



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Barbora Nagyová

**ŘEŠENÍ ŠKODNÍCH UDÁLOSTÍ V MEZINÁRODNÍ
SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ**

Bakalářská práce

2019

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K617..... Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Barbora Nagyová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Řešení škodných událostí v mezinárodní silniční přepravě zboží**

Název tématu (anglicky): Resolving Liability for Adverse Events in International Road Haulage

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Mezinárodní silniční přeprava zboží, terminologie
- Mezinárodní úmluvy v silniční přepravě zboží
- Přepravní a zasilatelská smlouva
- Typy pojištění
- Prevence vzniku škodných událostí
- Škodní události
- Reklamační řízení
- Příklady z praxe a doporučení



- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M.: Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-573-4
- NOVÁK, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-514-5

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Edvard Březina, CSc.
doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

30. června 2018

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

26. srpna 2019

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
- b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.

vedoucí

Ústavu logistiky a managementu dopravy



doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Barbora Nagyová

jméno a podpis studenta

V Praze dne 30. června 2018

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mě při studiu podporovali. Zvláště pak děkuji Ing. Edvardovi Březinovi, CSc. a doc. Ing. Tomášovi Horákovi, Ph.D. za odborné vedení a konzultování bakalářské práce. Dále panu Petrovi Buchtovi za mnoho rad z praxe a umožnění přístupu ke spoustě důležitých informací. V neposlední řadě je mojí milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

Prohlášení

Překládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne

.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

ŘEŠENÍ ŠKODNÍCH UDÁLOSTÍ V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ

bakalářská práce

květen 2019

Barbora Nagyová

Abstrakt

Předmětem bakalářské práce „Řešení škodných událostí v mezinárodní silniční přepravě zboží“ je analýza škod v mezinárodní silniční přepravě zboží se zaměřením na určení odpovědnosti za vzniklé škody a jejich řešení. Cílem je poskytnout ucelený, srozumitelný přehled toho, k jakým škodným událostem v mezinárodní silniční přepravě zboží nejčastěji dochází, kdo nese za zboží odpovědnost, jak škodám předejít nebo je minimalizovat a pokud k nim dojde, jakým způsobem je řešit.

Abstract

The subject matter of this bachelor thesis “Resolving Liability for Adverse Events in International Road Haulage” is an analysis of types of damage in the international road haulage focusing mainly on the liability for damage and its resolution. The aim is to provide a comprehensive and understandable summary of the most frequent types of damage in the international road haulage. The thesis also deals with liability for adverse events and the ways to prevent and minimize them as well as with the possible solutions should the damage occur.

Klíčová slova

silniční přeprava, mezinárodní přeprava, doprava, kamion, zboží, zásilka, škodní událost, škoda, Úmluva CMR, odpovědnost, dopravce, zasílatel, přepravce, odesílatel, příjemce, pojištění, prevence, nakládka, vykládka, reklamace

Key words

road haulage, international haulage, transport, truck, goods, shipment, adverse event, damage, CMR Convention, liability, carrier, forwarder, customer, sender, receiver, insurance, prevention, loading, unloading, complaint

Obsah

Obsah.....	5
Seznam použitých zkratek	8
1 Úvod.....	9
2 Úvod do silniční přepravy zboží	11
2.1 Silniční doprava a historie.....	11
2.2 Základní terminologie	11
3 Mezinárodní úmluvy v silniční přepravě zboží.....	14
3.1 Úmluva CMR	14
3.2 Dohoda ADR	15
3.3 Dohoda ATP.....	16
3.4 Dohoda AETR	17
3.5 Úmluva TIR.....	18
4 Vztah Úmluvy CMR a národního práva	19
4.1 Přepravní a zasilatelská smlouva.....	19
4.1.1 Přepravní smlouva.....	19
4.1.2 Zasilatelská smlouva	20
5 Škodní události	23
5.1 Druhy škod	23
5.1.1 Ztráta.....	23
5.1.2 Zničení.....	23
5.1.3 Poškození.....	23
5.1.4 Zpoždění	23
5.2 Podvody v přepravě.....	24
5.2.1 Falešný příjemce	24
5.2.2 Podvodné přepravy.....	24
6 Odpovědnost dopravce.....	26
6.1 Dopravce a poddopravce.....	26
6.1.1 Částečný dopravce.....	26
6.1.2 Společný dopravce	26
6.1.3 Mezidopravce	27
6.1.4 Provádějící dopravce.....	27
6.1.5 Následný dopravce	27
6.2 Odpovědnost při nakládce a vykládce zboží	27

6.3	Překážky při přepravě	28
6.3.1	Překážky v průběhu přepravy	28
6.3.2	Překážky v dodání zásilky.....	29
6.4	Svépomocný prodej zásilky	29
6.5	Další druhy odpovědnosti dopravce	30
6.5.1	Paramount klauzule	30
6.5.2	Ztráta či nesprávné použití dokladů	30
6.5.3	Neprovedení příkazů odesílatele nebo příjemce	30
6.5.4	Dobírka.....	30
6.6	Náhradová povinnost dopravce	31
6.6.1	Udaná hodnota zásilky	31
6.6.2	Zvláštní zájem na dodání.....	32
6.6.3	Hrubá nedbalost a úmyslná škoda.....	32
6.6.4	Cena zvláštní obliby.....	33
6.7	Zproštění dopravcovy odpovědnosti	33
6.7.1	Neupřednostněné případy zprošťující dopravce odpovědnosti.....	33
6.7.2	Upřednostněné případy zprošťující dopravce odpovědnosti	34
7	Lhůty v přepravním právu	35
7.1	Dodací lhůty.....	35
7.2	Reklamační lhůty	35
7.3	Promlčecí lhůty	36
7.4	Prekluzivní lhůty	36
8	Reklamační řízení.....	37
9	Prevence a pojištění	38
9.1	Prevence	38
9.2	Pojištění.....	39
10	Škodní události v praxi	41
10.1	Škodní událost 1 – odcizení zboží	41
10.1.1	Popis	41
10.1.2	Vyřešení události	42
10.1.3	Aplikace teorie v praxi.....	42
10.1.4	Poučení	44
10.2	Škodní událost 2 – nesprávné přezkoumání zjevného stavu zásilky při nakládce ..	45
10.2.1	Popis	45
10.2.2	Vyřešení události	45
10.2.3	Aplikace teorie v praxi.....	45

10.2.4	Poučení	46
10.3	Škodní událost 3 – dopravní nehoda	46
10.3.1	Popis	46
10.3.2	Vyřešení události	47
10.3.3	Aplikace teorie v praxi.....	47
10.3.4	Poučení	48
10.4	Překročení dodací lhůty v praxi.....	48
10.5	Shrnutí škodních událostí v praxi	50
11	Závěr.....	51
12	Použité zdroje	54
12.1	Legislativa	54
12.2	Literatura	54
12.3	Diplomové práce.....	55
12.4	Elektronické zdroje	55

Seznam použitých zkratek

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route)
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (Accord européen sùr les transports routiers)
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports)
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Convention Marchandise Routière)
JIT	Just in Time
OZ	Občanský zákoník
Řím I.	Nařízení Evropského parlamentu a Rady o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
SDR	Zvláštní práva čerpání (Special Drawing Rights)
TIR	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Transports Internationaux Routiers)

1 Úvod

Součástí řádného fungování každého státu je mezinárodní obchod. Jeho základním atributem je pohyb zboží, to je přesun zboží z jednoho místa na druhé. Tento pohyb zboží je zajišťován prostřednictvím různých typů přepravy. Přepravy můžeme dělit do několika kategorií podle stanovených kritérií. Jedním z nich je klasifikace dle použitého dopravního prostředku, resp. dopravní cesty. Základní kategorie pak tvoří přeprava letecká, vodní, železniční a silniční či jejich různé kombinace. Každý typ přepravy má své výhody i nevýhody a výběr, jaký druh dopravního prostředku pro přepravu použijeme, záleží především na vzdálenosti přepravy, geografických podmínkách, typu zboží a jeho množství.

Tato práce je orientovaná na dopravu silniční. Přestože má kamionová přeprava mnoho odpůrců zejména z důvodu její neekologičnosti, zastává v přepravě zboží nezastupitelnou úlohu. Bývá i součástí ostatních typů přepravy v rámci dopravy kombinované. Silniční doprava je totiž velmi flexibilní a je proto efektivně používaná například v tzv. „první a poslední míli“ logistického řetězce. V Evropě bývá přeprava zboží po silnici využívána jak na krátké pohyby zboží po tuzemsku, tak i na velké vzdálenosti v rámci mezinárodních přeprav.

Právě mezinárodní silniční přepravě zboží se věnuje tato práce, konkrétně pak řešením škodních událostí. K těm během přeprav dochází poměrně často, a přes veškerou snahu je minimalizovat se jim nelze nikdy zcela vyhnout. Problematika řešení škod v mezinárodní silniční přepravě zboží byla již zpracována v řadě publikací, přesto je její neznalost ze strany zaměstnanců spedičních, dopravních, ale i obchodních společností na denním pořádku. Často z neznalosti věci dochází při snaze škodní událost rychle vyřešit k chybování, a to vede k celé řadě komplikací, narušení vztahu mezi dodavatelem dopravy a jejím odběratelem a zbytečnému navyšování výše škody. Problémem je, že škodní události jsou v odborné literatuře často zpracovány jako součást širšího okruhu témat a bývá jim vyhrazena pouze krátká kapitola či jsou jen okrajově zmíněny. Na druhou stranu existují rozsáhlé knihy, které velmi detailně a odborně rozebírají škodní události a témata s nimi spojená. Takové publikace jsou pak pro průměrného disponenta přepravy bez větších odborných znalostí zejména z legislativy komplikované, těžko čitelné a znalost celé problematiky bývá u zaměstnanců přepravních i obchodních firem podceňována.

Podnětem pro napsání této práce byla nedostatečná znalost vedoucí k častému chybování při řešení škod vzniklých během mezinárodní silniční přepravy zboží. Cílem práce je vytvoření

uceleného a srozumitelného přehledu problematiky škodních událostí, jenž má pomoci k lepší orientaci v oblasti přepravy a zasílatelství všem, kdo se zajímají či pracují v tomto odvětví.

Práce shrnuje podstatné náležitosti se škodními událostmi spojené, přičemž je zaměřená zejména na otázku odpovědnosti dopravce a ostatních účastníků přepravy. Ta je totiž klíčem ke konečnému přisuzování důsledků vzniklých škod. Kdo, v jakém případě a do jaké výše nese za vzniklou škodu odpovědnost, vychází z Úmluvy CMR, jež je stěžejním dokumentem pro mezinárodní silniční přepravu zboží v Evropě a dalších přidružených zemích.

Část práce je také věnována způsobům, jak škodním událostem předejít či je aspoň redukovat na minimum. Právě prevence je důležitým aspektem v této oblasti podnikání. Součástí preventivních opatření je i pojištění, o němž práce také pojednává. Význam pojištění je zdůrazněn v praktické části práce, jejímž účelem je ukázat aplikaci teorie v praxi. Přehledné shrnutí legislativních náležitostí v přepravě zboží z první části práce je aplikováno na reálných příkladech škodních událostí poskytnutých spediční firmou Cargo Prague. U vybraných případů škod je popsán jejich vznik a průběh, dále je analyzováno jak a proč byly vyřešené daným způsobem. V rámci tohoto rozboru je ukázáno použití teorie z první části práce, zejména Úmluvy CMR, v praxi. U příkladů je popsáno i ponaučení plynoucí z konkrétní škodní události a je vyzdvížena důležitost prevence. Je také objasněno, jaký typ pojištění je vhodné pro daný případ použít.

2 Úvod do silniční přepravy zboží

2.1 Silniční doprava a historie

Doprava je nezbytnou součástí hospodářského rozvoje již od dávné historie. Nutnost potřeby člověka se někam (nebo něco někam) přemístit vedla a stále vede k vývoji dopravy. Nejprve se přemísťovalo pouze za pomoci lidských svalů – pěšky. Poté se začala využívat zvířata a velkým zlomem se stal vynález kola. Přestože jeho konstrukce prošla v průběhu historie mnohým zdokonalováním, základní princip a využití kola zůstaly dodnes v zásadě stejné. K efektivnímu využívání vozů s koly bylo třeba vybudovat rozsáhlou síť zpevněných cest. To byl na svou dobu technicky a ekonomicky náročný úkol, který se naplno podařil realizovat až Římanům. Římany vybudovanou, desítky tisíc kilometrů dlouhou, silniční sítí byla započata nová etapa v historii silniční dopravy. Nejdůležitějším mezníkem v historii moderní dopravy pak byla průmyslová revoluce, jejíž neoddělitelnou součástí je z hlediska dopravy vynález spalovacího motoru v 19. století.

Od vynálezu prvního nákladního automobilu uplynulo již více jak sto let, přičemž během této doby došlo k jeho mnoha změnám a vylepšením. Je patrné, že silniční doprava je silným konkurentem ostatním druhům dopravy, jelikož je svou operativností, dostupností a flexibilitou nepostradatelná. O její nutnosti tak není pochyb. Na druhou stranu je kritizována pro svůj negativní vliv na životní prostředí. Tento aspekt není ovšem opomíjen a existují regulace pro snížení dopadu na životní prostředí. Tím jsou například emisní normy EURO, které mají svůj počátek v roce 1990, kdy byla zavedena norma EURO 0. Normy udávají povolené limity škodlivin ve výfukových plynech. V současnosti poslední zavedenou normou byla EURO VI. (Novák a kol., 2013, s. 86-88)

2.2 Základní terminologie

Práce pojednává o škodných událostech v mezinárodní kamionové dopravě, a proto je třeba definovat pojmy, které hrají důležitou roli v přepravě zboží a jejichž významy bývají často zaměňovány. V otázkách odpovědnosti za škodní událost je nezbytně nutné tyto definice přesně znát. Jedná se zejména o pojmy doprava, přeprava, dopravce, zasílatel, přepravce. Přičemž práce je zaměřena na okruh mezinárodní přepravy zboží, popřípadě zvířat, nikoliv osob.

Dopravou (*Transport*) se rozumí jednak vlastní pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, tak souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob a nákladů.

Přeprava (*Transportation*) je výsledkem přemísťovacího procesu dopravy. Rovněž tak zahrnuje přepravní služby – neboli přeprava je souhrnem všech činností souvisejících s přemísťováním osob a nákladů, zahrnující tedy i nakládku a vykládku, pojištění, celní formalities atd.

Dopravce (*Carrier*) je pak provozovatel dopravy, tzv. ten, kdo nabízí dopravní služby. Dopravce může i nemusí být vlastníkem dopravních prostředků.

Zasílatel (*Forwarder*), označován také jako **speditér**, zprostředkovává přepravu pro zákazníka.

Přepravce (*Customer*), zpravidla **odesílatel** (*Sender*) nebo **příjemce** (*Receiver*), je zákazník požadující přepravu, velmi často vlastník hmotného zboží. Mezi přepravcem a zasílatelem (dopravcem) potom vzniká obchodní vztah, kdy zasílatel (dopravce) opatří přepravcem požadovanou přepravu za úplatu.

Dopravu můžeme rozdělit na vnitrostátní (tuzemskou) a mezinárodní. Mezinárodní silniční doprava je, dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, doprava, jejíž počátek a konec se nachází na území dvou různých států nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu.

Silniční nákladní přepravu obecně dělíme na celovozovou přepravu (*Full Truck Load – FTL*) a přepravu kusových zásilek (*Less than Truck Load – LTL*). Celovozová zásilka je přepravována jedním vozidlem (jízdni soupravou) jednomu odesílateli. Přeprava zásilek, pro něž není nutné použití celého vozu se provádí buď systémem příkládky (dokládky) nebo sběrnou službou. Dokládkou se rozumí použití jednoho dopravního prostředku, na který se postupně naloží kusové zásilky od více přepravců a bez jakéhokoliv překládání zboží se týmž dopravním prostředkem doručí na určené místo. Tímto způsobem přepravy se lépe využívá dopravní prostředek dopravce. Systém sběrné služby se liší v tom, že je založen na komplementaci zásilek ve sběrných střediscích. Zásilky se svezou na sklad (sběrné středisko), kde se kompletují tak, aby jejich expedice byla ekonomicky a logisticky co nejefektivnější a nejvýhodnější. Poté se naloží na sběrné vozidlo, které je odveze do skladu v místě (zemi) určení, odkud se nadále rozvezou jednotlivým příjemcům.

Svoji kategorii potom tvoří speciální přeprava, která zahrnuje přepravu zásilek, jejichž rozměry (nadgabaritní/nadrozměrná/nadměrná přeprava) nebo hmotnost (těžká přeprava) přesahují

povolené limity, dále přepravu živých zvířat, nebezpečných věcí a látek a přepravu zboží pod kontrolovatelnou teplotou. (Novák a kol., 2013, s. 24-25) Těm se bude mimo jiné věnovat následující kapitola.

3 Mezinárodní úmluvy v silniční přepravě zboží

Mezinárodní úmluvy (dohody) v silniční přepravě zboží dělíme dle počtu zúčastněných smluvních stran na dvoustranné (bilaterální) a mnohostranné (multilaterální).

Dvoustranné dohody se především zabývají kontingentem zahraničních vstupních povolení, zdaněním jízd, přeprav a vozidel a postupy řešení sporných otázek.

Základní úmluvou v mnohostranných mezinárodních úmluvách je Úmluva (Dohoda) CMR řešící veškeré otázky týkající se závazkového vztahu mezi odesílatelem a dopravcem na základě uzavřené přepravní smlouvy. Dalšími mnohostrannými dohodami jsou Úmluva TIR zabývající se tranzitním celním systémem, Úmluva ADR pojednávající o přepravě nebezpečných věcí, Dohoda ATP o přepravách zkazitelných potravin a Dohoda AETR týkající se práce osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Tyto dohody jsou rozepsány v následujících podkapitolách.

Dle čl. 10 Ústavy České republiky jsou vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, součástí právního řádu. Stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.

3.1 Úmluva CMR

Úmluva (Dohoda) CMR, v plném znění Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – z francouzského *Convention Marchandise Routière*, byla sjednána roku 1956 v Ženevě. Úmluva byla vyhotovena v anglickém a francouzském jazyce se stejnou platností. Je dobré poznamenat, že veškerý výklad Úmluvy CMR musí vycházet z těchto jazyků, jiné jazykové mutace nejsou pro výklad závazné. K ratifikaci úmluvy přistoupily prakticky všechny evropské státy a také Turecko, Írán, Jordánsko, Sýrie, Maroko, bývalé asijské státy SSSR a Mongolsko. Na základě vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) se stala smluvním státem také Československá socialistická republika.

Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran. Pouze právní vztahy, které Úmluva CMR neupravuje se řídí národním právem, popřípadě vlastním

ujednáním účastníků v přepravní smlouvě – nesmějí však být v rozporu s Úmluvou CMR a národním právem. Jinými slovy Úmluva CMR je nadřazena národnímu právu a musí se jí prioritně řídit i tuzemské subjekty provozující mezinárodní silniční přepravu. Je třeba zdůraznit, že veškerá ustanovení v této úmluvě obsažená mají kogentní charakter. To znamená, že ustanovení jsou závazná a nelze se od nich nikterak odchylovat či je opomíjet. (Krofta, 2009, s. 20-21)

Důvodem vzniku Úmluvy CMR bylo sjednocení předpisů mezi jednotlivými státy. Úmluva upravuje vztahy mezi smluvními stranami, řeší náležitosti týkající se nákladního listu, odpovědnosti dopravce a odesílatele, reklamační postupy, náhrady škod, promlčecí nároky apod.

Přepravy v rámci Úmluvy CMR mohou být realizovány v rozsahu všech možných zbožových komodit, s výjimkou přeprav prováděných v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přeprav mrtvol a stěhovaných svršků. Úmluva se dále nevztahuje na multimodální přepravu – přeprava zboží uskutečňována různými druhy dopravních prostředků. Dle čl. 2 se Úmluva CMR vztahuje na celou přepravu, kdy je vozidlo v některém úseku dopravní cesty přepravováno po moři, vnitrozemské vodní cestě, železnici nebo vzduchem pouze za předpokladu, že zásilka nebyla přeložena.

3.2 Dohoda ADR

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, česky Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí byla sjednána v září roku 1957 v Ženevě. V platnost vstoupila 29. ledna 1968 a její přílohy 29. července téhož roku. Československá socialistická republika k ní přistoupila v roce 1986. Dohoda ADR prošla již několika změnami, přičemž poslední změna byla vyhlášena sdělením 32/2018 Sb. m. s. Ministerstvem zahraničních věcí a vstoupila v platnost dne 3. ledna 2018. Česká republika, tak jako většina ostatních států EU, používá Dohodu ADR jako výchozí zdroj i pro svou vnitrostátní silniční přepravu nebezpečného zboží. (Novák a kol., 2013, s. 159)

Dohoda definuje nebezpečné věci jako látky a předměty, jejichž přeprava je podle dohody ADR vyloučena, nebo přípustněna pouze za podmínek v ní stanovených. Jedná se o předměty a látky jejichž vlastnosti mohou při nehodě či mimořádné události ohrozit bezpečnost nebo životy. Těmito atributy jsou především hořlavost, výbušnost, žíravost, toxicita, radioaktivita, infekčnost atd. Dohoda se skládá z Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se

nebezpečných látek a předmětů a z Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě. Celkem obsahuje 9 částí, přičemž části 1-7 jsou obsaženy v Příloze A a části 8, 9 v příloze B.

Dohoda ADR neřeší na prvním místě problematiku odpovědnosti, ovšem věnuje se povinnostem účastníků přepravy, ze kterých se odpovědnosti vyvozují. Odesílatel, dopravce i příjemce jsou povinni dodržovat veškerá ustanovení dohody včetně příloh. Dle části 1 Dohody ADR musí účastníci přepravy nebezpečných věcí učinit přiměřená opatření podle povahy a rozsahu předvídatelných nebezpečí tak, aby se zabránilo vzniku škod nebo zranění a popřípadě, aby se minimalizovaly jejich následky. Musí však ve všech případech splnit požadavky ADR vztahující se na jejich činnost. Pokud se vyskytuje bezprostřední riziko přímého ohrožení bezpečnosti veřejnosti, účastníci přepravy musí neprodleně uvědomit zásahové jednotky a musí jim sdělit všechny informace potřebné pro jejich činnost.

Příloha A obsahuje povinnosti hlavních účastníků přepravy, včetně ustanovení o bezpečnostním poradci, klasifikuje nebezpečné zboží do 9 tříd a určuje postupy při jeho odesílání, manipulaci, nakládce a vykládce. Příloha B klasifikuje dopravní prostředky dle vhodnosti pro dané třídy zboží, určuje požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady.

Je nutno podotknout, že Dohoda ADR je velmi rozsáhlá, a proto tato podkapitola obsahuje pouze stručný výklad nejdůležitějších částí dohody.

3.3 Dohoda ATP

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (francouzsky *Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports*) byla uzavřena v Ženevě 1. září 1970 a vstoupila v platnost dne 21. listopadu 1976. V České republice byla Dohoda ATP vyhlášena vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 61/1983 Sb., přičemž prošla postupně několika změnami a v září 2015 sekretariát Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů vydal nové úplné znění dohody ATP, včetně všech změn a doplňků. Tím vstoupilo v platnost i pro ČR a bylo vyhlášeno sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 32/2016 Sb. m. s.

Dohoda ATP se použije u hluboko zmrazených a zmrazených potravin a vyjmenovaných potravin, i když nejsou hluboko zmrazené ani zmrazené při mezinárodní přepravě železniční, silniční nebo jejich kombinaci. Platí také u námořních přeprav do vzdálenosti menší než 150 km za podmínky, že zboží zůstává bez překládky v prostředcích použitých pro přepravu. Dále se použije i pro námořní přepravy uskutečňující se mezi dvěma přepravami suchozemskými, popřípadě pro námořní přepravy, kterým jedna či více suchozemských přeprav předchází nebo je následuje.

Předmětem této dohody je výběr a použití speciálního dopravního prostředku pro mezinárodní přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou a určení teplotních podmínek. Pro přepravy zkazitelných potravin se musí použít prostředků uvedených v článku I Dohody ATP, ledaže by s ohledem na teplotu předpokládanou v průběhu celé přepravy tento požadavek zřejmě nebyl nutný pro dodržení teplotních podmínek uvedených v přílohách Dohody. Tento prostředek je třeba vybrat a používat tak, aby v průběhu celé přepravy mohly být dodrženy teplotní podmínky předepsané v uvedených přílohách.

Kromě toho je třeba učinit všechna vhodná opatření, zejména pokud se týká teploty potravin v době nakládky a pokud se týká mrazení nebo opětovaného mrazení během přepravy nebo jiných nezbytných operací. Jestliže během přepravy nebyla dodržena daná ustanovení, pak nikdo nesmí disponovat s potravinami na území smluvní strany po skončení přepravy, pokud příslušné orgány této smluvní strany neuznají, že povolení takové dispozice je v souladu s hygienickými požadavky. Dále každá smluvní strana může s ohledem na hygienické nebo veterinární požadavky, a pokud to není v rozporu s jinými mezinárodními závazky uvedenými, zakázat dovoz potravin na své území, anebo tento dovoz vázat na podmínky, které stanoví.

Dodržovat ustanovení odstavce I tohoto článku je povinností dopravců, kteří provozují dopravu pro cizí potřeby, pouze v takovém rozsahu, v jakém na sebe vzali závazek obstarat nebo poskytnout služby nezbytné pro splnění těchto ustanovení, a pokud plnění těchto ustanovení závisí na provedení těchto služeb. Jestliže jiné fyzické nebo právnické osoby na sebe vzaly povinnost obstarat, nebo poskytnou služby nezbytné pro splnění ustanovení této Dohody, jsou povinny zabezpečit jejich splnění v tom rozsahu, v jakém je toto splnění závislé na provedení služeb, které se zavázaly obstarat nebo poskytnout.

3.4 Dohoda AETR

Mezinárodní dopravou uskutečňující se zčásti mimo EU nebo Evropský hospodářský prostor se zabývá Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (*Accord*

européen sûr les transports routiers). Dohoda o práci osádek zahrnuje minimální věk řidičů, doby řízení a odpočinku, kontrolní zařízení apod. Uvnitř EU nebo mezi EU, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru, se mezinárodní přepravy řídí čl. 2 nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 561/2006. Toto nařízení lze také aplikovat pro vnitrostátní přepravu ve členských zemích EU. V praxi však nejsou žádné zásadní rozdíly mezi úpravou obsaženou v nařízení 561/2006 a Dohodou AETR.

3.5 Úmluva TIR

Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR – z francouzského *Transports Internationaux Routiers*) byla sjednána v listopadu 1975 v Ženevě a v platnost vstoupila 20. března 1978, přičemž pro Československou socialistickou republiku 25. srpna 1981.

Přesto, že systém TIR prošel četnými krizemi, Úmluva TIR je jediný dokument komplexně se zabývající tranzitní celní problematikou v oblasti mezinárodní kamionové přepravy zboží. Zboží přepravované na podkladě karnetu TIR při vstupu na cizí území nepodléhá skládání tzv. celní jistiny, jelikož je svojí podstatou tzv. mezinárodní univerzální záruční doklad a současně i univerzálním tranzitním prohlášením. (Novák a kol., 2013, s. 232-233) Na hraničních přechodech je vystaven pouze namátkovým kontrolám, kde se místo zboží kontroluje jen plomba na voze a doklady a tím se přeprava podstatně zrychluje.

4 Vztah Úmluvy CMR a národního práva

Jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole, mezinárodní úmluvy mají přednost před národním právem. V námi řešené problematice má proto prioritní postavení Úmluva CMR. V případech, pro které tato úmluva neupravuje veškeré právní vztahy z přepravní smlouvy, se podpůrně použije vnitrostátní právo. Výběr národního práva, ze kterého bude vycházet přepravní smlouva záleží zcela na účastnících přepravní smlouvy, což vyplývá z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I). V případě, že si strany právo rozhodné nevolily, řídí se smlouva právem země, se kterou nejúžeji souvisí. Tím je myšleno právo země, kde má smluvní strana bydliště (provozovnu), nachází-li se v této zemi také místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží. Smluvní řešení mnoha otázek (které neřeší Úmluva CMR nebo podpůrné rozhodné národní právo) pro úspěšnou realizaci přepravy zboží je ponecháno přepravní smlouvě. (Krofta, 2009, s. 24-26)

4.1 Přepravní a zasilatelská smlouva

Právní postavení dopravce a zasílatele je velmi rozdílné jak v povaze činnosti, tak v otázkách odpovědnosti. Jelikož v praxi dochází mnohdy k záměně smlouvy přepravní a zasilatelské, je zapotřebí popsat důležité rozdíly v těchto smlouvách.

4.1.1 Přepravní smlouva

Smlouva o přepravě věci se uzavírá mezi dopravcem a odesílatelem, přičemž se dle občanského zákoníku č. 89/2012 Sb. (dále jen OZ) dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.

Smlouva nevyžaduje písemnou formu. Na žádost dopravce odesílatel ale musí písemně potvrdit dopravci objednávku přepravy, stejně tak dopravce odesílateli převzetí zásilky. Přepravní smlouva je smlouvou konsensuální, není tedy nutné reálné konání. K jejímu uzavření tak není zapotřebí faktické převzetí zásilky k přepravě. Postačí, pokud se dopravce zaváže, že zásilku převezme a doručí do místa určení. V praxi jde zejména o přistavení vozidla k nakládce. (Černá et al., 2016, s. 590)

Smlouvu řadíme mezi tzv. smlouvy ve prospěch třetího, jelikož příjemce není účastníkem smlouvy. To neplatí v případě, kdy je odesílatel rovněž příjemcem sám. Příjemci však vznikají

určitá oprávnění. Mezi nejdůležitější patří právo na doručení a vydání zásilky a právo na vydání průvodního přepravního dokladu (CMR-nákladního listu). (Krofta, 2009, s. 29)

Mezi povinné obsahové náležitosti smlouvy patří:

- určení smluvních stran (odesílatel a dopravce)
- závazek dopravce k přepravení věci
- určení věci, která má být přepravena
- specifikace místa odeslání a místa určení
- závazek odesílatele zaplatit dopravci přepravné

Mezi základní povinnosti dopravce patří provést přepravu zásilky s odbornou péčí, do místa určení a v ujednané době (nebyla-li doba ujednána, tak bez zbytečného odkladu) a přitom zachovat zásilku ve stavu, v jakém ji od odesílatele převzal. Dle OZ České republiky dopravce odpovídá za škodu vzniklou na zásilce v době od jejího převzetí do vydání zásilky příjemci. O odpovědnosti dopravce za škodu bude pojednáno podrobněji dále v následujících kapitolách.

Hlavní povinností odesílatele je podat dopravci správné informace o obsahu a povaze zásilky a zaplatit dopravci přepravné, přičemž výše přepravného není v přepravní smlouvě obsažena. Pokud výše přepravného není ujednána, náleží dopravci přepravné obvyklé v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku. (Černá et al., 2016, s. 591-592)

4.1.2 Zasílatelská smlouva

Dle OZ se zasílatelskou smlouvou zasílatel zavazuje příkazci (přepravci) 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 za to zaplatit zasílateli odměnu. Právě obstarání přepravy, a ne vlastní vykonání dopravy je charakteristikou zasílatele. Nově (oproti Obchodnímu zákoníku) z výše uvedené definice zasílatelství (§ 2471) vyplývá, že „*zasílatel může příkazci nejen obstarat, ale i provést úkony s přepravou související.*“ (Novák a kol., 2013, s. 247) Je třeba říci, že ačkoliv se jedná o novou legislativní úpravu, v praxi je již dávno využívána. Zasílatel tedy obstarává jednak samotné přemístění, a to výběrem vhodného dopravce, v praxi však většinou i řadu dalších úkonů nazývaných přepravní služby. Ty zasílatel buď obstará nebo přímo provádí. Jedná se zejména o balení, vážení a měření zásilky, konsolidaci a dekonsolidaci, třídění, nakládku, vykládku.

Zákon zasílateli ukládá vynaložení potřebné péče, aby přeprava co nejlépe vyhovovala zájmům příkazce. Důležité ovšem je, že zasílatel je povinen pojistit zásilku pouze pokud to bylo ujednáno. Zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce při obstarávání přepravy, neprokáže-li, že škodu nemohl odvrátit. Navíc zasílatel neomezeně odpovídá za obstarání úkonů s přepravou souvisejících. To se vztahuje na volbu a sjednání podmínek přepravy (výběr dopravního prostředku, dopravní cesty apod.) a na zvolení vhodného dopravce. Často dochází k pochybení zasílatele, kdy v důsledku své nedbalosti a nedostačujícím prověřením dopravce svěří zásilku podvodnému dopravci. Vzniklé důsledky pak mohou být až fatální, jelikož svou neomezenou odpovědností je zasílatel povinen hradit nejen skutečnou škodu, ale případně i vzniklý ušlý zisk. (Krofta., 2009, s. 44-45)

Další odpovědností zasílatele je upozornit příkazce na nesprávný pokyn. To plyne z § 2433 OZ, který říká: obdrží-li příkazník od příkazce pokyn zřejmě nesprávný, upozorní ho na to a splní takový pokyn jen tehdy, když na něm příkazce trvá. Je to v podstatě logické vyústění toho, že příkazce jako zákazník zasílatele není odborníkem na veškerou problematiku přepravy.

Při hrozící či vzniklé škodě na zásilce je zasílatel povinen příkazci podat zprávu, jakmile se o této hrozbě či škodě dozví, jinak příkazci nahradí škodu způsobenou tím, že příkazce takto nezpravil. Zákon dále ustanovuje, že pokud by zásilce hrozila bezprostředně podstatná škoda a nebyl-li čas si vyžádat od příkazce pokyny nebo prodléval-li by s nimi příkazce, má zasílatel právo zásilku prodat – jedná se o tzv. svépomocný prodej.

Povinné obsahové náležitosti smlouvy jsou obdobné jako u přepravní smlouvy, s tím rozdílem, že smluvními stranami v zasílatelské smlouvě jsou příkazce a zasílatel a smlouva řeší obstarání přepravované věci, nikoliv samotné provedení přepravy. Pro úplnost je třeba ještě dodat, že věděl-li nebo musel-li příjemce zásilky o pohledávce zasílatele vědět dle OZ (§ 2479) se stává přijetím zásilky ručitelem za tuto pohledávku.

V mezinárodní přepravě dochází často k využití tzv. mezizasílatele, kdy zasílatel pověří přepravou zasílatele jiného, přičemž ale odpovídá jako by obstarávání přepravy prováděl sám. Možnost využití mezizasílatele může být ve smlouvě příkazcem vyloučena. (Černá et al., 2016, s. 551)

Zasílatel také může využít tzv. právo vlastního vstupu. To znamená, že přepravu provede sám, a to buď tak, že disponuje vlastními dopravními prostředky, nebo prostředky najímá či použije

vlastním jménem na vlastní účet dopravce. Toto právo zasílatel může využít, pokud to neodporuje smlouvě nebo nezakáže-li to příkazce nejpozději do začátku uskutečňování přepravy. (Sedláček, Florián, 2017, s. 5)

Stejně jako u přepravní smlouvy není ani u zasílatelské smlouvy potřeba písemné formy. Zasílatel však má právo žádat, aby mu příkazce doručil příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz).

5 Škodní události

5.1 Druhy škod

Přeprava zboží je oborem, v němž dochází ke škodním událostem velmi často. Důležitá je proto prevence, která by měla vést k co největší minimalizaci škod. I přes veškerou snahu škodám předejít, riziko jejich vzniku nelze nikdy zcela vyloučit. Škody způsobené na zboží lze dělit na následující kategorie:

5.1.1 Ztráta

Ztrátou zásilky se rozumí jednak faktické zmizení zboží, ale také zničení zboží do takové míry, že již není možná jeho oprava (či je oprava ekonomicky nevýhodná) a tedy jeho využití. Za ztrátu zboží se také považuje, když dopravce již není schopen zboží předat oprávněnému příjemci ať již dobrovolně či nedobrovolně. Typicky se jedná o krádež, únik tekutého, plynného či sypkého materiálu, předání zboží neoprávněné osobě, ale také zabavení zásilky.

5.1.2 Zničení

Zboží považujeme za zničené, pokud určitým způsobem ztratí svoji fyzickou hodnotu. K tomu dojde, když se přemění například v popel, dým, šrot atd. Zničené (ztracené) zboží je i takové, které již nemůžeme dohledat – ku příkladu utopením zboží, spadnutím dopravního prostředku do rokle, jeho zasypáním při sesuvu půdy apod.

5.1.3 Poškození

Poškození zásilky vzniká působením vnitřních nebo vnějších vlivů, které mají za následek změnu kvality zboží. Účinkem vnějšího působení může dojít například k rozbití, odření, ušpinění, promočení či smíšení s jinou látkou. Vnitřní škodou zásilky je např. promrznutí, změna skupenství, zakalení, ztráta aroma atd. Dále poškození zásilky zahrnuje hnilobu, roztátí hluboko zmražených potravin nebo příměsí v krmivech či v obilí například při špatném vyčištění dopravního prostředku z předchozí přepravy substrátu. Úmluva CMR považuje dle čl. 17 odst. 4 zboží za poškozené, když dojde k jeho změně buď jeho přirozenou povahou (zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem) nebo působením hmyzu či hlodavců.

5.1.4 Zpoždění

Zpoždění nastává nedoručením zásilky v předem dohodnutém čase, popřípadě v čase očekávatelném, pokud dodací lhůta nebyla sjednána. Prodlením je také situace, kdy dopravce

zásilku doručí, ale nedodá ji řádně. Případy, při nichž dojde k prodlení mohou být právního charakteru (např. zabavení zboží, nedostatečné přepravní dokumenty) nebo faktického důvodu jako nemožnost zásilku naložit/vyložit z nedostačujícího technického vybavení, havárie, porucha nákladního prostředku, nemoc řidiče apod. Nejzazší lhůta pro vydání zásilky je dle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty nebo 60 dnů po převzetí zásilky k přepravě. Pokud k vydání zásilky v této době nedojde, zásilka se považuje za ztracenou. Je třeba však dodat, že dopravce není odpovědný za každé překročení dodací lhůty, ale jen za takové, kvůli němuž vznikne škoda, kterou je oprávněný schopen prokázat. Příkladem může být pozdní dodání předmětů na výstavu, ale ne například pozdní dodání součástek, pokud jich má příjemce ve skladu dostatek a pozdní dodávka ho tak v jeho činnosti neomezí. (Sedláček, Florián, 2017, s. 28-29, 114)

Se škodami na zboží souvisí i další druhy škod, kterými jsou škody na dopravních prostředcích, okolí, životním prostředí, celní pokuty apod.

5.2 Podvody v přepravě

5.2.1 Falešný příjemce

Ne zřídka dochází v praxi k případům, kdy odesílatel záměrně uvede falešnou adresu příjemce. Jedná tak tehdy, když chce podvodně odeslat zboží spřízněné osobě, ale nemůže tedy použít pravou adresu příjemce. Pokud je podvodná objednávka provedena tak profesionálně, že i když dopravce jedná s náležitou péčí a provede veškeré možné prověření totožnosti příjemce, a přesto se mu nepodaří zjistit, že jde o příjemce falešného, pak odpovědnost za případnou škodu s tím související nese odesílatel. V případě, že by ale dopravce příjemce řádně neproověřil a zboží mu i tak předal, pak jeho jednání může být považováno za hrubě nedbalé.

Jestliže však dopravce zjistí během přepravy, že se jedná o podvodného či neexistujícího příjemce, pak dle čl.15 odst. 1 Úmluvy CMR nabývá práva se zásilkou disponovat. (Sedláček, Florián, 2017, s. 146-150)

5.2.2 Podvodné přepravy

Od roku 2010 došlo k velkému nárůstu tzv. falešných zasílatelů a dopravců. Jedná se o podvodné přepravy, označovány taktéž jako fantomové přepravy. Ti se vydávají za existující subjekt a pomocí mnohdy velmi sofistikovaných metod mají za cíl vylákat zboží od zákazníka. To uskuteční většinou tak, že po uzavření přepravní, resp. zasílatelské smlouvy přistaví

kamion s falešnou registrační značkou (často odcizenou) k nakládce, přičemž se již nikdy neobjeví u příjemce. To, že se dopravce, popř. zasílatel stali obětí podvodu zjistí až poté, co jsou od příjemce kontaktováni, že zásilka nedošla. Tato doba bývá dostatečná pro to, aby podvodník zmizel a již ho nebylo možno vypátrat.

V praxi se lze obecně setkat se třemi způsoby podvodné identifikace dopravce:

- a) Neexistující dopravce – V tomto případě je dopravce zcela fiktivní. Je to nejméně sofistikovaný způsob, při kterém se dopravce prokazuje padělanými doklady, jejichž věrohodnost pak záleží na míře profesionality zpracování.
- b) Použití identity existujícího dopravce – Jedná se o způsob, kdy se podvodný dopravce vydává za reálně existující řádný subjekt. Získáním si jeho dokladů je pak těžké identifikovat, že se jedná o dopravce podvodného. Odhalit je ho možné například, pokud získané doklady nejsou kompletní, aktuální či jsou určitým způsobem modifikované. Další indicií pro jeho odhalení může být falešný kontakt, který používá na místo platného, který se mu nepodařil spolu s ostatní dokumentací získat.
- c) Koupě existující firmy za účelem realizace podvodné přepravy – Tento případ je založen na tom, že podvodný dopravce získá potřebné doklady odkoupením podílu ve společnosti, která se nachází v tíživé ekonomické situaci. Získá tak i veškeré komunikační prostředky a využije přechodné období, než je změna struktury společnosti zřejmá k tomu, že uzavře velké množství smluv za účelem zásilky odcizit. Je posléze velmi obtížné prokázat, zda se podvodu dopustil původní vlastník společnosti nebo podvodný nabyvatel obchodního podílu. Situace je o to složitější, protože společnost se většinou nachází v krizi a nedisponuje tak velkým majetkem, který by mohl vzniklé škody uhradit. (Sedláček, Florián, 2017, s. 161-163)

6 Odpovědnost dopravce

6.1 Dopravce a poddopravce

Dopravce může svůj závazek splnit sám nebo jím pověřit osoby jiné, což je v praxi velmi časté. Rozsah možných osob použitých dopravcem k vykonání závazku je velmi široký, přičemž odpovědnost dopravce vyplývá ze čl. 3 Úmluvy CMR. Ten říká, že dopravce odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, jako za vlastní jednání a opomenutí za předpokladu, že tito zástupci, pracovníci nebo ostatní osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů. Je důležité vědět, že jsou zde zahrnuté osoby plnící smluvní závazky vyplývající z přepravní smlouvy, které však nemusí být k dopravci ve stálém pracovním poměru.

V praxi dopravce mnohdy k provedení přepravy využívá poddopravce, kdy pak často dochází k tzv. řetězení dopravců (analogicky zasílatelů), přičemž osoba provádějící vlastní fyzické přemístění zboží je obvykle na konci řetězce smluvních vztahů. Přestože neexistuje zákonná definice poddopravce, rozumí se jím osoba, kterou na základě smluvního vztahu hlavní dopravce využije ke splnění svého závazku z přepravní smlouvy. Hlavní dopravce se pak ve vztahu k poddopravci jeví jako odesílatel. (Sedláček, Florián, 2017, s. 15-16)

Při řetězení dopravců není otázka odpovědnosti vždy zcela jasná. Pokud dojde ke škodní události je nutné vědět, kdo v danou dobu za zboží odpovídá. Z tohoto důvodu se v přepravě shledáváme s řadou označení dopravců, která pomáhají v orientaci problematiky odpovědnosti. Těmi jsou:

6.1.1 Částečný dopravce

Částečný dopravce odpovídá za přepravu pouze v určité části cesty. Je jím tehdy, když odesílatel určí pro přepravu zboží několik dopravců zvlášť na dané úseky cesty, přičemž dopravci mezi sebou navzájem nemají žádný vztah.

6.1.2 Společný dopravce

Společný dopravce vznikne z uzavření smlouvy mezi hlavním dopravcem a poddopravcem. „*Poslední ze společných dopravců musí převzít zásilku a nákladní list. Společní dopravci tedy společně odpovídají za provedení přepravy a za vzniklou škodu či prodlení.*“ (Sedláček, Florián, 2017, s. 17)

6.1.3 Mezidopravce

Bývá pověřen smluvním dopravcem (nikoliv odesílatelem) k provedení určité části přepravní cesty. Tím mezidopravce odpovídá smluvnímu dopravci a hlavní dopravce odpovídá odesílateli z pohledu zasílatele.

6.1.4 Provádějící dopravce

Provádějícím dopravcem může být hlavní dopravce i poddopravce, stěžení je skutečnost, že přepravu zboží fakticky provede on.

6.1.5 Následný dopravce

Následný neboli postupný dopravce je pověřen hlavním dopravcem provést přepravu v určitém úseku cesty. Přebírá tedy nákladní list i zboží a společně a nerozdílně s hlavním dopravcem odpovídá odesílateli.

6.2 Odpovědnost při nakládce a vykládce zboží

Hlavní odpovědnost při vzniku škod na zboží při nakládce nebo vykládce nese ten, kdo je dle dohody mezi odesílatelem a dopravcem pověřen jejím provedením. Tu může provést sám odesílatel (resp. příjemce), dopravce nebo třetí k tomu pověřené osoby.

Povinností dopravce při převzetí zásilky je dle čl. 8 Úmluvy CMR přezkoumání zjevného stavu zásilky a jejího obalu a dále správnosti údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech. Tím je myšleno běžné prohlédnutí vnějšího stavu zásilky, nikoliv kontrola obsahu zásilky či správnost druhu a způsobu balení, jelikož dopravce není zbožíznalcem.

V případě, že dopravce zjistí nějakou závadu, musí ji zanést a odůvodnit do nákladního listu. Dále je povinen učinit veškerá opatření potřebná k nápravě závadného stavu zásilky, jinak by mohl být činěn za vzniklou škodu spoluodpovědným.

Aby byl dopravce zproštěn odpovědnosti, musí být jeho vznesená výhrada proti zásilce jednoznačně schválena odesílatelem. Pokud by ji odesílatel neuznal, dopravce může požádat třetí osobu o prověření stavu zásilky a přesvědčit tak odesílatele o její vadě, popřípadě o její odstranění. Dopravce může provedení přepravy také odmítnout.

V případě, že dopravce zjistí až během přepravy, že z důvodu vadné nakládky nemůže pokračovat v přepravě, musí informovat odesílatele a vyžádat si od něj pokyny. Pokud pokyny

nedostane, má za povinnost učinit taková opatření, aby nedocházelo ke zvětšování škod na zásilce, dopravním prostředku, případně i na životním prostředí. Věděl-li by dopravce o vadné nakládce a neupozornil-li by na ní a přepravu zahájil, pak odpovídá za vzniklou škodu bez omezení.

Co se týče vykládky, v praxi ji většinou provádí příjemce zásilky a dopravcova odpovědnost končí umožněním příjemci vykládku provést – přistavením vozidla k vykládce. Pokud vykládku provádí sám dopravce, je odpovědný až do doby složení zboží.

Může dojít k situaci, kdy původně k vykládce pověřená osoba její provedení odmítne a dopravce v rámci svého zájmu provede vykládku sám. V této situaci, pokud se nedopustí hrubé nedbalosti, není za škodu odpovědný. (Sedláček, Florián, 2017, s. 77-89)

6.3 Překážky při přepravě

Během přepravy mnohdy dochází k různým překážkám. Dle Úmluvy CMR je lze dělit na překážky, které vzniknou v průběhu přepravy – těmi se zabývá čl. 14 a překážky v místě dodání – viz čl. 15. Důležitým rysem těchto překážek je jejich objektivnost, tedy neodstranitelnost a nemůže se jednat pouze o subjektivní důvody dopravce. Je přitom nerozhodné, zda tyto překážky mají povahu trvalou nebo přechodnou či z jakého důvodu vznikly a kdo je zavinil.

6.3.1 Překážky v průběhu přepravy

Nastanou-li překážky ještě před dosažením místa určení, je dopravce povinen vyžádat si pokyny od odesílatele/příjemce (osoby oprávněné se zásilkou disponovat). V praxi to znamená, že osádka vozidla kontaktuje svého dispečera a popíše mu přesně danou situaci tak, aby odesílatel (příjemce) mohl dopravci podat jasné příkazy.

Pokud dopravce pokyny od odesílatele neobdrží v přiměřené době a přepravu lze s určitými odchylkami od sjednaných podmínek za daných okolností dokončit, může dopravce učinit taková opatření, která považuje v zájmu odesílatele za nejlepší.

Jestliže dopravce o pokyny nepožádá, např. z důvodu ušetření nákladů, odpovídá za vzniklé náklady a škodu. Těmi jsou zejména předčasné či pozdní dodání nebo složení zásilky. Naopak pokud odesílatel nesplní svoji povinnost udělit dopravci pokyny, pak je spoluodpovědný

v případě vzniku škody nebo zvýšení nákladů. Dopravce je ovšem stále povinný jednat v zájmu oprávněné osoby.

Dalším případem je situace, kdy dopravce nemá dostatek času na vyžádání si pokynů od odesílatele, popřípadě si není možné tyto pokyny vyžádat (např. nefunkční telefonické spojení). Je pak na dopravci, jak daný případ vyřeší, ale vždy musí jednat v zájmu oprávněného. Dopravce může použít jiné nebo další vozidlo, zvolit odlišnou trasu, zboží složit na účet oprávněného, uskladnit či prodat. (Sedláček, 2009, s. 222-228)

6.3.2 Překážky v dodání zásilky

Za překážky, které nastanou při dojití zásilky příjemci se považují takové, jež brání vydání zboží příjemci. Ty mohou pramenit z příjemcovy nepřipravenosti k vyložení zásilky (technická nezpůsobilost manipulačních prostředků), jeho nedosažitelnosti (na adrese se nenachází, popřípadě změnil místo svého podnikání), či odmítnutí zásilku převzít.

Při vzniku překážek v rámci dodání zásilky je dopravce opět povinen vyžádat si pokyny od odesílatele. Zároveň by se však měl dopravce snažit zjistit, zda je překážka skutečně objektivně neodstranitelná a popřípadě problém vyřešit sám. Příkladem může být telefonické spojení dopravce s příjemcem a vyřešení změny jeho adresy. Pokud dopravce usoudí, že překážka je opravdu neodstranitelná a vyžádá si pokyny od odesílatele, pak odesílatel musí předložit dopravci první vyhotovení nákladního listu (je přitom nerozhodné, zda ho dodá do místa, kde se vozilo s nákladem nachází nebo do sídla dopravce). Nepředloží-li odesílatel první vyhotovení nákladního listu, pak dopravce může zboží ihned složit nebo jej prodat. Odmítne-li příjemce zásilku převzít, dispoziční právo odesílatele zásilky se obnovuje a může dopravci dát pokyny, aniž by se musel vykázat prvním vyhotovením nákladního listu. (Sedláček, 2009, s. 235-239)

6.4 Svépomocný prodej zásilky

Dopravce, popřípadě zasílatel, může přistoupit k prodeji zásilky, pokud v přiměřené lhůtě od odesílatele nedostal žádné pokyny. Zásilku může prodat také aniž by vyčkal daných pokynů, ale pouze pokud se jedná o zásilku podléhající rychlé zkáze nebo ospravedlňuje-li takovýto postup stav zásilky či v případě, kdy výlohy za úschovnu zásilky jsou neúměrné její hodnotě.

Výtěžek prodeje zásilky po odečtení částek na zásilce váznoucích pak náleží oprávněnému. „Jsou-li tyto částky vyšší než výtěžek prodeje, má dopravce právo na rozdíl.“ (Poláček, 2017, s. 81)

6.5 Další druhy odpovědnosti dopravce

6.5.1 Paramount klauzule

Dle čl. 7 odst. 3 Úmluvy CMR odpovídá dopravce oprávněnému za veškeré výlohy a škody vzniklé z důvodu opomenutí uvést do nákladního listu údaj o tom, že se doprava uskutečňuje podle Úmluvy CMR. Tuto informaci má dopravce uvádět proto, aby bylo jasné, jaké právo je v případě vzniku sporů rozhodné, což je důležité zejména, pokud spor řeší soud v nesmluvním státě. (Krofta, 2009, s. 141)

6.5.2 Ztráta či nesprávné použití dokladů

Dle čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR odpovídá dopravce za ztrátu nebo nesprávné použití dokladů v nákladním listě uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných, přičemž náhradová povinnost dopravce je omezena na částku, kterou by hradil při ztrátě zásilky. Toto ustanovení se vztahuje pouze na doklady, nikoliv na odesílatelem poskytnuté informace a pokyny. Tím je odesílatel donucen předávat veškeré informace v písemné podobě, což má za cíl eliminovat případná nedorozumění a komplikace plynoucí pouze z ústního předání informací. (Sedláček, 2009, s. 186-187)

6.5.3 Neprovedení příkazů odesílatele nebo příjemce

Dle čl. 12 odst. 7 odpovídá dopravce za neprovedení příkazů odesílatele nebo příjemce. Dále také v případě, kdy příkaz provede, ale nevyžádá si předložení prvního vyhotovení nákladního listu. Náhradová povinnost dopravce je v těchto případech neomezená. Podmínkou je, aby příkaz byl proveditelný a platný. Pokud by dopravce nepodal příkazci zprávu o nemožnosti vykonání příkazu, stává se za vzniklou škodu odpovědným podle předpisů národního právního řádu. Je třeba poznamenat, že se odpovědnost vztahuje pouze na škody finanční, ne na škody na zásilce či škody plynoucí z překročení dodací lhůty. (Krofta, 2009, s. 141-142)

6.5.4 Dobírka

Dle čl. 21 je dopravce povinen při vydání zásilky příjemci od něj vybrat dobírku. Pokud tento závazek nesplní, pak musí odesílateli poskytnout náhradu škody do výše dobírky. Dobírkou je v praxi myšlena zejména samotná cena zboží, dále pak třeba dopravné a mýtné, nikoliv však

například cla hrazená najatým zasílatelem. Důležité je, že dobírka musí být vybrána v hotovosti. (Sedláček, 2009, s. 383-385)

6.6 Náhradová povinnost dopravce

Na rozdíl od vnitrostátní přepravy zboží, kde má dopravce neomezenou odpovědnost, v mezinárodní přepravě má až na výjimky odpovědnost omezenou.¹ To má za cíl podpořit dopravce v přepravách hodnotných zásilek, ale zároveň garantovat odesílatelům (příjemcům) určité odškodnění v případě ztráty zásilky, jejího poškození či prodlení s dodáním. Pokud by však dopravce škodu způsobil úmyslně nebo vznikla-li by škoda z důvodu nedbalosti, která se považuje za rovnou úmyslu, pak omezenost odpovědnosti přestává platit. Za nedbalost rovnou úmyslu je považována hrubá nedbalost, popřípadě vědomá lehkomyšlnost. Další výjimku, kdy lze požadovat vyšší náhradu je v případě tzv. udané ceny zásilky nebo zvláštního zájmu na dodání zásilky. O těchto případech pojednávají následující podkapitoly. (Sedláček, Florián, 2017, s. 39, 45)

Výše náhrady škody se dle čl. 23 Úmluvy CMR vypočítává z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě. Hodnota zásilky se určuje podle burzovní ceny, není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny a není-li ani ta, pak podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Limitem náhrady škody je 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. Navíc se hradí i dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky.

V případě, kdy se jedná o škodu způsobenou z důvodu překročení dodací lhůty, je dopravce povinen hradit škodu jen do výše dovozného.

6.6.1 Udaná hodnota zásilky

Dle čl. 24 Úmluvy CMR se odesílatel může s dopravcem dohodnout o rozšíření dopravcovy odpovědnosti za poškození či ztrátu zásilky, přičemž za to odesílatel musí dopravci zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému. Cenu zásilky překračující hranici uvedenou v čl. 23 musí odesílatel uvést do nákladního listu.

¹ K 1. lednu 2019 nabývá účinnosti novela č. 304/2017 Sb., která obsahuje mimo jiné ustanovení § 9a, jež přináší podstatnou změnu pro vnitrostátní nákladní dopravu. Nově se totiž uzavřené přepravní smlouvy řídí některými ustanoveními Úmluvy CMR i ve vnitrostátní silniční dopravě. Jedná se o zásadní změny v otázkách uzavírání a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamace a přepravy prováděné postupně několika dopravci.

6.6.2 Zvláštní zájem na dodání

Obdobným případem jako sjednání dohodnuté ceny zásilky je pak sjednaná částka zvláštního zájmu na dodání zásilky vyplývající z čl. 26 Úmluvy CMR. Tato sjednaná částka musí být rovněž zanesena do nákladního listu. Na rozdíl od čl. 24 se zvláštní zájem na dodání vztahuje kromě ztráty a poškození zásilky také na překročení dodací lhůty. Navíc se podle odst. 2 čl. 26 může nezávisle na náhradách škod stanovených v člancích 23, 24 a 25 požadovat náhrada dalších prokázaných škod až do částky udaného zájmu na dodání. Těmi mohou být například ušlý zisk, ztráta z podnikání či cena obliby. Existují ovšem i odborné názory, které deklarují, že smyslem čl. 26 není možnost náhrady veškerých škod. Potom platí, že by dopravce měl hradit alespoň škody přímo související s přepravou či s udaným zájmem. (Sedláček, Florián, 2017, s. 49-51)

6.6.3 Hrubá nedbalost a úmyslná škoda

Byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu, pak se dle čl. 29 Úmluvy CMR dopravce nemůže odvolávat na ustanovení kapitoly IV. (článek 17-29) této Úmluvy, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno. Totéž platí i pro zástupce nebo pracovníky dopravce nebo jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy jednajících v rámci svých pracovních úkolů.

Úmluva CMR úmysl či úmyslu rovnocenné jednání nedefinuje a dle výše zmíněného vyplývá, že si je třeba pomoci příslušným národním právem. Za úmysl se pak pokládá „*takové jednání, jehož důsledek byl přímo zamýšlen nebo jestliže si jednající osoba musela být vědoma, že takový důsledek způsobit může.*“ (Sedláček, 2009, s. 472)

Český právní řád rozlišuje mezi jednáním úmyslným a jednáním z nedbalosti, přičemž si vypomáhá právem trestním. To považuje za úmysl přímý, pokud škůdce chtěl porušit nebo ohrozit chráněný zájem. V případě, kdy škůdce věděl, že svým jednáním škodu způsobit může a je srozuměn se škodlivými následky, jedná se o úmysl nepřímý. Z toho plyne, že při vědomé nedbalosti škůdce věděl, že může porušit nebo ohrozit chráněný zájem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí. Naopak při nevědomé nedbalosti o možném způsobení porušení nebo ohrožení chráněného zájmu nevěděl, ačkoliv to podle skutečností předvídat měl a mohl. (Poláček, 2017, s. 96)

V soudních rozhodnutích se často objevuje také pojem „hrubá nedbalost“, který zahraniční právní řády ztotožňují se zaviněním rovnocenným úmyslu.

Je nutno zdůraznit, že téměř žádná z pojistných smluv nekryje škodu zapříčiněnou způsobem vyplývajícím z čl. 29 a její finanční dopad je proto pro dopravce mnohdy fatální. Zejména pokud se jedná o hodnotově významné zásilky. Dopravce by tak měl být velmi pečlivý a jednat se zvýšenou opatrností při výběru zaměstnanců a spolupracujících subjektů.

6.6.4 Cena zvláštní obliby

U národního práva se setkáváme dále s náhradou ceny zvláštní obliby, kdy dle § 2969 odst. 2 obč. zák. je škůdce povinen nahradit poškozenému cenu zvláštní obliby, poškodil-li věc ze svévole nebo škodolibosti. Jedná se o věc mající pro vlastníka takovou cenu, že pouhá náhrada do výše ceny této věci není dostatečná. Jde o věci, k nimž má vlastník vybudovaný osobní vztah a stávají se pro něj nenahraditelné. Příkladem může být rodinná sbírka nábytku, suvenýry z cest apod. (Sedláček, Florián, 2017, s. 33)

6.7 Zproštění dopravcovy odpovědnosti

Čl. 17 Úmluvy CMR dělí okolnosti zbavující dopravce jeho odpovědnosti na okolnosti, které dopravce musí sám prokázat (odst. 2) a na ty, u nichž stačí, pokud dopravce osvědčí, že ke škodě došlo v rámci některé příčiny uvedené v odst. 4 tohoto článku.

6.7.1 Neupřednostněné případy zprošťující dopravce odpovědnosti

Tuto kategorii tvoří okolnosti z čl. 17 odst. 2 a jsou jimi:

1. Zavinění oprávněného

Oprávněným je myšlen každý, kdo může vůči dopravci nabýt právní nárok na náhradu škody. Těmi jsou zejména odesílatel a příjemce.

2. Zavinění příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce

Zde je třeba poznamenat, že příkazy oprávněného musí být v souladu se zákonem a musí být splnitelné. Pokud tomu tak není a dopravce je i přesto splní, pak se stává spoluodpovědným za vzniklou škodu.

3. Vlastní vada zásilky

Vlastní (zvláštní) vadou zásilky se myslí takové vady, jež nejsou pro dané zboží charakteristické. Jsou to vady nepřírozené a neočekávatelné z hlediska jeho přirozené povahy.

Aby se dopravce mohl dovolávat zproštění své odpovědnosti z důvodu této okolnosti, musí k vlastní vadě na zboží dojít v průběhu přepravy.

4. Okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jehož následky odstranit není v jeho moci

Jedná se o škody vzniklé z důvodu neodstranitelné či neodvratitelné okolnosti, ke kterým dojde i přes veškerou vynaloženou péči dopravce. Mezi tyto okolnosti patří například stávky, uzavření hranic či ozbrojené přepadení. Dále například technická závada vozidla, která však musí vzniknout vnější příčinou jako je například prasklá pneumatika z důvodu najetí na zbytky neodklizených částí vozidla z předchozí havárie. Nespadají sem tedy vady způsobené technickým stavem vozidla, ten má být pravidelně kontrolován řidičem. Okolnosti však nelze považovat jen za tzv. okolnosti vyšší moci. Nejedná se pouze o vnější okolnosti, ale i o okolnosti vnitřního původu jako požár skladu způsobený nedbalostí servisní firmy nebo nemocní zaměstnanci dopravce z hlediska epidemie. (Sedláček, 2009, s. 283-296)

6.7.2 Upřednostněné případy zprošťující dopravce odpovědnosti

Případy obsažené v čl. 17 odst. 4 dopravce zbavují odpovědnosti bez nutnosti prokazování, stačí osvědčit, že škoda mohla být zapříčiněna jednou z těchto okolností. Na rozdíl od výše zmíněných případů z odst. 2, ustanovení odst. 4 se vztahuje pouze na ztrátu nebo poškození přepravované zásilky, nikoliv na škody způsobené překročením dodací lhůty. Tyto upřednostněné skutečnosti jsou:

- 1. Použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě**
- 2. Chybějící nebo vadný obal zásilky**
- 3. Manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami za ně jednajícími**
- 4. Přírozená 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**
- 5. Nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky**
- 6. Přeprava živých zvířat**

7 Lhůty v přepravním právu

Následující podkapitoly shrnují hlavní lhůty v přepravním právu, které jsou obecně relativně krátké z důvodu urychlení námitkového a reklamačního řízení. Lhůtou se rozumí jednak časový interval, během něhož má dojít k sjednané činnosti, dále pak i doba, ve které jsou smluvní strany povinny uplatnit své nároky proti druhé straně.

7.1 Dodací lhůty

Dodací lhůta nám udává lhůtu, během níž má být zboží přepraveno z místa nakládky do místa vykládky (určení). Úmluva CMR konkrétní dodací lhůty neurčuje, ale v čl. 19 hovoří o důsledcích plynoucích z jejich překročení. Dodací lhůta je buďto sjednaná v přepravní smlouvě nebo se řídí jednotlivými úmluvami či vnitrostátními právními předpisy. Dodací lhůtu v českém prostředí řeší § 2558 obč. zák. dle něhož je dopravce povinen provést přepravu bez zbytečného odkladu. Výklad tohoto pojmu může být problematický a v praxi se podpůrně používají i dodací lhůty jiných přepravních předpisů jako například Všeobecné přepravní podmínky Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA či v zasilatelských podmínkách Svazu spedice a logistiky České republiky. (Sedláček, Florián, 2017, s. 91-92)

7.2 Reklamační lhůty

Reklamační lhůty jsou lhůty určené pro vznesení námitek proti škodám, které během přepravy vznikly a zabývá se jimi čl. 30 Úmluvy CMR. Lhůty se liší podle toho, zda škoda vznikla z důvodu překročení dodací lhůty či poškození, případně ztráty zásilky. Dle čl. 30 odst. 1 je příjemce oprávněn uplatnit vůči dopravci nároky za ztrátu nebo poškození zásilky nejpozději do 7 dnů ode dne vydání zásilky (nepočítají se neděle a svátky). Musí se však jednat o škodu zjevně neznatelnou a výše uvedené výhrady musí být učiněny písemně. Pokud by šlo o ztrátu nebo poškození zjevně znatelné, pak příjemce může reklamaci provést nejpozději při převzetí zásilky. Z odst. 2 pak dále vyplývá, že pokud byl stav zásilky náležitě zjištěn příjemcem a dopravcem, reklamaci může příjemce provést pouze pokud šlo o škodu neznatelnou a pošle-li písemně dopravci výhrady do 7 dnů po tomto zjištění. Je nutno poznamenat, že čl. 30 Úmluvy CMR se nevztahuje na reklamace úplné ztráty zásilky (např. z důvodu odcizení), kterou se zabývá čl. 17. Nárok na náhradu z překročení dodací lhůty pak řeší odst. 3 podle něhož musí příjemce zaslat písemnou výhradu do 21 dnů od doby předání zásilky příjemci.

7.3 Promlčecí lhůty

Doby promlčecích nároků v přepravě chrání dopravce před nepřiměřeně dlouhými lhůtami, ve kterých by mohli reklamanti uplatňovat své nároky a vystavovat tak dopravce po neurčitě dlouhou dobu právní nejistotě. Neznamená to, že z důvodu promlčení v soudním řízení zaniká samotné právo, ale jen ztrácí soudní vymahatelnost. Plnění z promlčeného nároku tak povinný věřiteli nadále poskytnout může, aniž by se jednalo o bezdůvodné obohacení. (Krofta, 2009, s. 178)

Nároky z přeprav se dle čl. 32 Úmluvy CMR promlčují na jeden rok. V případě úmyslu či zavinění rovnocenného úmyslu se tato doba prodlužuje na tři roky. Promlčecí lhůta počíná běžet:

- V den vydání zásilky při částečné ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty
- 30. dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty při úplné ztrátě zásilky, popřípadě nebyla-li doba dohodnuta, 60. dnem po převzetí zásilky dopravcem
- V ostatních případech uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy

Pro úplnost je třeba dodat, že den, kterým promlčecí lhůta počíná běžet, se do promlčecí doby nepočítá.

7.4 Prekluzivní lhůty

Prekluze znamená zánik práva jeho neuplatněním ve stanovené lhůtě. Od promlčení se liší tím, že není všeobecná a nastává jen v právními předpisy stanovených případech. V Úmluvě CMR se s ní setkáváme, v již výše zmíněném čl. 30 odst. 3, který udává lhůtu 21 dní ode dne předání zásilky příjemci na uplatnění nároku na náhradu z důvodu překročení dodací lhůty. Dále pak v čl. 20 týkajícího se lhůt u znovunalezených zásilek. Zásilka je považována za ztracenou, nebyla-li vydána do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty, případně do 60 dnů, pokud lhůta sjednána nebyla. Oprávněný může písemně požádat dopravce, aby byl bezodkladně zpraven, bude-li zásilka nalezena do jednoho roku po vyplacení náhrady. Stane-li se tak, pak má oprávněný lhůtu 30 dnů k podání žádosti o vydání zásilky. Musí však splnit závazky vyplývající z nákladního listu a vrátit přijatou náhradu. Náhrada škody za překročenou dodací lhůtu se mu však zachovává.

8 Reklamační řízení

Pokud dojde ke škodní události, a tedy k finanční újmě, následuje reklamační řízení, jež je nástrojem pro finanční vyrovnání mezi odpovědným za vzniklou škodu a poškozeným. Důležité je dodržení správného postupu, který v mezinárodní silniční přepravě zboží vychází z Úmluvy CMR a v případě, že se jedná o pojistnou událost také pojistných podmínek. Obecně lze říci, že cílem dotčených subjektů je, aby reklamační řízení proběhlo co nejhladčeji, bez zbytečného protahování a komplikací, přičemž snahou je předejít případnému soudnímu řízení. Vždy je třeba usilovat o to, aby vzniklá škoda a její následné řešení co nejméně poškodila vztahy mezi dodavatelem přepravy a odběratelem, popřípadě ostatními účastníky, jichž se škodní řízení týká.

Každé reklamační řízení se odvíjí od toho, jakým způsobem a jak velká škoda vznikla, kdo je za ni odpovědný, zda poškozené zboží bylo pojištěno atd. Vždy se tak jedná o jedinečný případ, a proto je třeba při provozování přepravy zboží znát dobře celou problematiku odpovědnosti a být srozuměn s veškerými možnými situacemi, které mohou nastat. Řešení škodní události v procesu reklamačního řízení výrazně usnadní, pokud je řádně vedena veškerá škodní dokumentace. To znamená v nákladním, popřípadě dodacím listě je správně vyplněno množství a rozsah poškozeného zboží a toto je podepsáno oběma smluvními stranami. Při větší škodě se doporučuje za účelem přesnějšího stanovení rozsahu škody k příjemce zboží přizvat havarijního komisaře.

Jak probíhá reklamační řízení je dále rozvedeno v praktické části práce, kde jsou analyzovány konkrétní škodní události z praxe a v rámci nich je popsáno, jak při vzniku škody dochází k finančnímu vypořádání mezi účastníky přepravy.

9 Prevence a pojištění

V mezinárodní přepravě zboží se lze setkat s celou řadou rizik, která mohou způsobit škody, jejichž následky mohou být pro provozovatele přepravy až devastující. Ke škodním událostem dochází v poslední době čím dál tím častěji, a proto je zapotřebí co nejvíce eliminovat potenciál jejich vzniku. Škodám plynoucím z provozování mezinárodní přepravy zboží nelze zcela předejít, ale lze je omezit pomocí důkladné prevence. Pokud ke škodám, i přes snahu jim zabránit, přesto dojde, je důležité dopady škod co nejvíce minimalizovat. Je proto na místě zřízení pojistné smlouvy. V následujících podkapitolách je problematika prevence a pojištění v silniční přepravě zboží podrobněji popsána.

9.1 Prevence

Podnikání v oblasti mezinárodní silniční přepravy je velmi rizikovou činností a pro její úspěšné provozování je proto nezbytnou podmínkou prevence. V celém procesu přepravy zboží je mnoho faktorů, na které by se měl pečlivý dopravce, resp. speditér zaměřit.

Největší riziko obecně představuje lidský faktor. Je důležité, aby všichni zaměstnanci byli řádně proškoleni a dostatečně motivováni vykonávat svoji práci svědomitě a důkladně. S tím jsou spojena i kontrolní a bezpečnostní opatření, která by měla v rámci celého logistického řetězce podniku zajistit bezpečnost zásilky.

Podceňován bývá mnohdy dále smluvní proces, kdy dopravci náležitě nevěnují pozornost podmínkám smlouvy a pokynům odesílatele. Dopravce by měl smlouvu každé objednávky vždy prostudovat a zhodnotit její proveditelnost, případně navrhnout změny podmínek. Nerespektování smluvních podmínek a pokynů odesílatele totiž vede k hrubé nedbalosti ze strany dopravce, což přináší své důsledky.

Dále se nesmí opomínat ani technická stránka přepravy, a to zejména řádný technický stav vozidel, včetně dalších použitých zařízení, jako je chladicí agregát apod. Mělo by být zcela automatické, že dopravce dbá na pravidelnou servisní kontrolu a údržbu svých vozidel, což by také měl být schopen náležitě doložit.

Nejrizikovější část v rámci celého procesu pak bývá samotná přeprava zásilky. Je třeba, aby dopravce zvážil nejvhodnější přepravní trasu a zvolil konkrétní bezpečnostní opatření dle stupně rizikovitosti dané zásilky. Největší riziko v rámci přepravy představuje odstavení vozidla se zásilkou, proto je příhodné, aby nutnost zastavování dopravce maximálně minimalizoval.

Toho může dosáhnout např. plnou nádrží před nakládkou, přenosným WC, volbou vhodné trasy, použitím dvou řidičů atd. Je však jasné, že v mezinárodní přepravě zboží, kde přeprava probíhá v rámci dlouhých tras, se není možné přestávkám v jízdě zcela vyhnout, a to zejména z důvodů bezpečnostních přestávek řidičů dle Dohody AETR. Pokud tedy řidič vozidlo musí odstavit, je třeba zvolit co nejbezpečnější místo, přičemž u citlivých zásilek bývá odesílatelem požadováno zastavování pouze na hlídaných místech. Dále je vhodné použití pasivních bezpečnostních prvků, jako je imobilizér, alarm či použití skříňového vozidla na místo plachty. (Sedláček, Florián, 68)

V neposlední řadě by dopravce měl klást důraz na důkladné ověření identity příjemce při předávání zásilky. Nebývá totiž výjimkou, že při doručení zásilky dopravce neprovede v podstatě žádnou kontrolu totožnosti příjemce, což může mít nepříjemné následky. (Sedláček, Florián, 146)

9.2 Pojištění

V rámci pojištění přepravy zboží lze sjednat dva základní druhy pojištění:

- a) zbožové pojištění
- b) odpovědnostní pojištění

Zbožové pojištění, tzv. all risks pojištění, je pojištěním majetkovým, sloužící k náhradě škod na zásilce během její přepravy, přičemž je nerozhodné, kdo škodu způsobil. Toto pojištění je v zájmu odesílatele, kterému poskytuje kompletní ochranu v případě vzniku škody na zásilce. Pojišťovna je povinna uhradit klientovi jednak škody přesahující dopravcovu odpovědnost, zároveň pak i poskytnout náhradu za škody, u nichž se dopravce zprostil odpovědnosti dle Úmluvy CMR. Je třeba dodat, že dopravce není povinen sjednávat pojištění přepravy zásilek. V praxi k uzavření zbožového pojištění dochází většinou jen v případě, kdy majitel zboží zadá zasilateli, resp. dopravci příkaz o jeho sjednání. Zbožové pojištění lze uzavřít pro každou jednotlivou přepravu zásilky nebo pro všechny zásilky, které firma přepravuje prostřednictvím rámcové smlouvy. (Roubal, s. 177)

Pro úplnost je třeba upozornit na výluky z pojištění, které jsou vždy obsaženy v pojistných podmínkách, a které by měl klient důkladně prostudovat. Obecně bývají z pojistného krytí vyloučeny škody způsobené úmyslným jednáním, vadným či nevhodným obalem zásilky, či ložením zásilky v dopravním prostředku, platební neschopností dopravce atd.

Druhý případ, tedy pojištění odpovědnosti dopravce, resp. zasílatele kryje pouze škody, za něž je dopravce (zasílatel) zodpovědný dle čl. 17 Úmluvy CMR. Je nutné, aby dopravce dokumentoval a doložil vznik a rozsah veškerých následků škod a s nimi spojených vynaložených nákladů. Pojištění rovněž kryje náklady vynaložené na odvrácení nebo minimalizaci škod. (Roubal, s. 166)

Kromě výše zmíněných základních druhů pojištění je možné sjednat i další, doplňková pojištění, jako je pojištění rychlekazitelného zboží, nadrozměrných nákladů aj.

10 Škodní události v praxi

Tato část práce je zaměřena na škodní události, které se reálně přihodily. Podklady pro tyto škodní události jsou od společnosti Cargo Prague, jež je zasílatelská společnost působící na trhu již více jak 20 let. Z její dlouhodobé praxe tak byly vybrány tři typické, často se opakující případy škodních událostí, které jsou následně analyzovány. U vybraných případů je popsáno, za jakých okolností se udály, co k nim vedlo a jaké byly jejich následky. Dále je rozvedený postup jejich řešení a jsou shrnuty zjištěné poznatky týkající se škod v mezinárodní kamionové přepravě v praxi. Ty by měly sloužit jako ponaučení a doporučení pro lidi pracující v tomto odvětví. Na příkladech lze ilustrovat aplikaci mezinárodních úmluv pro přepravu zboží v praxi, zejména Úmluvy CMR a vyzdvihnout důležitost prevence a pojištění v této oblasti podnikání.

10.1 Škodní událost 1 – odcizení zboží

10.1.1 Popis

V prvním případě se jedná o krádež zboží během přepravy. Tuzemský zákazník si u zasílatelské firmy Cargo Prague objednal přepravu komponentů do počítačů ze Španělska do České republiky. Přeprava proběhla systémem sběrné služby Cargo Prague. Přepravovanou zásilkou byla elektronika, která se obecně klasifikuje jako citlivé zboží, tedy zboží náchylné ke krádežím. Navíc je to komodita, kterou je třeba přepravovat a manipulovat se zvýšenou opatrností, neboť elektronika obecně je zboží snadno poškoditelné a má vysokou hodnotu. Místem odeslání zásilky bylo Španělsko, které je u pojišťoven vedeno na seznamech zemí se zvýšeným rizikem krádeže. Již z výše uvedeného vyplývá, že přeprava by měla podléhat režimu se zvýšenou obezřetností. Zákazníkovi bylo nabídnuto zbožívé připojištění, tzv. all risks, které zákazník akceptoval.

Jelikož se nejednalo o zásilku, která by zaplnila celý kamion, ale o zásilku velikosti čtyř palet a celkové hmotnosti cca 2 tuny, bylo z ekonomické výhodnosti disponentem Cargo Prague po konzultaci se zákazníkem rozhodnuto zásilku přepravit systémem sběrné služby, a ne přímým kamionem. To znamená zásilku svozovým systémem španělského partnera dopravit do sběrného skladu v Barceloně, kde se zboží dočasně uskladní. Poté je zboží naloženo na pravidelnou kamionovou linku, kterou se přepravují hromadně jednotlivé zásilky ze sběrného skladu v Barceloně do sběrného skladu společnosti Cargo Prague v České republice, který se nachází v Hořovicích u Berouna. Odtud je zboží distribuováno ke konečným příjemcům. Výše uvedená zásilka byla tedy v rámci sběrné služby přepravována třemi přepravními prostředky (svoz, hlavní tah, rozvoz) a 2x manipulována ve sběrných skladech v Barceloně a Hořovicích.

Pro přepravu mezi sběrnými sklady (hlavní tah) byl s ohledem na bezpečnost zboží zvolen plachtový kamion smluvního dopravce se dvěma řidiči. Zboží bylo ve sběrném skladě v Barceloně řádně naloženo, počet jednotlivých zásilek a jejich umístění a upevnění v nákladovém prostoru bylo zkontrolováno řidičem a přeprava byla v dopoledních hodinách zahájena tak, aby v odpoledních hodinách následujícího dne bylo zboží dopraveno do sběrného skladu v České republice. Dle Dohody AETR jsou řidiči povinni dodržovat režim bezpečnostních přestávek na regeneraci sil. Jedna z těchto přestávek probíhala v nočních hodinách u čerpací stanice Shell ve Francii. Oba řidiči trávili čas v kabině vozu, když došlo k vloupání do vozidla. Krádež nebyla dokončena, jelikož zloději byli vyrušeni jedním z řidičů, který poté, když slyšel podezřelé zvuky v nákladovém prostoru kamionu vykonal kontrolní prohlídku. Zloději i s přistavenou dodávkou uprchli. Následně byla přivolána policie, byl zjištěn rozsah krádeže a škoda byla zaprotokolována. Ráno byla událost nahlášena na pojišťovnu a zákazníkovi, který přepravu objednal.

Poté byla přeprava dokončena a zboží přes sběrný sklad dodáno příjemci. K vykládce byl povolán havarijní komisař, nominovaný pojišťovnou. Škoda byla v součinnosti s příjemcem zboží řádně zdokumentována a zaprotokolována. Později byla zákazníkem vyčíslena přesná hodnota ukradeného zboží a v plné výši přenesená na firmu Cargo Prague.

10.1.2 Vyřešení události

Zasílatelská firma Cargo Prague vyrekla škodu u smluvního dopravce, s nímž měla uzavřenou smlouvu o přepravě zásilky a který přepravu fyzicky prováděl. Jelikož bylo aplikováno připojištění all risks, škoda byla uplatněna u smluvní pojišťovny Cargo Prague. Pojišťovna po dodání všech nezbytných dokumentů a po uplynutí lhůty nezbytné pro policejní vyšetření případu vzniklou škodu po odečtení smluvně domluvené spoluúčasti uhradila přímo zákazníkovi. Ukradeno bylo zboží z jedné palety o hmotnosti cca 400 kg v celkové hodnotě cca 550 tis. Kč. Vzhledem k limitu odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR vyplývala výše náhrady ze strany dopravce při výše uvedené hmotnosti cca 100 tis. Kč. Tuto částku následně v rámci regresního řízení požadovala pojišťovna po smluvní pojišťovně dopravce, který přepravu fyzicky provedl.

10.1.3 Aplikace teorie v praxi

Vzhledem k riskantní povaze přepravovaného zboží byli zvoleni na místo jednoho řidiče kamionu řidiči dva. Použití dvou řidičů zvyšuje bezpečnost přepravy z několika důvodů. Nejdůležitějším z nich je snížení počtu nutných zastavení z důvodu bezpečnostních zastávek

a tím snížení rizika krádeže zboží. Pokud je přestávka v jízdě i tak nutná, pak je bezpečnější, když mají vozidlo na starosti řidiči dva namísto jednoho. Jeden řidič vždy může zůstat poblíž vozidla a hlídat ho, zatímco druhý řidič si může jít koupit občerstvení či použít WC. Je samozřejmé, že využití dvou řidičů je nákladnější, ovšem při přepravách cenných zásilek doporučené a v konečném důsledku se vyplatí připlatit za jednoho řidiče navíc než riskovat vznik vysokých škod.

Přestože byli v tomto případě dva řidiči použiti, došlo i tak k vloupání do vozidla. Je třeba říci, že předejít krádeži zboží je otázkou více faktorů. Těmi jsou i pasivní bezpečnostní prvky, jako je například použití alarmu či skříňového návěsu s pevnou nástavbou. S každým dalším bezpečnostním opatřením ovšem stoupají náklady a je tak na dopravci, aby se rozhodl, do jaké míry se mu zboží vyplatí zabezpečit. Velkým problémem usnadňující krádeže zásilek obecně bývají odpočívadla, resp. čerpací stanice, a to z hlediska jejich rozmístění a vybavení. Není výjimkou, že na trasách používaných k přepravě zboží je výskyt odpočívadel mnohdy nedostatečný s ohledem na vysoký podíl kamionové dopravy. Ani vybavení odpočívadel nebývá většinou z hlediska bezpečnosti na uspokojující úrovni. Častý je případ, kdy jsou odpočívadla přeplněná a řidiči kamionů tak musí volit jiná místa pro zastavování, která bývají nevhodná a velmi riziková z pohledu krádeží.

Jak lze vidět z udaného příkladu, při přepravě cennějšího zboží, popřípadě zboží nízké hmotnosti se vyplatí (a je i téměř vždy požadováno zákazníkem) k odpovědnostnímu pojištění, kdy přepravce ručí limitovanou zodpovědností dle Úmluvy CMR sjednat také pojištění zboží. Pokud totiž dojde ke škodní události, náhrady vzniklé škody při limitované zodpovědnosti bývají nedostatečné a mohou být jen zlomkem skutečné výše škody.

Popsaný příklad je poměrně jednoznačný, co se týče odpovědnosti za škodu. Zákazník uzavřel se zasílatelskou firmou Cargo Prague přepravní smlouvu o přepravě zboží. Firma Cargo Prague v tom případě nese odpovědnost za celý proces přepravy z výchozího do cílového místa. Jedná se o tzv. samovstup zasílatele, kdy bez ohledu na to, jestli zasílatelská firma disponuje dopravními prostředky je zodpovědná i za celý proces přepravy zboží. V případě škody se proto zákazník domáhá náhrady i pokud ke škodě dojde během přepravy, vykonávané prostřednictvím subdodavatele, vždy u zasílatele, nikoliv u konečného dopravce. Pokud zasílatel dopravní prostředky nevlastní a k přepravě využívá dopravce, je pak na zasílateli, jak se v případě vzniku škody během přepravy s dopravcem vyrovná.

Tak tomu je i v tomto rozebíraném případě. Zasílatelská firma Cargo Prague nevlastní žádná vozidla a uzavírá na jednotlivé přepravy smlouvy s dopravci, kteří přepravy pro firmu vykonávají. Po dobu přepravy dle čl. 23 Úmluvy CMR přebírá zodpovědnost dopravce do omezené výše 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. Dopravce je dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR odpovědný za ztrátu nebo poškození zásilky od okamžiku převzetí do vydání zásilky. Dále čl. 17 obsahuje za jakých okolností je dopravce své odpovědnosti zbaven.

Je třeba poznamenat, že i když se zasílatel může zákonně liberalizovat při prokázání potřebných důkazů své nevinny, v praxi dochází k tomu, že zasílatel převezme za škodu odpovědnost i přes možnost vyvinění se. Důvod je čistě taktický, beroucí ohled na dobré obchodní vztahy s klienty. Pro zasílatele je mnohdy možné se zákonně zprostit odpovědnosti a škodu nechat uhradit dopravcem. To má ovšem většinou za následek, že si daný zákazník v budoucnu již u tohoto zasílatele služby neobjedná, ale vybere si jiného a zasílatel tak přichází o zákazníka.

10.1.4 Poučení

Přeprava byla provedena správně podle Úmluvy CMR. Přesto však lze uznat určité pochybení v případě provádění bezpečnostní přestávky. Při přepravě zboží s vyšší hodnotou a zejména citlivého zboží se nedoporučuje parkovat na veřejných nestřežených parkovištích, ani na parkovištích u čerpacích stanic. Kamion by měl být zaparkován na hlídaném parkovišti, fyzicky střeženém a dobře osvětleném. Seznam takových doporučených parkovišť lze získat přímo u pojišťoven. Také v tomto případě, kdy kamion byl zaparkován na veřejném prostoru měl jeden řidič odpočívat a druhý vykonávat fyzickou ostrahu. Pro vyšší bezpečnost během přepravy mohl být zvolen skříňový kamion. Zabránilo by to vniknutí zlodějů do nákladového prostoru skrz rozříznutou plachtu, jak tomu bylo v tomto případě. Zboží s vyšší hodnotou může být střeženo také pomocí alarmu nebo čipu udávajícího polohu.

Kladně lze hodnotit, že zasílatel informoval zákazníka o možnosti zbožího připojištění a zákazník s jeho použitím souhlasil a za tuto službu připlatil. Byla i dobrá volba dvou řidičů, přestože v daném případě lze polemizovat, zda během přestávky došlo k pochybení.

10.2 Škodní událost 2 – nesprávné přezkoumání zjevného stavu zásilky při nakládce

10.2.1 Popis

Druhá škodní událost je zapříčiněná dopravcovým zanedbáním přezkoumání stavu zásilky při nakládce, a tedy jejím nesprávným uvedením do nákladního listu CMR.

Konkrétně se jednalo o přepravu nealkoholických nápojů ze Španělska do České republiky objednané u zasilatelské firmy Cargo Prague. Kamion subdodavatele byl přistaven k nakládce a zboží bylo za dozoru řidiče odesílatelem naloženo na kamion. Jednalo se o 25 palet nápojů balených v kartonech, tedy 95 kusů kartonů na paletě. Zboží na paletách bylo zabaleno ve fólii a fólie přelepeny páskami. Řidič kamionu při převzetí zásilky potvrdil v nákladním listu CMR, že převzal 2 375 kartonů. U vykládky bylo posléze zjištěno, že fólie na jedné paletě není dostatečně napnutá a je roztržená. Při následné kontrole vyšlo najevo, že chybí 34 kartonů. K případu byla přivolána policie ČR.

10.2.2 Vyřešení události

Škoda byla uplatněna u dopravce, který ale s výší náhrady škody nesouhlasil a obrátil se na soud. Nakonec ještě před zahájením soudního řízení dopravce škodu uznal a uhradil do výše své odpovědnosti.

10.2.3 Aplikace teorie v praxi

Na daném příkladu lze poukázat, jak je důležité nezanedbat kontrolu zboží při jeho přebírání do vlastní odpovědnosti. Tuto skutečnost upravuje odst. 1 čl. 8 Úmluvy CMR, který říká, že dopravce musí při převzetí zásilky k přepravě přezkoumat jednak zjevný stav zásilky a nepoškozenost jejího obalu, dále pak i správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů, o jejich značkách a číslech a správnost uložení zásilky na ložné ploše kamionu.

U popsaného případu došlo k pochybení ze strany dopravce právě v zaznamenání počtu kusů zásilky do nákladního listu. Je zřejmé, že u tak velkého množství kusů, jako bylo u této přepravy se nepředpokládá, že řidič bude každý jednotlivý kus zboží přepočítávat. Není to možné jednak z časových důvodů, dále ani z hlediska technického, jelikož jednotlivé kusy bývají zabaleny a mnohdy tak ani nelze pouhým zhlédnutím zboží vidět obsah obalů. Tomu tak bylo i v tomto případě, a proto se od řidiče očekávalo, že na místo zaznamenání počtu 2 375 kartonů do nákladního listu CMR měl být uveden počet palet. Těch bylo 25 a je evidentní, že přepočítat množství palet nebylo nikterak náročné. Zásadní chyba řidiče však byla, že

nezkontroloval neporušenost vnějších obalů. Pokud by tak učinil, byla by zaznamenána výhrada do nákladního listu CMR a odpovědnost za poškozenou zásilku by byla na straně odesílatele. V našem případě se ovšem předpokládá, že řidič zboží převzal neporušené a ke ztrátě zboží došlo během přepravy.

Na základě výše uvedeného společnost Cargo Prague přeučtovala škodu tzn. hodnotu ztraceného zboží v plné výši na dopravce a ten ji byl nucený v plné výši uhradit i přesto, že na základě Úmluvy CMR dopravce odpovídá limitovanou odpovědností, tj. 8,33 zúčtovacích jednotek SDR (cca 10 EUR) na kg zboží. Celková škoda ukradeného zboží nepřesáhla limitovanou odpovědnost dopravce.

10.2.4 Poučení

Z čl. 8 Úmluvy CMR pak dále vyplývá, že pokud dopravce nemá vhodné prostředky na přezkoumání správnosti údajů uvedených v nákladním listu CMR, může tyto výhrady i s jejich odůvodněním do nákladního listu zapsat a předejít tak pozdějším komplikacím. Tak tomu mělo být i ve výše uvedeném příkladu. Pokud by tedy odesílatel trval na tom, že se do nákladního listu musí uvést počet kusů, a ne počet palet, pak by měl řidič poznamenat, že pouhým zjevným přezkoumáním zásilky nelze přesný počet potvrdit.

Dále je z našeho případu zjevné, že těžší zásilky o nižší hodnotě jsou kryty již na základě zákonem stanoveného odpovědnostního pojištění CMR. Zboží na hmotnost spíše lehčí a vykazující vyšší hodnotu je doporučeno připojistit nadstandartním zbožovým připojištěním typu all risks. Takovým zbožím je například spotřební elektronika, luxusní textil, cigarety, hodinky apod. Každý zákazník i zasílatel by měl mít vždy na mysli, že při plně naloženém kamionu 24 tun zboží dopravce odpovídá zhruba do výše 6 mil Kč.

10.3 Škodní událost 3 – dopravní nehoda

10.3.1 Popis

Po analýze škodních událostí typu krádeže a ztráty zboží, kterým se práce věnovala v předchozích dvou případech, je tato podkapitola zaměřena na škodní událost vzniklou poškozením přepravovaného zboží během procesu fyzické přepravy. Právě poškození zboží patří spolu s krádeží a ztrátou zboží k nejčastějším škodním událostem, na které by zasílatel, resp. dopravce měl být už před započatím přepravy připraven.

V tomto případě byla příčinou vzniku škody dopravní nehoda při přepravě zboží z Francie do České republiky. Přeprava byla u dopravce objednána zasílatelskou firmou Cargo Prague, konkrétně se jednalo o zásilku autopříslušenství. K přepravě byl použit plachtový kamion typu návěs 13,6 m. Zboží bylo umístěno na paletách, odesílatelem řádně naloženo a pomocí fixačních prostředků upevněno a zajištěno na ložné ploše návěsu proti pohybu. Nakládka byla ve Francii, místo dodání v České republice. Během přepravy však došlo v Německu vinou řidiče k vážné dopravní nehodě, při níž byla také značně poškozena přepravovaná zásilka.

10.3.2 Vyřešení události

Z vyšetření vyplynulo, že řidič během jízdy usnul, vyjel mimo jízdní pruh a narazil do protihlukové zdi. V rámci toho způsobil dopravní nehodu ještě dalšího vozidla jedoucího za ním. Během nehody došlo k poškození přepravovaného zboží a lehkému zranění řidiče. Po vyšetření nehody policií byla zásilka najatým dopravcem přeložena na jiný kamion a dopravena na místo dodání.

Zásilka byla zasílatelskou firmou Cargo Prague před započítáním přepravy zbožově připojištěna a jelikož se jednalo o škodu většího rozsahu, byl na místo vykládky zavolán havarijní komisař, který škodu vyčíslil a zaprotokoloval. Přibližně 30 % dodané zásilky bylo bez poškození, zbytek zboží byl komisařem uznán k odpisu, neboť nebyla možná oprava. Škoda byla pojišťovnou akceptována a uhrazena v plné výši, přičemž limit odpovědnosti dopravce byl cca 50 % z hodnoty zásilky.

10.3.3 Aplikace teorie v praxi

Při hledání důvodu vzniku dopravní nehody se při bližším přezkoumání z tachografu zaznamenávajícího dobu jízdy ukázalo, že řidič opomenul vykonat bezpečnostní přestávku k odpočinku a regeneraci sil. Řidič je povinen dle dohody AETR v daných časových intervalech provádět bezpečnostní přestávky a řádně je zaznamenávat. Tyto přestávky minimalizují potenciál vzniku dopravních nehod a řidiči kamionů jsou povinni je striktně dodržovat. Ze zjištěného porušení ze strany řidiče jasně vychází, že odpovědnost za vzniklou škodu nese dopravce. Jelikož zasílatel předem znal z obchodních faktur hodnotu zboží a bylo zřejmé, že případná škoda na zásilce by výrazně převýšila limit odpovědnosti dopravce, který zásilku přepravoval, doporučil zasílatel zákazníkovi zásilku připojistit zbožovým pojištěním proti všem rizikům. Zákazník připojištění odsouhlasil a za tuto nadstandardní službu si připlatil.

Tato škodní událost poukazuje i na to, jak je důležité před započítáním přepravy znát hodnotu zboží a tomu uzpůsobit vhodný typ přepravy a pojištění. V popsaném případě bylo správně zvoleno a zákazníkovi navrženo pojištění all risks, jež kryje všechny tři nejčastější typy rizik (krádež, ztráta, poškození), které jsme již dříve zmiňovali.

V tomto případě zasílatel uplatnil škodu u své pojišťovny, která škodu po odečtení sjednané spoluúčasti 10 % z celkového finančního nároku zaplatila. Pojišťovna poté uplatňovala škodu v limitované výši 8,33 SDR/kg u pojišťovny dopravce. Jelikož dopravce nedodržením povinné přestávky hrubě porušil ustanovení vyplývající z dohody AETR, byla jeho odpovědnost rozšířena na plnou výši škody a zbylá hodnota škody na zboží byla uplatněna pojišťovnou zasílatele přímo u něho.

10.3.4 Poučení

Tato škodní událost poukazuje na důležitost nezanedbávání prevence. Řidiči kamionů by měli být důkladně proškoleni a nemělo by z jejich strany docházet k porušování stanovených pravidel. Zejména v případě přeprav expresních nebo přeprav v režimu Just in Time (JIT) se právě z důvodu, aby nedocházelo k obcházení povinných přestávek a zásilka byla přesto doručena včas, doporučuje vybavit kamion dvěma řidiči.

Je zřejmé, že i přes veškerý důraz na prevenci a snaze vzniku škodám zabránit se to ne vždy podaří. Příčinou škodních událostí mohou být vnější vlivy, jež nelze nikdy zcela předvídat a ani vyloučit. Je důležité být na tyto situace připraven a pokud ke škodě dojde, snažit se její následky minimalizovat. Ve výše uvedeném případě bylo zboží připojištěno tzv. all risks. Jednalo se o zásilku vysoké hodnoty, a proto bylo zbožové připojištění zcela namístě.

10.4 Překročení dodací lhůty v praxi

Popsané případy škodních událostí (krádež, ztráta, poškození) jsou velmi časté. Nejběžnější příčinou vzniku škody je však zpoždění, a to jak ve smyslu pozdního dodání zásilky na místo určení, tak opoždění se v rámci manipulace se zbožím při nakládce či vykládce.

Určitou část příčin vzniku škod způsobených zpožděním lze eliminovat. To se týká zejména zpoždění během nakládky a vykládky. Pozdní dodání vzniklé z důvodu výskytu překážek během fyzické přepravy zboží však často ovlivnit nelze. Rozsah škod vzniklých zpožděním se

pak velmi liší dle konkrétní situace. Vzniklá škoda může mít jak nepatrné následky, tak následky velkého rozsahu.

U nakládky a vykládky je nejčastější příčinou zpoždění špatná domluva mezi pracovníky. Příkladem může být nepřesné či nejasné uvedení místa nakládky (vykládky) a následné zdržení ve zjišťování správné lokality. Dalším častým případem bývá absence nebo nepřipravenost potřebného technického zařízení na místě nakládky (vykládky), jako je ku příkladu jeřáb. Čekáním na jeho přistavení se pak celý proces přepravy prodlužuje, což může vést například k nutnosti prodloužení pracovní doby zaměstnanců či zapříčinit pozdní dodání příjemci, což může mít za následek vznik škody.

Pozdní dodání zásilky bývá většinou způsobeno nesnadnou předvídatelností silničního provozu. Existuje spousta faktorů, které ovlivňují hustotu provozu. Ne vždy lze proto dopravní provoz předvídat správně. Kolony kamionů jsou tak na každodenním pořádku, což může mít za následek pozdní dodání zboží a vznik škod. Příkladem může být pozdní dodání přepravovaných obrazů na výstavu a tím jejího zmeškání. Náhrada takovéto škody může být finančně velmi vysoká. Největším problémem bývá pozdní dodání zboží podléhající rychlé zkáze, jako jsou například určité potraviny. Pokud se kamion zpozdí třeba o jeden den, může dojít ke zkažení celé zásilky a její nepoužitelnosti. Velké finanční škody vznikají v případě pozdních dodání u logistických technologií JIT, kdy na sebe jednotlivé části logistického řetězce přesně navazují. Narušení této synchronizace např. pozdním dodáním automobilových součástek na výrobní linku může vést až k nutnosti zastavení celého výrobního procesu a vzniku rozsáhlých finančních ztrát.

Je třeba zdůraznit, že ne za každé překročení dodací lhůty je dopravce odpovědný. Prodloužením v dodání zboží nemusí vždy vzniknout škoda. Příkladem kdy důsledkem pozdního dodání škoda vznikne může být dodání vánočního zboží až po skončení vánočních svátků. Dále také již výše zmiňované rychlokazitelné potraviny, například pozdní dodávka ovoce, které se prodloužením dodací doby ještě před doručením zkazilo. Naopak ku příkladu pozdním dodáním součástek, kterých má příjemce ještě ve skladu značnou rezervu a doplňuje si pouze zásoby do budoucna, ke škodě nedojde, jelikož pozdní dodávka nezapříčiní nutnost pozastavení či zpomalení výrobního procesu apod.

Vyvarovat se pozdnímu dodání zboží napomáhají v dnešní době vyvinuté moderní technologie umožňující sledovat aktuální dopravní situaci. Řidič tak v případě nutnosti může zvolit pro

přepravu jinou, vhodnější trasu. Důležité je také vždy počítat s určitou časovou rezervou a správně zhodnotit výběr trasy dle přepravovaného typu zboží.

10.5 Shrnutí škodních událostí v praxi

Z výše rozebraných ukázek škod v mezinárodní silniční přepravě zboží vyplývá zejména důležitost důkladné prevence proti vzniku škod. Aby zasílatel, resp. dopravce mohl úspěšně působit na trhu a být plnohodnotným konkurentem, musí být prevence jeho prioritou. Její zanedbání by dříve či později vedlo k zániku přepravní společnosti.

V rámci prevence hraje důležitou roli pojištění. Kromě povinného, odpovědnostního pojištění vyplývajícího z Úmluvy CMR lze zřídit také pojištění zboží. Z výše popsaných škodních událostí je očividné, kdy se zboží připojistit vyplatí. V praxi je úkolem zasílatele zákazníka obeznámit s výší rizika přepravované zásilky a dle svých zkušeností mu zboží připojistit doporučit v případě, že se toto připojištění vyplatí. Jak již bylo zmíněno, obecně se při rozhodování o tom, zda zásilku zboží připojistit nebo ne, řídíme hmotností a cenou zásilky. Základním pravidlem je uzavírat zboží připojištění proti všem rizikům u cenného a hmotnostně lehčího zboží, jako je například přeprava mobilních telefonů. Pokud dojde ke škodě a toto zboží není připojištěno, odpovědnostní pojištění kryje výši škody pouze do výše 8,33 zúčtovacích jednotek SDR na kg zboží, což může být třeba jen desetina skutečně vzniklé finanční újmy. Taková situace pak může uvést dopravce, resp. zákazníka do velkých finančních potíží.

Na závěr je třeba říci, že realita občas bývá odlišná od teorie. Někdy se zpočátku jednoznačné řešení určité škodní události může zkomplikovat a v konečném důsledku dopadnout zcela jinak, než se zprvu zdálo. Problematika škodních událostí je velmi složitá a situace, které zasílatelé a dopravci musí řešit nejsou vždy jen černobílé, ale mnohdy velmi komplikované. Bohužel ke škodám v mezinárodní silniční přepravě dochází stále častěji. Navíc škody typu krádež jsou prováděny čím dál tím profesionálněji a pachatele téměř není možné dopadnout. Nezbyvá proto než opět zdůraznit, jak je v tomto oboru podnikání důležité nepodceňovat prevenci a pojištění.

11 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo poskytnout zejména zaměstnancům zasilatelských a dopravních společností zabývajících se mezinárodní silniční přepravou zboží ucelený souhrn nejdůležitějších aspektů týkajících se škodních událostí. Účelem bylo seznámit se s důležitými zásadami z oblasti mezinárodní silniční přepravy, zanalyzovat škody, ke kterým v průběhu přepravy často dochází a vysvětlit, jak se škodní události následně řeší, neboli jak probíhá reklamační řízení.

Práce je zaměřená z velké části na odpovědnost dopravce a ostatních účastníků přepravy za přepravované zboží. Bylo analyzováno kdo, za jakých podmínek a do jaké výše nese za vzniklé škody odpovědnost. S výší odpovědností pak souvisí náhradová povinnost, jež byla v práci také rozebrána. Jelikož se práce věnuje silniční nákladní přepravě mezinárodní, základním podkladem pro zpracování byla mezinárodní Úmluva CMR, která je stěžejním dokumentem pro přepravu zboží mezi státy v rámci Evropy a některými dalšími mimoevropskými státy.

V prvních kapitolách práce je čtenář obeznámen s oborem silniční přepravy zboží a se základními pojmy, jež jsou v oblasti přeprav běžně používány. Mnohdy dochází například k záměně termínů *dopravce*, *přepravce* či *zasílatel*, přičemž je důležité tyto pojmy rozlišovat a znát jejich přesný význam.

Dále jsou pro pochopení celé problematiky stručně popsány mezinárodní úmluvy platné v mezinárodní nákladní silniční přepravě a také smlouvy přepravní a zasilatelská. V práci je objasněné, kdo přepravní a zasilatelské smlouvy uzavírá a jsou rozepsány nejdůležitější atributy těchto smluv.

Teoretická část práce je pak věnována škodám v přepravě a s tím související výše zmíněné odpovědnosti. V práci jsou definovány typy škod, ke kterým může v přepravě dojít, dále překážky (objektivní skutečnosti bránící řádnému provedení přepravy), jež mohou nastat během přepravy, či v místě dodání při předávání zásilky. Kapitoly týkající se odpovědnosti obsahují nejdůležitější aspekty odpovědnosti jednotlivých smluvních stran v procesu přepravy, včetně případů, kdy je dopravce zproštěn své odpovědnosti. Zmíněny jsou i lhůty, jež je nutné v přepravním právu dodržet.

V praktické části je teorie z první části práce implementována na konkrétních příkladech, na nichž je ukázáno řešení škod v přepravě v praxi. Praktická část práce má za cíl přiblížit řešení škodných událostí v reálném provozu a pomoci důkladně pochopit, jak prakticky funguje legislativa spojená s mezinárodní silniční nákladní přepravou. Byly vybrány tři typické škody v přepravě, konkrétně odcizení, nesprávné přezkoumání zjevného stavu zásilky a dopravní nehoda. K těmto či obdobným případům často dochází, a proto byly v práci zanalyzovány. Podklady k těmto škodným událostem poskytla zasílatelská společnost Cargo Prague, která se zabývá jak tuzemskou, tak mezinárodní přepravou zboží již více jak dvacet let a je proto objektivním a kvalitním zdrojem pro zpracování praktické části této práce.

U rozebraných případů škodných událostí bylo popsáno, proč k nim došlo, tedy kde nastala chyba v rámci přepravy a dále bylo analyzováno, jak byly škodní události vyřešeny a jak v budoucnosti škodám takového typu předejít, případně jak je redukovat na minimum. Z použitých příkladů v praktické části práce vyplývá důležitost prevence, která by neměla být zanedbávána, a která hraje důležitou roli ve správném fungování zasílatelských a dopravních společností. Ke škodám dochází v tomto oboru velmi často, a proto je nutné snažit se je všemi prostředky maximálně eliminovat. V rámci prevence je třeba také zmínit význam pojištění v přepravě jako druhotnou ochranu zasílatele, případně dopravce i příkazce proti neočekávaným škodám. V práci bylo objasněno, jak a kdy se společnosti vyplatí zboží pojistit s ohledem na druh přepravované zásilky a jak probíhá následné finanční vypořádání neboli reklamační řízení v případě vzniku škody. Obecný závěr je takový, že pokud má přepravována zásilka vyšší hodnotu a zároveň nižší hmotnost, doporučuje se přepravu navíc připojistit tzv. all risks. Naopak pokud je zásilka vyšší hmotnosti a není příliš cenná, připojištění není nutné a stačí ze zákona povinné odpovědnostní pojištění, které vyšší finanční náhrady případné škody pokryje.

Je třeba říci, že ke škodám vždy docházelo a docházet bude i nadále, jelikož i přes veškerá preventivní opatření nikdy nelze zcela vyloučit riziko jejich vzniku. S rozvojem technologií je snadnější implementovat bezpečnostní opatření, na druhou stranu moderní technologie usnadňují páchaní škod v přepravě zboží, a to zejména škod typu odcizení. Důležité je problematiku odpovědnosti nepodceňovat a být obeznámen se všemi možnými případy, jak škodám předcházet či pokud k nim dojde, jak je řešit.

Psaní této bakalářské práce pro mě bylo velmi přínosné. Nastudováním řady publikací zabývajících se mezinárodní silniční nákladní přepravou jsem si rozšířila a prohloubila znalosti o této problematice. Při psaní praktické části jsem se seznámila s tím, jak se k řešení škodných

událostí přistupuje v praxi a ujasnila si základní zásady a postupy, které jsem popisovala v teoretické části práce. Jsem si jistá, že napsání práce mi pomůže do budoucna, až se v rámci zaměstnání se škodními událostmi budu setkávat.

Věřím, že tato práce pomůže studentům k nastudování problematiky škodních událostí v mezinárodní silniční přepravě zboží a očekávám, že práce bude nápomocná také zaměstnancům společností působících v oboru mezinárodní přepravy a bude prostředkem pro zlepšení znalostí a orientace při potýkání se se škodami v přepravách.

12 Použité zdroje

12.1 Legislativa

1. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.
2. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
3. Vyhláška č. 11/1975 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů.
4. Vyhláška č. 108/1976 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů.
5. Vyhláška č. 61/1983 Sb., Ministra zahraničních věcí, o dohodě o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), ve znění pozdějších předpisů.
6. Vyhláška č. 64/1987 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.
7. Sdělení č. 61/2008 Sb. m. s., Celní Úmluva o přepravě mezinárodního zboží na podkladě karnetu TIR (Úmluva TIR), ve znění pozdějších předpisů.

12.2 Literatura

8. CADIER, Gabrielle et al., 1996. *Zrod kapitalismu*. Čes. vyd. 1. upr. Praha: Knižní klub, Ilustrované dějiny světa (Knižní klub). ISBN 80-717-6250-4.
9. ČERNÁ, Stanislava et al., 2016. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7552-333-4.
10. KROFTA, Jiří, 2009. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. 1. vyd. Praha: Leges. ISBN 978-80-87212-17-2.
11. KUČERA, Zdeněk, PAUKNEROVÁ, Monika, RŮŽIČKA, Květoslav a kol., 2015. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vyd. Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-550.
12. NOVÁK, Radek et al., 2005. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI. ISBN 80-735-7086-6.
13. NOVÁK, Radek a kol., 2013. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-514-5.
14. POLÁČEK, Bohumil, 2017. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III (E. Silniční právo, F. Multimodální právo)*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7552-789-9.
15. RABAN, Přemysl a kol., 2014. *Občanské právo hmotné: Závazkové právo*. Brno: Václav Klemm – Vydavatelství a nakladatelství. ISBN 978-80-87713-11-2.

16. ROUBAL, Václav, 2007. *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů: Výklad a texty Úmluvy CMR a souvisejících předpisů CMR*. 3. dopl. vyd. Česmad Bohemia.
17. SEDLÁČEK, Pavel, 2009. *Úmluva CMR: (komentář)*. 1. vyd. Praha: VOX. ISBN 978-80-86324-82-1.
18. SEDLÁČEK, Pavel, FLORIÁN, Michal, 2017. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7552-573-4.

12.3 Diplomové práce

19. FLORIAN, Petr. Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční dopravě zboží. Praha, 2008. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta právnická, Katedra obchodního práva.
20. MELKUS, Robert. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží. Praha, 2013. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta právnická, Katedra obchodního práva.
21. PRAVDA, Jan. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zřetelem na silniční přepravu. Praha, 2018. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta právnická, Katedra obchodního práva.

12.4 Elektronické zdroje

22. ROUBAL, Tomáš. Úmluva CMR bude od 1. 1. 2019 zákonným právním předpisem i pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR. *Transport magazín*. [online]. 2018, [cit. 2019-02-04]. ISSN 2533-3666. Dostupné z: <http://info.odoprave.cz/data/files/umluva-cmr-tomas-roubal-tm-840>
23. Pojištění odpovědnosti silničního dopravce. *Česká pojišťovna* [online]. ©2019 [cit. 2019-02-03]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-odpovednosti-silnicniho-dopravce>
24. Pojištění přepravy zásilek. *Česká pojišťovna* [online]. ©2019 [cit. 2019-02-03]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-prepravy-zasilek>