebo při překročení dodací lhůty zprostit odpovědnosti. Liberační důvody můžeme rozdělit na obecné a privilegované.

Ustanovení čl. 17 odst. 2 uvádí tzv. obecné liberační důvody. Na základě tohoto ustanovení může být dopravce zproštěn odpovědnosti prokázáním, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo způsobeno

a) zaviněním oprávněného,
b) příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce,
c) vlastní vadou zásilky,
d) nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.[147]

Na základě výše uvedených liberačních důvodů se může dopravce ze své odpovědnosti vyvinit, avšak musí věrohodně prokázat, že škoda vznikla právě jedním z těchto důvodů.

---

[145] Tamtéž.

[146] Tamtéž.

[147] Úmluva CMR čl. 17 odst. 2.

Škoda způsobená zaviněním oprávněného je taková škoda, kterou způsobil odesílatel nebo příjemce, a nemusí se přitom vyloženě jednat o porušení konkrétního závazku. Stačí jakékoliv jednání, při kterém odesílatel nebo příjemce nerespektuje požadovanou profesionální péči. Musí však existovat souvislost mezi takovým jednáním a vznikem škody. Jako příklad tohoto liberačního důvodu můžeme uvést situaci, kdy nebyla zásilka odesílatelem připravena ve sjednaném čase nakládky a toto zpoždění pak vedlo k překročení dodací lhůty, dále situaci, kdy odesílatel neposkytl dopravci všechny potřebné průvodní dokumenty a doklady, nebo situaci, kdy odesílatel pro přepravu objednal zjevně nevhodné vozidlo.[148]

V případě škody způsobené příkazem oprávněného, je důležité, aby se jednalo o příkaz osoby oprávněné tento příkaz udělit – tedy především odesílatele, v určitých případech pak také příjemce. Podmínkou je, aby šlo o pokyny závazné, které nejsou v rozporu se zákonem. Pokyny se nemusejí týkat pouze samotné dispozice se zásilkou, ale také dalších okolností, které s prováděním přepravy souvisí – např. celního odbavení nebo pojištění. Dopravce je opět povinen k prokázání souvislosti mezi uděleným pokynem a vznikem škody. Důležitým předpokladem uplatnění tohoto liberačního důvodu je, že se nesmí jednat o škodu vzniklou plněním příkazu, který oprávněný vydal kvůli nedbalosti dopravce.[149]

Za vlastní vady zásilky jsou považovány takové vlastnosti zboží, „*které se od normálního stavu zboží daného druhu odlišují a zvyšují tím nebezpečí vzniku škody, pokud je zásilka přepravována způsobem odpovídajícím přesvědčení dopravce o standardních vlastnostech přepravovaného zboží.*“[150] Jestliže odesílatel o vadách zásilky ví, je povinen provést taková opatření, která zabrání vzniku škody během přepravy a zároveň má povinnost informovat o této skutečnosti dopravce a poučit ho o zacházení s takovou zásilkou. Pro lepší představu je jako příklad možno uvést nedostatečné předchlazení zmraženého zboží před přepravou.[151]

---

[148] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 117.

[149] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 119.

[150] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 119.

[151] Tamtéž.

Pro liberaci z důvodu neodvratitelné okolnosti je potřeba, aby dopravce prokázal, že k takové události opravdu došlo a zároveň, že se skutečně jedná o událost, kterou dopravce i při vynaložení profesionální a maximální požadované péče nemohl odvrátit.[152]

Příkladem událostí, které jsou považovány za odvratitelné, a tudíž dopravce za škodu na zásilce odpovídá je např. nouzové brzdění, mikrospánek řidiče, masivní bouřky a průtrže mračen, pokud dopravce měl možnost vyhodnotit předpověď počasí v dostatečném předstihu, vady vozidla, vydání zásilky neoprávněnému příjemci. V případě krádeží a loupeží se odvratitelnost posuzuje individuálně podle toho, zda dopravce vykonal potřebné úsilí, aby riziko krádeže nebo loupeže minimalizoval nebo zcela vyloučil.[153]

Události, které jsou považovány za neodvratitelné a zbavují tedy dopravce odpovědnosti, jsou např. kolize jiného vozidla s jeho, řádně zaparkovaným vozidlem, požár přepravovaného osobního vozidla nebo loupež, při níž došlo k přepadení během jízdy, loupež, kdy byl odcizen náklad cigaret na osvětleném parkovišti vedle bydliště správce příjemce, nebo krádež zajištěného vozidla na střeženém parkovišti během krátké nepřítomnosti řidiče.[154]

V rámci úpravy liberačních důvodů je nezbytné uvést čl. 17 odst. 3, ve kterém Úmluva CMR uvádí případ, kdy se dopravce ze své odpovědnosti vyvinit nemůže. Tímto případem jsou vady na vozidle. V souladu se zmiňovaným čl. 17 odst. 3 se dopravce pro zproštění své odpovědnosti nemůže dovolávat ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejích zástupců nebo pracovníků.[155]

Jestliže dojde ke ztrátě nebo poškození zásilky nebo překročení dodací lhůty v příčinné souvislosti s vadou vozidla, nemůže dopravce uplatnit žádný z liberačních důvodů a za škodu na zásilce odpovídá.[156] Krofta však uvádí, že *„soudní praxe pro odpovědnost*

---

[152] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 288.

[153] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 121 – 123.

[154] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 121 – 124.

[155] Úmluva CMR čl. 17 odst. 3.

[156] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 124 – 125.

dopravce za škodu způsobenou vadami použitého vozidla ve smyslu čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR připouští výjimku: dopravce se může své odpovědnosti zprostit, pokud věrohodně prokáže, že vada vozidla byla vyvolána mimořádným, nepředpokladatelným a z vnějšku přicházejícím působením, které činí z vozidla jinak technicky a provozně způsobilého vozidlo technicky vadné, a v takové situaci by se stalo technicky či provozně nezpůsobilým i každé jiné vozidlo.“[157]

Vedle obecných liberačních důvodů uvádí Úmluva CMR také privilegované liberační důvody. Ty jsou taxativně uvedeny v čl. 17 odst. 4. Od obecných liberačních důvodů se privilegované liberační důvody odlišují tím, že je lze použít pouze pro vyvinění ze ztráty nebo poškození zásilky, nikoliv však pro vyvinění z překročení dodací lhůty. Pro zproštění odpovědnosti dopravce některým z privilegovaných důvodů postačí, pokud dopravce pouze osvědčí, že ke ztrátě zásilky nebo jejímu poškození mohlo dojít některým z těchto důvodů. Osoba uplatňující vůči dopravci nárok na náhradu škody pak může prokázat, že škoda na zásilce nebyla způsobena žádným z privilegovaných liberačních důvodů.[158]

Privilegované liberační důvody výslovně uvedené v čl. 17 odst. 4 jsou následující:

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 zásilky 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.[159]

---

[157] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 127.

[158] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 297.

[159] Úmluva CMR čl. 17 odst. 4.

Často je v praxi škoda na zásilce způsobena kombinací několika příčin. Úmluva CMR proto v čl. 17 odst. 5 zavádí možnost dělené odpovědnosti, což znamená, že škoda byla částečně způsobena některým z liberačních důvodů a dopravce se tedy může z odpovědnosti vyvinit, částečně ale byla škoda způsobena okolností, za niž dopravce odpovídá. Dopravce bude odpovídat za škodu na zásilce do té míry, v jaké okolnost, za kterou dopravce odpovídá, přispěla ke vzniku škody. Jako příklad dělené odpovědnosti lze zmínit situaci, kdy odesílatel udělil dopravci pokyn provést přepravu, ačkoliv byla zásilka ložena způsobem, který ohrožoval bezpečnost silničního provozu, a dopravce tuto přepravu zahájil, i když si byl vědom vad ložení zásilky.[160]

2.2.7 HRUBÁ NEDBALOST DOPRAVCE

Co se odpovědnosti dopravce týče, obsahuje Úmluva CMR několik ustanovení, které jsou ve prospěch dopravce a chrání ho před vysokými náhradami škod. Mezi ně patří především ustanovení limitující výši náhrady škody a liberační důvody, díky kterým se může dopravce své odpovědnosti zprostit. Úmluva CMR ale zahrnuje také ustanovení, které, v určitém případě, vylučuje uplatnění liberačních důvodů a ruší limity pro náhradu škody. Toto ustanovení má zcela zásadní význam pro posuzování odpovědnosti dopravce a uplatňování nároků z ní. Jedná se o ustanovení čl. 29, které se týká způsobení škody úmyslně nebo z hrubé nedbalosti. Konkrétně čl. 29 stanoví: *„Dopravce se nemůže odvolávat na ustanovení této kapitoly, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.“*[161]

Jak vyplývá z odst. 2 citovaného článku, to samé platí i jestliže se úmyslného jednání nebo zavinění dopustili další osoby, které dopravce použil k provedení přepravy: *„Totéž platí i tehdy, jestliže se úmyslného jednání nebo zavinění dopustili zástupci nebo pracovníci dopravce nebo jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy, a jestliže tito zástupci, pracovníci nebo jiné osoby jednali v rámci svých pracovních úkolů. V takovém případě se tito zástupci, pracovníci nebo jiné osoby rovněž nemohou*

---

[160] KROFTA, J., 2015. *Op. cit*. Str. 144 – 146.

[161] Úmluva CMR čl. 29 odst. 1.

odvolávat, pokud jde o jejich osobní odpovědnost, na ustanovení této kapitoly uvedená v odstavci 1.“[162]

Tento článek zakládá kvalifikovanou odpovědnost dopravce. Pokud se jedná o úmysl, není jeho posouzení v praxi nikterak složité. Trochu komplikovanější je výklad spojení „zavinění rovnocenné úmyslu“, jelikož tento pojem Úmluva CMR nijak nedefinuje. V odborné literatuře i v soudních rozhodnutích můžeme nalézt, že se pro tento pojem často využívá výrazu „hrubá nedbalost“. Ani tu však Úmluva CMR nevysvětluje. Jednu z definic uvádí Krofta, který hrubou nedbalost popisuje jako *„zvlášť závažné porušení odborné péče, kterou lze – vzhledem k okolnostem přepravy – od profesionálního dopravce požadovat.“*[163]

Z výše uvedeného je zřejmé, že hrubá nedbalost souvisí s porušením odborné péče, kterou je dopravce povinen vynakládat po celou dobu přepravy. O tom, zda došlo k porušení odborné péče, a tedy i o tom, zda dopravce jednal hrubě nedbale, rozhoduje v případech sporu výhradně soud.[164]

Aby počínání dopravce vedlo ke vzniku kvalifikované odpovědnosti podle čl. 29 Úmluvy CMR, musí být úmysl nebo zavinění rovnocenné úmyslu (tedy hrubá nedbalost) v příčinné souvislosti se vznikem škody. Soud vyhodnotí dopravcovo jednání jako úmysl nebo hrubou nedbalost, jestliže se prokáže, že dopravce chtěl svým jednáním způsobit určité následky, anebo jestliže dopravce musel vědět, že jeho jednáním může vzniknout škoda, a ke škodě také došlo.[165]

Pro ilustraci uvedu některé příklady jednání dopravce, které soud klasifikoval jako hrubou nedbalost. O hrubou nedbalost se jednalo, když dopravce vydal zásilku neoprávněnému příjemci, a ještě navrch si nechal převzetí zásilky na nákladním listu potvrdit nečitelným a nedatovaným podpisem bez firemního razítka, což znemožnilo identifikaci neoprávněného příjemce. Jako hrubá nedbalost jsou hodnoceny i případy odstavení vozidel na nestřežených parkovištích a podobných místech. O hrubou nedbalost se také jedná, jestliže dopravce zjistí, že došlo k pochybení ze strany

---

[162] Úmluva CMR čl. 29 odst. 2.

[163] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 178.

[164] ROUBAL, T., 2015. *Op. cit.* Str. 28.

[165] ROUBAL, T., 2015. *Op. cit.* Str. 29.

odesílatele při nakládce, načež odesílatele na vady nakládky upozorní a vyzve ho k nápravě, ale odesílatel nápravu neprovede a dopravce přesto provede přepravu. Rovněž se jedná o hrubou nedbalost, jestliže škoda na zásilce vznikne v souvislosti s požitím alkoholu nebo v důsledku nedodržení povinných přestávek v řízení. Jako poslední příklad hrubé nedbalosti dopravce uvedu použití nevhodného chladírenského návěsu a nedostatečnou kontrolu teploty.[166]

Pokud chováním dopravce nebo dalších osob, za něž dopravce odpovídá, dojde k naplnění znaků hrubé nedbalosti nebo úmyslu, a tím k vzniku kvalifikované odpovědnosti dopravce podle čl. 29, přestávají platit všechna omezení, která mají při vzniku škody zlepšit dopravcovo postavení. Náhrada škody již nebude limitována v souladu s ustanovením čl. 23 odst. 3, ale dopravce bude povinen k náhradě škody v plné výši včetně souvisejících škod, např. ušlý zisk. Zároveň dopravce přijde o možnost vyvinit se uplatněním některého z obecných či privilegovaných liberačních důvodů. Přestanou platit také všechny domněnky, které ulehčují dopravcovo důkazní břemeno a zlepšují jeho procesní postavení.[167]

Jak uvádí Sedláček, ustanovení čl. 29 se vztahuje i na ustanovení týkající se odpovědnosti dopravce za vybrání dobírky dle čl. 21 Úmluvy CMR. Jestliže dopravce dobírku nevybere buď úmyslně, nebo z hrubé nedbalosti, je dopravce opět povinen k náhradě škody v plné výši, přestává tedy platit omezení vyplývající z čl. 21, kdy je dopravce povinen hradit škodu pouze do výše dobírky.

Uznání kvalifikované odpovědnosti dopravce dle čl. 29 má dále vliv na běh promlčecí lhůty, která je v tomto případě tříletá, oproti standardní jednoleté.[168]

Na závěr pojednání o hrubé nedbalosti dopravce podle čl. 29 Úmluvy CMR bych chtěla poukázat na to, jak je tento článek využíván v praxi. Při vzniku škody na zásilce se strana, která proti dopravci uplatňuje nárok na náhradu škody, snaží velmi často vznik škody přisoudit hrubé nedbalosti dopravce ve smyslu čl. 29. Tito tak činí primárně ze dvou důvodů.

---

[166] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 179 – 183.

[167] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 477.

[168] ROUBAL, T., 2015. *Op. cit.* Str. 28

Prvním důvodem je, že chtějí dosáhnout na plnou náhradu škody na přepravované zásilce, případně i na náhradu souvisejících škod. Jak jsem již zmiňovala výše, při sjednávání přepravy odesílatel většinou neudává vyšší cenu zásilky ani zvláštní zájem na dodání podle čl. 24 a 26 Úmluvy CMR, a o vysoké hodnotě zásilky se zmíní až v případě vzniku škody. V tomto případě mohou na plnou náhradu škody dosáhnout pouze v případě uznání hrubé nedbalosti dopravce.[169]

Druhým důvodem, proč se žalobci snaží namítnout hrubou nedbalost dopravce, je prodloužení promlčecí lhůty. Často se tak snaží učinit v případech, kdy nestihli podat žalobu proti dopravci ve standardní roční promlčecí lhůtě. V případě uznání hrubé nedbalosti dopravce by platila tříletá promlčecí lhůta.[170]

2.2.8 DALŠÍ TYPY ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE

Podle čl. 7 odst. 3 dopravce odpovídá oprávněnému za veškeré výlohy a škody vzniklé ze skutečnosti, že v nákladním listě chybí údaj o tom, že přeprava i přes jakékoliv jiné ujednání stran, podléhá ustanovením Úmluvy CMR.[171] Tento článek má docílit jistoty, že na příslušnou přepravu bude aplikována Úmluva CMR. Zaznamenání této skutečnosti do nákladního listu CMR má velký význam především v těch situacích, kdy je řešen spor před soudem ve státě, jenž není smluvním státem Úmluvy CMR. Pokud je v nákladním listu obsažena informace o tom, že se daná přeprava vždy řídí Úmluvou CMR, je možné použít ustanovení Úmluvy jako rozhodné právo sjednané mezi stranami. Jestliže tento údaj v nákladním listu nebude uveden, místo Úmluvy CMR bude daný spor řešen podle jiného právního řádu, a tímto bude následně způsobena škoda, bude dopravce povinen k náhradě této škody a také vzniklých výloh. Náhrada škody pro tento případ není Úmluvou nijak limitována, dopravce tedy odpovídá bez jakéhokoliv omezení.[172] Toto ustanovení však není z hlediska praxe tolik podstatné, vzhledem k tomu, že se v praxi při provádění přeprav využívá předtištěných formulářů

---

[169] Tamtéž.

[170] Tamtéž.

[171] Úmluva CMR čl. 7 odst. 3.

[172] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 139.

nákladních listů CMR, v nichž je tato doložka vždy uvedena, což znamená, že přeprava se podle údajů zaznamenaných v nákladním listě CMR řídí Úmluvou CMR.[173]

Dopravce také odpovídá jako komisionář za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů v nákladním listě uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných. Tuto odpovědnost stanovuje čl. 11 odst. 3, který dále také limituje rozsah dopravcovy odpovědnosti za tyto následky a to tak, že by byl povinen nahradit nejvýše částku, kterou by byl povinen uhradit v případě ztráty zásilky.[174]

Čl. 16 odst. 2 uvádí, že „*v případech uvedených v článku 14 odst. 1 a v článku 15 může dopravce ihned složit zásilku na účet oprávněného; složením zásilky se přeprava považuje za ukončenou. Dopravce přejímá zásilku do úschovy; může ji však svěřit třetí osobě a je pak odpovědný jen za pečlivý výběr této třetí osoby. Na zásilce i nadále váznou závazky vyplývající z nákladního listu a všechny ostatní výlohy.*“ Z uvedeného článku vyplývá, že v určitých případech má dopravce možnost zásilku složit a tím ukončit dopravu. Pokud dopravce složí zásilku u třetí osoby, je povinen pečlivě vybrat způsobilého skladovatele a za výběr této osoby odpovídá. Ve vztahu k odpovědnosti je podstatné zmínit, že složením zásilky je doprava považována za ukončenou. Po jejím složení tedy přestává být dopravce odpovědný za zásilku ve smyslu čl. 17 a následujících Úmluvy CMR. Nutno však poznamenat, že pokud by došlo k poškození zásilky v průběhu vykládky, a nikoliv po jejím kompletním složení, tato škoda by byla posuzována v rámci dopravcovy odpovědnosti za zásilku podle čl. 17 odst. 1. Jestliže by dopravce jako místo úschovy složené zásilky zvolil vlastní sklad, další případná odpovědnost dopravce by už byla řešena podle vnitrostátní právní úpravy, jelikož přeprava zásilky je jejím složením považována za ukončenou.[175]

Dopravce je dále odpovědný za vybrání dobírky, pokud byla přeprava zboží sjednána na dobírku. Tato odpovědnost vyplývá dopravci z čl. 21 Úmluvy CMR. Ten uvádí, že pokud dopravce vydá zásilku příjemci, aniž by od něj vybral dobírku ve smyslu podmínek přepravní smlouvy, je povinen odesílateli nahradit škodu tím vzniklou. Výše náhrady škody je v tomto případě limitována výší dobírky. Dopravci je však zachováno

---

[173] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 149.

[174] Úmluva CMR čl. 11 odst. 3.

[175] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 245 – 246.

právo postihu vůči příjemci.[176] Dopravce je povinen vybrat dobírku od příjemce, jestliže byla dobírka sjednána v přepravní smlouvě, přičemž se k platnosti takového ujednání nepožaduje, aby se tento údaj zapisoval i do nákladního listu CMR. Povinnost vybrat dobírku může být dána i pouze pokynem odesílatele.[177][178] Odmítnutí zaplatit dobírku ze strany příjemce zakládá překážku v dodání zásilky. Aby se dopravce vyhnul odpovědnosti za nevybrání dobírky, má dvě možnosti. Buď může podle čl. 16 odst. 2 zásilku složit, nebo si může vyžádat pokyny od odesílatele a jimi se dále řídit.[179]

Při posuzování odpovědnosti dopravce za nevybrání dobírky, bude vždy nutno zjišťovat okolnosti, které vedly k nevybrání dobírky. Toto opomenutí dopravce, stejně jako opomenutí dalších osob, které dopravce použil ke splnění závazku – především jeho řidiče, bude často klasifikováno jako hrubá nedbalost, a tudíž odpovědnost dopravce nebude limitována, ale bude povinen k náhradě škody v neomezeném rozsahu podle čl. 29 Úmluvy CMR.[180]

2.2.9 ODPOVĚDNOST ZA DALŠÍ OSOBY

V rámci pojednání o odpovědnosti dopravce nesmíme zapomenout na čl. 3 Úmluvy CMR, který zakotvuje odpovědnost dopravce za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, jako za vlastní jednání a opomenutí. Je třeba zdůraznit důležitý předpoklad, a to ten, že tito zástupci, pracovníci a ostatní osoby musejí jednat v rámci svých pracovních úkolů.[181]

Okruh osob, za něž dopravce odpovídá, tvoří především jeho zaměstnanci a další pracovníci, poddopravci, osoby provádějící za dopravce nakládku a vykládku zboží, skladovatel, u něhož dopravce zboží uschová po převzetí od odesílatele, patří sem však i další osoby, které dopravce využije v souvislosti s prováděním dané přepravy. Pro vznik odpovědnosti dopravce za jednání nebo opomenutí další osoby je stěžejní, aby

---

[176] Úmluva CMR čl. 21.

[177] Pokynem pro dopravce učinit dobírku může být i zápis klausule „COD“ = cash on delivery, případně klausule „P.O.D.“ = pay on delivery. Jako pokyn pro vydání dobírky je bráno i to, pokud odesílatel v přepravní smlouvě nebo v nákladním listě CMR uvede poznámku „zásilka na dobírku“.

[178] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 150 - 151.

[179] KROFTA, J., 2015. *Op. cit.* Str. 151.

[180] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 392.

[181] Úmluva CMR čl. 3.

tato osoba jednala v rámci pracovních úkolů, tedy aby toto jednání souviselo s prováděnou přepravou. Jestliže řidič dopravce při provádění přepravy odcizí přepravovanou zásilku, je dopravce za toto jednání řidiče odpovědný. Jestliže však řidič ukradne zboží v obchodě, dopravce za jeho jednání neodpovídá, neboť řidič v obchodě vystupoval sám za sebe a nikoliv jménem dopravce v rámci svěřeného pracovního úkolu.[182]

Někdy se můžeme setkat s případy, kdy celou přepravu neprovádí jen jeden dopravce, ale realizuje ji postupně několik dopravců. I na takovou situaci Úmluva CMR pamatuje a obsahuje ustanovení, které upravuje odpovědnost pro tyto případy. Je důležité zdůraznit, že se jedná o přepravu prováděnou postupně několika dopravci na základě jedné přepravní smlouvy a tedy i jediného nákladního listu. Pro přepravy, které neprobíhají na základě jediné smlouvy, se tato ustanovení nepoužijí. Podle čl. 34 Úmluvy CMR přejímá každý z těchto postupných dopravců odpovědnost za provedení celé přepravy. Druhý a každý další dopravce se stávají převzetím zásilky a nákladního listu smluvní stranou za podmínek stanovených nákladním listem.[183]

Pokud dojde ke ztrátě, poškození zásilky nebo k překročení dodací lhůty, může oprávněný požadovat náhradu škody. Uplatnění nároků oprávněným popisuje čl. 36. Ten říká, že nároky z odpovědnosti mohou být uplatněny pouze vůči prvnímu dopravci, poslednímu dopravci nebo proti dopravci, který prováděl tu část přepravy, při níž došlo ke škodě.[184]

Dopravce, který zaplatil náhradu škody, má, pokud jde o zaplacenou náhradu, úroky a výlohy, právo postihu proti dopravcům, kteří se podíleli na provedení přepravy. Pravidla pro vypořádání mezi dopravci jsou vymezena v Úmluvě CMR v čl. 37 a následujících.[185]

---

[182] Roubal, T., 2015. *Op. cit.* Str. 30.

[183] POLÁČEK, B., 2017. *Op. cit.* Str. 110 – 111.

[184] Úmluva CMR čl. 36.

[185] POLÁČEK, B., 2017. *Op. cit.* Str. 112.

2.2.10 UPLATNĚNÍ NÁROKŮ

Uplatnění nároků na náhradu škody podléhá promlčecím lhůtám a v jednom případě prekluzivní lhůtě. V případě náhrady škody za překročení dodací lhůty zde platí prekluzivní lhůta, jejímž marným uplynutím nárok na náhradu škody zaniká. Tato lhůta je patrná z čl. 30 odst. 3, který uvádí, že aby mohl oprávněný žádat náhradu škody za překročení dodací lhůty, musí být dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dní poté, co byla zásilka dána k dispozici příjemci.[186]

Na ostatní nároky z přeprav se vztahuje promlčecí lhůta, která činí jeden rok. V případě prokázání úmyslu nebo hrubé nedbalosti při vzniku škody platí tříletá promlčecí lhůta.[187]

Podle čl. 32 odst. 1 *„promlčecí lhůta počíná běžet:*

a) *při částečné ztrátě zásilky, při jejím poškození nebo při překročení dodací lhůty dnem vydání zásilky,*
b) *při úplné ztrátě třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla – li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem,*
c) *ve všech ostatních případech uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy.“*[188]

Zároveň platí, že den, kterým promlčecí lhůta počíná běžet, se do promlčecí lhůty nepočítá.[189]

V souladu s čl. 32 odst. 2 platí, že jestliže oprávněný podá písemnou reklamaci, má to vliv na stavění promlčecí lhůty. Ta je písemnou reklamací pozastavena do dne, kdy dopravce reklamaci písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady.[190]

Závěrem kapitoly je ještě vhodné uvést, že na základě ustanovení čl. 30 odst. 1, platí právní domněnka, že zásilka byla příjemcem obdržena ve stavu uvedeném v nákladním

---

[186] Úmluva CMR – čl. 30 odst. 2.

[187] Úmluva CMR – čl. 32 odst. 1.

[188] Tamtéž.

[189] Tamtéž.

[190] Úmluva CMR – čl. 32 odst. 2.

listě, pokud neučiní výhrady ke stavu zásilky. U vad zjevně znatelných je příjemce povinen výhrady učinit při převzetí zásilky, u vad zjevně neznatelných má příjemce na vznesení výhrad 7 dní ode dne vydání zásilky, a tyto výhrady musí být učiněny písemně.[191] Společná kontrola zásilky dopravcem a příjemcem při vydání zásilky by měla být prováděna vždy při ukončení každé přepravy, jelikož to může usnadnit případné pozdější spory.

[191] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 493.

3 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

Tato kapitola je věnována odpovědnosti dopravce v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Stejně jako v předchozí kapitole nejprve představím Úmluvu COTIF a Úmluvu CIM, které vytvářejí právní rámec pro mezinárodní přepravy prováděné po železnici. Pojednám také o důležitém přepravním dokumentu – nákladním listu CIM. V hlavní části této kapitoly budou vysvětleny hlavní aspekty odpovědnosti dopravce – druhy odpovědnosti a její limity, možnosti vyvinění na základě liberačních důvodů, ujednání vyšší ceny zásilky a částky zvláštního zájmu na dodání, kvalifikovaná odpovědnost. S ohledem na velkou podobnost s právní úpravou vyplývající z Úmluvy CMR bude tato kapitola pojata stručněji, aby nedocházelo k opakování již uvedených faktů.

3.1 ÚMLUVA COTIF A ÚMLUVA CIM

Mezinárodní železniční přepravu zboží upravuje Úmluva o mezinárodní železniční přepravě, známá jako Úmluva COTIF. Úmluva COTIF byla uzavřena roku 1980 v Bernu. Tato Úmluva byla výsledkem vývoje předchozích právních úprav, které se snažily o sjednocení úpravy mezinárodních železničních přeprav.[192][193] Úmluva COTIF sdružuje její smluvní strany, jimiž jsou členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), a je také zakládajícím statutem této organizace. Pro Československou republiku se Úmluva COTIF stala závaznou roku 1985, kdy byla vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb. Uveřejněna ve Sbírce zákonů.[194]

Úmluva COTIF byla v roce 1999 aktualizována Vilniuským protokolem, který do mezinárodní železniční přepravy vnesl větší liberalizaci a zároveň reflektuje vývoj železniční přepravy. Úmluva COTIF ve znění Vilniuského protokolu bývá nazývána

---

[192] Již v roce 1890 byla v Bernu přijata Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnici (CIM) a následně v roce 1924 byla přijata Úmluva o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel po železnici (CIV).

[193] POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II. (C. Železniční právo, B. Námořní právo). 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. Str. 456. ISBN 978-80-7552-4249. Str. 33-34.

[194] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 196.

„Nová COTIF“ nebo také „COTIF 99“, v platnost vstoupila v polovině roku 2006. Pro Českou republiku je Úmluva COTIF 99 platná od 1. července 2006.[195]

Vlastní Úmluva COTIF 99 je tvořena Úmluvou v pravém slova smyslu, kterou tvoří původní text Úmluvy COTIF, a upravuje uspořádání a kompetence Mezivládní organizace OTIF. Dále je pak tvořena Protokolem o výsadách a imunitách Mezivládní organizace OTIF a Přípojky A – G. Přípojky k Úmluvě jsou následující:

- Přípojek A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících (CIV)
- Přípojek B – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)
- Přípojek C - Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID)
- Přípojek D – Jednotné právní předpisy pro smlouvy o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV)
- Přípojek E – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)
- Přípojek F – Jednotné právní předpisy pro potvrzení platnosti technických norem a schválení jednotných technických předpisů použitelných pro železniční materiál určený pro použití v mezinárodní přepravě (APTU)
- Přípojek G – Jednotné právní předpisy pro technické připuštění železničního materiálu používaného v mezinárodní přepravě (ATMF).[196]

Pro mezinárodní železniční nákladní přepravu je stěžejní přípojek B – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (dále jen Úmluva CIM). Pro účely analýzy odpovědnosti dopravce v mezinárodní železniční přepravě zboží ve své diplomové práci budu vycházet právě z Úmluvy CIM.

S Úmluvou CIM souvisí také používání mezinárodního nákladního listu CIM, který stejně jako nákladní list CMR v silniční přepravě, hraje významnou roli při provádění přeprav. Nákladní list CIM je důkazem o uzavření přepravní smlouvy na základě

---

[195] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 202.

[196] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 203.

podmínek Úmluvy CIM, zároveň slouží, až do prokázání opaku, jako potvrzení o obsahu přepravní smlouvy a o převzetí zásilky dopravcem. Nákladní list CIM se skládá z pěti číslovaných dílů. Náležitosti, které musí nákladní list obsahovat, jsou vymezeny v čl. 7 CIM.[197]

Úmluva CIM je tvořena 52 články, které jsou rozděleny do 5 oddílů. 1. oddíl upravuje všeobecná ustanovení, 2. oddíl se věnuje uzavírání a provádění přepravní smlouvy, 3. oddíl obsahuje ustanovená týkající se odpovědnosti, 4. oddíl stanovuje pravidla pro uplatňování nároků, a poslední 5. oddíl upravuje vzájemné vztahy mezi dopravci.

Zde bych chtěla upozornit, že Úmluva CIM neupravuje uzavření přepravní smlouvy jako takové, náležitosti uzavření přepravní smlouvy jsou zakotveny v národních právních řádech.[198] Tento fakt je jedním ze společných znaků s Úmluvou CMR.

V souladu s čl. 1 § 1 se ustanovení Úmluvy CIM použijí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, jestliže místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku leží ve dvou členských státech, a přitom nezáleží na tom, kde mají strany přepravní smlouvy sídlo a jakou mají státní příslušnost.[199]

Dále se podle Úmluvy CIM bude postupovat u smluv o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, jestliže místo nakládky a místo vykládky se nachází ve dvou různých státech, přičemž pouze jeden je smluvní stranou Úmluvy, a jestliže se tyto strany dohodnou, že na smlouvu o přepravě mezi nimi uzavřenou se použijí ustanovení Úmluvy CIM. Toto ustanovení nalezneme v čl. 1 § 2 Úmluvy CIM. V rámci smluvní volnosti je samozřejmě možné, aby se ustanovení Úmluvy CIM použila i na přepravy mezi nečlenskými státy, přičemž je zapotřebí, aby se respektovaly kogentní normy rozhodného práva.[200]

Jestliže se realizuje mezinárodní přeprava po železnici a jako doplněk se využije na část cesty přeprava po silnici nebo říčních linkách ve vnitrostátní dopravě členského státu, budou se na přepravní smlouvu aplikovat také ustanovení Úmluvy CIM. V případě, že

---

[197] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P., 2011. *Op. cit.* Str. 205 – 206.

[198] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 33-34.

[199] Úmluva CIM – čl. 1 odst. 1

[200] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 82.

se provádí mezinárodní přeprava po železnici, a jako doplněk k ní se využije námořní přeprava nebo říční přeprava překračující státní hranice, bude použita právní úprava vyplývající z Úmluvy CIM, jestliže se přeprava po moři nebo říčních linkách provádí po trasách, které jsou zapsány do seznamu námořních a říčních linek Úmluvy CIM.[201]

Ustanovení Úmluvy CIM jsou závazná a nelze se od nich odchýlit, což uvádí čl. 5 Úmluvy CIM, který stanoví, že každá dohoda, která je v rozporu s ustanoveními Úmluvy CIM, je neplatná a nemá právní účinnost. Neplatnost takových dohod nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení přepravní smlouvy. Na rozdíl od Úmluvy CMR, která to neumožňovala, však Úmluva CIM připouští, aby dopravce svou odpovědnost a své závazky rozšířil nad rámec vyplývající z této Úmluvy.[202]

3.2 ODPOVĚDNOST DOPRAVCE PODLE CIM

V této podkapitole se budu věnovat odpovědnosti dopravce v mezinárodní železniční přepravě, jak ji upravují Jednotné právní předpisy CIM neboli Úmluva CIM. Na úvod bych chtěla poznamenat, že úprava odpovědnosti podle Úmluvy CIM se velmi podobá úpravě odpovědnosti dopravce v silniční přepravě podle Úmluvy CMR. Z tohoto důvodu bude tato podkapitola pojata poněkud stručněji, než podkapitola týkající se odpovědnosti silničního dopravce, aby nedocházelo k nadbytečnému opakování toho, co již bylo řečeno. Přesto ale rozeberu kompletně celou úpravu odpovědnosti podle Úmluvy CIM.

Pro začátek uvedu skutečnosti, za něž dopravce odpovídá, poté vymezím dobu, po kterou dopravce odpovídá. Dopravce v železniční přepravě má opět možnost vyvinění ze své odpovědnosti na základě liberačních důvodů, o kterých bude v této kapitole také pojednáno. Věnovat se budu také výši náhrady škody, která je stejně jako u náhrady škody podle Úmluvy CMR limitována. Úmluva CIM ale také popisuje situace, kdy lze stanovené limity překročit.

Zde bych znovu ráda připomněla, že v souladu s čl. 5 může dojít k překročení limitů odpovědnosti i na základě ujednání stran, jelikož zmiňovaný článek zakládá možnost,

---

[201] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 82 – 83.

[202] Úmluva CIM – čl. 5.

aby dopravce svou odpovědnost rozšířil na základě ujednání v přepravní smlouvě. Nicméně není zvykem, aby dopravce svou odpovědnost dobrovolně rozšířil.

Odpovědnost dopravce podle Úmluvy CIM je založena na dvou typech odpovědnostních principů. Jedním je princip objektivní odpovědnosti, kdy není ke vzniku odpovědnosti potřeba zavinění dopravce. Tento princip je uplatňován ve většině případů nedodržení přepravních smluv. Druhým principem je odpovědnost za presumované zavinění. U tohoto principu dopravce musí prokázat, že nezavinil vznik škody, nebo že existují okolnosti vylučující odpovědnost.[203]

Ustanovení týkající se odpovědnosti dopravce nalezneme v Úmluvě CIM v oddílu třetím, který je pro problematiku odpovědnosti dopravce v železniční přepravě zboží zcela stěžejní.

3.2.1 DRUHY A DOBA ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE

Základní druhy odpovědnosti jsou vymezeny v čl. 23 § 1 Úmluvy CIM, podle něhož dopravce odpovídá za škodu, která je způsobena úplnou ztrátou nebo částečnou ztrátou zásilky, dále jejím poškozením, a také za škodu, která vznikne z důvodu překročení dodací lhůty. Přitom nezávisí na tom, které dopravní infrastruktury se použije. Dále tento článek vymezuje dobu, po níž dopravce za zásilku odpovídá, jako dobu od přijetí zboží až do jeho dodání.[204]

Při dodání zásilky dopravce vydá v místě určeném pro dodání nákladní list a zásilku příjemci a příjemce dopravci potvrdí převzetí zásilky a zaplatí pohledávky, které vyplývají z přepravní smlouvy.[205] V čl. 17 § 2 Úmluvy CIM jsou popsány situace, které jsou postaveny na roveň dodání zboží. Jsou to situace, kdy se zboží vydá celním nebo daňovým úřadům v jejich výpravních místnostech nebo skladištích, jestliže dopravce nemá nad těmito zařízeními dohled. Dále to jsou situace, kdy dojde k uskladnění zboží u dopravce nebo u zasílatele, případně ve veřejném skladišti.[206]

---

[203] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 81.

[204] Úmluva CIM – čl. 23 § 1.

[205] Úmluva CIM – čl. 17 § 1.

[206] Úmluva CIM – čl. 17 § 2.

Jestliže by došlo ke vzniku přepravních překážek nebo překážek při dodání, je dopravce oprávněn zásilku složit. Složení zásilky se považuje za ukončení přepravy. Po tomto složení tedy už dopravce nebude odpovídat podle Úmluvy CIM. Je však povinen k uschování zásilky pro osobu, jež je oprávněna se zásilkou disponovat. Pokud dopravce svěří zásilku k uschování třetí osobě, odpovídá za pečlivý výběr této osoby.[207]

Pro posouzení, zda již dopravce odpovídá za zboží podle Úmluvy CIM, je rozhodné také to, zda je k nakládce a vykládce povinen dopravce nebo odesílatel/příjemce. V čl. 13 § 1 Úmluvy CIM nalezneme úpravu problematiky nakládky a vykládky. Ten stanoví, že k určení, kdo bude provádět nakládku a vykládku, dojde primárně na základě dohody odesílatele a dopravce. Jestliže se tito nedohodnou, bude povinnost k nakládce a vykládce zboží určena na základě pravidel Úmluvy CIM. Pro kusové zboží platí, že je k nakládce a vykládce povinen dopravce. Naopak u vozových zásilek tuto povinnost Úmluva CIM ukládá odesílateli pro nakládku a příjemci pro vykládku zboží. Jestliže není dopravce povinen k nakládce a vykládce zboží, neodpovídá ani za škodu, která při nakládce či vykládce vznikne.[208] Podle čl. 13 odst. 2 odpovídá odesílatel za škody vzniklé při nakládce, jestliže byl k nakládce zboží zavázán, a všechny škody vzniklé vadnou nakládkou je povinen uhradit.[209]

Pro posouzení vzniku odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce obsahuje Úmluva CIM také dvě právní domněnky. První z nich je domněnka o škodě při novém podání zásilky, která je upravena v čl. 28, který uvádí: *„Je-li zásilka, která byla podána podle těchto Jednotných právních předpisů, podávána nově, podle týchž právních předpisů a zjistí-li se po tomto novém podání částečná ztráta nebo poškození, platí domněnka, že částečná ztráta nebo poškození vznikly během poslední přepravní smlouvy, pokud zásilka zůstala v opatrování dopravce a byla beze změny nově podána v takovém stavu, v jakém došla do místa nového podání.“*[210]

Druhou domněnkou je domněnka o ztrátě zboží, jíž definuje čl. 29 Úmluvy CIM. Podle něj může oprávněný bez dalšího dokazování považovat zboží za ztracené, jestliže

---

[207] Úmluva CIM – čl. 22.

[208] Úmluva CIM – čl. 13 § 1.

[209] Úmluva CIM - čl. 13 § 2.

[210] Úmluva CIM – čl. 28 § 1.

nebylo příjemci dodáno do 30 dnů po uplynutí dodací lhůty, případně jestliže mu nebylo připraveno k dispozici. Zároveň platí, že oprávněný může při obdržení náhrady škody za ztracené zboží písemně požádat, aby byl bezodkladně informován, jestliže dojde k nalezení zboží do jednoho roku po vyplacení odškodnění. Pokud dojde k nalezení zboží, může oprávněný do 30 dnů od přijetí informace o nalezení zboží požadovat, aby mu bylo zboží dodáno, přičemž je povinen vrátit odškodnění, které mu bylo poskytnuto za ztrátu zásilky. Současně mu ale zůstává nárok požadovat odškodnění za překročení dodací lhůty a odškodnění při udání zájmu na dodání.[211]

Co se týče odpovědnosti za překročení dodací lhůty, je dopravce povinen k náhradě škody, která vznikne v souvislosti s překročením dodací lhůty. Pro případ, že si dopravce s odesílatelem dodací lhůtu nedohodnou, zahrnuje Úmluva CIM ustanovení, podle něhož se dodací lhůta určí. Pro vozové zásilky platí výpravní lhůta 12 hod a přepravní lhůta za každých započatých 400 km 24 hod. Pro kusové zásilky je výpravní lhůta stanovena na 24 hod a přepravní lhůta za každých započatých 200 km je určena také na 24 hod. Za určitých podmínek může být dodací lhůta prodloužena, tyto podmínky vymezuje Úmluva CIM.[212]

3.2.2 DALŠÍ DRUHY ODPOVĚDNOSTI

Kromě základních druhů odpovědnosti dopravce za ztrátu zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty můžeme z Úmluvy CIM vyčíst další druhy odpovědnosti dopravce a speciální případy odpovědnosti za škodu na zásilce. O těchto dalších druzích odpovědnosti bude pojednáno v této podkapitole.

Speciálním případem odpovědnosti za škodu na zásilce je odpovědnost při úbytku hmotnosti. Jestliže dopravce přepravuje zboží, které je kvůli své přirozené povaze vystaveno nebezpečí úbytku hmotnosti, odpovídá dopravce bez ohledu na délku projeté trasy pouze za tu část úbytku hmotnosti, která přesahuje uvedené procentní sazby. Pro kapaliny nebo zboží, které bylo podáno k přepravě ve vlhkém stavu, je procentní sazba

[211] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 88.

[212] Úmluva CIM – čl. 16.

udána ve výši dvou procent hmotnosti. U suchého zboží pak je to jedno procento hmotnosti.[213]

Zvláštní přístup pro posouzení odpovědnosti dopravce se bude uplatňovat při přepravě železničních vozidel jako zboží. Jestliže byla železniční vozidla, která jedou po vlastních kolech, předána k přepravě jako zboží, odpovídá dopravce za škodou, která vznikne ztrátou nebo poškozením železničního vozidla nebo jeho části v době od přijetí vozidla k přepravě do okamžiku dodání. Dopravce však může prokázat, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním, a pak za škodu neodpovídá. V tomto případě je odpovědnost dopravce založena na principu presumovaného zavinění.[214]

Kromě odpovědnosti za škodu na zásilce nese dopravce také odpovědnost za vybrání dobírky. V případě, že dopravce je povinen k vybrání dobírky, ale výběr dobírky neučiní, musí nahradit odesílateli škodu. Výše náhrady škody je limitována výší dobírky.[215]

Dopravce také odpovídá za pečlivý výběr osoby, které svěří zboží do úschovy, jestliže z důvodu přepravních překážek nebo překážek v dodání se dopravce rozhodl pro složení zásilky, které je považováno za ukončení přepravy.[216]

Podle čl. 15 § 3 odpovídá dopravce také za následky ztráty nebo nesprávného použití listin, které jsou uvedeny v nákladním listě a jsou k němu přiloženy, nebo které byly dopravci předány. Dopravce však není povinen k náhradě škody vyšší, než kterou by hradil v případě ztráty zboží.[217]

3.2.3 NÁHRADA ŠKODY

Pokud dojde ke vzniku škody ztrátou nebo poškozením zásilky, případně překročením dodací lhůty a dopravce se nemůže vyvinit uplatněním některého z liberačních důvodů, je povinen k náhradě škody. Výše náhrady škody je Úmluvou CIM limitována.

---

[213] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 89.

[214] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 86.

[215] Úmluva CIM – čl. 17 § 6.

[216] Úmluva CIM – čl. 22 § 2.

[217] Úmluva CIM – čl. 15 § 3.

Při úplné nebo částečné ztrátě zásilky musí dopravce zaplatit škodu, která se vypočte podle ceny na burze nebo podle tržní ceny, případně podle obecné hodnoty zboží stejného druhu a jakosti platné v den a v místě, kde bylo zboží přijato k přepravě. Maximální výši náhrady škody omezuje Úmluva CIM na 17 ZPČ[218] za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti.[219]

Opět uvedu příklad výpočtu náhrady škody při ztrátě zásilky. Máme zásilku o hodnotě 100 000 Kč a s hmotností 100 kg. Při kurzu 31, 456 Kč za 1 ZPČ[220] bude maximální výše náhrady škody následovná:

100 kg x 17 x 31, 456 Kč = 53 475, 2 Kč.

Jestliže dojde k úplné ztrátě zásilky, dopravce nahradí škodu maximálně do výše 53 475, 2 Kč.

Kromě náhrady škody musí dopravce nahradit dovozné, zaplacená cla a ostatní částky uhrazené v souvislosti s přepravou ztraceného zboží. Není však povinen k náhradě spotřební daně za zboží, které se přepravuje v přerušeném celním řízení.[221]

Speciální pravidla pro náhradu škody se použijí při ztrátě železničního vozidla, které jede po vlastních kolech, a které bylo předáno k přepravě jako zboží, intermodální přepravní jednotky nebo jejích částí. V těchto případech je odškodnění omezeno obecnou hodnotou vozidla, intermodální přepravní jednotky nebo jejích částí, kterou tyto měly v den a na místě ztráty. Pokud se nemůže zjistit, kdy a kde ke ztrátě došlo, výše náhrady škody je omezena hodnotou v den a na místě převzetí.[222]

Při poškození zásilky je dopravce povinen k náhradě škody, která odpovídá snížení hodnoty zboží. Výpočet této částky se provede na základě procentní sazby, o niž se snížila hodnota zboží zjištěná podle čl. 30 v místě určení. Výše náhrady škody je omezena částkou, která by se hradila při úplné ztrátě, jestliže poškozením došlo

---

[218] Zvláštní práva čerpání neboli SDR = Special Drawing Rights, vysvětleno v části týkající se silniční přepravy.

[219] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 89.

[220] Aktuální kurz ke dni 12. 4.2019. ČNB kurzy devizového trhu. [online]. [cit. 12. 04. 2019]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp

[221] Úmluva CIM – čl. 30 § 4.

[222] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 89.

k znehodnocení celé zásilky. Pokud by byla znehodnocena jen část zásilky, výše náhrady škody by byla nejvýše taková, jaká by se hradila v případě ztráty znehodnocené části zásilky. Kromě náhrady škody musí dopravce poměrně nahradit dovozné, clo a další výdaje spojené s přepravou zásilky.[223]

Škodu ve výši odpovídající nákladům na opravu bude dopravce hradit v případě, že dojde k poškození železničního vozidla jedoucího po vlastních kolech, intermodální přepravní jednotky nebo jejích částí. Náhrada škody nesmí přesáhnout částku, která by se hradila v případě ztráty.[224]

Jestliže dojde ke vzniku škody překročením dodací lhůty, zaplatí dopravce náhradu škody, která bude maximálně čtyřnásobek přepravného. Pokud dopravce hradí škodu za úplnou ztrátu zásilky, neplatí už odškodnění kvůli překročení dodací lhůty. Při částečné ztrátě zboží hradí dopravce nejvýše čtyřnásobek přepravného, který připadá na ztracenou část zásilky. Při poškození, které nebylo způsobeno v souvislosti s překročením dodací lhůty, poskytne dopravce náhradu za překročení dodací lhůty i náhradu za poškození zásilky podle čl. 32. Při souběhu odškodnění je dopravce povinen k náhradě škody v maximální výši odpovídající náhradě škody při úplné ztrátě zboží.[225]

Kromě samotné náhrady škody může oprávněný žádat také úroky z náhrady škody ve výši 5 % ročně. Úroky se počítají ode dne podání písemné reklamace, případně ode dne podání žaloby.[226]

3.2.4 UDÁNÍ HODNOTY ZBOŽÍ A ZVLÁŠTNÍ ZÁJEM NA DODÁNÍ

Stejně jako Úmluva CMR umožňuje i Úmluva CIM, za předpokladu splnění určitých podmínek, že se na náhradu škody nebudou vztahovat výše uvedené limity.

V souladu s čl. 34 Úmluvy CIM se odesílatel s dopravcem mohou dohodnout, že do nákladního listu uvedou hodnotu zboží, která převyšuje maximální částku 17 ZPČ za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti. V případě vzniku škody bude dopravce

---

[223] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 90.

[224] Úmluva CIM – čl. 32 § 3.

[225] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 90.

[226] Úmluva CIM – čl. 37 § 2.

odpovídat až do výše této udané hodnoty.[227] Udání hodnoty zboží by se mělo využívat především u hodnotných zásilek malé hmotnosti.

Druhou možností pro překročení limitů je udání zvláštního zájmu na dodání zboží. Zvláštní zájem na dodání představuje částku, která musí být uvedena v nákladním listu. Pokud dojde k udání zvláštního zájmu na dodání, dopravce je při vzniku škody povinen nahradit nejen škodu způsobenou ztrátou či poškozením zásilky nebo překročením dodací lhůty, ale také nahradit další prokázané škody až do výše uvedené částky.[228]

Jak uvádí Poláček, ani v případě železničních přeprav není v praxi udání hodnoty zásilky či zvláštního zájmu na dodání příliš využívané.[229] To odpovídá situaci u silničních přeprav, kde jsou tyto částky při uzavírání přepravních smluv udávány také velmi zřídka.

3.2.5 KVALIFIKOVANÁ ODPOVĚDNOST

Dalším případem, kdy se nepoužijí omezení výše náhrady škody, a dopravce bude povinen k náhradě plné výše škody, je vznik kvalifikované odpovědnosti dopravce. Kvalifikovaná odpovědnost dopravce se podle čl. 36 uplatní, jestliže škoda vznikla jednáním nebo opomenutím dopravce, kterého se dopustil buď s úmyslem takovou škodu způsobit, nebo z nedbalosti nebo s vědomím, že by k takové škodě mohlo dojít.[230]

3.2.6 LIBERAČNÍ DŮVODY

Úmluva CIM, stejně jako Úmluva CMR, popisuje důvody, na jejichž základě se může dopravce vyvinit ze své odpovědnosti za ztrátu zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty - tzv. liberační důvody. Liberační důvody rozdělujeme na obecné a privilegované. Obecné liberační důvody jsou takové, u kterých musí dopravce prokázat, že škoda vznikla právě z některého z těchto důvodů. U privilegovaných liberačních důvodů postačí, pokud dopravce osvědčí, že škoda mohla vzniknout z některého z těchto důvodů. Pokud škoda mohla vzniknout z některého

[227] Úmluva CIM – čl. 34.

[228] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 91 – 92.

[229] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 92.

[230] Úmluva CIM – čl. 36.

z privilegovaných důvodů, má se za to, že škoda z tohoto důvodu vznikla. Oprávněný má však možnost prokázat, že škoda z tohoto důvodu nevznikla.[231]

Obecné liberační důvody uvádí čl. 23 § 2. Patří mezi ně zavinění oprávněné osoby, příkaz oprávněné osoby, který nezavinil dopravce, zvláštní vady zboží a okolnosti, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.[232]

Privilegované liberační důvody jsou taxativně vyjmenovány v čl. 23 § 3 Úmluvy CIM. Řadí se mezi ně např. chybějící nebo vadný obal zboží, nakládání zboží odesílatelem nebo vykládání zboží příjemcem nebo přeprava živých zvířat.[233]

V případě přeprav železnice – moře lze liberační důvody rozšířit o následující důvody, jimiž se dopravce může zprostit své odpovědnosti. Podle čl. 38 § 1 mezi ně patří:

a) požár, pokud dopravce prokáže, že nevznikl jeho zaviněním ani zaviněním kapitána, lodní posádky, lodivoda nebo osob v jeho službách,
b) záchrana nebo pokus o záchranu života nebo majetku na moři,
c) naložení zboží na palubu, dal – li k tomu odesílatel v nákladním listě souhlas a není – li zboží přepravováno v železničních vozech,
d) nebezpečí nebo nehody na moři nebo na jiných splavných vodách.[234]

Dopravce může uplatnit výše uvedené důvody pouze, pokud prokáže, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly na námořní lince od začátku nakládání zboží na loď do vyložení zboží z lodi.[235]

Dopravce je své odpovědnosti zproštěn také v případě, kdy dojde ke škodě na zásilce v důsledku jaderné události.[236]

---

[231] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 84 – 85.

[232] Úmluva CIM – čl. 23 § 2

[233] Úmluva CIM – čl. 23 § 3. V tomto paragrafu je také uvedený kompletní výčet všech privilegovaných liberačních důvodů.

[234] Úmluva CIM – čl. 38 § 1.

[235] Úmluva CIM – čl. 38 §2.

[236] Úmluva CIM – čl. 39.

3.2.7 OSOBY, ZA KTERÉ DOPRAVCE ODPOVÍDÁ

Dopravce odpovídá za své zaměstnance a za všechny osoby, které používá při provádění přepravy, v situacích, kdy tito vykonávají své povinnosti související s přepravou. [237]

Úmluva CIM upravuje odpovědnost dopravce i pro případ, kdy dopravce (smluvní) neprovede přepravu sám, ale celou nebo její část přenechá k provedení výkonnému[238] dopravci. V tomto případě odpovídá dopravce (smluvní) za zásilku po celou dobu přepravy. Při tom není rozhodující, zda byl podle přepravní smlouvy oprávněn k provedení přepravy výkonným dopravcem. Jestliže nastane situace, kdy budou odpovídat dopravce i výkonný dopravce, budou odpovídat jako společný dlužník.[239]

U přeprav, kdy na základě jediné smlouvy, přepravu provádí více na sebe navazujících dopravců, se každý z těchto dalších dopravců stává převzetím zboží a nákladního listu subjektem přepravní smlouvy v míře stanovené nákladním listem. Každý dopravce odpovídá za provedení celé přepravy po celé trati až k dodání.[240]

Nároky z přepravní smlouvy můžou být uplatňovány jen vůči prvnímu nebo poslednímu dopravci, nebo vůči dopravci, který prováděl tu část přepravy, při níž vznikla škoda.[241]

---

[237] Úmluva CIM – čl. 40.

[238] Úmluva CIM pracuje s pojmem výkonný dopravce. Tento pojem odpovídá pojmu skutečný dopravce.

[239] POLÁČEK, B., 2016. *Op. cit.* Str. 87.

[240] Úmluva CIM – čl. 26.

[241] Úmluva CIM – čl. 45.

4 KOMPARACE PRÁVNÍ ÚPRAVY ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE PODLE ÚMLUVY CMR A ÚMLUVY CIM

V rámci této kapitoly provedu na základě znalostí nabytých při analýze právních úprav odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční dopravě vycházející z Úmluvy CMR a odpovědnosti dopravce v mezinárodní železniční dopravě upravené Úmluvou CIM jejich vzájemnou komparaci, upozorním na shodné rysy a zejména zdůrazním rysy odlišené. Celá kapitola vychází z údajů uvedených v předchozích kapitolách.

Úvodem bych chtěla zmínit, že po prostudování obou právních úprav se kloním k názoru, že Úmluva CIM byla při svém vzniku inspirována Úmluvou CMR. V obou Úmluvách najdeme mnoho společného, odlišností nalezneme v těchto dvou Úmluvách podstatně méně. Velmi podobné je nejen samotné členění obou právních předpisů, ale také jejich obsahová stránka.

Jak Úmluva CMR, tak Úmluva CIM se použijí na každou smlouvu o mezinárodní přepravě zboží za úhradu. U Úmluvy CMR postačí, když alespoň jeden ze států, mezi nimiž přeprava probíhá, je signatář Úmluvy CMR. Úmluva CIM požaduje, aby oba státy byly členem Úmluvy, ale zároveň ponechává stranám možnost, aby se na použití Úmluvy CIM domluvily, pokud se na danou přepravu nepoužije Úmluva CIM automaticky.

Ani jedna z úmluv neupravuje problematiku mezinárodních přeprav kompletně, ustanovení Úmluv zakotvují pravidla pouze pro nejdůležitější aspekty týkající se mezinárodních přeprav. Uzavření smlouvy o přepravě jako takové se v obou případech řídí vnitrostátními předpisy.

Doba, po kterou dopravce za zásilku odpovídá, je pro silniční i železniční přepravu vymezena shodně, a to od přijetí zásilky k přepravě do jejího vydání příjemci. V Úmluvě CMR však vůbec nenalezneme úpravu problematiky nakládky a vykládky, resp. zda je k nakládce a vykládce povinen dopravce nebo odesílatel a příjemce. U mezinárodních silničních přeprav je nutné, aby si to vždy dohodl odesílatel s dopravcem při uzavírání přepravní smlouvy. Pro přepravy prováděné po železnici Úmluva CIM uvádí pro situace, kdy tato problematika není předem dohodnuta

v přepravní smlouvě, pravidla, která určují, kdy je k nakládce a vykládce povinen dopravce, a kdy odesílatel s příjemcem.

Skutečnost, zda k nakládce a vykládce zboží je dopravce povinen či nikoliv, resp. kdo z nich nakládku a vykládku skutečně provádí, je velmi podstatná pro posouzení odpovědnosti dopravce za případnou škodu.

Ustanovení obou Úmluv jsou kogentní, avšak oba právní předpisy se liší v možnosti dobrovolného rozšíření odpovědnosti dopravce. Úmluva CIM umožňuje dopravci, aby si ve smlouvě sjednal vyšší limity odpovědnosti, což podle Úmluvy CMR nelze. V obou případech je zakázáno, aby si dopravce rozsah odpovědnosti ve smlouvě zúžil.

Na tomto místě je vhodné podotknout, že neexistuje moc případů, kdy by dopravce svou odpovědnost dobrovolně rozšířil. Děje se tak například z důvodu zvýšení konkurenceschopnosti, kdy dopravce chce získat nové zákazníky.

V souladu s oběma Úmluvami dopravce odpovídá za tři základní skutečnosti – za ztrátu zásilky, za její poškození a za překročení dodací lhůty. V čem se obě Úmluvy odlišují, je to, jak určují dodací lhůtu pro situace, kdy si ji strany nedohodnou. Úmluva CIM uvádí konkrétní časové údaje, Úmluva CMR dodací lhůtu definuje jen jako dobu, kterou lze s přihlédnutím ke všem okolnostem očekávat od pečlivého dopravce.

Právní úpravu odpovědnosti dopravců v obou Úmluvách hodnotím jako vyváženou, neboť v obou nalezneme ustanovení, která zlepšují pozici přepravce, a zároveň ustanovení, která zlepšují postavení dopravce. Ve prospěch přepravců je například kvalifikovaná odpovědnost dopravce, možnost sjednání vyšší ceny zásilky nebo částky zvláštního zájmu na dodání. Situaci dopravce v případě sporu mají zlepšovat limity odpovědnosti a liberační důvody, díky nimž se dopravce může z odpovědnosti vyvinit.

Hlavní rozdíl mezi těmito právními úpravami shledávám především v limitech odpovědnosti. Odpovědnost dopravce je podle Úmluvy CMR omezena na 8,33 ZPČ/kg při ztrátě a poškození zásilky, u překročení dodací lhůty odpovídá pouze do výše přepravného. Limit odpovědnosti dopravce stanovený Úmluvou CIM je 17 ZPČ/kg pro ztrátu a poškození, při pozdním dodání zásilky odpovídá do výše čtyřnásobku přepravného. Železniční dopravce je tedy povinen k vyšší náhradě škody.

Úmluva CIM zavádí speciální pravidla náhrady škody pro ztrátu železničního vozidla, které jede po vlastních kolech a bylo předáno k přepravě jako zboží a pro ztrátu intermodálních přepravních jednotek.

Aby v případě vzniku škody měl přepravce nárok na odškodnění vyšší než je maximální částka stanovená limity v jednotlivých Úmluvách, může při sjednání přepravní smlouvy za příplatek k přepravnému udat vyšší cenu zásilky nebo částku zvláštního zájmu na dodání. Toto se doporučuje především u zásilek, které mají vysokou hodnotu, ale nízkou hmotnost. Pokud je toto sjednáno, pak dopravce v případě škody odpovídá až do výše těchto sjednaných limitů. Tato možnost pro přepravce vyplývá z ustanovení obou Úmluv.

Silniční i železniční dopravce má možnost zprostit se odpovědnosti na základě liberačních důvodů. V obou Úmluvách jsou liberační důvody rozděleny na obecné a privilegované. I vymezení jednotlivých liberačních důvodů je v obou právních úpravách velmi podobné, obě Úmluvy privilegované důvody vyjmenovávají taxativně. Úmluva CIM uvádí několik speciálních liberačních důvodů, které dopravce zprošťují odpovědnosti při přepravách prováděných v kombinaci železnice a moře, vyvinit se může železniční dopravce také při jaderných událostech.

Odpovědnost dopravců jak v silniční, tak v železniční přepravě, je limitována, a možnost liberace je zachována, pouze pokud škoda nebyla způsobena úmyslně nebo z nedbalosti. V Úmluvě CIM je výslovně uvedený pojem úmysl a nedbalost, takže výklad daného ustanovení nezpůsobuje problémy. Úmluva CMR hovoří o zavinění úmyslném, nebo takovém, které se považuje za rovnocenné úmyslu, nepracuje výslovně s termínem nedbalost, což je další znatelný rozdíl mezi srovnávanými Úmluvami. Pokud soud uzná, že se jedná o zavinění úmyslné nebo z nedbalosti, má to vliv kromě zrušení limitů a nemožnost uplatnění liberačních důvodů také na promlčecí lhůtu. Standardní promlčecí lhůta vyplývající z Úmluvy CMR je 1 rok, při kvalifikované odpovědnosti je prodloužena na 3 roky. V Úmluvě CIM je promlčecí lhůta 1 rok, při kvalifikované odpovědnosti a v některých dalších případech uvádí Úmluva CIM promlčecí lhůtu 2 roky.

Pokud hovoříme o promlčení nároků, můžeme shledat odlišnost mezi Úmluvami v tom, že zatímco Úmluva CIM pracuje pouze s promlčecími lhůtami, v Úmluvě CMR nalezneme i jednu lhůtu prekluzivní. Podle Úmluvy CMR lze nároky z překročení

dodací lhůty uplatnit jen do 21 dní poté, co byla zásilka předána příjemci, jestliže tomu tak není, nárok na odškodnění zaniká.

Při komparaci právní úpravy odpovědnosti dopravců podle Úmluvy CMR a Úmluvy CIM je patrné, že ačkoliv se jedná o dva odlišné dopravní obory, odpovědnost dopravců se liší jen minimálně, ve větším rozsahu mají shodné rysy. Nyní je tedy možné, abych uvedla, že Úmluva CMR i Úmluva CIM vycházejí ze stejných myšlenek a mají jednotnou strukturu.

Pro lepší ilustraci výsledků komparace obou Úmluv a pro přehledné vyjádření jsem se rozhodla vytvořit následující tabulku č. 1, která uvádí nejdůležitější shody a rozdíly zjištěné na základě komparační analýzy.

Tabulka 1 - Porovnání vybraných aspektů odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR a Úmluvy CIM.

	Úmluva CMR	**Úmluva CIM**
Komplexní úprava přeprav vs. jen nejdůležitější aspekty	Nejdůležitější aspekty	Nejdůležitější aspekty
Doba odpovědnosti	Od převzetí zásilky do vydání příjemci	Od převzetí zásilky do vydání příjemci
Úprava povinnosti k nakládce/vykládce	NE, nutno dohodnout v přepravní smlouvě	ANO, je stanoveno podpůrně, pokud si strany v přepravní smlouvě nedohodnou
Typ norem dle závaznosti	Kogentní	Kogentní
Možnost rozšíření odpovědnosti dopravce v přepravní smlouvě	NE	ANO
Možnost omezení odpovědnosti dopravce v přepravní smlouvě	NE	NE
Hlavní typy odpovědnosti	Ztráta, poškození, překročení dodací lhůty	Ztráta, poškození, překročení dodací lhůty
Možnost vyvinění z odpovědnosti na základě liberačních důvodů	ANO	ANO
Obecné liberační důvody	ANO	ANO

Privilegované liberační důvody	ANO	ANO
Úmysl nebo hrubá nedbalost zakládající neomezenou odpovědnost	ANO	ANO
Limit odpovědnosti při ztrátě a poškození	8, 33 ZPČ/kg	17 ZPČ/kg
Limit odpovědnosti při překročení dodací lhůty	přepravné	4 x přepravné
Udání zvláštní ceny zásilky	ANO	ANO
Udání zvláštního zájmu na dodání	ANO	ANO
Promlčecí lhůty	1 rok, u hrubé nedbalosti 3 roky	1 rok, ve zvláštních případech a při hrubé nedbalosti 2 roky
Prekluzivní lhůta	ANO, u překročení dodací lhůty	NE

Zdroj: Vlastní zpracování na základě informací nabytých z odborné literatury a právních předpisů při zpracování předchozích kapitol této diplomové práce.

5 VYBRANÁ SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

Tato kapitola bude zaměřena na soudní rozhodnutí soudů z oblasti mezinárodní silniční přepravy. Uvedu několik rozsudků, které se týkají především hrubé nedbalosti, ujednání vyšší ceny zásilky a zvláštního zájmu na dodání a liberačních důvodů. Soudní rozhodnutí zahrnuji do této diplomové práce, abych propojila teoretická zjištění s praxí. Rozsudky mají demonstrovat rozhodovací praxi soudů ve zmíněných oblastech. Rozsudky uvádím rozdělené do oddílů podle oblasti, na kterou jsou zaměřeny.

V závěru kapitoly formuluji také problémy a jejich důvody, které mohou v souvislosti s prováděním přeprav nastat. K těmto problémům jsem dospěla na základě dedukce při studiu odborné literatury, soudních rozhodnutí, Úmluvy CMR a Úmluvy CIM.

Doba, po kterou dopravce odpovídá a hrubá nedbalost

Rozsudek OLG Düsseldorf z 12. 12. 1985 – 18 U 90/85 – Transportrecht 1986, str. 56

V tomto rozsudku soud konstatoval, že dopravce je odpovědný za přepravované zboží podle Úmluvy CMR, i když příjemce odmítne zboží převzít, jelikož zboží nebylo příjemci dodáno. Pokud by dopravce nepřevzaté zboží, které podléhá zkáze, ponechal venku v chladicím voze bez zohlednění venkovní teploty, jednalo by se o hrubou nedbalost.[242]

Rozsudek Bezirksgericht Graz ze 4. 4. 2001 – 4C 301/00 – Transportrecht 2001, str. 403

Dopravce odpovídá za zásilku od jejího převzetí do jejího dodání příjemci. Dodáním se rozumí umožnit příjemci se zásilku nakládat. V případě přepravy zásilky vozidlem s pohyblivou plošinou končí dopravcova odpovědnost otevřením dveří vozidla a umožněním příjemci přístup k zakázce.[243]

---

[242] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 321.

[243] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 327.

Rozsudek francouzského Cour de Cassation z 20. 5. 1986, Transportrecht 1989, str. 139

Nejvyšší francouzský soud potvrdil rozsudek odvolacího soudu, uznáním, že se jedná o hrubou nedbalost, když dopravce nezkontroluje výšku mimořádného transportu před průjezdem mostem a způsobí tak škodu na zásilce.[244]

Rozsudek Zemského soudu v Brémách (LG Bremen) ze dne 5. 6. 2018, sp. zn. 11 O 169/17, Transportrecht 10/2018, str. 390

Odesílatel si s dopravcem sjednal, že návěs se zásilkou lze parkovat pouze na hlídaných parkovištích s kamerovým systémem. Řidič přenocoval v Belgii na parkovišti, které nebylo kamerovým systémem hlídáno. Zásilka byla při této přestávce odcizena. Odesílatel žaloval dopravce na náhradu škody a požadoval plnou náhradu. Dopravce namítal, že bude odpovídat pouze v omezeném rozsahu, jelikož parkoval na osvětleném hlídaném parkovišti. Soud ale rozhodl, že dopravce je povinen k náhradě plné škody, jelikož nedodržením podmínky o hlídaném parkovišti kamerovým systémem, která byla v přepravní smlouvě sjednána, dopravce jednal hrubě nedbale. Pokud nebyl schopen dodržet tuto podmínku, měl ji rovnou při sjednávání přepravní smlouvy odmítnout.[245]

Liberační důvody

Rozsudek OGH Vídeň z 19. 1. 1994 – 7 Ob 607/93, Trasportrecht, str. 65

Dle rozhodnutí soudu se dopravce může zprostit odpovědnosti podle čl. 17 dost. 2 Úmluvy CMR nejen v případě vyšší moci, ale také při vzniku neodstranitelné okolnosti. Přepadení vozidla na dálnici je považováno za neodstranitelnou okolnost, protože ani při vynaložení veškeré péče mu řidič nemůže zabránit.[246]

---

[244] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 481.

[245] Sedláček, Vaca a spol. *E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství*. [online] 4. vydání, prosinec 2018. [cit. 20. 7. 2019] Dostupné z: http://www.akmsv.cz/images/e-bulletin/e-bulletin_prosinec_2018.pdf.

[246] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 322.

Rozsudek LG Mnichov II z 10. 5. 1995 – 1 HK O 3746/94 – Transportrecht 1995, str. 443

Soud tímto rozhodnutím potvrdil, že přepadení vozidla ozbrojeným útočníkem v Moskvě představuje neodstranitelnou okolnost ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR.[247]

Rozsudek OLG Düsseldorf z 1. 7. 1995 – 18 U 207/94 – Transportrecht 1996, str. 109

Soud potvrdil, že pokud vznikla škoda na zásilce v důsledku chybně provedené nakládky, kterou prováděl odesílatel, tak dopravce za tuto škodu neodpovídá, jelikož ani není povinen, aby nakládku zásilky přezkoumal.[248]

Ujednání vyšší ceny zásilky a zvláštního zájmu na dodání

Rozsudek OGH Vídeň z 30. 8. 1990 – 8 Ob 561/90 – Transportrecht 1992, str. 406

Dle tohoto rozsudku platí, že pokud si odesílatel sjedná vyšší cenu zásilky nebo zvláštní zájem na dodání, je nutné, aby tento byl zaznamenán v nákladním listu. Nestačí, aby to bylo uvedeno pouze v jiných dokumentech. Aby toto ujednání bylo pro dopravce zavazující, musí být uvedeno v nákladním listu.[249]

Rozsudek OLG Düsseldorf ze 7. 7. 1988 – 18 U 63/88 – Transportrecht 1988, str. 425

Soud stanovil, že ujednání částky zvláštního zájmu na dodání je účinné, i když nebyl zaplacen příplatek k přepravnému. Jestliže je tedy sjednán zvláštní zájem na dodání a je vyznačen v nákladním listu, odpovídá dopravce ve vyšším rozsahu i bez zaplacení příplatku.[250]

---

[247] Tamtéž.

[248] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 321.

[249] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 436

[250] SEDLÁČEK, P., 2009. *Op. cit.* Str. 452.

Při analýze odpovědnosti dopravců v silniční a železniční mezinárodní nákladní přepravě jsem na základě studia odborné literatury a soudních rozhodnutí formulovala následující druhy problémů, či komplikací, které mohou v souvislosti s prováděním přeprav nastat a důvody, proč se tak děje.

Jedním z hlavních problémů je, že odesílatelé při sjednávání přepravní smlouvy neuvedou vyšší cenu zásilky nebo částku zvláštního zájmu na dodání. Že se jednalo o hodnotnou zásilku, zmíní až v případě vzniku škody. Pokud ale nebyla udána vyšší cena zásilky nebo zvláštní zájem, dopravce odpovídá pouze do výše limitů stanovených Úmluvami. Nízké využívání udání ceny zásilky a zvláštního zájmu na dodání se děje z několika důvodů. Hlavním důvodem je, že odesílatel nechce platit za přepravu více peněz, než musí, proto i vysoce hodnotné zásilky přepravují jako standardní. Dalším důvodem je, že dopravce o této možnosti odesílatele neinformuje, ať už z důvodu, že nechce navýšit cenu přepravy, aby o zákazníka nepřišel, nebo protože sám o této možnosti neví. Dopravce by vždy měl odesílatele o této možnosti zpravit, a odesílatel by vždy měl zvážit riziko, které podstupuje, když hodnotnou zásilku nechá přepravit jako zásilku obyčejnou.

Jestliže odesílatel uvede cenu zásilky nebo zvláštní zájem, je také potřeba, aby to bylo uvedeno v nákladním listu. Při sjednání pouze ústně soud rozšířenou odpovědnost dopravce neuzná a ten bude povinen pouze do výše základních limitů.

Nejčastější však podle mého názoru bude problematika řešení hrubé nedbalosti. Dopravce by ve vlastním zájmu měl dodržet všechny podmínky, které si s odesílatelem dohodl v přepravní smlouvě, neboť nedodržení těchto podmínek soud ve většině případů bude hodnotit jako hrubou nedbalost. Dopravce by tak přišel o možnost vyvinění a odpovídal by v plném rozsahu škody.

Při vzniku škody, pokud nebyla sjednána cena zásilky nebo částka zvláštního zájmu, se odesílatel většinou snaží prokázat, že škoda vznikla z hrubé nedbalosti, aby byl dopravce povinen k plné náhradě škody. Hrubou nedbalost se také snaží odesílatelé namítat, když nestihnou podat žalobu ve standardní jednoleté lhůtě a dojde k promlčení. Uznání hrubé nedbalosti by vedlo k prodloužení promlčecích lhůt.

ZÁVĚR

Ve své diplomové práci jsem se věnovala problematice odpovědnosti dopravců v mezinárodní nákladní dopravě. Konkrétně jsem se zaměřila na dopravu silniční a železniční. Právní úprava odpovědnosti dopravců v mezinárodní dopravě vychází z mezinárodních úmluv. Pro silniční přepravy je stěžejním právním předpisem Úmluva CMR, která přináší i používání nákladního listu CMR, který je považován za nejvýznamnější přepravní dokument. Železniční přepravu upravuje Úmluva CIM. I v železniční dopravě existuje jednotný přepravní dokument, a tím je nákladní list CIM.

Předkládaná diplomová práce je rozdělena do pěti kapitol. První kapitola seznamuje čtenáře s problematikou přeprav z obecného hlediska. Věnuje se smlouvě o přepravě věci, jejím subjektům, přináší informace o právní úpravě mezinárodních přeprav pro jednotlivé dopravní obory a pro lepší pochopení celé práce objasňuje pojem odpovědnost, resp. právní odpovědnost. Vzhledem ke skutečnosti, že s prováděním přeprav souvisí i činnost zasílatelů, nabízí první kapitola i krátký exkurz do problematiky zasílatelství. Tuto část jsem sem uvedla především proto, že i zasílatel v jistých případech odpovídá jako dopravce a v těchto případech se na něj vztahují ustanovení mezinárodních úmluv týkající se odpovědnosti. Jedná se o situace, kdy zasílatel uplatňuje právo vlastního vstupu a přepravu nejen obstará, ale také sám provede. Dalším případem, kdy zasílatel přebírá odpovědnost dopravce, je, když uplatňuje tzv. přejímací sazby.

Druhá kapitola je zaměřena na mezinárodní silniční nákladní dopravu. Zde je představen nejdůležitější právní předpis – Úmluva CMR, a především je tato kapitola věnována hlavnímu tématu této práce – odpovědnosti, tak jak je upravena Úmluvou CMR. Jsou zde vymezeny hlavní skutečnosti, za něž dopravce odpovídá, a to ztráta zásilky, její poškození a překročení dodací lhůty. Dále je vysvětleno, po jakou dobu dopravce za zásilku odpovídá, jaké jsou limity náhrady škody, za jakých okolností se může dopravce své odpovědnosti zprostit, jakým způsobem může odesílatel docílit toho, aby dopravce musel v případě škody nahradit vyšší částku, než jsou stanovené limity. V neposlední řadě je rozebrána také problematika způsobení škody z hrubé nedbalosti nebo úmyslně, což má za následek, že dopravce odpovídá v plné výši a ztrácí možnost liberace.

Třetí kapitola přináší informace o mezinárodní železniční nákladní dopravě. Je koncipována podobně, jako kapitola druhá. Opět je část kapitoly věnována Úmluvě CIM, následně jsou řešeny skutečnosti, za něž dopravce odpovídá, limity odpovědnosti, liberační důvody, možnost sjednání vyšší ceny zásilky a zvláštního zájmu na dodání, které způsobí, že dopravce odpovídá ve vyšším rozsahu, než jsou limity stanové Úmluvou, a stejně jako u silniční dopravy, i zde se věnuji kvalifikované odpovědnosti, která dopravci vzniká způsobením škody z nedbalosti nebo úmyslně.

Čtvrtá kapitola přináší porovnání právní úpravy odpovědnosti v silniční a železniční nákladní dopravě. Poslední, pátá, kapitola zahrnuje ukázky vybraných soudních rozhodnutí a formulaci problémů, které mohou při provádění přeprav nastat.

Cílem diplomové práce bylo poskytnout ucelený přehled problematiky odpovědnosti dopravců v mezinárodní nákladní přepravě, na základě teoretických zjištění a analýzy mezinárodních úmluv provést zhodnocení právní úpravy a komparaci právní odpovědnosti v mezinárodní silniční nákladní dopravě a v mezinárodní železniční nákladní dopravě a určit, zda obě právní úpravy jsou založeny na stejné myšlence a mají stejnou obsahovou strukturu. Dalším cílem předkládané práce bylo, na základě studia právních dokumentů, literatury a vybraných soudních rozhodnutí týkajících se odpovědnosti dopravců formulovat základní problémy, které mohou v souvislosti s prováděním přepravy nastat.

Tato diplomová práce přináší ucelený přehled problematiky odpovědnosti dopravců v mezinárodní nákladní přepravě. Po nastudování odborné literatury, rozsudků, a především samotných právních dokumentů – Úmluvy CMR a Úmluvy CIM, můžu právní úpravu odpovědnosti v železniční a silniční dopravě hodnotit jako velmi vyváženou. Obě Úmluvy našly rovnováhu mezi úpravou příznivou pro dopravce a úpravou příznivou pro jejich zákazníky. V obou případech nalezneme ustanovení, která posilují postavení dopravce – těmi jsou především ustanovení o limitaci odpovědnosti a liberačních důvodech, díky nimž se dopravce z odpovědnosti může vyvinit. Zároveň obě právní úpravy obsahují ustanovení, která zlepšují postavení odesílatelů – zákazníků. Pozici zákazníků posilují především ustanovení o možnosti sjednání vyšší ceny zásilky a zvláštního zájmu na dodání, při kterém pak v případě škody dopravce hradí škodu ve sjednané výši, a také ustanovení o kvalifikované odpovědnosti dopravce, kdy dopravce odpovídá za zakázku v neomezené výši, jestliže

škoda byla způsobena z nedbalosti nebo úmyslně. Obě zmiňované Úmluvy můžeme také považovat za stabilní, jelikož za dobu své existence prodělaly jen minimum změn.

Na základě provedené komparační analýzy obou právních úprav jsem zjistila, že obě Úmluvy obsahují jen minimum rozdílů. Odpovědnost dopravců se v silniční a železniční nákladní přepravě liší jen minimálně. Za největší rozdíl považuji odlišné limity odpovědnosti dopravce, kdy železniční dopravce odpovídá ve vyšším rozsahu. Dalším rozdílem, který stojí za zmínku, je to, že Úmluva CIM umožňuje, aby si dopravce dobrovolně rozšířil svou odpovědnost, zatímco podle Úmluvy CMR to nelze. Myslím si ale, že tato možnost dobrovolného rozšíření odpovědnosti, bude využívána jen zřídka, především v situacích, kdy dopravce bude chtít zlepšit svoje postavení na trhu a zvýšit konkurenceschopnost, jelikož zákazníci by na odškodnění ve vyšším rozsahu mohli slyšet. Dále jsem shledala jen drobné rozdíly, vycházející z toho, že se jedná o dva odlišné dopravní obory. Podle obsahu Úmluv i jejich struktury soudím, že Úmluva CIM byla inspirována Úmluvou CMR. Můžu si tedy odpovědět na otázku, kterou jsem si položila v úvodu práce. Úmluva CMR a Úmluva CIM vycházejí ze stejných myšlenek a mají stejnou obsahovou strukturu.

Co se týče formulace hlavních problémů souvisejících s přepravou, došla jsem na základě studia odborné literatury a rozsudků k následujícímu závěru. Za hlavní problém považuji, že je v praxi málo využíváno sjednání vyšší ceny zásilky a zvláštního zájmu na dodání. Zákazníci většinou vysokou cenu zásilky zmíní až při vzniku škody. Tím ale nemají nárok na vyšší odškodnění od dopravce, než jsou základní limity stanovené Úmluvami. Jedním z důvodů nízkého využívání je fakt, že odesílatelé chtějí ušetřit na přepravném. Dalším důvodem může být to, že dopravci své zákazníky o této možnosti neinformují. Dle mého názoru by využívání této možnosti ušetřilo starosti jak dopravcům, tak zákazníkům. Zákazník by vždy dostal požadované odškodnění a dopravce by vždy mohl mít sjednáno potřebné pojištění, které by mu vyšší výlohy v případě škody pokrylo.

LITERATURA A ZDROJE

Knižní zdroje

KNAPPOVÁ, M., ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., *Občanské právo hmotné*. 4., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: ASPI, 2006. Str. 612. ISBN 80-7357-131-5.

KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015. Str. 288. ISBN 978-80-7502-082-6.

NOVÁK, R. a kol. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství.* 1: vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. Str. 282. ISBN 978-80-7400-514-5.

NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011. Str. 392. ISBN 978-80-7357-735-3.

NOVOTNÝ, P., KOUKAL, P., ZAHOŘOVÁ, E. *Nový občanský zákoník – náhrada škody*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. Str. 139. ISBN 978-80-247-5165-8.

POHŮNEK, M., *Právní aspekty zasílatelství.* Str. 199. Praha: Knižnice Svazu spedice a logistiky, 1997.

POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo).* 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. Str. 388. ISBN 978-80-7552-133-0.

POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III. (E. Silniční právo, F. Multimodální právo). 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. Str. 448. ISBN 978-80-7552789-9.

POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II. (C. Železniční právo, B. Námořní právo). 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. Str. 456. ISBN 978-80-7552-4249.

POLÁČEK, B. *Právo mezinárodního obchodu.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. Str. 340. ISBN 978-80-7552-770-7.

RATHOUSKÝ, B., JIRSÁK, P., STANĚK, M. *Strategie a zdroje SCM.* Praha: C. H. Beck, 2016. Str. 272. ISBN 978-80-7400-639-5.

ROUBAL, T. *Úmluva CMR a odpovědnost mezinárodního silničního dopravce za přepravovanou zásilku.* Praha: Verlag Dashöfer, 2015. 100 str. ISBN 978-80-87963-12-8.

SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR - Komentář.* 1. vyd. Praha: 1.VOX a.s., 2009. Str. 622. ISBN 978-80-86324-82-1.

SPIRIT, M. *Úvod do studia práva.* 2. vyd. Aktualizované dle nového občanského zákoníku. Praha: Grada Publishing, 2014. Str. 192. ISBN 978-80-247-5280-8.

SPIRIT, M. a kol. *Základy práva pro neprávníky.* 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. Str. 282. ISBN 978-80-7380-391-9.

Právní předpisy a dokumenty

Úmluva CMR – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě.

Úmluva CIM - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží - CIM .

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky.

SSL ČR: *Všeobecné zasílatelské podmínky*, 2014. Dostupné na oficiálních internetových stránkách Svazu spedice a logistiky www.sslczech.cz.

Internetové zdroje

Aktuální kurz ke dni 12. 4.2019. ČNB kurzy devizového trhu. [online]. [cit. 12. 04. 2019]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp

Sedláček, Vaca a spol. *E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství*. [online] 4. vydání, prosinec 2018. [cit. 20. 7. 2019] Dostupné z: http://www.akmsv.cz/images/e-bulletin/e-bulletin_prosinec_2018.pdf.

UNCITRAL. *Proces schvalování Úmluvy OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři.* [cit. 2018-05-05]. Dostupné z: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Porovnání vybraných aspektů odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR a Úmluvy CIM. 78