

Část I (kapitola I, III, V, VII)

1. Rozsah působnosti Úmluvy CMR (čl. 1&2)

1.1. Vztahuje se Úmluva CMR na silniční nákladní přepravu v případě, kdy není vystaven nákladní list? (čl. 1&2)

| Ano/Ne | Úmluva | Národní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|------------|---|--|---|--|
| ANO | Čl. 4: Chybí-li nákladní list, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím existence nebo platnost přepravní smlouvy dotčena a vztahují se na ni i nadále ustanovení Úmluvy. | <p>Paragraf 9a zákona č. 111/1994 Sb. převzal některá ustanovení Úmluvy CMR i pro vnitrostátní silniční nákladní přepravu v České republice. To platí i pro článek 4 Úmluvy CMR. Aplikace ustanovení 9a v ČR je stále poněkud sporná a doposud nebyla řešena v příslušné rozhodovací praxi českých soudů.</p> <p>Podle paragrafu 9a zákona č. 111/1994 Sb. platí, že: „<i>Ustanovení o uzavření a plnění přepravní smlouvy, o odpovědnosti dopravce, o nárocích a úkonech a ustanovení o přepravě prováděné po sobě jdoucími dopravci (CMR 31) se obdobně použijí při vnitrostátní silniční přepravě zboží ke smlouvě o přepravě, o právech a povinnostech týkajících se přepravy, o náhradě ztráty nebo škody a o odpovědnosti jednotlivých silničních dopravců za přepravu uskutečňovanou společně několika dopravci.</i>“</p> | <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ČR („NS ČR“) ze dne 28.6.2010 sp.zn Cdo 5051/2009:</p> <p>Nákladní list podle článku 4 Úmluvy o smlouvě o mezinárodní silniční přepravě zboží, zveřejněný ve Sbírce zákonů nařízením č. 11/1975 Sb. (dále jen „Úmluva CMR“) nepředstavuje přepravní smlouvu, nýbrž dokument (potvrzení), že přepravní smlouva byla uzavřena. Zároveň však podle čl. (9)(1) CMR je nákladní list, při neexistenci důkazu o opaku, zřejmým důkazem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy. Jinými slovy, nákladní list je důkazem o obsahu přepravní smlouvy a důkazem, kdo jako dopravce uzavřel přepravní smlouvu s odesílatelem, není-li ovšem prokázáno, že obsah přepravní smlouvy je ve skutečnosti jiný.</p> | K prokázání uzavření přepravní smlouvy v režimu Úmluvy CMR není třeba dokládat nákladní list CMR, nýbrž stačí jakékoliv jiné relevantní důkaz, jako například objednávku přepravy a její potvrzení apod. |

1.2. Mohou se strany na aplikaci Úmluvy CMR dohodnout smluvně? (čl. 1 & 2)

| Ano/Ne | Úmluva | Národní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|------------|--|--|---|--|
| ANO | Smluvním stranám přepravní smlouvy nic nebrání, aby se dohodly, že se na jejich smluvní vztah uplatní podmínky Úmluvy CMR, i pokud by jejich přepravní smlouva Úmluvě jinak nepodléhala. | Smluvním stranám přepravní smlouvy nic nebrání, aby se dohodly, že se na jejich smluvní vztah uplatní podmínky Úmluvy CMR, i pokud by jejich přepravní smlouva Úmluvě jinak nepodléhala. | Rozsudek Okresního soudu Plzeň-město ze dne 4. října 2012, sp.zn C 32/2018; vyd. Právo v přepravě a zasílatelství, číslo vydání 4/2020, str. 19 (Walters Kluwer). | Z uvedeného rozsudku lze dovodit, že aplikaci Úmluvy CMR na základě smluvního ujednání o její aplikaci na případy, kde by se jinak nepoužila, se připouští. V daném případě bylo na základě smluvního ujednání připuštěno aplikovat Úmluvu CMR na multimodální přepravu z Plzně, ČR do Rigy, Lotyšsko s překládkou na loď. |

1.3. Existují nějaké důležité výjimky z čl. 1 odst. 4, které se uplatní v praxi?

| Ano/Ne | Úmluva | Národní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|------------|--|--|---|---|
| ANO | Čl. 1 odst. 4 písm. a): poštovní zásilky | Zákon 29/2000 Sb., O poštovních službách. Podle §5 se poštovní smlouvou provozovatel zavazuje odesílateli, že dodá poštovní zásilku nebo peněžní částku z místa poštovního podání sjednaným způsobem příjemci do místa uvedeného v adrese, a odesílatel se zavazuje uhradit provozovateli dohodnutou cenu, není-li sjednáno jinak. Za poštovní smlouvu se považuje jakákoliv smlouva, jejímž předmětem je poskytnutí poštovní služby. Poštovní zásilkou se dle § 2 písm. b) zákona o poštovních službách rozumí „adresná zásilka v konečné podobě, ve které má být | Rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 14. září 2021, sp.zn 8 As 70/2018: Poštovní službou je „činnost prováděná podle poštovní smlouvy“ (§ 1 odst. 2 zák.). Nejde však – jak by se mohlo na první dojem zdát – o definici kruhem. Zákon sice odkazuje na poštovní smlouvu, ale zároveň jasně popisuje, k čemu poštovní smlouva slouží a dostatečně objasňuje, co je poštovní služba poskytovaná na základě poštovní smlouvy. Provozovatel poštovní služby poskytuje jednu či více z těchto služeb: výběr zásilky (poštovní | Zákon o poštovních službách upravuje zvláštní odpovědnost poskytovatelů poštovních služeb za škodu ve vztahu k poštovním zásilkám. Judikatura NSS ČR dlouho neřešila rozdíl mezi zasílatelem poskytujícím tzv. balíčkové služby a poskytovatelem poštovních služeb. Zůstávalo tak neobjasněno, zdali zasílatel musí mít odpovídající oprávnění pro poskytování poštovních služeb dle zákona č. 29/2000 Sb., a zdali případnou odpovědnost zasílatele odvozovat z obecné odpovědnosti podle českého občanského zákoníku (což by |

| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| | | <p>provozovatelem dodána; poštovní zásilkou se rozumí i poštovní balík“. Poštovní službou je dle § 2 odst. 1 písm. a) uvedeného zákona činnost, která zpravidla zahrnuje poštovní podání, třídění a přepravu poštovní zásilky prostřednictvím poštovní sítě, která je prováděna za účelem dodání poštovní zásilky příjemci; za poštovní službu se považuje i dodání poukázané peněžní částky.</p> | <p>podání), třídění, přepravu a dodávání poštovních zásilek. Samotná přeprava poštovních zásilek však nepředstavuje poštovní službu, pokud je vykonávána osobou, která k těmto zásilkám současně neprovedla poštovní podání (výběr), třídění nebo dodání.</p> <p>Obsahem zasilatelství je pouhé zprostředkování přepravy, nikoli již samotná přeprava nákladů. Podstatou poštovní služby je zejména převzetí a zpracování zásilky, často spojené s přepravou a doručením poštovní zásilky. Zasilatelství a poštovní služby tak nejsou obsahově shodné. Zákon o poštovních službách ve znění účinném do 14. 4. 2020 se vztahoval na všechny poskytovatele poštovních služeb, nejen na držitele poštovní licence.</p> | <p>znamenal prakticky neomezenou odpovědnost) nebo podle zákona o poštovních službách (tedy omezenou). Stejně tak je třeba uvést, že v případě poskytování poštovních služeb existuje i tzv. kontraktační povinnost poskytovatele poštovních služeb, poštovní tajemství a množství dalších povinností podle poštovního zákona.</p> <p>Uvedené rozhodnutí rozšířeného senátu NSS ČR tyto rozpory v judikatuře odstranil tak, že poštovnímu zákonu a povinností dle něj podléhá každý, kdo poskytuje poštovní služby - tedy i zasilatelé, pokud naplňují zákonem stanovené znaky poštovní služby. Soud se opřel o závěry Evropského soudního dvora v rozsudku Confetra, C-259/16 a C-260/16.</p> |
|--|--|---|---|--|

1.4. Do jaké míry se CMR vztahuje na tyto zvláštní druhy přepravy? (čl. 1&2)

| | Služba | Národní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|-------------------------------------|----------------------|---|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Zasílatelská smlouva | <p>§ 2471 odst. 1 obč. zák.</p> <p>Zasílatelskou smlouvou se zasilatel zavazuje pro příkazce obstarat vlastním jménem a na příkazcův účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, zatímco příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli odměnu.</p> <p>§ 2474 OZ:</p> <p>Neodporuje-li to smlouvě nebo nezakáže-li to příkazce nejpozději do začátku</p> | <p>Rozsudek Nejvyššího soudu z 26.9.2007, sp.zn. 32 Odo 1254/2005 nebo rozsudek Nejvyššího soudu z 26.11.2007 sp.zn. 32 Cdo 348/2007 a další:</p> <p>Pokud zasilatel (žalovaný) neoznačil příkazci (žalobkyni) osobu dopravce, s kterým uzavřel přepravní smlouvu, má žalobkyně, jako příkazce, právo vymáhat splnění závazku z přepravní smlouvy přímo na žalovaném, jako na zasilateli, a potažmo se po něm domáhat i náhrady škody.</p> | <p>Podle ustálené judikatury Nejvyššího soudu zasilatel odpovídá za škodu vzniklou během přepravy, jestliže neoznačil svému příkazci osobu použitého dopravce. Z toho lze dovodit, že pokud osobu dopravce označí, neodpovídá zasilatel za škody během přepravy, ledaže by škoda vznikla v důsledku porušení povinností zasilatele při obstarávání přepravy ve smyslu § 2475 obč. zák. V takovém případě by však zasilatel měl zákonnou povinnost po dopravci škodu</p> |

| | | | | |
|--------------------------|---------------------------|---|---|---|
| | | <p>uskutečňování přepravy, může zasílatel sám provést přepravu, kterou má obstarat.</p> <p>§ 2475 OZ: Způsob a podmínky přepravy zasílatel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zasílatel zná. Povinnost pojistit zásilku má zasílatel, jen bylo-li to ujednáno.</p> <p>§ 2482 OZ: V ostatním se na zasílatelství použijí přiměřeně ustanovení o komisi.</p> <p>§ 2461 OZ: Neuvede-li komisionář ve zprávě o provedení příkazu osobu, s níž na účet komitenta uzavřel smlouvu, může komitent uplatnit svá práva proti samotnému komisionáři jako zavázanému z této smlouvy.</p> | | <p>vymoci. Obdobně by zasílatel odpovídal, pokud by přepravu nejen obstaral, ale také v rámci tzv. samovstupu dle § 2474 sám provedl.</p> <p>Nejasné je zda a nakolik se v takovém případě na odpovědnost zasílatele v postavení dopravce uplatní Úmluva CMR nebo obecná odpovědnost dopravce podle občanského zákoníku, která se od odpovědnosti dle Úmluvy CMR poměrně značně liší. K této otázce není k dispozici jasná judikatura. V citovaném rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 9. 2007, sp. zn. 32 Odo 1254/2005 prvostupňový soud odmítl aplikovat na zasílatele úrok ze škody dle čl. 27 CMR s odůvodněním, že odpovědnost zasílatele se odvozuje z občanského zákoníku a nikoliv z Úmluvy CMR.</p> |
| <input type="checkbox"/> | Fyzická distribuce | bez komentáře | bez komentáře | bez komentáře |
| <input type="checkbox"/> | Nájem | <p>§ 2582 OZ: Smlouvou o provozu dopravního prostředku se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a objednatel se zavazuje zaplatit provozci odměnu.</p> <p>§ 2583 OZ: (1) Provozce zajistí způsobilost dopravního prostředku k smluvené cestě, jeho použitelnost pro dohodnutou přepravu a opatří dopravní prostředek způsobilou</p> | <p>Rozsudek NS ze dne 22.6.2010 sp.zn 23 Cdo 5279/2009: Zatímco právní úprava smlouvy o přepravě věci klade důraz na přepravovanou věc, tedy na zásilku, o niž je dopravce povinen pečovat, a tudíž i zakládá vyšší míru odpovědnosti dopravce za předmět přepravy, v případě smlouvy o provozu dopravního prostředku (tzv. "charteru") je již pojmově položen důraz na zajištění provozu dopravního prostředku za účelem vykonání cest. Tato smlouva tak v sobě nese určité znaky nájmu, zejména jde-li o tzv. "charter na dobu" neboli tzv. "time charter"; závazek</p> | <p>Dostupná komentářová literatura zastává protichůdné názory v otázce, zdali se na odpovědnost provozce za škodu na nákladu se ve smyslu § 2585 obč.zák použije také úprava odpovědnosti dopravce či nikoliv. Citované rozhodnutí by odůvodňovalo spíše závěr o jeho neaplikovatelnosti. Nicméně jde o rozhodnutí týkající se staré, již neplatné úpravy v obchodním zákoníku. Ta je sice stávající platné</p> |

| | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---|--|--|
| | | <p>posádkou a pohonnými hmotami a dalšími potřebnými věcmi. (2) Není-li dopravní prostředek způsobilý podle odstavce 1, nahradí provozce objednateli škodu z toho vzniklou, ledaže prokáže, že tuto nezpůsobilost nemohl ani při zachování potřebné péče předvídat.</p> <p>§ 2585 OZ:</p> <p>Přejímá-li provozce k přepravě náklad, použije se pro určení práv a povinností stran přiměřeně ustanovení upravující smlouvu o přepravě, pokud to povaha smlouvy o provozu dopravního prostředku připouští.</p> | <p>provozce pečovat o přepravovaný náklad není povinnou obsahovou náležitostí tohoto smluvního typu. Požadavek na určení dopravního prostředku ve smlouvě, akcent na zabezpečení jeho způsobilosti k sjednaným cestám a jeho použitelnosti pro stanovenou přepravu a na zabezpečení jeho provozu vedou též k závěru o vyšší míře nezávislosti dopravce při plnění smluvních závazků ve srovnání s provozcem. Povinnosti dopravce jsou vymezeny toliko kýženým výsledkem, tj. provedením přepravy zásilky do místa s odbornou péčí. Způsob, jakým tohoto výsledku docílí, je ponechán na něm.</p> | <p>úpravě v mnohém podobná, není však shodná. Aktuální judikatura k platné právní úpravě není z veřejných zdrojů dostupná. V praxi se tedy doporučuje danou otázku zejména jasně řešit ve smlouvě.</p> |
| <input type="checkbox"/> | Vlečení | bez komentáře | bez komentáře | bez komentáře |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Přeprava zásilek bez překládky | <p>§ 9a zákona č. 111/1994 Sb. převzal některá ustanovení Úmluvy CMR také pro vnitrostátní silniční nákladní přepravu v ČR, včetně úpravy čl. 2 Úmluvy CMR. Nicméně aplikace uvedeného ustanovení §9a v ČR je stále sporná a doposud nebyla řešena v rozhodovací praxi českých soudů.</p> <p>Podle § 9a zákona č. 111/1994 Sb.:</p> <p>Ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) 31) se použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, na práva a povinnosti při přepravě věci, na náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při</p> | <p>Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.03.2019, sp.zn. 32 Cdo 2812/2018:</p> <p>Článek 2 odst. 1 Úmluvy CMR se týká podmínek aplikace této Úmluvy, jde-li o tzv. „ložené vozidlo“, které je samotné je přepravováno v určitém úseku dopravní cesty. Tato podmínka není splněna, došlo-li během přepravy k přeložení zásilky na jiný druh dopravního prostředku a zboží bylo loženo na paletě.</p> | <p>Tato záležitost v české judikatuře zůstává nevyřešená. Podle dosud dostupných rozsudků se však zdá, že se výklad příliš neliší od výkladu čl. 2 CMR.</p> |

| | | | | |
|-------------------------------------|---|--|--|--|
| | | přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců. | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Multimodální přeprava | bez komentáře | Rozsudek Okresního soudu Plzeň-město ze dne 4.10.2012, sp.zn C 32/2018 Právo v přepravě a zasilatelství, č. 4/2020, str. 19 (Wolters Kluwer). | Z rozsudku lze dovodit, že se připouští uplatnění Úmluvy CMR na základě smluvního ujednání o její aplikaci i na případy, kde by se jinak nepoužila. V daném případě bylo na základě smluvního ujednání připuštěno aplikovat Úmluvu CMR na multimodální přepravu z Plzně, ČR do Rigy, Lotyšsko s překládkou na loď. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Náhradní přeprava (zčásti čl.3 CMR) | Úplný závěr – podrobnosti naleznete v judikatuře, o níž se hovoří v otázce 16. | Podrobnosti naleznete v judikatuře zmíněné v otázce 16. | Podrobnosti naleznete v judikatuře zmíněné v otázce 16. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Navazující přeprava (zčásti čl.3 CMR) | Úplný závěr – podrobnosti naleznete v judikatuře, o níž se hovoří v otázce 16. | Podrobnosti naleznete v judikatuře zmíněné v otázce 16. | Podrobnosti naleznete v judikatuře zmíněné v otázce 16. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | “Papíroví dopravci” - strany, které uzavřely smlouvu jako dopravce, ale neprovádějí žádnou část přepravy, podobně jako NVOCC v námořní dopravě | Úplná aplikace – za předpokladu, že byla sjednána smlouva o silniční přepravě zboží (dle čl. 1 CMR). Český soud bude analyzovat skutečně dohodnuté závazky. | bez komentáře | bez komentáře |

1.5. Je ještě něco, o co by se dalo podělit v souvislosti s články 1 a 2 CMR?

- bez komentáře

2. Nákladní list CMR (čl. 4 – 9 & 13)

2.1. Je nákladní list povinný?

2.2. Je dobré vědět: Jsou chybějící nebo nepravdivé údaje v nákladním listu důvodem pro reklamaci?

2.3. Odpovídá dopravce za převzetí a dodání zboží? (čl. 8, 9 & 13)

2.4. Do jaké míry je dopravce vázán svými komentáři (nebo jejich neexistencí) na nákladním listu? (Například: Může být dopravce vázán výslovnou dohodou na nákladním listu, pokud jde o kvalitu a množství zboží?)

| Číslo otázky | Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo (občanské právo i veřejné právo) | Přelomové případy | Upřesnění |
|--------------|--------|---|--|---|---|
| 2.1 | NE | Z čl. 4.7,9 a 11 Úmluvy CMR vyplývá nutnost vystavit nákladní list CMR, byť jeho neexistence, ztráta či neúplnost nemá vliv na platnost přepravní smlouvy a působnost Úmluvy CMR. | Paragrafy 3. a 27. zákona č. 111/1994 Sb. stanoví povinnost dopravce uchovávat doklady o nákladu ve vozidle. | Podle judikátu Nejvyššího soudu ČR sp.zn 23 Cdo 65/2009, není-li vystaven nákladní list CMR, obsah přepravní smlouvy určuje § 610 obchodního zákoníku (zrušen k 31.12.2013). Tento judikát z 23. března 2009 (sp.zn. Cdo 65/2009) byl zrušen judikátem Nejvyššího soudu sp.zn. 31 Cdo 488/2010. V případě sp.zn 31 Cdo 488/2010 se Nejvyšší soud zabýval otázkou, zdali smluvní strany uzavřely přepravní smlouvu dle § 610 obchodního zákoníku, a uplatní-li se na ně tudíž podmínky Úmluvy CMR či zda se jedná o smlouvu zasílatelskou dle § 601 obchodního zákoníku. Nejvyšší soud dospěl k závěru, že oproti předešlé judikatuře není ani u přepravní smlouvy nutné, aby byl vystaven nákladní list CMR a | Byť Úmluva CMR neobsahuje výslovné ustanovení o povinnost vystavit nákladní list CMR, z čl 4.7.9 a 11 Úmluvy CMR vyplývá, že se jeho vystavení jednoznačně předpokládá. |

| | | | | | |
|-------------|------------|--|---|---|--|
| | | | | posouzení povahy smlouvy závisí čistě na národním právu. | |
| 2.2 | ANO | Pokud se ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR prokáže, že tyto údaje jsou nepřesné nebo neúplné, má dopravce právo domáhat se náhrady škody po odesílateli. | § 2557 OZ stanoví povinnost odesílatele předložit dopravci přesné informace o obsahu a povaze zásilky. | Rozsudek Krajského soudu v Praze sp.zn. 48 Cm 232/2010-33 a i rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové sp.zn 38 Co 184/2009 potvrzují odpovědnost odesílatele za správnost a úplnost údajů v nákladním listu dle čl. 7 odst.1 písm. a) Úmluvy CMR. | Doprovce není povinen přezkoumávat, zda jsou údaje uvedené v čl. 7 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR úplné či správné. |
| 2.3. | ANO | Podle článků 8, 9, 13 a 17 CMR dopravce odpovídá za převzetí a dodání zboží oprávněnému příjemci, neuvede-li dopravce své výhrady ke zjevnému stavu zásilky či jejího obalu s odůvodněním podle čl. 9 CMR. | Podle § 2560 OZ dopravce doručí zásilku příjemci, pokud příjemce zná. Podle § 2561 OZ příjemce nabývá práva ze smlouvy, požádá-li o vydání zásilky po jejím doručení na místo určení. | Dle judikátu Nejvyššího soudu sp.zn. 25 Cdo 3634/2013 má dopravce povinnosti odůvodnit své výhrady dle čl. 9 odst. 2, aby bylo možné přezkoumat, zda bylo reálné spočítat množství přepravovaných kusů. | Při převzetí zásilky má dopravce právo uvést do nákladního listu CMR své výhrady ke zjevnému stavu zásilky či jejího obalu. Musí ale své výhrady řádně odůvodnit. Například výhrada „nelze spočítat“ není právně účinná, jestliže neobsahuje odůvodnění, proč zásilka nešla spočítat. |
| 2.4 | ANO | Jestliže dopravce nevyužije práva zapsat výhrady do nákladního listu podle čl. 9 odst. 2 CMR, platí vyvratitelná právní domněnka o bezvadném stavu zásilky a jeho obalu. Dopravce by měl také kontrolovat obsah informací nad rámec stanovený v čl. 6 odst. 1 a čl. 6 odst. 2 CMR; pokud tak neučiní, může to mít pro dopravce právní důsledky (to se týká například informace o přepravní teplotě, zápisu výhrady podle čl. 24 a čl. 26 Úmluvy CMR apod.) | Podle § 9 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb. se při vnitrostátní přepravě zboží uplatní články 4 až 40 CMR; kdyby však nebyla sjednána přeprava silničním vozidlem, pak by dle § 2566 odst.3 občanského zákoníku musel dopravce pro zproštění své odpovědnosti za škody na zásilce v důsledku vadného obalu prokázat, že odesílatele upozornil při nakládce na poznatelnou vadu obalu či nepoznatelnou vadu obalu. | idem | Zásadní význam má právo dopravce uvést do nákladního listu CMR výhrady ve smyslu čl. 9 odst.2 Úmluvy CMR. Z právní teorie je dopravce pouze odborník na dopravu zboží nikoliv zbožíznalec, pročež nemůže odborně posuzovat kvalitu zásilky. Dopravce by měl kontrolovat všechny údaje uvedené v nákladním listu CMR, byť vepsané odesílatelem, aby měl jistotu, že odpovídají uzavřené přepravní smlouvě (např. přepravní teplota, |

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|---|
| | | d) Podle § 9 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb. se při vnitrostátní přepravě zboží uplatní články 4 až 40 CMR; kdyby však nebyla sjednána přeprava silničním vozidlem, pak by dle § 2566 odst.3 občanského zákoníku musel dopravce pro zproštění své odpovědnosti za škody na zásilce v důsledku vadného obalu prokázat, že odesílatele upozornil při nakládce na poznatelnou vadu obalu či nepoznatelnost vadu obalu. | | | čl. 24 a čl. 26 Úmluvy CMR, údaj o ADR kvalifikaci zásilky, apod.). |
|--|--|---|--|--|---|

3. Celní formalities (čl. 11 & 23 odst. 4)

3.1. *Odpovídá dopravce za řádné plnění celních formalit, kterými je pověřen?*

3.2. *Je dopravce odpovědný za cla a další poplatky (například DPH) v případě ztráty nebo škody?*

3.3. *Je dobré vědět: Odpovídá dopravce za ztrátu celních (nebo jiných) dokladů a formulářů?*

3.4. *Je dobré vědět: Odpovídá dopravce za nesprávné zacházení s celními (nebo jinými) doklady a formuláři?*

| Číslo otázky | Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|--------------|--------|---|--------------------|--|---|
| 3.1 | NE | Jako dopravce nikoliv; ledaže by kromě své tradiční úlohy dopravce výslovně převzal závazek obstarat celní formalities. | bez komentáře | Smluvní strany mohou uzavřít i takovou smlouvu, která není jako smluvní typ upravena v obchodním zákoníku, pod sankcí její neplatnosti je však nutné, aby v ní dostatečně určili předmět svých závazků. Podle skutkového zjištění odvolacího soudu učiněného z dohody o spolupráci uzavřené mezi účastníky byla předmětem dohody realizace budoucích kamionových přeprav zboží vozidly | Česká judikatura umožňuje, aby se dopravce nad rámec své odpovědnosti jako dopravce zavázal k plnění povinností v rámci celního řízení. |

| | | | | | |
|-----|-----|---|----------------------|---|---|
| | | | | <p>žalovaného podle objednávek žalobkyně a provádění celního řízení v režimu tranzitu a v režimu volného oběhu. Dovolací soud dospěl k závěru, že odvolací soud právně nepochybil, když uvedenou část ujednání článku 2. dohody o spolupráci posoudil jako slib odškodnění. Toto ujednání naplňuje pojmové znaky slibu odškodnění, u něhož byla dodržena písemná forma vyžadovaná zákonem, jelikož obsahuje závazek žalovaného jako slibujícího, že v případě, že nedodá zásilku k přijímacímu celnímu úřadu ve stanovené lhůtě, poskytnout žalobkyni coby příjemci slibu náhradu za celní dluh. Jestliže se v případě slibu odškodnění nejedná o závazek z odpovědnosti za škodu, nelze na posuzovaný případ aplikovat ani ustanovení obch. zák. upravující okolnosti vylučující odpovědnost.</p> | |
| 3.2 | ANO | <p>České soudy zastávají širší výklad pojmu „jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky“ podle čl. 23 odst. 4 CMR.</p> | <p>bez komentáře</p> | <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 13.7.2020, sp.zn. 23 Cdo 3530/2019:</p> <p>Spotřební daň je „jinou výlohou“ ve smyslu článku 23 odst. 4 Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).</p> <p>Nejvyšší soud se ve své úvaze při řešení předestřené otázky, kterou Úmluva CMR výslovně neřeší, přiklonil k judikatuře těch soudů evropských států, jež ve svých rozhodnutích prosadily výklad pojmu čl. 23 odstavce 4 Úmluvy CMR „jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky“ tak, že spotřební daň je „jinou výlohou“ ve smyslu ustanovení čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR, resp. že uhrazená spotřební daň spadá pod pojem „jiné výlohy“ podle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR. Nejvyšší soud tak přisvědčil důvodům širšího výkladu čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR. Vznik povinnosti spotřební daň přiznat a zaplatit vzniká podle § 9 odst. 3 písm. a) zákona č. 353/2003 Sb. u vybraných výrobků dopravovaných v režimu podmíněného</p> | <p>Nejvyšší soud přijal širší výklad tohoto pojmu, a lze tedy očekávat, že jej bude zastávat i v případě jiných podobných výloh nežli spotřební daně. Podle odůvodnění rozsudku širší výklad pojmu „jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky“ podle čl. 23 odst. 4 CMR zastávají zejména soudy ve Francii, Spojeném království a Dánsku. Zastánci širšího výkladu argumentují, že tento pojem by měl být interpretován široce, ale smysluplně a proto by měl zahrnovat všechny výlohy vzniklé v důsledku škody způsobené na zásilce dopravcem nebo osobou, za kterou dopravce zodpovídá.</p> |

| | | | | | |
|------------|------------|---|---------------|--|---|
| | | | | osvobození od daně okamžikem jejich ztráty nebo znehodnocení, s výjimkou nepředvídatelné ztráty nebo znehodnocení. V posuzovaném případě tato povinnost vznikla k okamžiku zničení zásilky v důsledku dopravní nehody a lze ji tak zahrnout pod pojem „jiné výlohy“. | |
| 3.3 | ANO | Podle ustálené judikatury nese dopravce plnou odpovědnost za následky ztráty celních dokladů. | bez komentáře | Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp.zn. 23 Cdo 5211/2008 ze dne 26.3.2009: Žalobce jako dopravce se v daném případě domáhal uhrazení přepravného. Podstatou sporu byla otázka, zda v daném případě byla žalobkyně povinna předložit žalované díl 3/8 JSD potvrzený celním úřadem při výjezdu zboží z EU, což bylo účastníky řízení smluveno jako podmínka pro uhrazení faktury za přepravu. V řízení bylo zjištěno, že daný dokument existuje a že byl předán řidiči, který přepravu uskutečnil. Soud uzavřel, že předložení dílu 3/8 JSD potvrzeného celním úřadem při výjezdu zboží z EU nebylo pro žalobkyni nemožné a že jej předložit mohla a měla. Žalobu o zaplacení přepravného tak zamítl. | Doprovce plně odpovídá za ztrátu celních dokladů. |
| 3.4 | ANO | Odkazujeme na čl. 11 odst. 3 CMR: Dopravce odpovídá jako komisionář za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů uvedených v nákladním listě a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných; je však povinen nahradit nejvýše částku, kterou by hradil při ztrátě zásilky. Toto ustanovení je třeba číst ve spojení s čl. 11 odst. 1 CMR: Odesílatel je povinen připojit k nákladnímu listu nebo dát dopravci k dispozici doklady potřebné k celním a dalším úředním jednáním prováděným | bez komentáře | Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 18.9.2008, sp.zn. 38 Co 130/2008: V tomto případě se jednalo o spor o náhradu škody uplatňovanou odesílatelem jako žalobcem proti dopravci jako žalovanému způsobenou úhradou cla za zpětný dovoz zásilky. Dopravce se ve smlouvě o přepravě zavázal vyzvednout doklady k zásilce u určeného celního úřadu a určené celní deklarantky. Řidič tak neučinil, konečný zákazník odmítl zboží pro chybějící doklady převzít (chyběl zejména EUR1) a řidič se musel se zásilkou vrátit zpět do ČR, přičemž bylo při návratu zaplaceno dovozní clo. Soud pak odkazem na čl. 11 CMR uzavřel, že ujednání o povinnosti odesílatele přenechat dopravci k dispozici doklady k zásilce na konkrétně sjednaném místě (zde | Nejvyšší soud České republiky v této věci dosud nerozhodoval. V České republice jsou pouze rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR oprávněna řešit ustálenou praxi soudů. Soudy nižších stupňů takovou pravomoc nemají. Proto zde citovaná rozhodnutí soudů nižších stupňů mohou být v budoucnu zrušena nebo změněna právě Nejvyšším soudem. |

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|
| | | před vydáním zásilky a poskytnout mu všechny informace, o které požádá. | | celní úřad) a tomu odpovídající povinnost dopravce vyzvednout si je na takovémto místě jsou plně v souladu s čl. 11 odst. 1 CMR a že je platné. Tuto smluvní povinnost žalovaný porušil. Soud však nakonec žalobu zamítl z důvodu, že odesílatel neprokázal, že učinil veškeré možné kroky k zabránění škody – zejména, že se nepokusil o osvobození od cla, což celní kodex umožňuje. | |
|--|--|---|--|--|--|

4. Dispoziční právo k zásilce (čl. 12)

4.1. Do jaké míry mohou příjemce a odesílatel vykonávat své dispoziční právo k zásilce?

Ve smyslu čl. 12 Úmluvy CMR mají odesílatel i příjemce dispoziční právo k zásilce. Na straně odesílatele je toto dispoziční právo k zásilce vázáno na předložení prvního vyhotovení nákladního listu CMR a na splnění povinnosti odesílatele hradit dopravci veškeré výlohy a škody vzniklé provedením příkazů odesílatele.

Právo odesílatele disponovat se zásilkou zaniká okamžikem předáním druhého vyhotovení nákladního listu CMR příjemci zásilky. Od toho okamžiku je dopravce povinen uposlechnout příkazů příjemce. Dopravce si však musí být jistý, že výkon dispozičního práva provádí oprávněný příjemce.

Dopravce má možnost odmítnout splnění dispozičního práva odesílatele nebo příjemce, pokud by jejich provedení v okamžiku doručení příkazu nebylo možné provést, nebo pokud by příkaz narušoval obvyklý provoz dopravcovy podniku či pokud by mohlo splnění příkazu způsobit škodu jiným odesílatelům či příjemcům nebo by příkaz vedl k rozdělení zásilky. Dopravce však musí ihned o nemožnosti provést příkaz vyrozumět osobu, od níž příkaz obdržel.

4.2. Je dobré vědět: Do jaké míry dopravce odpovídá za nedodržení pokynů tak, jak jsou uvedeny, nebo pokud nepožaduje předložení prvního vyhotovení nákladního listu (čl. 12,7)?

Tato povinnost odesílatele může připadat v dnešní době jako archaická a překonaná, ale s ohledem na přesné znění čl. 12 odst. 5 Úmluvy CMR se dopravce nesmí bez provedení zápisu změněných pokynů odesílatele do prvního vyhotovení nákladního listu CMR těmito pokyny odesílatele řídit. Bohužel v praxi toto ustanovení obcházejí někteří odesílatelé sjednáváním povinnosti "neutralizace", což je však ve smyslu čl. 41 Úmluvy CMR neplatné ujednání. Někteří dopravci ve snaze vyhovět zákazníkovi chybně opomíjejí základní povinnost odesílatele předložit první vyhotovení nákladního listu CMR, čímž se vystavují riziku povinnosti k náhradě škody ve smyslu čl. 12 odst. 7 Úmluvy CMR, jenž může být posouzena i jako hrubá nedbalost dopravce dle čl. 29 Úmluvy CMR.

Dopravce nemusí požadovat první vyhotovení nákladního listu CMR pouze v případě, že příjemce odmítl převzít zásilku. V takovém případě má odesílatel ve smyslu čl. 15 odst. 1 Úmluvy CMR právo disponovat se zásilkou i bez předložení prvního vyhotovení nákladního listu CMR.

5. Dodání (čl. 13, 14, 15 a 16)

5.1. Může povinnost žádat o pokyny vést k odpovědnosti dopravce? (čl. 14, 15 & 16)

5.2. Je dobré vědět: Existují překážky, které brání dodání, jak je uvedeno v čl. 15, za které je dopravce odpovědný?

| Číslo otázky | Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|--------------|--------|---|--------------------|-------------------|---|
| 5.1 | ANO | Podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Úmluvy CRM je dopravce povinen vyžádat si pokyny, pokud se vyskytnou překážky v dodání zásilky. | bez komentáře | bez komentáře | Pokud by si dopravce při překážkách v dodání zásilky nevyžádal pokyny odesílatele, může dopravce odpovídat za škody vzniklé v příčinné souvislosti tohoto pochybení, ledaže by se jednalo o případ, kdy s ohledem na okolnosti nemohl o tyto pokyny požádat včas; v takovém případě musí učinit taková opatření, která jsou dle jeho mínění v nejlepším zájmu osoby oprávněné disponovat se zásilkou. |
| 5.2 | ANO | čl. 15 CMR | bez komentáře | bez komentáře | Právo příjemce odmítnout převzít zásilku od dopravce je neomezené. Proto může nastat i situace, že příčina odmítnutí převzetí zásilky příjemcem leží na straně dopravce (např. doručení zásilky po výstavě, poškození či zničení zásilky v průběhu přepravy nebo záměna zásilky se zásilkou jiného příjemce). |

6. Poškození (čl. 10 & 30)

6.1. Existují typy balení (kontejner, krabice atd.), které se považují za součást zásilky, pokud jsou poskytnuty odesílatelem/osobou, jenž má na zásilce?

| Číslo otázky | Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|--------------|--------|--------|--------------------|-------------------|-----------|
|--------------|--------|--------|--------------------|-------------------|-----------|

| | | | | | |
|-----|-----|--|---------------|--|---|
| 6.1 | ANO | Článek 10 Úmluvy CMR říká: Je-li (kusová) zásilka umístěna do kontejneru, pak kontejner náleží k obalu této zásilky. Není-li zboží v kontejneru dostatečně upevněno, takže např. naráží na sebe a na stěny kontejneru, jedná se o nedostatečně zabalenou zásilku. | bez komentáře | Krajský soud v Plzni, sp.zn. 48 Cm 269/2011 ze dne 11.8.2014 viz část Upřesnění. | sp.zn. 48 Cm 269/2011 „Ve smyslu citovaného článku 10 Úmluvy CMR tedy za vhodnost a kvalitu obalu, resp. podpěr, odpovídala společnosti [...] společnost [...]. Žalovaný ložení nezajišťoval, ostatně manipulace s nákladem ani obaly nejsou předmětem jeho činnosti, žalovaný podniká v oboru přeprava. Na nakládce se podílel pouze výše popsaným způsobem, avšak podle praxe platí, že řidičova pomoc při nakládce není převzetím odpovědnosti za způsob ložení.“ |
|-----|-----|--|---------------|--|---|

6.2. Jaký je rozsah odpovědnosti odesílatele ? (čl. 10)

Jak vyplývá z článku 10 Úmluvy CMR, odesílatel odpovídá dopravci za škody způsobené osobám a na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách, i za veškeré výlohy (náklady) vzniklé z důvodu vad obalu zásilky. Za tyto výlohy nebo náklady je třeba považovat výdaje dopravce na odstranění uniklého obsahu zásilky, přebalení zásilky, ale též náklady spojené s čištěním objektů, jiných zásilek, hodnotu času nezbytného k realizaci těchto činností, a podobně.

Doprovce je oprávněn uplatňovat své vlastní náklady sám. Dopravce má rovněž přímý nárok na náhradu přeúčtovaných nákladů třetích stran.

Z článku 10 nevyplývá, že by měl být rozsah náhrady škody ve vztahu k odesílateli jakkoliv omezen. Odesílatel odpovídá za škodu způsobenou dopravci popř. třetím osobám neomezeně, a to včetně náhrady ušlého zisku, pokud poškozené zboží třetích osob nepřinese očekávaný zisk z prodeje, protože bylo poškozeno nebo zničeno v důsledku vady obalu způsobené odesílatelem.

Oprávněná osoba má zejména nárok na náhradu škody v podobě naturální restituce, tedy nárok na uvedení do původního stavu. Nic však nebrání požadavku na uplatnění nároku na poskytnutí finančního plnění.

V úvahu přichází též náhrada nehmotné újmy. V případě, že v důsledku vadného obalu zásilky dojde k poškození jiné zásilky, směřující např. na výstavu za účelem prezentace výrobce, bude jistě výrobce požadovat náhradu nehmotné újmy v podobě nemožnosti nahradit předmětný výrobek bezprostředně jiným, byl-li poškozený výrobek jedinečný, určený právě pro veletržní účely. Nehmotná újma je však v praxi velmi těžce vyčíslitelná a proto také u soudu složité obhajitelná.

Pro úplnost uvádíme, že pod ustanovení článku 10 Úmluvy CMR nelze vztáhnout škody, jež vznikly vadnou nakládkou zásilky nebo špatným upevněním zásilky na ložné ploše vozidla. Naopak, řádné uložení zboží na paletě, uspořádání beden či krabic, jejich řádné přepáskování či svázání na paletě již představuje úkony balení zásilky, a proto za ně odesílatel odpovídá stejně jako za řádné upevnění zboží v kontejneru.

Závěrem je důležité připomenout, že odpovědnost odesílatele nevzniká tam, kde byla závada balení zásilky zjevná nebo dopravci známá v době převzetí zásilky k přepravě a dopravce neměl k takové vadě výhrady. Toto ustanovení má vazbu na povinnost dopravce dle článku 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR přezkoumat při převzetí zásilky k přepravě její zjevný stav a zjevný stav jejího obalu.

6.3. Kdy se má za to, že oznámení škody splňuje všechny požadavky? (čl. 30)

Dle článku 30 odst. 1 Úmluvy CMR je příjemce oprávněn vznést výhrady pouze v případě poškození nebo částečné ztráty zásilky.

Z textu prvního odstavce článku 30 Úmluvy CMR vyplývá, že výhrady musí obsahovat všeobecné údaje o povaze ztráty nebo poškození. To znamená, že samotný údaj "poškozeno" nebo pouze podpis či razítko příjemce s údajem "vady" není dostačující. Na druhou stranu nemusí výhrady vadu zcela přesně popisovat a nemusí ani uvádět přesný rozsah vzniklé škody či předpokládanou příčinu škody. Zjištění příjemcem, pokud se týká všeobecných údajů o povaze ztráty nebo poškození, však musí být pro následné přezkoumání těchto výhrad dostačující. Musí tedy uvádět např. alespoň "polovina zásilky poškozena vodou" nebo "sesunutí palet a rozmačkání části kartonů".

Tam, kde ztráta nebo poškození nejsou zjevné, čl. 30 odst. 1 a 3 určují, že reklamace musí být písemná. To patrně vyžaduje záznam do nákladního listu CMR; lze nicméně předpokládat, že uplatnit lze i jiné individuální písemné samostatné sdělení např. formou dopisu, telegramu nebo faxu.

V praxi se vyskytují i případy, kdy se dokonce připouští i výhrada telefonická, prokáže-li příjemce, že ji nezpochybnitelně učinil ve stanoveném čase a dostatečně jasně. To je však samo sebou velmi problematické. Z hlediska důkazů je vždy v zájmu příjemce, aby výhradu učinil písemně, protože bude muset prokázat, že výhrada byla podána řádně a včas. To by ale nemuselo být bezpodmínečně nutné, pokud by dopravce později nepopřel, že ústní výhrada byla učiněna v patřičnou (požadovanou) dobu.

6.4. Je dobré vědět: Jak vykládat pojem „zjevně neznatelné poškození“? (čl. 30 odst.2)

Zjevně neznatelné poškození je poškození, které nelze zjistit celkovou vizuální prohlídkou zboží, nýbrž až po demontáži nebo vybalení zboží.

6.5. Je dobré vědět: Jak lze prokázat, že příjemce neobdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listu? (čl. 30 odst.1)

Pokud výhrady nesplňují pravidla stanovená v čl. 30 odst. 1, platí vyvratitelná domněnka, že příjemce obdržel zboží ve stavu popsáném v nákladním listu. Příjemce však může prokázat opak tím, že předloží důkazy, že škoda existovala v okamžiku dodání a že tato škoda vznikla v příčinné souvislosti s přepravou.

7. Procesy (čl. 31 – 33)

7.1. Kdy se soudy vaší země považují za příslušné k projednání případu? (čl. 31 & 33)

Ve vztahu k čl. 31 CMR se v České republice soudy uznávají příslušnými k řešení sporu v případě, kdy se na území České republiky nachází místo nakládky, místo vykládky, místo sídla žalovaného nebo bylo-li mezi stranami sjednáno sudiště před soudy České republiky. (Viz. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR z 9.5.2020 sp.zn. 30 Nd 79/2020, ale i mnoho dalších.)

Podle usnesení Nejvyššího soudu ČR z 9.5.2020 sp.zn. 30 Nd 79/2020:

V této věci šlo o spor z přepravy mezi žalobcem se sídlem v ČR a žalovanou se sídlem v Andorrském knížectví. Místo nakládky bylo v Portugalsku a místo vykládky v České republice. Soud pak dospěl k závěru, že ačkoliv si žalovaná v objednávce vymínila sudiště ve státě svého sídla, z objednávky žalované též plyne, že se žalobkyní výslovně uzavírá smlouvu v režimu CMR. Soud nezjistil, že by žalovaná měla na území České republiky sídlo, pobočku, odštěpný závod či jakýkoliv majetek. Andorra není smluvním státem úmluvy CMR a Česká republika s Andorrou nemá uzavřenu žádnou dvoustrannou smlouvu.

Soud se ztotožnil s právním názorem žalobkyně o aplikovatelnosti čl. 31 odst. 1 CMR, podle kterého si žalobkyně může k projednání svého nároku vybrat vůči žalované buď stranami dohodnutý soud smluvních států úmluvy CMR, a není-li takové dohody, pak soudy státu, na jehož území má sídlo žalovaný nebo kde leží místo převzetí zásilky nebo místo dodání zásilky. Žalobkyně si tak za situace, kdy si žalovaná vymínila místo soudiště, které není ve smluvním státě CMR, mohla vybrat, zda bude nárok uplatňovat před soudy v místě sídla žalované, v Portugalsku nebo v České republice.

Ve vztahu k čl. 33 Úmluvy CMR české soudy uznávají, že přepravní smlouva může obsahovat doložku zakládající příslušnost rozhodčího soudu, avšak jen pod podmínkou, že taková doložka předpokládá, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle této Úmluvy. Soudy se tak musí zabývat posouzením, zda případná rozhodčí doložka splňuje mimo jiné požadavek vyplývající z článku 33 Úmluvy CMR. V opačném případě vzhledem k článku 41 odst. 1 věty první Úmluvy CMR by bylo takové právní jednání absolutně neplatné. Podle ustanovení § 106 odst. 1 o. s. ř., jakmile soud k námitce žalovaného uplatněné nejpozději při prvním jeho úkonu ve věci samé zjistí, že věc má být podle smlouvy účastníků projednána v řízení před rozhodci, nemůže věc dále projednávat a řízení zastaví; věc však projedná, jestliže účastníci prohlásí, že na smlouvě netrvají. Soud projedná věc i tehdy, jestliže zjistí, že věc nemůže být podle práva České republiky podrobena rozhodčí smlouvě, nebo že rozhodčí smlouva je neplatná, popřípadě že vůbec neexistuje nebo že její projednání v řízení před rozhodci přesahuje rámec pravomoci přiznané jim smlouvou, anebo že se rozhodčí soud odmítl věcí zabývat. (Viz. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30.11.2011, sp.zn. 32 Cdo 1881/2011.)

7.2. Řeší rozhodovací praxe místních soudů otázku promlčecí lhůty? (čl. 32)

| Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|------------|------------|--------------------|--|---------------|
| ANO | čl. 32 CMR | bez komentáře | <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 1. 2003, sp. zn. 32 Odo 53/2002: Úmluva CMR (uveřejněná vyhl. č. 11/1975 Sb.) v čl. 32 odst. 1 neváže promlčecí dobu 1 roku jen k těm nárokům, které sama výslovně upravuje, ale ke všem nárokům vzniklým z přeprav prováděných v režimu Úmluvy CMR.</p> <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 7.5.2018, sp.zn. 20 Cdo 1702/2017: Úprava promlčení v Úmluvě CMR neřeší otázku, do kdy lze právo u soudu uplatnit k nucenému výkonu rozhodnutí, jestliže bylo již v nalézacím řízení přiznáno. Právní úprava promlčení „komplexní“ není, a přesahy k úpravě národním právem jsou ve věci výkonu soudním rozhodnutím přiznaného práva otevřené.</p> <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19.10.2016, sp. zn. 31 Cdo 1570/2015: V rámci autonomní interpretace Úmluvy CMR je písemná forma reklamace dle čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR dodržena i v případě, kdy je reklamace učiněna prostřednictvím e-mailu bez zaručeného elektronického podpisu.</p> <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 09.01.2019, sp.zn. 32 Cdo 3034/2018: Uplatnění reklamace přepravy podle čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR nestaví běh promlčecí doby nároku dopravce na zaplacení přepravného.</p> | bez komentáře |

7.3. *Je dobré vědět: Je možné udělit jedinému soudu výlučnou příslušnost k projednání věci v působnosti Úmluvy CMR? (čl. 31 & 33)*

| Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo | Přelomové případy | Upřesnění |
|--------|-----------------|--|---|---|
| ANO | čl. 31 a 33 CMR | <p>Rozhodčí řízení upravuje český zákon 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů.</p> <p>Podle § 106 o.s.ř.:</p> <p>Jakmile soud k námitce žalovaného uplatněné nejpozději při prvním jeho úkonu ve věci samé zjistí, že věc má být podle smlouvy účastníků projednána v řízení před rozhodci nebo rozhodčí komisí spolku, nemůže věc dále projednávat a řízení zastaví; věc však projedná, jestliže účastníci prohlásí, že na smlouvě netrvají nebo že netrvají na projednání věci před rozhodčí komisí spolku. Soud projedná věc i tehdy, jestliže zjistí, že věc nemůže být podle práva České republiky podrobena rozhodčí smlouvě, nebo že rozhodčí smlouva je neplatná, popřípadě že vůbec neexistuje nebo že její projednání v řízení před rozhodci přesahuje rámec pravomoci přiznané jim smlouvou, anebo že rozhodčí soud odmítl věci se zabývat.</p> <p>§ 89 o.s.ř.:</p> <p>Účastníci řízení se ve věcech týkajících se vztahů mezi podnikateli vyplývajících z podnikatelské činnosti</p> | <p>Ve smyslu usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30.11.2011, sp.zn. 32 Cdo 1881/2011 podle čl. 33 Úmluvy CMR přepravní smlouva může obsahovat doložku zakládající příslušnost rozhodčího soudu, avšak jen pod podmínkou, že doložka předpokládá, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle této Úmluvy. Zjistí-li soud existenci platné rozhodčí doložky, má dle § 106 o.s.ř. povinnost zastavit soudní řízení. Strany však mají možnost do 30 dnů od doručení rozhodnutí o zastavení soudního řízení podat návrh na rozhodčí řízení, čímž zůstanou zachovány účinky podané soudní žaloby.</p> | <p>Zde prosím rozpracujte svá zjištění a závěry o max. 1200 znacích.</p> <p>Pokud by bylo zahájeno rozhodčí řízení v ČR dle neplatné nebo neexistující rozhodčí doložky, musí žalovaný při svém prvním úkonu ve věci namítnout neplatnost či neexistenci rozhodčí doložky, jinak se již později k této námitce nepřihlíží; rozhodce případně rozhodčí soud je následně oprávněn ve věci vydat rozhodnutí.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | mohou písemně dohodnout na místní příslušnosti jiného soudu prvního stupně, ledaže zákon stanoví příslušnost výlučnou. | | |
|--|--|--|--|--|

Část II (kapitola II, IV, VI)

8. Odpovědnost dopravce (čl. 17 – 20)

8.1. Kdo je považován za „zástupce, zaměstnance nebo jiné osoby“, které dopravce v rámci výkonu jejich pracovních úkolů používá při provádění přepravy? (čl. 3)

V českém překladu úmluvy CMR se používá výraz „zástupci, pracovníci a všechny ostatní osoby.“ Podle českého práva nemusí být tyto osoby nutně zaměstnanci. Mohou to být i třetí osoby, které (na základě smluvního vztahu) pravidelně jednají za dopravce. Patří mezi ně každá osoba, kterou dopravce využívá k plnění svých smluvních závazků a které je povinna jednat v souladu s pokyny dopravce, tedy i například smluvní poddopravci, závozníci (pokud za nakládku a vykládku zásilky odpovídá dopravce) nebo odborní poradci na přepravu nebezpečných zásilek, pokud je dopravce využívá.

8.2. Jaký je rozsah odpovědnosti dopravce za osoby, za které odpovídá podle čl. 3 Úmluvy CRM?

Zajímavá je otázka, zda dopravce odpovídá za jednání osob, které jsou sice vůči dopravci ve smluvním vztahu, avšak přímo nezasahují do přepravního procesu, jako jsou například pracovníci ostrahy, úklidu, údržby atp. V těchto případech lze přičíst dopravci odpovědnost, pokud má jednání těchto osob blízký vztah k provádění přepravy. Příkladem může být ostraha prováděná externí firmou, kterou dopravce najal k hlídání skladu se zásilkami, jež čekají na naložení. Na druhou stranu, dopravce obecně neponese odpovědnost za jednání či opomenutí např. externí úklidové firmy (nejedná-li se však např. o údržbu vozidel - srov. čl. 17 odst. 3 úmluvy CMR).

Rovněž je důležité zmínit, že jednání (nebo opomenutí) výše uvedeného okruhu osob je dopravci přičitatelné, pouze pokud jednaly v rámci svých pracovních úkolů. Není nutné, aby se jednalo jen o úkony zaměstnanců dopravce (tedy jejich pracovní úkony). Tuto podmínku je třeba vykládat tak, že dopravci je přičitatelné jednání jeho zástupců, pracovníků nebo ostatních osob, pokud jednaly v rámci činností, pro které si je dopravce najal.

V tomto kontextu je vhodné uvést rozsudek Nejvyššího soudu sp.zn 31 Cdo 488/2010). V něm Nejvyšší soud shledal plnou odpovědnost dopravce ve smyslu ustanovení Úmluvy CMR za jednání poddopravce (resp. řidiče poddopravce), který převzatou zásilku ukradl a zmizel. K námitce dopravce, že jeho poddopravce tímto rozhodně nejednal v rámci jím jemu uložených pracovních úkolů, uvedl následující právní odůvodnění: "Doprovce podle čl. 3 Úmluvy CMR odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců, pracovníků a všech ostatních osob, které použije při provádění přepravy, i za jednání a opomenutí zástupců, pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije jeho

poddopravce i případný poddopravce tohoto poddopravce. Předpokladem je, že tito zástupci, pracovníci nebo ostatní osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů, přičemž za takové jednání je třeba považovat i úmyslné jednání této osoby, pokud tato osoba jednala v rámci uložených pracovních úkolů, i když nejednala v zájmu dopravce, ale svým jednáním výlučně sledovala vlastní zájmy nebo zájmy třetí osoby. Dopravce tak zásadně odpovídá za jednání řidiče jeho poddopravce pověřeného provedením přepravy spočívající v krádeži této zásilky, jehož se dopustil během přepravy".

8.3. Jaký je rozsah odpovědnost dopravce za poškození nebo (částečnou) ztrátu zboží, které přepravil? (čl. 17, 18)

Dopravce odpovídá za zboží v čase mezi přijetím zboží k přepravě a jeho vydáním. Okamžik, od kterého dopravce za zásilku odpovídá, nastává ve chvíli, kdy dopravce zboží převzal, věděl-li současně, že jej přebírá za účelem provedení přepravy a nikoli k jiným úkonům (skladování, balení atp.). Zásilka se pak musí do sféry dispozice dopravce dostat vědomě, a nikoli "jen" fakticky, tedy pokud by byla například bez předchozí dohody ponechána na pozemku dopravce. V tomto časovém úseku pak dopravce odpovídá za škody vzniklé v důsledku poškození nebo ztráty zásilky. Dopravce odpovídá rovněž za překročení dodací lhůty.

V evropské právní doktríně v současné době převažuje názor, že Úmluva CMR stojí na principu objektivní odpovědnosti. Obdobně na celou věc nahlíží i judikatura Nejvyššího soudu ČR. Odpovědnost dopravce však není absolutně objektivní. Existují dvě kategorie liberačních důvodů (okolností vylučujících odpovědnosti), při jejichž prokázání se dopravce odpovědnosti zproští. Liberační důvody uvedené v odst. 2 čl. 17 může dopravce uplatnit v případě poškození zásilky a její ztráty i v případě zpoždění s dodáním zásilky. Takzvané „privilegované“ liberační důvody podle čl. 17 odst. 4 naopak nelze použít v případě zpoždění s dodáním zásilky.

Jak lze dovodit z čl. 18, v případě "neprivilegovaných" liberačních důvodů musí dopravce prokázat daný důvod tak, aby nenastaly důvodné pochybnosti o jeho existenci. Dále musí prokázat příčinnou souvislost, tedy že škoda vznikla právě z daného liberačního důvodu. Naopak u "privilegovaných" liberačních důvodů stačí prokázat pouze existenci takového liberačního důvodu (zboží naložil nebo uložil odesílatel, přeprava byla uskutečněna v otevřených vozidlech bez plachet atp.), zatímco co se týče příčinné souvislosti, dopravci stačí prokázat, že lze rozumně přepokládat, že škoda mohla z takového nebezpečí vzniknout.

Na druhou stranu, Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku sp.zn. 23 Cdo 1781/2010 výslovně uvedl, že prostý poukaz dopravce na některá z nebezpečí uvedená v čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR ke zproštění dopravce z odpovědnosti nepostačuje. Dopravce musí alespoň osvědčit kauzalitu mezi existencí tvrzeného nebezpečí a možným vznikem škody a tuto kauzalitu alespoň minimálně prokázat. Dopravce musí osvědčit, že škoda mohla vzniknout z tvrzeného zvláštního nebezpečí, nicméně se musí jednat o zdůvodnitelnou a doložitelnou možnost, nikoli pouze pravděpodobnost.

8.4. Pokud přepravovaná zásilka nějakým způsobem způsobí škodu na jiné zásilce, má se za to, že se CMR vztahuje na škodu na takové jiné zásilce?

8.5. Je dobré vědět: Je-li příčinou škody závada nebo špatné použití přívěsu nebo kontejneru, je dopravce považován za odpovědného? Jinými slovy, je na přívěs nebo kontejner nahlíženo jako na součást (obalu) zásilky, nebo jako na součást vozidla? (čl. 17 pod 3)

8.6. Existuje nějaká relevantní judikatura týkající se čl. 20, 21 nebo 22?

| Číslo otázky | Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo (občanské právo i veřejné právo) | Přelomové případy | Upřesnění |
|--------------|--------|--------|---|-------------------|-----------|
|--------------|--------|--------|---|-------------------|-----------|

| | | | | | |
|-----|-----|---|--|---|--|
| 8.4 | Ano | <p>čl. 10 CMR a čl. 17 ff CMR</p> <p>V této souvislosti je důležité zvážit, zda se na poškozené zboží vztahuje přepravní smlouva podřízená Úmluvě CMR; pokud ano, je třeba na otázku odpovědět také ano. Pokud se však na poškozené zboží nevztahují podmínky Úmluvy CMR, existují určité pochybnosti, zda by v takovém případě upravovala odpovědnost dopravce Úmluva CMR.</p> <p>Škody na jiných zásilkách:</p> <p>Jinými zásilkami se ve smyslu článku 10 Úmluvy CMR rozumí zásilky, které náležejí třetím osobám, nikoli tedy odesílateli nebo dopravci. Jedná se o věci, které jsou naloženy na vozidle, nacházejí se ve skladu, nebo se nacházely poblíž vadně balené zásilky odesílatele v době, kdy tyto zásilky byly v péči dopravce ve smyslu článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR. Je však nutno upozornit, že článek 10 Úmluvy CMR nechrání současně věci příjemce, které by mohly být poškozeny vadným obalem zásilky odesílatele. Dojde-li tedy k poškození věcí příjemce například v jeho skladu po vykládce zásilky, příjemce bude muset uplatnit svůj nárok na náhradu škody vůči odesílateli podle příslušného národního práva.</p> | <p>§ 2566 odst. 1-3 občanský zákoník</p> <p>(1) Dopravce nahradí škodu vzniklou na zásilce v době od převzetí zásilky dopravcem do vydání zásilky příjemci. To neplatí, prokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče.</p> <p>(2) Povinnosti k náhradě škody se dopravce zproští, prokáže-li, že škodu způsobili:</p> <p>a) odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky nebo</p> <p>b) vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku.</p> <p>(3) Způsobí-li škodu vadný obal zásilky, dopravce se povinnosti k náhradě škody zproští důkazem, že odesílatele na vadu při převzetí zásilky k přepravě upozornil; byl-li vydán nákladní nebo náložný list, musí v něm být vada obalu poznamenána. Neupozorní-li dopravce na vadný obal, zproští se povinnosti k náhradě škody důkazem, že vadu nemohl při převzetí zásilky poznat.</p> | <p>Neexistuje žádná relevantní judikatura zabývající se konkrétní otázkou, jak je popsána v oddílu 8.4. Níže uvedené rozhodnutí se obecně týká čl. 10 a 17 ff Úmluvy CMR.</p> <p>Rozsudek Krajského soudu v Plzni sp.zn. 48 Cm 269/2011 ze dne 11.8.2014 viz část Upřesnění</p> | <p>Sp.zn. 48 Cm 269/2011:</p> <p>"Ve smyslu citovaného článku 10 Úmluvy CMR tedy za vhodnost a kvalitu obalu, resp. podpěr, odpovídala odesílateli společnost, která v areálu odesílatele zajišťovala logistické služby a prováděla nakládku. Žalovaný ložení nezajišťoval, ostatně manipulace s nákladem ani obaly nejsou předmětem jeho činnosti, žalovaný podniká v oboru přeprava. Na nakládce se podílel pouze výše popsaným způsobem, avšak podle praxe platí, že řidičova pomoc při nakládce není převzetím odpovědnosti za způsob ložení."</p> <p>"Žalovaný byl jako dopravce ve smyslu čl. 17 odst. 1 Úmluvy odpovědný za poškození zásilky, avšak ke zproštění této odpovědnosti mu v řízení stačilo prokázat, že poškození nákladu mohlo být způsobeno ložením (článek 17 odstavec 4 písmeno c/ a článek 18 odstavec 2 Úmluvy CMR). Žalovaný nebyl pro dosažení procesního úspěchu povinen prokázat přesnou příčinu vzniku škody; postačilo mu osvědčit, že poškození zásilky mohlo být způsobeno naložením či uložením zásilky (článek 18 odstavec 2 Úmluvy CMR)."</p> |
|-----|-----|---|--|---|--|

| | | | | | |
|-----|-----|--|--|--|--|
| 8.5 | Ano | čl. 10 Úmluvy CMR, čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR | Je obtížné bránit se vzniku odpovědnosti v případě, kdy ke ztrátě nebo škodě dochází v důsledku závady na zařízení použitým k provedení přepravy, zejména pokud toto zařízení zajišťuje dopravce. Mnoho dopravců proto pro případ dodání kontejneru začlení do svých všeobecných podmínek smluvní závazek přepravce, aby provedl kontrolu kontejneru a oznámil dopravci jakékoli poškození nebo závady na kontejneru, které zjistí v průběhu kontroly. | bez komentáře | Přívěsy a kontejnery jako součást vozidla: Kontejnery nejsou součástí vozidla, a proto dopravce neodpovídá za škodu, kterou kontejnery způsobí. Naopak u přívěsů se má za to, že jsou součástí vozidla, a dopravce tudíž odpovídá za škodu způsobenou závadou nebo špatným užíváním přívěsu. Přívěsy a kontejnery jako součást obalu zásilky: Je-li (kusová) zásilka umístěna do kontejneru, pak kontejner náleží k obalu této zásilky. Zajistí-li kontejner k přepravě zásilky samotný dopravce, odpovídá také za jeho vady dle článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR, není-li své odpovědnosti zbaven dle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Naopak nástavby vozidel se považují za jejich součást, proto za ně odpovídá dopravce ve smyslu článku 17 odst. 3 Úmluvy CMR. |
| 8.6 | Ano | čl. 20 a 22 CMR Neexistuje žádná relevantní judikatura týkající se článku 21 CMR. | § 2557 odst. 1 občanský zákoník: „Odesílatel je povinen dopravci poskytnout správné informace o obsahu a povaze zásilky“. Komentář k občanskému zákoníku: „Informace o povaze zásilky se týká vlastností zásilky, zejména takových, které mohou vyvolat nebezpečí vzniku škody nejen na přepravované zásilce, ale i na zdraví osob či jiných věcech.“ | Článek 20: Rozsudek Nejvyššího soudu sp.zn 23 Cdo 888/2011 ze dne 30.1.2013 k uplatnění nároku na náhradu škody v případě ztráty zásilky Článek 22: Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové sp.zn. 38 Cm 38/2007-38 ze dne 13.3.2008. | Článek 20: "Odvolací soud potvrdil správnost závěru soudu prvního stupně, že podle článku 20 odst. 1 Úmluvy CMR nastala tím, že zásilky nebyly ve lhůtě šedesáti dnů od převzetí k přepravě odevzdány příjemci, nevyvratitelná právní domněnka, že zásilky jsou ztraceny." Článek 22: „Žalovaný neporušil žádné právní předpisy; porušení se dopustil |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | žalobce prostřednictvím svého řidiče, který přepravoval nebezpečný náklad. V daném případě, ač řádně odesílatelem upozorněn na povahu nebezpečí přepravovaného nákladu a za situace, kdy pro potřebu takovéto přepravy nebyl žalobce vybaven speciálním vozidlem, převzal k přepravě nebezpečnou věc.“ |
|--|--|--|--|--|--|

9. Zproštění odpovědnosti (čl. 17 odst. 2&4)

9.1. Kdy existují „okolnosti, kterým se dopravce nemohl vyhnout a jejichž následkům nebyl schopen zabránit“? (čl. 17 odst. 2)

Jak vyplývá z praxe i z rozhodnutí soudů, nelze formulaci poslední části článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR považovat za tzv. okolnosti vyšší moci. Neodvratitelné či neodstranitelné okolnosti nemusí nutně vycházet pouze z vnější příčiny, ale mohou mít i vnitřní původ, mohou tedy vycházet např. i z provozu dopravcovy podniku. Může se jednat např. o nemocnost zaměstnanců dopravce v důsledku epidemie nebo požár jeho skladovacího objektu způsobený nepozorností a nedbalostí servisní firmy. K tomu např. odůvodnění rozsudku českého Nejvyššího soudu sp.zn. 32 Odo 1186/2003 z 22.9.2004.

Za škodu způsobenou neodvratitelnou či neodstranitelnou okolností je nutno považovat takovou škodu, k níž by došlo i při vynaložení veškeré péče, kterou lze po pečlivém dopravci požadovat.

K dalším případům možných neodvratitelných okolností s neodstranitelnými následky patří například:

(i) krádež vozidla - praxe podpořená soudními rozhodnutími ukazuje, že dochází ke zostření názoru na odpovědnost dopravce za svěřenou zásilku, tedy na jeho povinnost péče o přepravované zboží. Např. Krajský soud v Hradci Králové rozsudkem sp.zn. 34 Cm 233/97 z 16.5.2001 konstatoval odpovědnost dopravce za krádež vozidla s nákladem elektroniky, když řidič ponechal vozidlo přes pět hodin bez dozoru. Jednání řidiče nebylo shledáno jako úmyslné, ale bylo označeno za hrubě nedbalé, rovnocenné úmyslu, jelikož řidič věděl, že svým jednáním může způsobit ohrožení zásilky odcizením a byl s tím i srozuměn.

(ii) technické závady – jednat se však musí pouze o technické defekty, které nezpůsobí samotný stav vozidla, ale mají vnější příčinu.

(iii) přepadení - česká soudní rozhodnutí (viz např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR 32 Odo 1186/2003 z 22.9.2004) považují přepadení, ozbrojený útok nebo jiné obdobné jednání za okolnost, kterou ve smyslu článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR dopravce nemůže odvrátit a jejíž následky není v jeho moci odstranit.

(iv) blokády a stávky

(v) silniční provoz atd.

9.2. Do jaké míry je dopravce zproštěn odpovědnosti? (čl. 17 odst. 4)

Pokud škoda vznikne z některé z příčin uvedených v čl. 17 odst. 4 CMR, dopravce za škodu neodpovídá. Na rozdíl od čl. 17(2) CRM, je však dopravce zproštěn odpovědnosti pouze za vadu způsobenou škodou nebo ztrátou zboží, nikoliv za škodu způsobenou zpožděním. Podle čl. 18 odst. 2 CMR se má za to, že škoda vznikla z jednoho či více nebezpečí uvedenými v čl. 17 odst. 4, pokud dopravce prokáže příčinnou souvislost mezi uvedeným nebezpečím a ztrátou nebo poškozením, nebo pokud ztráta nebo poškození obvykle vzniká z těchto nebezpečí. Pro výjimky týkající se domněnek uvedených v čl. se uplatní čl. 18 odst. 3 až 5.

Mezi jednotlivé okolnosti zvýhodňující dopravce při stanovování jeho odpovědnosti za přepravovanou zásilku patří např.:

(i) použití otevřených vozidel bez plachet – k použití otevřených vozidel bez plachet je zapotřebí, aby dopravce dosáhl dohody s odesílatelem zboží, a aby obsah takové dohody byl poznamenán v nákladním listě.

(ii) chybějící nebo vadný obal zásilky

(iii) rozsah balení zásilek - dopravce je povinen dle článku 8 odst. 1 Úmluvy CMR přezkoumat při převzetí zásilky k přepravě její zjevný stav a zjevný stav jejího obalu. Dopravce se nemůže odvolávat na vady balení tam, kde zboží sám přebalí, např. po havárii nebo poté, co zjistí vady obalu v průběhu přepravy, aniž by si vyžádal nezbytné informace o způsobu či náležitostech zabalení od odesílatele, popř. příjemce.

(iv) manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce – v praxi se vyvinul poměrně ustálený právní názor, že ke zproštění odpovědnosti dopravce dochází i tehdy, jestliže se důsledky špatné manipulace, nakládky nebo vykládky zboží, popřípadě jeho uložení na vozidle, projeví teprve po jejich dokončení nebo v průběhu přepravy.

10. Výpočet náhrady škody (čl. 23 – 28)

10.1. Existuje ve vaší jurisdikci nějaká judikatura týkající se výpočtu náhrady škody na zboží (tj. omezené odpovědnosti dopravce)? (čl. 23 – 28)

10.2. Je dobré vědět: K otázce 10.1: Existuje nějaká judikatura týkající se zvýšení limitu odpovědnosti dopravce? (čl. 24 & 26)

| Číslo otázky | Ano/Ne | Úmluva | Vnitrostátní právo (občanské právo i veřejné právo) | Přelomové případy | Upřesnění |
|--------------|--------|--|--|--|--|
| 10.1 | Ano | čl. 23-28 CMR Pokud jde o přepravované zboží, Úmluva CMR poskytuje pouze náhradu hmotné škody | § 2567 Občanského zákoníku: „(1) Při ztrátě nebo zničení zásilky nahradí dopravce cenu, kterou zásilka měla v době, kdy ji převzal. | Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21.5.2020, sp.zn. 29 Co 550/2019-238 viz Upřesnění Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 22.11.2016, sp.zn 51 Co 340/2016-55 viz Upřesnění. | Sp. zn. 29 Co 550/2019-238 "Jestliže tedy spotřební daň vyměřenou společností německými finančními orgány [...] nelze považovat za škodu krytou |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | | | <p>(2) Při poškození nebo znehodnocení zásilky nahradí dopravce rozdíl mezi cenou, kterou zásilka měla v době jejího převzetí dopravcem, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.</p> <p>§ 1970 Občanský zákoník (obecné ustanovení): „Po dlužníkovi, který je v prodlení se splácením peněžitého dluhu, může věřitel, který řádně splnil své smluvní a zákonné povinnosti, požadovat zaplacení úroku z prodlení, ledaže dlužník není za prodlení odpovědný. Výši úroku z prodlení stanoví vláda nařízením; neujednají-li strany výši úroku z prodlení, považuje se za ujednanou výše takto stanovená.“ Prováděcí nařízení k § 1970 OZ je § 2 nařízení vlády č. 351/2013 Sb.</p> | <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 13.07.2020, sp.zn 23 Cdo 3530/2019 viz Upřesnění Rozsudek Nejvyššího soudu 2020 ze dne 31.8.2021, sp.zn 23 Cdo 1628/2020</p> <p>„Podle článku 23 odstavce 2 Úmluvy CMR se hodnota zásilky určuje postupně podle burzovní ceny, a není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny, a není-li ani burzovní ani běžná tržní cena, podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. V projednávané věci se nejednalo o burzovní zboží, musí se tedy postupovat podle následujícího kritéria. Při zjišťování možnosti aplikace druhého kritéria se soud zabýval podobnými případy v signatářských zemích, jako je například Rakousko, Norsko, Itálie či Francie, ze kterých vyplývá, že tržní cenu lze obecně chápat také jako prodejní hodnotu zboží stejného druhu a kvality. Běžnou tržní cenou ve smyslu článku 23 odstavce 2 Úmluvy CMR je cena vzniklá působením běžných tržních mechanismů. Dojde-li mezi dvěma subjekty k dohodě o určité kupní ceně, lze zásadně vycházet z toho, že taková cena je běžnou tržní cenou.“</p> | <p>pojistnou smlouvou uzavřenou mezi žalobcem a žalovanou, žalobcem uplatněný nárok na náhradu škody, jež mu měla vzniknout v důsledku jím zaplaceného plnění společnosti [...] a s tím souvisejících nákladů řízení vynaložených na právní zastoupení před britským soudem, není důvodný.“</p> <p>Sp. zn. 51 Co 340/2016-55 „Dle článku 23 bod 4. Úmluvy CMR hradí přepravce v případě vzniku škody kromě škody samotné i dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky; jiné škody se nehradí. Soud prvního stupně uzavřel, že náklady na likvidaci nebyly součástí pojistnou smlouvou sjednaného rozsahu pojistného plnění a žaloba není důvodná.“</p> <p>Sp. zn. 23 Cdo 3530/2019 „Dovolací soud se při své úvaze při řešení předestřené otázky přiklonil k judikatuře těch soudů evropských států, které ve svých rozhodnutích prosadily širší výklad pojmu „jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky“ tak, že spotřební daň je právě takovou „jinou výlohou“ ve smyslu ustanovení čl. 23 odst. 4 CMR, resp. že uhrazená spotřební daň spadá pod pojem</p> |
|--|--|--|--|--|---|

| | | | | | |
|------|-----|--|---------------|--|--|
| | | | | | „jiné výlohy“ podle čl. 23 odst. 4 CMR.“ |
| 10.2 | Ano | <p>články 24, 26 CMR</p> <p>Vyšší odškodnění lze uplatnit pouze v případě, že hodnota zboží nebo zvláštní zájem na dodání zboží byly deklarovány v souladu s články 24 a 26.</p> | bez komentáře | <p>Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29.1.2020 sp.zn. 3 Cdo 2477/2019</p> <p>Nárok třetí osoby vůči dopravci z odpovědnosti za ztrátu zásilky viz část Upřesnění</p> <p>Rozsudek Okresního soudu ve Zlíně ze dne 10.04.2015 sp.zn. 19 C 250/2014 viz část Upřesnění</p> <p>Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové sp.zn 18 Co 522/2008 viz část Upřesnění.</p> | <p>Sp.zn. 23 Cdo 2477/2019</p> <p>"[...] náhrada škody spočívající v ušlém zisku žalobkyně by mohla být přiznána žalobkyni jedině za situace, že by v dané věci existovaly okolnosti, které umožňují prolomení limitu náhrady škody, uvedené v čl. 26 Úmluvy CMR."</p> <p>Sp.zn. 19 C 250/2014</p> <p>"Dle názoru soudu žalobce dále pochybil, když si pro případ ztráty zboží během přepravy nesjednal v písemné objednávce výjimku v čl. 23 úmluvy CMR, tedy že ve smyslu čl. 24 a čl. 26 Úmluvy CMR neudal v nákladním listě cenu zásilky převyšující hranici stanovenou v čl. 23 odst. 3 úmluvy CMR. V takovém případě by cena udaná v nákladním listě nahradila cenu dle čl. 23 Úmluvy CMR."</p> <p>Sp. zn. 18 Co 522/2008</p> <p>"Byl-li udán zvláštní zájem na dodání, může se nezávisle na náhradách škod stanovených v člancích 23, 24 a 25 požadovat náhrada dalších prokázaných škod až do částky udaného zájmu na dodání (čl. 26 Úmluvy CMR)."</p> |

11. Plná odpovědnost (čl. 29)

11.1. Kdy nese dopravce plnou odpovědnost? (tj. kdy lze meze jeho odpovědnosti „prolomit“?) (čl. 29)

Plná odpovědnost dle čl. 29 CMR byla shledána v rozhodnutích Nejvyššího soudu ČR v rámci rozhodovací praxe z poslední doby zejména v případech, kdy řidič odstavil vozidlo se zásilkou na nehlídaném parkovišti, ač v objednávce přepravy byl jasně vymíněn požadavek na jeho odstavování pouze na hlídaných parkovištích. Následně došlo ke krádeži zásilky na takovém nehlídaném parkovišti. (Viz rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17.12.2014, sp.zn. 23 Cdo 2702/2012; rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25.2.2016, sp.zn. 5452/2015; rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.04.2016, sp.zn. 23 Cdo 140/2016 a další podobné.)

Podle rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 4.8.2014, sp.zn. 32 Cdo 995/2013 lze poškození zboží při přepravě v důsledku dopravní nehody způsobené mikrospánkem řidiče kvalifikovat jako hrubou nedbalost rovnocennou úmyslu, pro něž limitace náhrady škody neplatí. Ke zcela opačným závěrům však dospívá např. rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 6.4.2021 sp.zn. 47 Co 241/2020. Dle něj naopak mikrospánek sám o sobě není okolností zakládající hrubě nedbalé jednání dopravce (byť limitovaná odpovědnost dopravce daném případě potvrzena byla). V tomto rozhodnutí se Krajský soud i podrobně zabýval zjištěním, nakolik řidič dodržel předepsané doby řízení a odpočinku apod. Nicméně, nejde o rozhodnutí Nejvyššího soudu, a jako takové nemá toto rozhodnutí v ČR funkci sjednocování judikatury.

11.2. Jak místní judikatura vykládá obrat: „Škoda způsobená úmyslně nebo takovým zaviněním dopravce, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projedná, považuje za rovnocenné úmyslu“ (čl. 29[1] CMR)?

V ČR je k dispozici poměrně velké množství rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR, která stanoví, co je dle českého práva třeba chápat pod uvedeným pojmem. Níže citujeme závěry z rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 17.12.2014, sp.zn. 23 Cdo 2702/2012, uveřejněný pod č. 59/2015 Sbírkou soudních rozhodnutí a stanovisek:

Při vymezení forem zavinění – pojmů úmyslu a nedbalosti si české občanské právo vypomáhá právem trestním. O úmysl přímý jde tehdy, jestliže škůdce věděl, že svým jednáním může škodu způsobit a také ji způsobit chtěl. O úmysl nepřímý jde, jestliže škůdce věděl, že svým jednáním škodu způsobit může a je s tímto škodlivým následkem srozuměn pro případ, že nastane. V případě vědomé nedbalosti škůdce věděl, že svým jednáním může škodu způsobit, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že ji nezpůsobí. Při nedbalosti nevědomé škůdce nevěděl, že svým jednáním může škodu způsobit, ačkoliv to podle okolností a vzhledem ke svým osobním poměrům předvídat mohl a měl (Švestka, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hulmák, M. a kol. Občanský zákoník I. Komentář. 2. vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, str. 1207).

Kromě nedbalosti vědomé a nevědomé se v teorii dle míry její intenzity rozlišuje i nedbalost hrubá (culpa lata), lehká (culpa levis), příp. nejlehčí (culpa levissima).

Ač český právní řád přímo neobsahuje (a neobsahoval) takový pojem, tj. pojem zavinění rovnocenného úmyslu, je možno jednoznačně dovodit, že v oblasti civilního práva tím rozuměl a rozumí hrubou nedbalost, jakožto nedbalost nejvyšší intenzity.

V trestním právu je definice hrubé nedbalosti vyjádřena až od 1. ledna 2010, kdy nabyl účinnosti zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Podle jeho ustanovení § 16 odst. 2 je jednáním v hrubé nedbalosti je takové jednání, kdy přístup pachatele k požadavku náležitě opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem. Hrubou nedbalostí se tedy v nyní platném trestním zákoníku rozumí vyšší stupeň intenzity nedbalosti, ať již vědomé či nevědomé, a to na základě přístupu (postoje) pachatele k požadavku náležitě opatrnosti, kterou zákon charakterizuje jako „zřejmou bezohlednost“. Tam, kde je použita formulace „byť i z hrubé nedbalosti“, myslí tím zákonodárce buď úmyslné jednání, nebo jednání z hrubé nedbalosti, ať už vědomé či nevědomé.

Závěr o tom, zda se v konkrétním případě jedná o hrubou nedbalost rovnocennou úmyslu ve smyslu článku 29 odst. 1 a článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR, je však vždy nezbytné zkoumat podle konkrétních okolností daného případu a přihlížet například k chování řidiče či jiných zaměstnanců dopravce, k úsilí, které dopravce vyvinul k ochraně zásilky, jeho zkušenostem, hodnotě přepravované zásilky, místu, kde ke ztrátě či poškození zásilky došlo, k technickému zabezpečení zásilky, k pokynům odesílatele a jejich dodržení dopravcem apod.

12. Zvláštní odpovědnostní situace

| Situace | Odpovědnost dopravce ano/ne | Nejednoznačnost judikatury | Upřesnění |
|--|-----------------------------|----------------------------|---|
| krádež během řízení vozidla | Ano | nikdy | Stávající rozhodovací praxe českých soudů, zejména Nejvyššího soudu, tuto otázku dostatečně neřeší. Pouze rozhodnutí Nejvyššího soudu mají v České republice funkci sjednocování judikatury. V případě rozhodnutí nižších soudů tomu tak není a tato rozhodnutí navíc vykazují velmi kolísavou kvalitu odůvodnění a rozhodování. |
| krádež během parkování | Ano | zřídka | Doprovce zpravidla odpovídá za škodu ve smyslu čl. 29 CMR, pokud odstavil vozidlo na nehlídaném parkovišti, ačkoliv byl podle smlouvy povinen jej odstavovat jen na parkovišti hlídaném. (Viz. rozhodnutí citovaná v čl. 11.1.) Za škody, k nimž dojde během odstavení vozidla na parkovišti nehlídaném, v případech, kdy ve smlouvě nebylo vymíněno využití hlídaných parkovišť, zpravidla dopravce odpovídá omezeně, případně vůbec, v závislosti na konkrétních okolnostech případu. (Viz. např. přiměřeně rozsudek Okresního soudu ve Zlíně ze dne 10.04.2015, sp.zn. 19 C 215/2014 nebo rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28.01.2015, sp.zn. 23 Cdo 62/2013.) V rámci hodnocení vycházíme z rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR, neboť pouze jeho rozhodnutí mají v ČR, narozdíl od rozhodnutí nižších soudů, funkci sjednocování judikatury. |
| Odcizení během poddopravy (například nespolehlivý poddopravce) | Ano | nikdy | Dle rozhodování Nejvyššího soudu ČR dopravce zásadně odpovídá za škody vzniklé krádeží zásilky během přepravy prováděné poddopravcem, i pokud jsou naplněny ostatní podmínky odpovědnosti poddopravce dle CMR. Zde lze citovat zejména závěry rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 10.10.2012, sp.zn. 31 Cdo 488/2010, podle nějž dopravce, podle článku 3 Úmluvy CMR, který je nutno vykládat ve spojení s článkem 29 Úmluvy CMR, odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců, pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, stejně tak jako za jednání a opomenutí zástupců, pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije jeho poddopravce i případný poddopravce tohoto poddopravce. Předpokladem je, že tito zástupci, pracovníci nebo ostatní osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů, přičemž za takové jednání je třeba považovat i úmyslné jednání této osoby, pokud tato osoba jednala v rámci uložených pracovních úkolů, i když nejednala v zájmu dopravce, ale svým jednáním výlučně sledovala vlastní zájmy nebo zájmy třetí osoby. Dopravce tak zásadně odpovídá za jednání řidiče pověřeného provedením přepravy spočívající v krádeži tohoto |

| | | | |
|---|----|-------|---|
| | | | <p>zboží, jehož se dopustil během přepravy. Naopak tento dopravce by například neodpovídal za škodu, kterou by tento řidič úmyslně způsobil krádeží zboží v obchodu, neboť v takovém případě nejedná v rámci uložených pracovních úkolů. Stejně tak je třeba aplikovat článek 29 Úmluvy CMR.</p> <p>I další rozhodnutí v zásadě konstantně dospívají k závěru, že dopravce vždy odpovídá, a to obvykle neomezeně dle čl. 29 CMR, za škody, k nimž došlo krádeží zásilky jím pověřeným poddopravcem .</p> |
| Nesprávné zajištění/upevnění zboží | Ne | někdy | <p>Stávající rozhodovací praxe Nejvyššího soudu tuto otázku dostatečně neřeší. Níže uvádíme tedy některá dostupná rozhodnutí nižších soudů - ta však, narozdíl od rozhodnutí Nejvyššího soudu, nemají v ČR funkci sjednocování judikatury. V českém právu navíc neexistuje žádná úprava povinnosti zajištění a/nebo upevnění zásilky a bude tak záležet zejména na dohodě stran – ta však v praxi často chybí. V rámci odborné diskuze převažuje názor, že tyto povinnosti, neexistuje-li jiná dohoda, z pohledu předcházení vzniku škod na zásilce tíží odesílatele a z pohledu bezpečnosti silničního provozu tíží dopravce. Tyto závěry odborné diskuze v zásadě potvrzuje např. i rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 11.8.2014 sp.zn. 48 Cm 269/2014, který řešil náhradu škody na zásilce vzniklou během přepravy. V řízení bylo znaleckými posudky jasně prokázáno, že příčinou škody (sesunutí nadrozměrné zásilky) byla nevhodná konstrukce dřevěných podpěr. Nakládku zásilky prováděl odesílatel za částečné asistence řidiče, odesílatel vytvořil dřevěné podpěry a náklad na ně uložil. Dopravce se na ložení podílel tím způsobem, že předem sdělil parametry vozidla a dále jeho řidič při nakládce ukázal, kam na vozidlo má být náklad položen. Řidič také zajistil náklad řetězy. Dopravce však neprováděl žádné jiné práce, které by se vztahovaly k ložení nákladu, nevyráběl podpěry, nerozhodl o způsobu podepření nákladu, ani o tvaru či materiálu podpěr, tyto činnosti byly v kompetenci odesílatele. Soud tak dospěl k závěru, že v souladu s č. 17 odst. 4 písm. c) CMR dopravce za škodu neodpovídá. Dopravce nebyl pro dosažení procesního úspěchu povinen prokázat přesnou příčinu vzniku škody. Postačilo mu osvědčit, že poškození zásilky mohlo být způsobeno naložením či uložením zásilky (článek 18 odstavec 2 Úmluvy CMR), což zajistil provedenými znaleckými posudky o příčinách škody. K poněkud odchylným závěrům dospívá rozhodnutí Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 1.3.2016 sp.zn. 47 Co353/2015. To však vycházelo ze skutkového zjištění, že urovnání a uklínování strojů na vozidle provedl řidič dopravce. Řidič dopravce nemanipuloval se zásilkou (nákladem) podle běžných instrukcí a odmítl pomoc i rady při nakládce a zajištění zásilky na návěsu. V řízení bylo (zprávou havarijního komisaře) prokázáno, že poškození zásilky způsobilo její nepřiměřené uklínování řidičem. Dohoda o provádění nakládky mezi stranami uzavřena nebyla. Dopravci se tak v tomto řízení nepovedlo zprostit odpovědnosti za škodu odkazem na čl. 17 odst. 4 písm.b), c) CMR v souvislosti s čl. 18 CMR. Naopak Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 12.5.2015 sp.zn. 15 Cm 86/2012 dospěl v řízení k tomu, že dopravce se zavázal provést nakládku dle směrnic odesílatele. Nicméně, znalecké posudky prokázaly, že ani dodržení takových směrnic by nebylo schopno zabránit vzniku škody na zásilce. Soud uzavřel, že dopravce za škodu neodpovídá.</p> |

| | | | |
|---|-----|--------|---|
| nesprávná nakládka nebo vykládka | Ano | | Stávající rozhodovací praxe Nejvyššího soudu tuto otázku dostatečně neřeší. Níže uvádíme tedy některá dostupná rozhodnutí nižších soudů – ta však, narozdíl od rozhodnutí Nejvyššího soudu, nemají v ČR funkci sjednocování judikatury, a kvalita odůvodnění dohledatelných rozhodnutí kolísá. V českém právu navíc chybí zákonná úprava povinnosti souvisejících s nakládkou a vykládkou a bude tak záležet zejména na dohodě stran, která však v praxi často chybí. V právní doktríně převažuje názor, že tyto povinnosti, při absenci jiné dohody, tíží odesílatele/příjemce. Tento závěr vychází z výkladu definice přepravní smlouvy v občanském zákoníku, podle nějž se dopravce zavazuje (pouze) provést přepravu. Lze se ale setkat i s komentářovou literaturou, která dospívá k odchýlným závěrům. Krajský soud v Ostravě ve svém rozsudku z 20.08.2018 sp.zn. 8 Co 167/2018 rozhodl, že dopravce postupoval s hrubou nedbalostí ve smyslu čl. 29 CMR, když zásilku přepravovanou v silocisterně vyložil na volném prostoru místo do sila. Za hrubou nedbalost řidiče žalované je dle závěrů soudu možno považovat skutečnost, že řidič nedbal několika pokynů obsažených v objednávce k přepravě, tedy nerespektoval místo vykládky, nedorazil na místo vykládky a vyložil přepravovaný materiál na jiném místě, nekontaktoval osoby uvedené v objednávce a nepředal jim příslušnou dokumentaci. Samotná skutečnost, že materiál přepravoval v tzv. silocisterně, která má vlastní kompresor, podle soudu svědčí o tom, že žalovaná jako odborník v oboru musela vědět, že v tomto typu vozidla přepravuje materiál, který nelze volně vysypat do prostoru a že se musí přečerpat do jiné uzavřené nádoby, zvláště, když se žalovaná se specializuje na přepravu takovýmto způsobem. Nutnost vykládky materiálu formou vyčerpání kompresorem navíc vyplývá také z akceptované objednávky. I skutečnost, že 9 předchozích přeprav, které proběhly v pořádku na základě stejných objednávek s totožným místem určení, svědčí o tom, že mezi stranami byly zavedeny obchodní zvyklosti a žalovaná znala místo vykládky. V rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 22.04.2016 sp.zn. 49 Cm 188/2012 soud dospěl k závěru o odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce, k níž došlo v průběhu nakládky zboží paletovým vozíkem prováděné řidičem na pokyn odesílatele na nakládku. Toto rozhodnutí nižšího soudu považují autoři za nesprávné, jelikož se soud vůbec nezabýval okolností, že řidič prováděl nakládku na pokyn odesílatele, nehledě na to, že rozhodnutí neobsahuje řádné, dostatečné a jasné odůvodnění. . |
| dočasné uskladnění | Ano | nikdy | K vyřešení otázky nestačí judikatura, a to ani závazná rozhodnutí NS. |
| překládka v tranzitu | Ano | nikdy | K vyřešení otázky nestačí judikatura, a to ani závazná rozhodnutí NS. |
| provoz | Ano | zřítka | Doprovce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku nehody, případně jiných okolností spočívajících v provozu, pokud o zásilku řádně nepečoval tak, jak předpokládá čl. 17 odst. 1 CMR. Příkladem lze citovat odpovídající závěry rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 28.1.2014, sp. zn. 23 Cdo 897/2012: „Žalovaný své povinnosti povinnosti jako dopravce nesplnil, když mohl a měl předpokládat, že při jízdě kamionu z kopce, v zatáčkách a s těžkým nákladem v zimním období ve večerních hodinách může hrozit smyk vozidla, neboť může nastat situace, že dojde k zamrznutí vozovky neumožňující jízdou s těžkým kamionem naloženým zbožím s ohledem na povětrnostní podmínky – přes den pršelo, teploty se pohybovaly kolem nuly a v podvečer |

| | | | |
|---|-----|-------|---|
| | | | začalo mrznout. Vozovka nebyla namrzlá pouze v úseku, kde došlo k nehodě. Žalovaný tudíž mohl a měl z profesionálního hlediska vědět, že i rychlost 40 km v hodině je za této situace nepřiměřená. Žalovanému také nic nebránilo, aby za těchto okolností volil jinou trasu přepravy nebo mohl přepravu přerušit a vyčkat ošetření komunikace.“ |
| povětrnostní podmínky | Ano | nikdy | Viz přiměřeně shora |
| přetížení | Ano | nikdy | K vyřešení otázky nestačí judikatura, a to ani závazná rozhodnutí NS. |
| kontaminace zásilky během nakládky / po nakládce | Ano | nikdy | K vyřešení otázky nestačí judikatura, a to ani závazná rozhodnutí NS. |
| kontaminace zásilky během vykládky / po vykládce | Ano | nikdy | K vyřešení otázky nestačí judikatura, a to ani závazná rozhodnutí NS. |

13. Po sobě jdoucích (navazujících) přepravy (čl. 34 – 40)

13.1. Kdy je navazující dopravce odpovědný? (čl. 34 – 36)

Dle judikátu Nejvyššího soudu ČR sp.zn. 23 Cdo 4039/2008 dopravce, jenž uhradil náhradu škody, může tyto nároky uplatnit proti navazujícímu dopravci pouze tehdy, když se jedná o navazujícího dopravce, jenž ve smyslu čl. 34 Úmluvy CMR na základě jediné přepravní smlouvy vykonával část přepravy poté, co náklad bez výhrad převzal. Navazující dopravci ve smyslu čl. 34 Úmluvy CMR tudíž musí uskutečnit část cesty dle přepravní smlouvy.

13.2. Do jaké míry mají po sobě jdoucích/navazujících dopravci právo postihu vůči ostatním zúčastněným dopravcům? (čl. 37–40)

K aplikaci čl. 37 - 40 Úmluvy CMR není doposud závazná judikatura.

13.3. Je dobré vědět: Jaký je rozdíl mezi navazujícím dopravcem a náhradním dopravcem? (čl. 34 & 35)

V ČR není doposud závazná judikatura, která by tyto pojmy definovala. Z judikátu NS ČR sp.zn. 23 Cdo 4039/2008, je zřejmé, že navazujícím dopravcem může být jen dopravce, který vykoná určitý úsek přepravy dle přepravní smlouvy. Z právní teorie by se i náhradní dopravce, jenž by byl zapojen do přepravy např. v důsledku technické závady vozidla hlavního dopravce, převzetím zásilky dostal do režimu navazujícího dopravce dle čl. 34 Úmluvy CMR, byť by původně nebylo jeho zapojení plánováno.

14. e-CMR

14.1. Může být nákladní list CMR proveden digitálně?

| Ano/Ne | E-Protokol | Vnitrostátní právo (občanské právo i veřejné právo) | Přelomové případy | Objasnění |
|--------|---|---|-------------------|---|
| Ano | ČR přistoupila k dodatku k Úmluvě CMR zavádějící elektronický nákladní list dle sdělení č. 66/2011 Sb. m.s. | bez komentáře | bez komentáře | O rozšíření využití elektronického nákladního listu CMR do praxe se v současnosti snaží spolek Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s. Největším problémem pro zavedení jsou vysoké náklady na jeho provoz a riziko (ne)akceptace elektronických dokladů státními úřady." |

14.2. Doplnění otázky 14.1: Pokud vaše země ratifikovala protokol e-CMR, existuje nějaká vnitrostátní judikatura, doktrína nebo rozhodnutí, o kterých by měli odborníci z praxe vědět?

Pro případný soudní spor v ČR by bylo nutné vždy zohlednit formu důkazu o vystavení elektronického nákladního listu CMR, aby nemohl být zpochybněn protistranou.