

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Jan Machej

**Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě
zboží**

Carrier's Liability in International Carriage of Goods

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: prof. JUDr. Pauknerová Monika, DSc.

Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce: 21. 11. 2016

Prohlašuji, že předloženou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně a že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny. Dále prohlašuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Jan Machej

Poděkování

Děkuji vedoucí práce, prof. JUDr. Monice Pauknerové, DSc., za ochotu vést mou diplomovou práci a za vstřícný přístup.

Úvod.....	1
1 Vymezení pojmů.....	2
1.1 Přepavní smlouva.....	2
1.1.1 Subjekty přepravní smlouvy.....	2
1.1.2 Jiné smluvní typy.....	3
1.2 Odpovědnost.....	3
1.2.1 Odpovědností principy.....	4
1.3 Přeprava.....	5
2 Právní úprava smlouvy o mezinárodní přepravě zboží.....	6
2.1 Kolizní a přímá metoda.....	6
3 Mezinárodní silniční nákladní přeprava.....	8
3.1 Obecně o silniční nákladní přepravě.....	8
3.2 Úmluva CMR.....	8
3.3 CMR nákladní list.....	9
3.4 Odpovědnost dopravce podle Úmluvy CMR.....	11
3.4.1 Odpovědnost za ztrátu a poškození zásilky.....	12
3.4.2 Odpovědnost za překročení dodací lhůty.....	13
3.4.3 Přeprava prováděná postupně několika dopravci.....	14
3.5 Rozsah dopravcovy odpovědnosti.....	14
3.5.1 Náhrada škody v případě ztráty a poškození zásilky.....	14
3.5.2 Náhrada škody v případě překročení dodací lhůty.....	16
3.6 Překročení limitů.....	17
3.6.1 Udání vyšší ceny zásilky.....	17
3.6.2 Udání zvláštního zájmu na dodání zásilky.....	17
3.6.3 Kvalifikovaná odpovědnost.....	17
3.7 Liberační důvody.....	19
3.7.1 Obecné liberační důvody.....	20
3.7.2 Privilegované liberační důvody.....	21
3.7.3 Spoluodpovědnost dopravce.....	21

3.7.4	Vady na vozidle.....	21
3.8	Uplatnění nároků	22
3.9	Další případy odpovědnosti dopravce podle Úmluvy CMR	24
4	Mezinárodní železniční přeprava.....	25
4.1	Obecně o železniční přepravě.....	25
4.2	Úmluva COTIF.....	25
4.3	Odpovědnost dopravce podle CIM.....	27
4.3.1	Za sebou následující dopravci	28
4.3.2	Skutečný dopravce	28
4.4	Rozsah dopravcovy odpovědnosti.....	29
4.4.1	Náhrada škody v případě ztráty.....	29
4.4.2	Náhrada škody při poškození zboží	30
4.4.3	Náhrada škody při překročení dodací lhůty	30
4.5	Překročení limitů	30
4.5.1	Udání vyšší ceny zásilky	30
4.5.2	Udání zvláštního zájmu na dodání	31
4.5.3	Kvalifikovaná odpovědnost	31
4.6	Uplatňování nároků	31
5	Mezinárodní letecká přeprava.....	32
5.1	Obecně o letecké přepravě.....	32
5.2	Varšavská úmluva.....	33
5.2.1	Odpovědnost dopravce podle Varšavské úmluvy změněné v Haagu roku 1955.....	33
5.2.2	Rozsah dopravcovy odpovědnosti.....	34
5.2.3	Překročení limitu	35
5.2.4	Uplatnění nároků	35
5.3	Montrealská úmluva	35
5.3.1	Odpovědnost dopravce podle Montrealské úmluvy	36
5.3.2	Rozsah dopravcovy odpovědnosti.....	37
5.3.3	Uplatňování nároků	38

6	Mezinárodní námořní přeprava.....	40
6.1	Obecně o námořní přepravě.....	40
6.2	Jednotlivé unifikační úmluvy	40
6.2.1	Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla.....	40
6.2.2	Hamburská pravidla	42
6.2.3	Rotterdamská pravidla	47
7	Vnitrozemská vodní přeprava.....	49
7.1	Obecně o vnitrozemské vodní přepravě	49
7.2	Odpovědnost dopravce podle CMNI.....	49
7.2.1	Rozsah dopravní odpovědnosti.....	51
7.2.2	Uplatnění nároků	52
	Závěr.....	53
	Seznam zkratek	56
	Seznam použité literatury.....	58
	Abstrakt	63
	Abstract	65

Úvod

V globalizovaném světě, který si lze jen stěží představit bez mezinárodního obchodu, je nutné zajistit přepravu zboží, resp. nákladu, jež je předmětem mezinárodní kupní smlouvy.

Mezinárodní přeprava zboží je tedy nedílnou součástí mezinárodního obchodu a její úprava pomocí přímých norem obsažených v mezinárodních unifikačních úmluvách je, vzhledem k objemu přepraveného nákladu ročně, nezbytností, neboť ponechání úpravy práv a povinností subjektů smlouvy o mezinárodní přepravě zboží národním právním řádům by vytvářelo nepřehlednost a právní nejistotu těchto subjektů. Národní právní řády ovšem nestojí stranou ani v mezinárodní přepravě zboží, jelikož unifikační úmluvy se zaměřují pouze na nejdůležitější aspekty související s mezinárodní přepravou zboží.

Každý druh přepravy má jistá specifika, která jsou ovlivněna historickým vývojem i samotnými možnostmi, které jednotlivé druhy přepravy nabízí. Tato specifika se odrážejí i v institutu odpovědnosti dopravce provádějícího mezinárodní přepravu zboží, jelikož úprava dopravcovy odpovědnosti není v jednotlivých unifikačních úmluvách totožná, ač v každém případě vychází z principu omezené odpovědnosti. Cílem této práce proto je, pomocí analytické a komparativní metody, posoudit odpovědnost dopravce upravenou v mezinárodních unifikačních úmluvách týkajících se mezinárodní silniční, železniční, letecké, námořní a vnitrozemské vodní přepravy. Větší pozornost je poté upřena na mezinárodní silniční přepravu, jelikož je z teritoriálního hlediska nejpoužívanější a vztahuje se k ní obsáhlá judikatura, která dopravcovu odpovědnost dále konkretizuje.

1 Vymezení pojmů

1.1 Přepravní smlouva

V rámci mezinárodního obchodu je smlouva o přepravě svým významem, po kupní smlouvě, na kterou zpravidla navazuje, považována za druhý nejdůležitější smluvní typ.

Z ustanovení § 2555 odst. 1 občanský zákoník vyplývá, že smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli přepravit věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné. Zákonná definice v občanském zákoníku je pouze podpůrná, pro oblast mezinárodního obchodu, resp. mezinárodní přepravy se přednostně použijí mezinárodní úmluvy přijaté pro jednotlivé druhy přepravy, které obsahují vlastní definice přepravní smlouvy.¹

Mezinárodní přepravu zboží lze definovat jako přepravu, u které se místo odeslání a místo určení zboží nacházejí v různých státech, tedy že se zboží přepravuje na základě jediné přepravní smlouvy přes hranice různých států, přičemž v některých případech se může místo odeslání a místo určení nacházet v témže státě, avšak část přepravy se musí uskutečnit na území jiného státu.^{2 3}

1.1.1 Subjekty přepravní smlouvy

Subjekty přepravní smlouvy jsou dopravce a odesílatel. Dopravce je právnická nebo fyzická osoba, jejíž základní povinností je provést za úplatu přepravu. Dopravcova činnost je pro plnění přepravní smlouvy charakteristická, proto je klíčové, s ohledem na rozsah dopravcovy odpovědnosti, vymezit v unifikačních úmluvách osobu dopravce a osoby, za které dopravce odpovídá. Odesílatel je právnická nebo fyzická osoba, která si u dopravce přepravu objednáva. V souvislosti s vymezením subjektů přepravní smlouvy je třeba zmínit i příjemce, který sice není subjektem přepravní smlouvy, ale přesto jsou

¹ ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J.; FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014, s. 1516. ISBN 978-80-7478-630-3. S. 64.

² KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ, Monika; RŮŽIČKA, Květoslav a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7380-108-3. s. 294.

³ Takovým příkladem může být ustanovení čl. 1 odst. 2 Varšavské úmluvy, z něhož vyplývá, že o mezinárodní přepravu půjde i tehdy, pokud leží místo odletu a místo určení na území pouze jedné smluvní strany, jestliže je stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento stát není smluvní stranou; Srov. PAUKNEROVÁ, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě.* 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 139 s. strana 42.

mu poskytnuta určitá oprávnění (např. převzetí zásilky, určitá dispoziční oprávnění, uplatňování reklamací a žalob). Příjemcem může být i sám odesílatel, příp. i dopravce.⁴

1.1.2 Jiné smluvní typy

Od smlouvy o přepravě je třeba odlišit další smlouvy, jejichž cílem je zajištění přemístění zboží z jednoho místa do druhého. Jde o smlouvu zasílatelskou, smlouvu o nájmu dopravního prostředku a smlouvu o provozu dopravního prostředku.

Zasílatel není povinen dopravu sám realizovat, ale pouze ji obstatat. Pokud to však neodporuje smlouvě, může zasílatel provést přepravu sám, v takovém případě má potom stejnou odpovědnost jako dopravce ze smlouvy o přepravě⁵.

Smlouvou o provozu dopravního prostředku se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatel a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a objednatel se zavazuje zaplatit provozci odměnu (ustanovení § 2582 a násl. občanského zákoníku).

Smlouvou o nájmu dopravního prostředku se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci na určitou dobu užívání dopravního prostředku a nájemce se zavazuje platit za to pronajímateli nájemné (ustanovení § 2321 a násl. občanského zákoníku).⁶

1.2 Odpovědnost

Pojem právní odpovědnosti je definován jako zvláštní forma právního vztahu, ve kterém dochází na základě porušení primární právní povinnosti ke vzniku nové povinnosti sankční povahy⁷.

Tradičně rozlišujeme odpovědnost smluvní (která je pro tuto práci stěžejní) a mimosmluvní. O smluvní odpovědnost půjde tehdy, kdy primární povinnost, k jejímuž

⁴ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 34-35; KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, 288 s. ISBN 978-80-7502-082-6. S. 34-35.

⁵ PERNICA, Petr. *Doprava a zasílatelství*. Vyd. 1. Praha: ASPI Publishing, 2001. 479 s. ISBN 80-86395-13-8. S. 400.; 2471 a násl. Zák. č. 89/2012 Sb.

⁶ Smlouvě o provozu dopravního prostředku, resp. smlouvě o nájmu dopravního prostředku nejvíce odpovídají tzv. trampovým přepravám prováděných na podkladě Charter Party. Trampové přepravy se využívají často v mezinárodní námořní přepravě Srov. NOVÁK, Radek; KOLÁŘ, Petr. *Námořní nákladní přeprava*. Vydání první. V Praze: C.H. Beck, 2015. 280 s. ISBN 978-80-7400-601-2. S. 239.

⁷ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 310 s. ISBN 978-80-7380-454-1. S. 162.

porušení došlo, byla obsahem smlouvy. Mimosmluvní neboli deliktní odpovědnost vzniká přímo ze zákona⁸.

Pro vznik smluvní odpovědnosti je potřebné splnění určitých předpokladů, musí dojít k porušení smluvní povinnosti ze strany škůdce, musí zde existovat újma, přičemž mezi porušením smluvní povinnosti a vznikem újmy musí být příčinná souvislost. V některých případech je pro vznik odpovědnosti ještě vyžadováno zavinění.⁹

1.2.1 Odpovědností principy

V rámci odpovědnostních principů se rozlišuje subjektivní a objektivní odpovědnost. Rozhodující pro toto dělení je, zda je ke vzniku odpovědnosti vyžadováno zavinění odpovědného subjektu (subjektivní odpovědnost), nebo zavinění vyžadováno není (objektivní odpovědnost) a odpovědnost vzniká na základě skutečnosti předvídané v právní normě. Objektivní odpovědnost tedy není odpovědností za zavinění, ale za následek.¹⁰

Objektivní odpovědnosti se odpovědný subjekt může zprostit na základě liberačních důvodů, které bývají v jednotlivých právních úpravách taxativně stanoveny. Kromě běžně konstruovaných liberačních důvodů, kdy odpovědný subjekt musí prokázat, že škoda vznikla v příčinné souvislosti s některým z liberačního důvodu, rozlišujeme i privilegované liberační důvody, které ulehčují důkazní pozici odpovědného subjektu, neboť zde postačí pouze osvědčit, že ke škodě mohlo dojít vlivem některého z privilegovaných důvodů, aby začala platit vyvratitelná domněnka, že škoda z takového důvodu opravdu vznikla. Zřídka kdy se v unifikačních úmluvách vyskytuje absolutní objektivní odpovědnost, pro kterou liberace není možná¹¹. O liberačních důvodech bude pojednáno v rámci rozboru unifikačních úmluv, které vycházejí z principu objektivní odpovědnosti dopravce.

Pro níže rozebrané unifikační úpravy, založené na principu subjektivní odpovědnosti, je typické, že zavinění odpovědného subjektu se v nich presumuje, nevyžaduje se tedy po poškozeném, aby unesl důkazní břemeno a prokázal jeho

⁸ KNAPPOVÁ, Marta; ŠVESTKA, Jirí; DVORÁK, Jan. *Občanské právo hmotné*. 4., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: ASPI, 2006. 612 S. ISBN 80-7357-131-5. S. 64.

⁹ NOVOTNÝ, Petr; KOUKAL, Pavel; ZAHOŘOVÁ, Eva. *Nový občanský zákoník – náhrada škody*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. 139 S. ISBN 978-80-247-5165-8. S. 30-31.

¹⁰ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 15; NOVOTNÝ 2014, op. cit., s. 31-33.

¹¹ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 28.

zavinění. Naopak, je na odpovědnostním subjektu, aby prokázal, že z jeho strany k zavinění nedošlo a tím se vyvinil (exkulpoval)¹².

V unifikačních úmluvách se odpovědnostní principy často přibližují, což je zapříčiněno zejména požadavkem naplnění objektivnějších kritérií obsažených v exkulpačních klauzulích, a naopak výskytem subjektivnějších prvků u liberačních důvodů a i skutečností, že se proces exkulpace přibližuje postupu při liberaci. Přibližování vede ke stírání rozdílů mezi odpovědnostními principy, což se projevuje nejednotností názorů ohledně toho, na jakém odpovědnostním principu jsou jednotlivé unifikační úmluvy založeny, jakož i rozdílnými závěry judikatury u posuzování skutkově podobných případů¹³.

1.3 Přeprava

Pojmy doprava a přeprava spolu úzce souvisí, ačkoliv v běžné řeči bývají vzájemně zaměňovány, nejde o synonyma, a pro účely této práce je potřeba jejich vymezení. Doprava představuje pracovní (technologický) proces spočívající v pohybu dopravního prostředku. Přeprava je potom užitečným efektem tohoto pracovního procesu, jež se projevuje v přemístění zboží nebo osob z jednoho místa do druhého, a to podle toho, zda se jedná o užitečný efekt nákladní nebo osobní dopravy.¹⁴

V této práci bude dále řešena odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě silniční, železniční, letecké, námořní a vnitrozemské vodní.

¹² KNAPPOVÁ 2006, op. cit., s. 420.

¹³ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 15-17.

¹⁴ ŽEMLIČKA, Zdeněk; MYNARÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava 1. díl*. Praha: NADATUR, spol. s r.o., 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8. S. 10.

2 Právní úprava smlouvy o mezinárodní přepravě zboží

Odvětvím práva, které se zabývá právními vztahy vznikajícími mezi subjekty na základě smlouvy o mezinárodní přepravě zboží, je mezinárodní právo soukromé (potažmo právo mezinárodního obchodu).

„Mezinárodní právo soukromé představuje soubor právních norem, výlučně upravujících soukromoprávní poměry s mezinárodním prvkem, včetně právních norem upravujících postup soudů a jiných orgánů a účastníků (případně jiných osob), a vztahy, které mezi nimi vznikají v řízeních o soukromoprávních věcech, v nichž je obsažen mezinárodní prvek. Každý stát má své vlastní mezinárodní právo soukromé.“¹⁵

2.1 Kolizní a přímá metoda

Soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem jsou nejčastěji upravovány pomocí kolizní nebo přímé metody.

Kolizní metodou se na základě kolizní normy určí ze dvou nebo více potenciálních právních řádů jeden, kterým se daný právní poměr bude řídit. Kolizní norma neobsahuje hmotněprávní úpravu, tu obsahují až normy právního řádu, který je kolizní normou určen. Přímá metoda naopak znamená, že právní vztah s mezinárodním prvkem je řešen pomocí přímých norem, které samy stanoví práva a povinnosti účastníků právního vztahu, bez toho, aby odkazovaly na právní řád některého státu. Přímé právní normy jsou nejčastěji obsaženy v mezinárodních smlouvách, které se stávají součástí právních řádů smluvních států. Sjednáním přímých norem dochází, v rozsahu těmito normami stanoveném, k unifikaci práva, neboť rozdílné úpravy v národních právních řádech jsou nahrazeny jednotnou úpravou¹⁶.

Práva a povinnosti ze smluv o mezinárodní přepravě zboží jsou upravena pomocí přímé metody na základě norem obsažených v unifikačních multilaterálních mezinárodních úmluvách týkajících se jednotlivých druhů přeprav. Unifikací jsou dotčeny nejdůležitější otázky vyvstávající ze smluv o přepravě, nejsou jimi však řešeny všechny situace, které mohou nastat. V situacích unifikací neupravenou se bude postupovat podle právního řádu určeného kolizní normou.

¹⁵ KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ, Monika; RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2015. 430 s. ISBN 978-80-7380-550-0. S. 27-28.

¹⁶ KUČERA 2015 op. cit., s. 28-30.

Hlavním pramenem kolizní úpravy je nařízení Řím I a Římská úmluva. Dále jsou kolizní normy upraveny v zákoně o mezinárodním právu soukromém¹⁷.

¹⁷ PAUKNEROVA, Monika. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In: ČERNA, Stanislava. *Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám: aktuální otázky soukromého práva na počátku nového tisíciletí*. 1. vyd. Praha: ASPI-Wolters Kluwer, 2008. 370 s. ISBN 978-80-7357-370-6. s. 258-259.

3 Mezinárodní silniční nákladní přeprava

3.1 Obecně o silniční nákladní přepravě

Silniční přepravu lze pokládat za nejrychleji se rozvíjející přepravní obor, a to zejména díky její relativní rychlosti, dostupnosti, operativnosti, rychlé přizpůsobivosti změnám poptávky a schopnosti bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“.

Relativně samostatnou část silniční nákladní přepravy představuje mezinárodní silniční nákladní přeprava, jejíž majoritní část bývá prováděna vozidly o užitné hmotnosti nad 3,5 tuny a v praxi bývá označována jako mezinárodní silniční kamionová přeprava. Mezinárodní kamionová přeprava bývá zpravidla realizována jako dvoustranná mezinárodní přeprava, tvořící 76% z celkového objemu mezinárodních přeprav v rámci EU, při které je nakládka nebo vykládka uskutečňována ve státě, kde je vozidlo registrováno k provozu. Ve zbývajícím rozsahu bývá mezinárodní kamionová přeprava realizována jako přeshraniční přeprava, kdy se nakládka a vykládka uskutečňuje ve dvou různých státech, přičemž vozidlo není registrováno k provozu v žádném z těchto států, anebo jako kabotáž, při které jsou nakládka a vykládka uskutečňovány v jednom státě, v němž ovšem není vozidlo registrováno k provozu¹⁸.

3.2 Úmluva CMR

Jedním ze základních dokumentů, kterým se řídí mezinárodní silniční nákladní přeprava, je Úmluva CMR¹⁹. Úmluva CMR byla přijata Evropskou hospodářskou komisí OSN, v platnost vstoupila 2. července 1961, přičemž do českého, resp. československého právního řádu byla implementována jako vyhláška č. 11/1975 Sb. Úmluva CMR byla změněna v roce 1978 Protokolem, jímž se pro účely výpočtu náhrady škody zavádí SDR (publikován pod číslem 108/2006 Sb. m. s.) a Protokolem, který se týká elektronického nákladního listu (publikován pod číslem 66/2011 Sb. m. s.).

V souladu s čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR se Úmluva vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých

¹⁸ MACHKOVÁ, Hana; ČERNOHLÁVKOVÁ, Eva; SATO, Alexej. *Mezinárodní obchodní operace*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2014. 256 s. ISBN 978-80-247-4874-0. S. 165-166.

¹⁹ Francouzský název zní *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*.

státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR. Toto platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran, Úmluvou CMR se tak při splnění stanovených podmínek mohou řídit i vztahy mezi českým odesílatelem a českým dopravcem.²⁰

Čl. 1 odst. 4 výslovně vylučuje použití Úmluvy CMR na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních smluv, na přepravy mrtvol a na přepravy stěhovaných svršků. Úmluvu nelze použít ani na zasílatelské smlouvy, kromě případů, tzv. samovstupu zasílatele, tedy situace, kdy se zasílatel zaváže, že přepravu provede sám.²¹ Úmluva se nepoužije ani na právní režim multimodálních přeprav, pokud je ale naložené silniční vozidlo po určitou část cesty přepravováno po moři, železnici či letecky, bude se na tyto případy Úmluva vztahovat, jestliže zásilka nebude přeložena a neopustí tak původně naložené silniční vozidlo.²²

Z ustanovení čl. 41 odst. 1, který bývá označován jako blokační ustanovení, lze vyčíst kogentní charakter Úmluvy CMR. V souladu s tímto článkem jsou všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení Úmluvy CMR neplatná a právně neúčinná.²³ Dopravce tak nemůže ve smlouvě nebo v přepravních podmínkách stanovit důvody, které by omezovaly jeho odpovědnost nad rámec Úmluvy CMR, ale ani není možné, aby zvýšil svou odpovědnost nebo povinnosti, které pro něj z Úmluvy CMR vyplývají²⁴. Úprava práv a povinností stran v případech, ve kterých Úmluva CMR mlčí, neplatnost podle čl. 41 odst. 1 nezakládá²⁵.

3.3 CMR nákladní list

Nákladní list CMR je dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy ve smyslu ustanovení Úmluvy CMR, a i věrohodným dokladem o převzetí zásilky dopravcem (pokud není prokázán opak)²⁶. Existence ani platnost přepravní smlouvy

²⁰ KROFTA 2015, op. cit., s. 142-143.

²¹ KROFTA 2015, op. cit., s. 23.

²² KROFTA 2015, op. cit., s. 24.

²³ Výjimku z tohoto blokačního ustanovení představuje čl. 40 Úmluvy, který dovoluje, aby si dopravci mezi sebou dohodli ustanovení odchyľná od článků 37 a 38.

²⁴ Srov. čl. 23 odst. 2 Hamburských pravidel.

²⁵ CLARKE, Malcolm A. *International carriage of good: CMR*. 6. Vydání. New York: Law from Routledge, 2014. [cit. 16. 11. 2016]. ISBN 978-0-415-71016-9. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=MqVwAwAAQBAJ&pg=PT362&lpg=PT362&dq=41+cmr+clarke&source=bl&ots=7gzPYVX0gV&sig=O7wEevIPchWg6gI8fEw5Q4C1Y54&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKEwio m9iC35HQAhWEC8AKHW6qDmoQ6AEIHZAA#v=onepage&q=41%20cmr%20clarke&f=false>.

²⁶ KROFTA 2015, op. cit., s. 78.

však není dotčena, i když nákladní list chybí, nebo má nedostatky, anebo byl ztracen. V některých případech má zápis do nákladního listu konstitutivní charakter (např. zápis vyšší hodnoty zásilky nebo částky zvláštního zájmu podle čl. 24 a 26).

Údaje, které musí nákladní list obsahovat, jsou uvedeny v čl. 6. Za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti převážné většiny těchto povinných údajů, odpovídá odesílatel²⁷.

Nákladní list má hlavně důkazní hodnotu, což se projevuje zejména při uplatňování reklamace a úzce souvisí i s případnou dopravcovou odpovědností podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR.

Při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumá, v souladu s čl. 8 odst. 1 Úmluvy, správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech, jakož i zjevný stav zásilky a jejího obalu. K těmto skutečnostem může dopravce zapsat do nákladního listu výhrady s jejich odůvodněním. Výhrady s odůvodněním zapíše dopravce do nákladního listu také tehdy, nemá-li vhodné prostředky, aby přezkoumal správnost údajů týkajících se počtu kusů, jejich značek a čísel. Jestliže nákladní list neobsahuje výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě²⁸. Aby výhrady zavazovaly odesílatele, musí je v nákladním listě výslovně uznat (čl. 8 odst. 2 Úmluvy CMR)²⁹.

Pokud příjemce zásilku převezme, bez toho, aby spolu s dopravcem zjistil její stav nebo mu ohlásil výhrady (viz níže), platí vyvratitelná domněnka, že obdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě.

Forma CMR-nákladního listu není v Úmluvě stanovena, nákladní list musí být ovšem podepsán dopravcem i odesílatelem, jinak by byl neplatný³⁰.

²⁷ Jde o údaje uvedené v článku 6 odst. 1 písm. b), d), e), f), g), h), a j); údaje uvedené v článku 6 odst. 2; všechny ostatní údaje nebo pokyny, které dal pro vystavení nákladního listu nebo za účelem jejich zaznamenání v nákladním listě (čl. 7 odst. 1 Úmluvy CMR).

²⁸ Čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR.

²⁹ Sedláček uvádí dva možné výklady požadavku na uznání výhrad. Podle striktního výkladu nemají neuznané odůvodněné výhrady žádnou právní relevanci a platí, že zásilka i obal jsou zcela v pořádku, zatímco podle druhého výkladu absence uznání odůvodněné výhrady nemá sice za následek vyvrácení domněnky o úplnosti a bezvadnosti zásilky a jejího obalu (čl. 9 odst. 2 Úmluvy), ale tuto domněnku ani nezakládá.

³⁰ KROFTA 2015, op. cit., s 81.

3.4 Odpovědnost dopravce podle Úmluvy CMR

Dopravcová odpovědnost podle Úmluvy CMR je založena na principu objektivní odpovědnosti s možností liberace.³¹ V souladu s čl. 17 odst. 1 odpovídá dopravce za ztrátu, poškození nebo překročení dodací lhůty.

Z časového hlediska je doba dopravcovy odpovědnosti vymezena od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání.

Aby šlo o převzetí zásilky, které bude mít za následek vznik dopravcovy odpovědnosti podle Úmluvy CMR, musí dopravce nabýt kontrolu nad zásilkou s vědomím, že ji bude přepravovat, přičemž tyto podmínky musí být splněny kumulativně. Dopravce má nad zásilkou kontrolu tehdy, jestliže má možnost ji chránit před poškozením nebo ztrátou³². V praxi může nastat situace, kdy dopravce sice nabyde nad zásilkou kontrolu, ale za účelem, aby ji uložil v jednom ze svých logistických center, aniž by byla uzavřena přepravní smlouva. V takovém případě se dopravcová odpovědnost nebude řídit Úmluvou CMR, nýbrž se bude posuzovat podle národních právních řádů, a to do doby, dokud s ním odesílatel neuzavře smlouvu o přepravě. Jestliže by ale dopravce uskladnil zásilku, po tom, co s odesílatelem přepravní smlouvu uzavřel, s úmyslem provést přepravu později, došlo by k naplnění předpokladů pro posuzování dopravcovy odpovědnosti podle Úmluvy CMR. Dopravcová odpovědnost je tedy v různých časových okamžicích stanovena rozdílně, přičemž odpovědnost podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR nastává až od okamžiku převzetí zboží s úmyslem ho přepravit.³³

Vydání, resp. dodání zásilky, které má za následek ukončení přepravy, a tedy i konec dopravcovy odpovědnosti podle Úmluvy CMR, lze definovat jako dvojstranný právní úkon, kdy dopravce předá příjemci faktickou kontrolu nad zásilkou na dohodnutém místě a v určeném čase. Pokud tedy dopravce doveze zásilku na místo určení a zásilku není možné příjemci vydat např. z důvodu zavírací doby, nelze považovat přepravu za ukončenou. Jestliže by v takovém případě dopravce zásilku

³¹ Část odborné literatury považuje odpovědnost dopravce dle článku 17 Úmluvy CMR za odpovědnost s předpokládaným zaviněním a se zosťvenou povinností péče o zásilku, což se projevuje například při posuzování liberačních důvodů, kdy nezkoumá pouze zda byl některý z liberačních důvodů naplněn, ale také se posuzuje, zda dopravce vynaložil dostatečnou péči o zásilku. (SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 263.)

³² LOJDA, Jiří. Kdy odpovídá dopravce za škody na zásilce podle Úmluvy CMR (časové hledisko). *Obchodní právo*, 2014, roč. 23, č. 2, s. 51-58. ISSN 1210-8278.

³³ SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vyd. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1. s. 268.

složil v prostorách příjemce, bez toho, aniž by umožnil příjemci převzít nad zásilkou faktickou kontrolu, a zásilka by byla následně poškozena, odpovídal by dopravce stále podle Úmluvy CMR.³⁴ Dopravce odpovídá za řádné dodání zásilky v souladu s uzavřenou přepravní smlouvou popř. následných pokynů odesílatele nebo příjemce, pokud byla tedy zásilka vydána totožnému příjemci, ale do jiné provozovny, nelze považovat zásilku za řádně dodanou a dopravce tak za ni stále odpovídá.³⁵

Přeprava se bude považovat za ukončenou i tehdy, kdy dopravce složí zásilku na účet oprávněného v souladu s čl. 16 odst. 2. Dopravce může složit zásilku na účet oprávněného, pokud se stane plnění přepravní smlouvy nemožným ještě před dojitím zásilky na místo jejího určení, nebo jestliže se vyskytnou překážky v dodání, poté co zásilka došla na místo určení. Jestliže dopravce složí zásilku ve svých prostorách, nebude dále odpovědný podle Úmluvy CMR, ale bude odpovídat za zásilku jako schovatel podle národního právního řádu. Dopravce může zásilku svěřit i třetí osobě, v takovém případě bude odpovědný pouze za pečlivý výběr této osoby.

Úmluva CMR neobsahuje ustanovení o tom, kdo ze subjektů přepravní smlouvy je povinen uskutečnit nakládku a vykládku, a ani kdo je za tyto úkony odpovědný. Pokud se k nakládce a vykládce zaváže dopravce, resp. pokud ji sám provádí nebo ji řídí, odpovídá za škody na zásilce podle Úmluvy CMR i během provádění nakládky nebo vykládky³⁶. V případě, kdy nakládku nebo vykládku provádí odesílatel, či příjemce, budou tito odpovídat za škody, k nimž během těchto činností dojde, neomezeně.³⁷

3.4.1 Odpovědnost za ztrátu a poškození zásilky

Úmluva CMR neobsahuje definici ztracené zásilky. Sedláček uvádí, že ztrátou se rozumí situace, kdy je zboží zničeno nebo tak značně poškozeno, že jej již nelze

³⁴ SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 269.

³⁵ Rozsudek OLG Köln z 16. 1. 1998 – 11 U 101/97, uvádí SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 324.

³⁶ K tomu např. rozsudek HansOLG Bremen 2 U 89/04 z 8. 2. 2007, uvádí SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 330. Soud zde uznal dopravce spoluodpovědného za chybně provedenou nakládku, ačkoliv podle ujednání povinnost nakládky převzal odesílatel, neboť řidič dopravce se do nakládky prokazatelně zapojil.

³⁷ KROFTA 2015, op. cit., s. 70.

hospodářsky využít a jeho oprava není možná, nebo možná je, ale není ekonomická. Pod ztrátu lze pořadit i situaci, kdy zboží fakticky zmizí.³⁸

Poškozením zásilky se myslí snížení kvality přepravovaného zboží, a to buď vlivem vnitřní povahy zboží, vnitřních změn nebo vnějšího poškození.³⁹

Při ztrátě nebo poškození zásilky se odpovědnost dopravce omezuje pouze na skutečnou škodu, která na zásilce vznikla. Dopravce tak není povinen k náhradě tzv. následných škod, jako jsou ušlý zisk, finanční ztráty, nabíhající fixní náklady v důsledku nedodání zboží apod.

Čl. 20 Úmluvy CMR upravuje fikci, na jejímž základě může oprávněný považovat zásilku za ztracenou, jestliže nebyla vydána příjemci do 30 dnů po uplynutí dodací lhůty, nebo do 60 dnů od převzetí zásilky dopravcem, v případě, kdy dodací lhůta nebyla sjednána.

Podle ustanovení týkajících se odpovědnosti za ztrátu a poškození zásilky se budou posuzovat i případy, kdy byla způsobena přímá škoda na zásilce v příčinné souvislosti s překročením dodací lhůty.⁴⁰

3.4.2 Odpovědnost za překročení dodací lhůty

Úmluva definuje překročení dodací lhůty v čl. 19, kde stanoví, že překročení dodací lhůty nastane tehdy, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané lhůtě, a pokud nebyla lhůta sjednána, přesahuje-li skutečná doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce.

Odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty, má ve srovnání s odpovědností za ztrátu či poškození zásilky, jistá specifika. Překročením dodací lhůty nedochází ke vzniku skutečných škod či ztrát na zásilce, nýbrž dochází k finančním, resp. provozním ztrátám (např. škody z výpadku provozu v důsledku pozdního dodání náhradních dílů či komponentů). Dalším specifikem je nemožnost použití privilegovaných liberačních důvodů pro zproštění se povinnosti k náhradě škody.⁴¹

³⁸ Úmluva pracuje i s pojmem částečná ztráta zásilky (př. část nákladu spadne během přepravy z nákladního prostoru), přičemž tato částečná ztráta vede k znehodnocení celého zbytku zásilky. V takových případech se vypočítá náhrada škody z celkové hodnoty zásilky, nejen ze ztracené části. Srov. SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 279.

³⁹ SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 276 – 280.

⁴⁰ KROFTA 2015 op. cit., s. 114.

⁴¹ SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 288.

Od překročení dodací lhůty je třeba odlišit opožděné přistavení vozidla dopravcem k nakládce. Zpoždění na nakládce může mít za následek vznik dalších výdajů⁴², dopravce ale za tuto škodu nebude odpovídat podle Úmluvy CMR, nýbrž podle národních právních řádů. Jestliže by prodlení na nakládce vedlo i k prodlení s dodáním zboží, nastoupil by odpovědností režim podle Úmluvy CMR⁴³.

3.4.3 Přeprava prováděná postupně několika dopravci

S vymezením dopravcovy odpovědnosti je třeba poukázat i přepravu prováděnou několika dopravci. Stejně jako jiné unifikační úmluvy obsahuje Úmluva CMR ustanovení pro případy, kdy na základě jediné přepravní smlouvy bude přeprava provedena postupně několika silničními dopravci. Každý další dopravce, který převezme zásilku a nákladní list, se stane stranou přepravní smlouvy a odpovídá tak za provedení celé přepravy. Podle čl. 36 mohou být nároky z odpovědnosti za ztrátu, poškození nebo překročení dodací lhůty uplatněny žalobou jen proti prvnímu dopravci, poslednímu dopravci, nebo proti dopravci, který prováděl tu část přepravy, během níž došlo ke škodné události.

3.5 Rozsah dopravcovy odpovědnosti

3.5.1 Náhrada škody v případě ztráty a poškození zásilky

Pro určení výše náhrady škody, k níž je dopravce povinen v případě ztráty či poškození zásilky, je klíčové, jakou měla zásilka hodnotu v místě a době jejího převzetí k přepravě. V souladu s čl. 23 odst. 2 Úmluvy CMR se tato hodnota určí primárně podle burzovní ceny, popřípadě podle běžné tržní ceny, nebo obecné hodnoty zboží stejné jakosti a povahy. Vzhledem k tomu, že se vychází z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě, může nastat situace, kdy bude dopravce povinen nahradit škodu, která je buď vyšší, nebo nižší, než je aktuální hodnota zásilky. Může se tedy stát, že cena zboží během přepravy klesne, ale dopravce bude muset hradit cenu vyšší, neboť ta odpovídá ceně v době a místě převzetí zásilky⁴⁴.

⁴² Příkladem výdaje s dalším uskladněním zboží.

⁴³ SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 283.

⁴⁴ Srov. čl. 22 odst. 1 Rotterdamských pravidel, podle kterých se vychází z hodnoty zásilky v době a místě doručení.

Výše náhrady škody určené podle čl. 23 odst. 1 a 2 je však Úmluvou CMR limitována. Náhrada škody tak nesmí přesáhnout 8,33 SDR⁴⁵ za kilogram chybějící hrubé hmotnosti.⁴⁶ Hrubou hmotností se rozumí čistá váha zásilky včetně váhy obalu (kontejneru, případně palety). Pokud tedy hrubá hmotnost ztracené zásilky bude mít 100 kg, výpočet podle ustanovení čl. 23. odst. 3 Úmluvy CMR zjistíme, že dopravce má nahradit při aktuálním kurzu (34, 645 Kč za 1 SDR)⁴⁷ částku, která nepřesáhne 28 859, 285 Kč, a to i kdyby hodnota zásilky v době a místě jejího převzetí k přepravě činila 100 000 Kč. Výpočet vychází z hrubé váhy zásilky jako celku, tvořícího svou povahou samostatnou přepravní jednotku, proto nezáleží na tom, jestli jednotlivé předměty v přepravní jednotce obsažené dosahují či přesahují limit 8,33 SDR za jeden kilogram hmotnosti.

Při výpočtu náhrady škody částečně ztracené zásilky se vychází z hrubé hmotnosti této ztracené části, nikoliv z celkové hrubé hmotnosti.⁴⁸

Pokud má dopravce nahradit škodu za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, je také v souladu s čl. 24 odst. 4 Úmluvy CMR povinen hradit dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem s tím, že jiné škody se nehradí.

V případě poškození zásilky hradí dopravce podle čl. 25 Úmluvy CMR částku, o kterou se hodnota zásilky snížila. Nejprve je tedy potřeba zjistit hodnotu celé nepoškozené zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě a následně porovnat s hodnotou, jakou zásilka představuje po utrpeném poškození. Rozdíl mezi oběma hodnotami představuje částku odpovídající výši náhrady škody⁴⁹. Výše náhrady škody

⁴⁵ Special Drawing Right (česky zvláštní práva čerpání), také označována jako SDR, představují fiktivní měnovou jednotku, kterou zavedl Mezinárodní měnový fond. Hodnota SDR se vypočítává z měnového koše tvořeného čínským jüanem, eurem, americkým dolarem, britskou librou a japonským jenem. Aktuální hodnotu SDR lze zjistit z kurzovního lístku. Srov. Dopravní noviny. Náhrada škody při přepravě. *Dopravní noviny* 9/2006 [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/financni-sluzby/nahrada-skody-pri-preprave2858>.

⁴⁶ Tento způsob omezení výše náhrady škody vychází z Protokolu z 5. července 1978, k němuž ČR přistoupila v roce 2006, do té doby náhrada škody nesměla přesahovat 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy, frankem se rozuměl zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900. Limitaci náhrady škody založené na zlatém franku se používá dodnes ve státech, které nepřistoupily k Protokolu z 5. července 1978.

⁴⁷ Kurz SDR ke dni 18.11.2016, srov. ČNB. Kurzy devizového trhu. [online]. [cit. 18. 11. 2016]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp.

⁴⁸ KROFTA, Jiří. Náhradová povinnost dopravce. *Bulletin-advokacie.cz* [online]. Česká advokátní komora, 2016 [cit. 1. 11. 2016]. ISSN 1805-8280. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/nahradova-povinnost-dopravce?browser=mobi>.

⁴⁹ KROFTA 2016, op. cit.

je ovšem i v tomto případě limitována, a to částkou, která by se vyplatila při úplné ztrátě zásilky, jestliže byla poškozením znehodnocena celá zásilka nebo částkou, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky, jestliže byla poškozením znehodnocena jen její část⁵⁰. Dovožné, clo a jiné náklady, které byly vyvolány samotnou přepravou, nikoli škodnou událostí, se hradí v poměru snížení hodnoty zásilky v důsledku jejího poškození k hodnotě zásilky neporušené⁵¹.

Sedláček upozorňuje na názory, podle kterých by bylo možné požadovat další náhrady na základě ustanovení vycházejících z národních právních řádů. K tomu, aby Úmluva CMR plnila svůj účel je ovšem potřeba, aby byla vykládána jednotně a aby chránila dopravce před využíváním národního práva ke stanovení jeho vyšší odpovědnosti.⁵²

Přistoupení k Protokolu z roku 1978, který zavádí SDR, bylo ze strany dopravců přijato kladně, jelikož do té doby, ve srovnání se státy, které k Protokolu 1978 už přistoupily, byl v České republice limit pro náhradu škody až pět krát vyšší.⁵³

3.5.2 Náhrada škody v případě překročení dodací lhůty

Limit náhrady škody je stanoven v čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR, podle něhož je dopravce povinen hradit škodu jen do výše dovozného, a to za předpokladu, že oprávněný prokáže příčinnou souvislost mezi vznikem škody a překročením dodací lhůty.

Je nutno podotknout, že ne každé překročení dodací lhůty může způsobit škodu. Pokud by šlo například o zásilku koření, která má burzovní hodnotu a během překročené lhůty k dodání by se burzovní cena posunula směrem nahoru, došlo by ke zvýšení hodnoty zásilky a náhrada škody by v tomto případě nemohla být požadována.⁵⁴

Vzhledem ke kogentnímu charakteru Úmluvy CMR jsou neplatné doložky, které ukládají dopravci zaplatit pokutu v případě překročení dodací lhůty⁵⁵. Jestliže odesílatel

⁵⁰ Srov. čl. 25 odst. 2 písm. a, b Úmluvy CMR.

⁵¹ KROFTA 2015, op. cit., s. 166.

⁵² SEDLÁČEK, op. cit., s. 412.

⁵³ Dopravní noviny. Náhrada škody při přepravě. *Dopravní noviny 9/2006* [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/financni-sluzby/nahrada-skody-pri-preprave2858>.

⁵⁴ SEDLÁČEK 2009 op. cit, s. 281.

⁵⁵ K tomu rozhodnutí OLG Mnichov z 26.7.1985 – 23 U 2577/85. *Rechtsportal.de* [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: [https://www.rechtsportal.de/Rechtsprechung/Rechtsprechung/1985/OLG-Muenchen/d.-Unwirksamkeit-der-Vereinbarung-einer-Vertragsstrafe-fuer-den-Fall-der-Lieferfristueberschreitung/\(h\)/1ba962837d798d431d74a52e5495b81c/\(off\)/0](https://www.rechtsportal.de/Rechtsprechung/Rechtsprechung/1985/OLG-Muenchen/d.-Unwirksamkeit-der-Vereinbarung-einer-Vertragsstrafe-fuer-den-Fall-der-Lieferfristueberschreitung/(h)/1ba962837d798d431d74a52e5495b81c/(off)/0)

chce v případě škody způsobené pozdním dodáním zvýšit své odškodnění nad limit stanovený čl. 23 odst. 5, je nutné, aby v souladu s čl. 26 zaplatil dohodnutý příplatek a v nákladním listě uvedl částku zvláštního zájmu na dodání zásilky⁵⁶.

3.6 Překročení limitů

Ačkoliv je dopravní odpovědnost omezena výše uvedenými limity, připouští Úmluva CMR v určitých případech jejich prolomení. Konkrétně jde o případy uvedené v čl. 24 (ujednání o vyšší ceně zásilky), čl. 26 (udání zvláštního zájmu na dodání zásilky) a čl. 29 (kvalifikovaná odpovědnost).

3.6.1 Udání vyšší ceny zásilky

V souladu s ustanovením čl. 24 Úmluvy CMR má odesílatel možnost, aby za dohodnutý příplatek k přepravnému v nákladním listě udal cenu zásilky, která bude převyšovat limit 8,33 SDR za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. Cena uvedená v nákladním listě potom bude představovat náhradový limit dopravce.

3.6.2 Udání zvláštního zájmu na dodání zásilky

Čl. 26 umožňuje odesílateli, aby za dohodnutý příplatek k přepravnému udal v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty nebo poškození anebo překročení dodací lhůty. V případě, že je zvláštní zájem na dodání zásilky udán, může oprávněný kromě náhrady škody vyplývající z čl. 23, 24 a 25 požadovat i náhradu dalších prokázaných škod až do výšky udaného zájmu na dodání. Takovou další prokázanou škodou mohou být ku příkladu provozní ztráty.

3.6.3 Kvalifikovaná odpovědnost

Pro prolomení odpovědnostních limitů má stěžejní význam kvalifikovaná odpovědnost podle čl. 29 Úmluvy CMR.

O kvalifikovanou odpovědnost půjde tehdy, pokud dopravce způsobil škodu úmyslně, nebo takovým zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. Pokud budou předpoklady kvalifikované odpovědnosti naplněny, nebude se moct dopravce dovolávat ustanovení, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno.

⁵⁶ SEDLÁČEK 2009 op. cit., s. 282.

V případě kvalifikované odpovědnosti bude dopravce povinen i k náhradě následných škod, nejen k náhradě skutečné škody na zásilce.⁵⁷ Z tohoto důvodu oprávněné osoby kvalifikovanou odpovědnost mnohdy uplatňují, protože náhrada škody omezená odpovědnostními limity je zejména u rozměrově malých a lehkých věcí, jejichž hodnota je ale vysoká, zcela nedostačující.⁵⁸

K zavinění, které je rovnocenné úmyslu se vyjádřil Nejvyšší soud České republiky v rozsudku 23 Cdo 2702/2012⁵⁹. Z rozsudku vyplývá, že podle práva České republiky je za zavinění rovnocenné úmyslu nutné považovat hrubou nedbalost, jakožto nedbalost nejvyšší intenzity, která svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění svých povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob. Krofta uvádí definici, podle které hrubá nedbalost představuje „*zvlášť závažné porušení odborné péče, kterou lze – vzhledem k okolnostem přepravy – od profesionálního dopravce požadovat.*“⁶⁰

Jako hrubou nedbalost vykládají zavinění rovnocenné úmyslu i soudy ve většině evropských zemí, v některých státech může být ovšem zavinění rovnocennému úmyslu přisuzován jiný ekvivalent. Například v Německu se po reformě přepravního práva z roku 1998 uplatňuje kritérium vědomé lehkomyšlnosti, jenž je ve srovnání s hrubou nedbalostí přísnější. Vědomou lehkomyšlností se rozumí „*...takové závažné porušení závazků z přepravní smlouvy, resp. profesionální péče ze strany dopravce nebo osob, které za či pro dopravce plní závazky z přepravní smlouvy, kdy dopravce nebo tyto osoby poruší nebo zanedbají bezpečnostní opatření odpovídající rizikům profesionální péče o zásilku, ačkoliv vědět mohli a měli, že v důsledku takového jednání nebo opomenutí ke škodě na zásilce s největší pravděpodobností dojde.*“⁶¹

Na základě výše uvedeného lze shrnout, že kritériem pro rozlišení mezi standardní a kvalifikovanou odpovědností je vynaložení určité úrovně profesionální péče. Ze soudní praxe zemí Evropské unie jsou patrné tendence posuzovat, ve všech stádiích přepravy, úroveň profesionální péče silničních dopravců při plnění závazků

⁵⁷ SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 276; KROFTA 2015, op. cit., s. 114.

⁵⁸ KROFTA 2015 op. cit., s. 170.

⁵⁹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 2. 2014, sp. zn.: 23 Cdo 2702/2012. Nejvyšší soud [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/96379073205913DDDC1257DCE00557C8D?openDocument&Highlight=0,

⁶⁰ KROFTA 2015 op. cit., s. 178.

⁶¹ KROFTA 2015 op. cit., s. 178.

z přepravní smlouvy stále přísněji.⁶² Příkladem mohou být krádeže vozidel nebo zásilek v případech, kdy dopravce nebo jeho řidič nepodniknou nezbytná opatření, aby bylo těmto krádežím zabráněno^{63 64} (viz liberační důvody).

Kromě dopravce stíhá kvalifikovaná odpovědnost i osoby, za které dopravce podle čl. 3 Úmluvy CMR odpovídá. Předpokladem pro uplatnění kvalifikované odpovědnosti dopravce za jednání těchto osob je skutečnost, že tyto osoby jednaly v rámci svých pracovních úkolů. Dopravce je tak odpovědný např. i za krádeže či loupeže zásilek, které zavinily, nebo na kterých se podílely osádky vozidel.⁶⁵ K této problematice se vyslovuje Nejvyšší soud České republiky v rozhodnutí 31 Cdo 488/2010⁶⁶, ze kterého vyplývá, že dopravce podle článku 3 Úmluvy CMR, který je nutno vykládat ve spojení s článkem 29 Úmluvy CMR, odpovídá za jednání a opomenutí osob, kterých použije při provádění přepravy, stejně tak jako za jednání a opomenutí osob, kterých použije jeho poddopravce i případný poddopravce tohoto poddopravce. Předpokladem je, aby tyto osoby jednaly v rámci svých pracovních úkolů, přičemž za takové jednání je třeba považovat i úmyslné jednání těchto osob, pokud jednaly v rámci uložených pracovních úkolů, i když nejednaly v zájmu dopravce, ale svým jednáním výlučně sledovaly vlastní zájmy nebo zájmy třetí osoby. Dopravce tak zásadně odpovídá za jednání řidiče pověřeného provedením přepravy spočívající v krádeži zboží, jehož se dopustil během přepravy.⁶⁷

3.7 Liberační důvody

Jestliže dojde ke ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty, má dopravce možnost se své odpovědnosti zprostit prokázáním jednoho z obecných liberačních důvodů, nebo osvědčením některého z privilegovaných liberačních důvodů.

⁶² KROFTA 2015 op. cit., s. 176-179.

⁶³ DAMAR, Duygu. *Wilful Misconduct In International Transport Law*. [online]. Hamburg: Springer Science & Business Media, 2011[cit. 1. 10. 2016]. 316 s. ISBN 978-3-642-21509-4. S. 233-234. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=tFcHoBhjBbIC&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false.

⁶⁴ Krofta uvádí příklad, kdy řidič (jednočlenná osádka) spal v kabině a nezpozoroval, že mu bylo z přívěsu ukradeno zboží.

⁶⁵ KROFTA 2015 op. cit., s. 179.

⁶⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 31 Cdo 488/2010, ze dne 10.10.2012. Nejvyšší soud. [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/8C58210BD5EE9F2AC1257AA2003AC8E0?openDocument&Highlight=0.

⁶⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 31 Cdo 488/2010, ze dne 10.10.2012, op. cit.

3.7.1 Obecné liberační důvody

Úmluva CMR v čl. 17 odst. 2 uvádí jako obecné liberační důvody zavinění oprávněného, příkaz oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadu zásilky a okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky není v jeho moci odstranit.

Zavinění oprávněného nemusí představovat pouze porušení jeho smluvní povinnosti, může jít o jakékoliv jednání, při kterém oprávněný nerespektoval požadovanou profesionální péči. Mezi zaviněním oprávněného a vznikem škody musí být ovšem příčinná souvislost⁶⁸. Krofta jako příklad uvádí situaci, kdy zásilka nebyla odesílatelem připravena ve sjednaném čase nakládky, a toto zpoždění vedlo k překročení dodací lhůty.

Za příkaz oprávněného je nutno považovat příkazy týkající se dispozic se zásilkou. Příkaz se musí týkat zcela určitého jednání, musí být splnitelný a musí být v souladu se zákonem. Předpokladem pro liberaci není zavinění oprávněné osoby, která příkaz vydala. Je nutno zdůraznit, že příjemce není povinen zásilku převzít, proto odmítnutí zásilky nezbavuje dopravce odpovědnosti za zásilku⁶⁹.

Vlastní vady zásilky⁷⁰ jsou „*takové vlastnosti zboží, které se od normálního stavu zboží daného druhu odlišují a zvyšují tím nebezpečí škody, pokud je zásilka přepravována způsobem odpovídajícím přesvědčení dopravce o standardních vlastnostech přepravovaného zboží.*“⁷¹ Krofta jako příklad uvádí nedostatečné předchlazení zmraženého zboží před přepravou.

Za škodu způsobenou neodvratitelnou či neodstranitelnou okolností je nutno považovat takovou škodu, ke které by došlo i při vynaložení veškeré péče, již lze po pečlivém dopravci požadovat.⁷² Za neodvratitelnou okolnost lze v jistých ohledech považovat i krádeže, zahraniční i české soudy však jednotně potvrzují, že dopravce je povinen vyvinout maximální úsilí, aby ke krádeži nedošlo. Příkladem může být rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, který shledal dopravce odpovědného za

⁶⁸ Pokud zásilka dle návodu vyžaduje nakládku speciálním zařízením, ale odesílatel tak neučiní, nebude dána jeho odpovědnost za škodu, nevznikne-li škoda z tohoto, ale jiného důvodu (SEDLÁČEK 2009 op. cit., s. 285.)

⁶⁹ KROFTA 2015, op. cit., s. 118; SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 286.

⁷⁰ Sedláček upozorňuje na to, že s přihlédnutím k anglickému a francouzskému znění Úmluvy CMR, by měl český překlad znít „zvláštní vady zásilky“, ve smyslu „zvláštních vlastností zásilky“. (SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 286.)

⁷¹ KROFTA 2015, op. cit., s. 119.

⁷² SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 288.

krádež vozidla s nákladem elektroniky, když vozidlo bylo ponecháno nejméně pět hodin bez dozoru řidiče. V tomto případě bylo jednání řidiče dokonce označeno za hrubě nedbalé, tedy rovnocenné úmyslu ve smyslu čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR.⁷³

3.7.2 Privilegované liberační důvody

Privilegované liberační důvody jsou uvedeny taxativně v ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. a-f Úmluvy CMR, příkladmo jde o přepravu živých zvířat, použití otevřených vozidel bez plachet, jestliže to bylo výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě, anebo naložení a vyložení zásilky oprávněnou osobou.

Pro zproštění se odpovědnosti na základě privilegovaných důvodů postačí, když dopravce pouze osvědčí, že podle okolností případu mohla ztráta nebo poškození zásilky vzniknout ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s jedním nebo více důvody, které jsou uvedeny v čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR, což ulehčuje jeho důkazní břemeno. Oprávněná osoba však může prokázat, že škoda nebyla způsobena ani zcela, ani zčásti žádným z privilegovaných důvodů, což má za následek dopravcovu odpovědnost.

3.7.3 Spoluodpovědnost dopravce

Základ dopravcovy spoluodpovědnosti je stanoven v čl. 17 odst. 5. Pokud se dopravce zproští své odpovědnosti jen z části, bude ve zbývajícím rozsahu odpovídat do té míry, v jaké okolnosti, za jejichž odpovědnost se mu nepodařilo zprostit, přispěly ke škodě na zásilce. Dopravce může být spoluodpovědný například tehdy, kdy se mu podaří osvědčit vadně provedenou nakládku ze strany odesílatele, ale zároveň se prokáže nedostatek v technice jízdy řidiče.⁷⁴

3.7.4 Vady na vozidle

V souvislosti s úpravou liberačních důvodů je nutno poukázat na čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR, podle něhož se dopravce nemůže dovolávat ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejich zástupců nebo pracovníků. Dopravce tedy nemůže uplatnit žádný z liberačních důvodů, pokud ke ztrátě, poškození nebo

⁷³ Krajský soud v Hradci Králové rozsudek č.j. 34 Cm 233/97 ze dne 16.5.2001, uvádí Sedláček 2009, op. cit., s. 288.

⁷⁴ KROFTA 2015, op. cit., s. 146.

překročení dodací lhůty došlo v příčinné souvislosti s vadou vozidla použitého k přepravě. Čl. 17. odst. 3 představuje v rámci unifikačních úmluv o mezinárodní přepravě výjimečný případ absolutní objektivní odpovědnosti dopravce⁷⁵.

3.8 Uplatnění nároků

Úmluva CMR ve svém čl. 30 odst. 1 stanoví vyvratitelnou právní domněnku ve prospěch dopravce, podle které příjemce obdržel zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě. Příjemce může tuto domněnku vyvrátit důkazem opaku, spočívajícím v prokázání skutečnosti, že stav zásilky nedopovídá zápisu. Právní domněnky řádného dodání se ovšem nepoužije, jestliže poškození a ztráty na zásilce vyplynou z náležitého zjištění stavu zásilky, provedeného příjemcem a dopravcem při vykládce. Dále domněnka řádného dodání nebude platit, jestliže v případě ztráty nebo poškození zjevně znatelného, ohlásí příjemce dopravci nejpozději při převzetí zásilky výhrady s uvedením všeobecných údajů o povaze ztráty nebo poškození, anebo pokud toto ohlášení provede nejpozději do 7 dnů ode dne vydání zásilky v případě ztrát nebo poškození zjevně neznatelných. Do 7 denní lhůty se nezapočítávají neděle a uznané svátky, výhrada navíc má předepsanou písemnou formu.

Společné zjištění stavu zásilky dopravcem a příjemcem je výsledek šetření stavu zásilky na vykládce. Pokud by výsledkem zjištění byly zjevně poznatelné ztráty a škody na zásilce, nebylo by možné proti takovému zjištění uplatnit protidůkaz. Proti výsledku společného zjištění je v souladu s čl. 30 odst. 2 Úmluvy CMR důkaz přípustný pouze v případě ztrát nebo poškození zjevně neznatelných za předpokladu, že příjemce poslal dopravci písemné výhrady v 7 denní lhůtě po zjištění. Úmluva CMR, ani podpůrné rozhodné národní právo neupravuje jakou formou má být společné zjištění provedeno, protože toto zjištění má ale silný důkazní význam, mělo by se jednat o písemnou formu, popř. příjemcem i dopravcem čitelně podepsanou poznámku v CMR-nákladním listu. Pro vyvolání zneplatnění domněnky řádného dodání, je nutné, aby se na společném šetření podílel spolu s příjemcem smluvní dopravce (v zastoupení řidiče), nikoliv pouze jím kontrahovaný poddoprovce. Této domněnce je možné vyhovět i tak, že smluvní dopravce pověří poddoprovce zastoupením při zjišťování stavu zásilky⁷⁶.

⁷⁵ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 59.

⁷⁶ KROFTA 2015, op. cit., s. 101-102.

V případě výhrad zjevně znatelných škod a ztrát také není předepsaná forma, u zjevně neznatelných škod a ztrát je ovšem nutné provést výhrady písemně. Aby písemná výhrada vyvrátila domněnku řádného dodání zásilky, musí být adresována smluvnímu dopravci. U výhrady učiněné ihned na vykládce vůči poddopravci se vychází z předpokladu, že je poddopравce oprávněn převzít výhradu pro smluvního dopravce. Úmluva CMR klade důraz i na obsah výhrady, výhrada, která by neobsahovala alespoň všeobecné údaje o povaze ztráty nebo poškození by byla neplatná. Výhrada nemusí být detailní, ale měla by umožnit škodu v dalším postupu identifikovat, proto pouhá poznámka, že zboží přišlo ve špatném stavu se považuje za nedostatečnou.^{77 78}

Nároky na náhradu za překročení dodací lhůty mohou být uplatněny jen tehdy, byla-li dopravci do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci, zaslána písemná výhrada. Tato výhrada může být učiněna i před dojitím zásilky, pokud je patrné, že dojde jak k překročení dodací lhůty, tak ke vzniku škody. Do 21 denní lhůty se započítávají i neděle a uznané svátky. Pokud by výhrada nebyla ve stanovené lhůtě učiněna, nárok na náhradu provozně majetkových škod, které jsou následkem překročení dodací lhůty, by prekludoval (vyplývá to z čl. 30 odst. 3 Úmluvy).⁷⁹

Vznesení výše popsaných výhrad má za následek vyvrácení právní domněnky řádného dodání zásilky, neprokazuje však poškození či ztrátu zásilky. Je proto na příjemci, aby v rámci reklamace, případně soudního či rozhodčího řízení prokázal, že k poškození či ztrátě došlo v souvislosti s přepravou⁸⁰.

Kromě jediného případu prekluze nároku na náhradu škody za překročení dodací lhůty, podléhají ostatní nároky z přeprav promlčení. Promlčecí doba je jeden rok, v případě kvalifikované odpovědnosti je promlčecí doba tříletá. Počátek běhu promlčecí doby je stanoven různě, proto je také třeba rozlišovat mezi poškozením zásilky, její úplnou ztrátou a dalšími případy.⁸¹

⁷⁷ KROFTA 2015 op. cit., s. 103.

⁷⁸ STANĚK, Jan; STEHLÍK, Ondřej. Problematické aspekty Úmluvy CMR s důrazem na čl. 30-33. *Obchodní právo: časopis pro obchodněprávní praxi*. 2012, roč. 21, č. 10, s. 356-363. ISSN 1210-8278. s. 361.

⁷⁹ KROFTA 2015, op. cit., s. 104.

⁸⁰ STANĚK 2012, op. cit., s. 358-359.

⁸¹ Podle čl. 32 odst. 2 písm. a-c Úmluvy CMR promlčecí doba počíná běžet: a) při částečné ztrátě zásilky, při jejím poškození nebo při překročení dodací lhůty dnem vydání zásilky; b) při úplné ztrátě třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla-li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem; c) ve všech ostatních případech uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy. (čl. 32 odst. 2 Úmluvy).

Podání písemné reklamace má podle čl. 32 odst. 2 za následek stavení běhu promlčecí doby, a to až do dne, kdy dopravce reklamaci odmítne a vrátí k ní připojené doklady.

3.9 Další případy odpovědnosti dopravce podle Úmluvy CMR

Kromě odpovědnosti za ztrátu zásilky, poškození zásilky, anebo překročení dodací lhůty, jejíž úprava tvoří podstatnou část Úmluvy, upravuje Úmluva i další situace, se kterými spojuje dopravcovu odpovědnost.

Doprovce odpovídá, v souladu s čl. 7 odst. 3 Úmluvy CMR, oprávněnému za veškeré výlohy a škody vzniklé v důsledku svého opomenutí uvést do CMR-nákladního listu údaj o tom, že přeprava, i přes jakoukoliv jinou doložku, podléhá ustanovením Úmluvy CMR⁸². Tato odpovědnost je objektivní, přičemž není stanoven ani limit pro náhradovou povinnost. Ke vzniku škody vlivem opomenutí tohoto údaje může dojít například tehdy, je-li spor veden před soudem státu, jenž není stranou Úmluvy CMR a kvůli neuvedení tohoto údaje nemůže být Úmluva CMR aplikována jako rozhodné právo sjednané mezi stranami. Použití jiného práva může mít za následek odlišnou úpravu promlčení, lhůt pro reklamaci atp.⁸³

Doprovce je dále odpovědný jako komisionář za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů v nákladním listě uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných. Pro tyto případy odpovědnosti Úmluva stanovuje limit, který se rovná částce, jíž by dopravce hradil, kdyby došlo ke ztrátě zásilky.⁸⁴

Podle čl. 12 odst. 7 odpovídá dopravce za škodu vzniklou neprovedením příkazů, které mu dal odesílatel nebo příjemce, nebo za jejich provedení, jestliže si nevyžádal předložení prvního vyhotovení nákladního listu.

Doprovce nese odpovědnost i za výběr uschovatele zásilky za podmínek stanovených v ustanovení čl. 16 odst. 2 Úmluvy.

Posledním případem, kdy dopravce nese podle Úmluvy CMR odpovědnost, je dopravcovu opomenutí vybrání dobírky, pokud byla dobírka v přepravní smlouvě sjednána. Limitem náhradové povinnosti je výše dobírky.⁸⁵

⁸² Tzv. Paramount-klausule.

⁸³ KROFTA 2015, op. cit., s. 148.; SEDLÁČEK 2009, op. cit., s. 139.

⁸⁴ Srov. čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR.

⁸⁵ Srov. čl. 21 Úmluvy CMR.

4 Mezinárodní železniční přeprava

4.1 Obecně o železniční přepravě

Provozovateli železniční přepravy v zemích EU jsou většinou podniky se silnou účastí státu, což se projevuje monopolním charakterem cen přepravného. Tento fakt má za následek klesající podíl železniční nákladové přepravy na celkovém objemu přeprav.

Z pohledu mezinárodní železniční přepravy představují nejvýznamnější úpravy Úmluva COTIF (viz níže) a Dohoda SMGS⁸⁶, jíž je podřízeno provozování železniční přepravy v členských státech SNS a některých dalších zemí, např. v Čínské lidové republice. V případě přepravy zboží mezi státy, které se řídí různými úmluvami je od roku 2006 možné uzavřít jedinou přepravní smlouvu osvědčenou vydáním CIM/SMGS nákladního listu, před rokem 2006 nezbývalo, než se s touto problematikou vypořádat uzavřením dvou přepravních smluv osvědčených dvěma nákladními listy⁸⁷. Zavedením CIM/SMGS nákladního listu došlo ke snížení nákladů souvisejících s vystavením druhého nákladního listu, zrychlení doby přepravy a eliminaci chyb při vystavování dalšího listu⁸⁸.

4.2 Úmluva COTIF

Mezinárodní železniční nákladní přeprava dosáhla harmonizace už roku 1890, kdy byla přijata Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnici, na jejímž základě byla roku 1893 vytvořena Ústřední kancelář pro mezinárodní železniční přepravu⁸⁹. Úmluva byla několikrát doplňována, až v roce 1980 byla na osmé revizní konferenci přijata Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)⁹⁰, která je svou povahou zakládajícím statutem Mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). V roce 1999 byl po revizi Úmluvy COTIF přijat Vilniuský protokol, který nabyl účinnosti v roce 2006. Tento protokol reflektuje vývoj v železniční přepravě vyvolaný privatizací a změnami tržní struktury. Česká republika přistoupila

⁸⁶ Soglošenije o meždunarodno gruzovom soobščeniiji, neboli Dohoda o mezinárodní přepravě zboží.

⁸⁷ MACHKOVÁ 2014, op. cit., s. 164-165.

⁸⁸ CIM/SMGS. *ČD Cargo*. [online]. [cit. 10. 11. 2016]. Dostupné z: https://www.cdcargo.cz/cs_CZ/cim/smgs?inheritRedirect=true.

⁸⁹ Originální francouzský název této instituce je l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

⁹⁰ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

k Vilniuskému protokolu sdělením ministerstva zahraničních věcí, publikovaného ve sbírce mezinárodních smluv pod číslem 49/2006 Sb.m.s.⁹¹

Podle čl. 2 odst. 1 Úmluvy COTIF je cílem OTIF všestranně podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu. „*Jedním z prostředků dosažení cílů organizace je mimo jiné stanovení jednotných právních předpisů pro smlouvu o přepravě osob a zboží v přímé mezinárodní železniční přepravě, včetně doplňkových přeprav jinými dopravními prostředky, které jsou předmětem jediné smlouvy*⁹²“. Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM), jsou uvedeny v Přípojkou B k Úmluvě COTIF.

Podle čl. 1 § 1 se CIM použijí na každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, jestliže místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku leží ve dvou různých členských státech, a to bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy. Čl. 1 § 2 CIM dále umožňuje, aby se strany smlouvy dohodly, že jejich smlouva se bude řídit CIM i v případě, kdy se místo převzetí zboží a místo určené pro dodávku nachází ve dvou různých státech, z nichž je členským státem jenom jeden.

Kromě výše popsaných případů se CIM použijí i na kombinovanou přepravu, a to tehdy, kdy mezinárodní železniční přeprava bude doplněna vnitrostátní silniční nebo říční přepravou členského státu, nebo pokud bude přeprava po železničních tratích doplněna přepravou po moři nebo přepravou na říčních linkách překračující státní hranice, za předpokladu, že přeprava po moři nebo na říčních linkách bude prováděna po trasách, které jsou zapsány do seznamu tratí (linek), předvídaného v článku 24 § 1 Úmluvy COTIF.

Kogentnost CIM je stanovena výslovně v čl. 5. Na rozdíl od Úmluvy CMR je ale umožněno, aby dopravce svou odpovědnost a své závazky rozšířil⁹³.

Doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zboží dopravcem, představuje nákladní list. Nákladní list také slouží, až do prokázání opaku, jako důkaz o stavu zboží a jeho obalu podle údajů v něm uvedených, a pokud tyto údaje

⁹¹ PERNICA, op. cit., s.309.; CARR, Indira; STONE, Peter. *International trade law*. 4th ed. New York: Routledge-Cavendish, 2010. ISBN 02-038-7254-1. s. 461.

⁹² Čl. 2 odst. 1 pís. a bod 1. Úmluvy COTIF.

⁹³ Zde došlo k inspiraci čl. 23 § 1 Hamburských pravidel srov. STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF: ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: Nadur, 2006. 243 s. ISBN 80-7270-026-X. S. 154.

chybí, tak jako důkaz o bezvadném stavu při převzetí. V případě, že bude nákladní list obsahovat odůvodněné výhrady, nebude sloužit jako důkaz.⁹⁴

4.3 Odpovědnost dopravce podle CIM

Na základě článku 23 § 1 CIM dopravce odpovídá za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží, a také za škodu vzniklou překročením dodací lhůty. Doba dopravcovy odpovědnosti je ohraničena momentem přijetí zboží a momentem jeho dodání příjemci, přičemž CIM upravuje situace, které jsou postaveny na roveň dodání zboží příjemci⁹⁵.

Na základě ustanovení 31 § 1 CIM odpovídá dopravce i za úbytek hmotnosti vyvolaný přirozenou povahou zboží, pokud tento úbytek přesáhne procentní hranice stanovené CIM.

Odpovědnost dopravce vychází, stejně jako je tomu u Úmluvy CMR, z principu objektivní odpovědnosti s možností liberace. Dopravce se tak může zprostit odpovědnosti z obecných liberačních důvodů⁹⁶, přičemž je na dopravci, aby dokázal, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty byly způsobeny právě z těchto důvodů, anebo na základě privilegovaných liberačních důvodů, které představují taxativně vyjmenované případy zvláštních nebezpečí⁹⁷ (např. přeprava živých zvířat, nebo nakládání zboží odesílatelem a vykládání zboží příjemce). Zde dopravci stačí v souladu s čl. 25 § 3 doložit, že ztráta nebo poškození mohly podle okolností případu vzniknout z jednoho nebo více zvláštních nebezpečí, aby platila vyvratitelná domněnka⁹⁸, že škoda vznikla právě z těchto nebezpečí. Pro případ přepravy železnice – moře, lze důvody pro zproštění odpovědnosti rozšířit například o důvod záchrany života nebo majetku na moři.⁹⁹

Dopravce dále odpovídá, v souladu s čl. 40 CIM, za své zaměstnance a jiné osoby, které používá při provádění přepravy, pokud tito zaměstnanci a jiné osoby

⁹⁴ Srov. čl. 12 CIM.

⁹⁵ Podle čl. 17 § 2 jde o vydání zboží celním nebo daňovým úřadům v jejich výpravních místnostech nebo skladištích, nejsou-li tato zařízení pod dohledem dopravce, jakož i situace, kdy se zboží uskládá u dopravce nebo zasilatele nebo ve veřejném skladišti, a to podle předpisů platných v místě dodání.

⁹⁶ Podle čl. 23 § 2 jde o zavinění oprávněné osoby, příkaz oprávněné osoby, který nezavinil dopravce, zvláštní vady zboží, nebo okolnosti, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.

⁹⁷ Celkový taxativní výčet zvláštních nebezpečí je uveden v čl. 23 § 3 písmn. a -g CIM.

⁹⁸ Věta druhá čl. 23 § 3 umožňuje oprávněné osobě tuto domněnku vyvrátit, prokáže-li, že škoda nebyla nebo nebyla výlučně způsobena některým z těchto nebezpečí.

⁹⁹ Další důvody, na jejichž základě se může dopravce liberovat jsou taxativně uvedeny v čl. 38 § 1 písm. a - d. Srov. též odpovědnost podle Hamburských pravidel.

vykonávají své povinnosti. Za osoby, které dopravce používá při provádění přepravy, jsou považováni i provozovatelé železniční infrastruktury, na níž se přeprava uskutečňuje.

V souvislosti s dopravcovou odpovědností za zpoždění je v čl. 16 podpůrně stanovena délka dodací lhůty, pro případ, že si odesílatel a dopravce délku dodací lhůty nedohodnou. Nebylo-li zboží dodáno příjemci do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty, může ho oprávněný bez dalšího považovat za ztracené.

Na rozdíl od Úmluvy CMR, jsou v CIM stanovena podpůrná pravidla pro odpovědnost za nakládku a vykládku. Jestliže se dopravce s odesílatelem nedohodnou na tom, kdo provede nakládku a vykládku, bude k nakládce a vykládce kusového zboží povinen dopravce, zatímco u vozových zásilek bude k nakládce povinen odesílatel a k vykládce po dodání zásilky příjemce. V případě, že odesílatel provedl nakládku vadně, odpovídá dopravci za všechny následky s tím související.

4.3.1 Za sebou následující dopravci

Stejně jako Úmluva CMR i CIM upravuje situaci, kdy přepravu na základě jediné smlouvy provede více na sebe navazujících dopravců. Každý navazující dopravce se tak v souladu s čl. 26 stane stranou přepravní smlouvy v okamžiku, kdy převezme zboží spolu s nákladním listem. Následující dopravce je vázán všemi podmínkami uvedenými v nákladním listě a od okamžiku, kdy se stane stranou přepravní smlouvy, odpovídá za provedení přepravy po celé trati až k dodání.

4.3.2 Skutečný dopravce

Od za sebou následujících dopravců, kteří jsou subjekty přepravní smlouvy, je třeba odlišovat postavení skutečných dopravců (CIM je označuje jako výkonné dopravce).

Skuteční dopravci nejsou ve smluvním vztahu ani s odesílatelem, ani s příjemcem, proto podle ustanovení čl. 27 § 1 zůstává za celou přepravu odpovědný (smluvní) dopravce, ačkoliv provedení přepravy přenesl zcela nebo zčásti na skutečného dopravce.^{100 101}

Přestože skutečný dopravce není stranou přepravní smlouvy, řídí se jeho odpovědnost za část přepravy, kterou provádí, ustanoveními CIM. Jestliže potom dojde

¹⁰⁰ STEJSKAL 2006, op. cit., s. 163.

¹⁰¹ Srov. čl. 10 Hamburských pravidel, ze kterého Čl. 27 CIM vychází.

k situaci, kdy bude odpovědný jak (smluvní) dopravce, tak i skutečný dopravce, budou oba odpovídat společně a nerozdílně.

Limity náhrady škody upravené v CIM se vztahují i na skutečného dopravce a jeho zaměstnance.

Ačkoliv jsou ustanovení CIM jednostranně kogentní a umožňují dopravci rozšířit svou odpovědnost a závazky nad rámec stanovený CIM, nebude v souladu s čl. 27 § 3 vůči skutečnému dopravci toto rozšíření (příp. vzdání se práv) účinné, jestliže s nimi nevyjádří písemný souhlas¹⁰².

Na skutečného dopravce může být podle ustanovení čl. 3 písm. b CIM převedena pouze přeprava po železničních tratích, skutečným dopravcem se tedy nemůže stát například silniční dopravce, který provádí doplnění železniční přepravy ve smyslu čl. 1 § 3 CIM. Silniční dopravce se za těchto okolností považuje za osobu, kterou (smluvní) dopravce používá při provádění přepravy, a tudíž za ni odpovídá podle čl. 40 CIM.¹⁰³

4.4 Rozsah dopravcovy odpovědnosti

4.4.1 Náhrada škody v případě ztráty

Výše náhrady škody se určí na základě stejných pravidel, jaká stanoví Úmluva CMR, tedy podle hodnoty zboží, která platí v den a místě přijetí zboží k přepravě (vyplývá tak z čl. 30 § 1 CIM). Maximální limit odškodnění činí 17 SDR za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti. Bez ohledu na stanovený limit musí dopravce podle čl. 30 § 4 CIM dále nahradit dovozní, zaplacená cla a ostatní částky uhrazené v souvislosti s přepravou ztraceného zboží, kromě spotřební daně za zboží, které se přepravuje v přerušném celním řízení.

Speciální náhradový režim je stanoven v čl. 30 § 3 pro případ ztráty železničního vozidla, které jede na vlastních kolech a je přepravováno jako zboží, a pro případ ztráty intermodálních přepravních jednotek nebo jejich částí. Zde je výše náhrady škody vymezena obecnou hodnotou těchto věcí v den a v místě jejich ztráty.

¹⁰² CARR 2014, op. cit. s. 344.

¹⁰³ STEJSKAL 2006 op. cit., s. 154.

4.4.2 Náhrada škody při poškození zboží

V případě poškození zboží odpovídá výše náhrady škody snížené hodnotě zboží, která se určí procentní sazbou z hodnoty zboží zjištěné podle čl. 30 § 1. V takto zjištěném poměru se uhradí i dovozní a další náklady uvedené v čl. 30 § 4. Náhrada nesmí přesáhnout částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě úplné ztráty, jestliže byla zničena celá zásilka, anebo částku, kterou by bylo nutné nahradit v případě částečné ztráty znehodnocené části zásilky, jestliže byla poškozena jen část.

Pro železniční vozidlo přepravované jako zboží a pro intermodální přepravní jednotky je výše náhrady škody omezena náklady na opravu, přičemž ani tato náhrada nemůže přesahovat částku, která by se hradila v případě ztráty.

4.4.3 Náhrada škody při překročení dodací lhůty

Oproti Úmluvě CMR je limit náhrady škody způsobené překročením dodací lhůty podstatně vyšší, neboť představuje čtyřnásobek přepravného. Tento limit se uplatní i tehdy, došlo-li následkem překročení dodací lhůty k poškození zboží (čl. 33 § 1 CIM).

Nejvýznamnějším limitem ovšem zůstává částka, která by se nahrazovala v případě úplné ztráty zboží, neboť tato nemůže být překročena ani v případě zpožděného dodání (čl. 33 § 5)

Limit představující čtyřnásobek přepravného se použije podpůrně, jestliže si strany nedomluví odlišný limit, což jim umožňuje CIM v případě, že si domluví dodací lhůtu. Pokud v důsledku překročení dodací lhůty vznikne škoda, může si oprávněný vybrat mezi smluvenou nebo podpůrnou výší limitu náhrady škody.¹⁰⁴

4.5 Překročení limitů

Kromě výše popsaného smluvního náhradového limitu pro případ překročení dodací lhůty, lze limity prolomit i udáním hodnoty, udáním zájmu na dodání a v důsledku kvalifikované odpovědnosti.

4.5.1 Udání vyšší ceny zásilky

Odesílatel s dopravcem si mohou dohodnout hodnotu, která bude nahrazovat limit 17 SDR za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. Tato hodnota musí být stanovena

¹⁰⁴ STEJSKAL 2009 op. cit., s. 167.

v nákladním listě. CIM, na rozdíl od Úmluvy CMR, nepodmiňuje toto ujednání zaplacením příplatku k přepravnému. Zda se příplatek bude platit je tedy ponecháno smluvnímu ujednání.¹⁰⁵

4.5.2 Udání zvláštního zájmu na dodání

Stejně jako v případě udání hodnoty, ani pro případ udání zájmu na dodání není CIM vyžadováno zaplacení příplatku k přepravnému. Zájem na dodání se vyjádří částkou uvedenou v nákladním listě. Do výše této částky se bude kromě skutečné škody na zásilce hradit i škoda následná.¹⁰⁶

4.5.3 Kvalifikovaná odpovědnost

Omezení rozsahu náhrady škody se neuplatní, pokud se prokáže, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, které spočívá buď v úmyslu takovou škodu způsobit, anebo ve vědomé nedbalosti, kdy dopravce ví, že by k takové škodě mohlo pravděpodobně dojít. Ve srovnání s čl. 29 Úmluvy CMR je patrná větší právní jistota dopravce, protože CIM přímo stanoví předpoklady pro vznik kvalifikované odpovědnosti, bez toho, aby v této souvislosti odkazovaly na národní právní řády.

4.6 Uplatňování nároků

Uplatňování nároků z přepravní smlouvy vykazuje od Úmluvy CMR podstatné odchylky. Podle čl. 30 Úmluvy CMR platí vyvratitelná domněnka, že příjemce převzal zásilku ve stavu uvedeném v nákladním listě, jestliže spolu s dopravcem náležitě nezjistil její stav. Podle čl. 47 CIM je nutné před převzetím zboží zjistit jeho stav, aby nedošlo k zániku nároků oprávněného vůči dopravci, vyplývajících z částečné ztráty, poškození nebo překročení dodací lhůty. Převzetí zboží, má až na výjimky, za následek zánik nároků vůči dopravci. Při překročení dodací lhůty je nutné uplatnit nároky do šedesáti dnů.

Reklamace se uplatňují v písemné formě u dopravce, vůči němuž lze uplatňovat nároky soudní cestou. Reklamace staví běh promlčecí doby, za stejných podmínek jako podle Úmluvy CMR.

Nároky z přepravní smlouvy se promlčí za jeden rok, v případě kvalifikovaného zavinění za dva roky.

¹⁰⁵ STEJSKAL 2009 op. cit., s. 167.

¹⁰⁶ Srov. čl. 26 Úmluvy CMR.

5 Mezinárodní letecká přeprava

5.1 Obecně o letecké přepravě

Podíl mezinárodní letecké nákladní přepravy je v rámci celkového objemu mezinárodního obchodu poměrně zanedbatelný. Tohoto druhu přepravy se využívá zejména u zásilek specifické povahy (např. náhradní díly, rychle se kazící potraviny, živá zvířata, umělecká díla atd.). Nákladní letecká přeprava může být realizována jako doplňková činnost pravidelných linek osobní přepravy, kdy se využívá volné kapacity nákladového prostoru, nebo jako hlavní činnost nákladových dopravců. Objevuje se i nepravidelná (charterová) přeprava, při které je pronajímán ložný prostor celého dopravního prostředku přizpůsobeného pro přepravu karga.^{107 108}

Z hlediska odpovědnosti dopravce rozlišujeme odpovědnost podle Varšavského systému¹⁰⁹ a podle Montrealské úmluvy¹¹⁰. Montrealská úmluva Varšavský systém nahrazuje, modernizuje a konsoliduje do jednoho dokumentu, nahrazuje i řadu dalších kombinací režimu odpovědnosti dopravce, ať už byly zavedeny jednotlivými státy, nebo vládními či nevládními organizacemi¹¹¹. Přestože Varšavský systém je již zastaralý, a primární úlohu v oblasti úpravy odpovědnosti dopravce hraje Montrealská úmluva, zůstává nadále v platnosti ve vztahu ke státům, které Montrealskou úmluvu neratifikovaly.¹¹² Pro úplnost je třeba upozornit, že Montrealskou úmluvu ratifikovalo 122 zemí, Varšavskou úmluvu ve znění Haagského protokolu z r. 1955 137 zemí, lze tedy hovořit o tom, že cíle nahradit Varšavský systém bylo dosaženo.^{113 114}

¹⁰⁷ MACHKOVÁ 2014, op. cit., s. 167-168.

¹⁰⁸ PRŮŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9. S. 93.

¹⁰⁹ Varšavským systémem rozumíme Varšavskou úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z r. 1929 a její novelizace, včetně úmluv, které ji doplňují (tedy Haagský protokol z roku 1955, Guadalajarskou Úmluvu, která řeší vztah mezi smluvním a skutečným dopravcem, Guatemalský protokol, jež nikdy nevešel v účinnost a Montrealský protokol z roku 1975, ke kterému ČR nepřistoupila); Srov. KUČERA 2008 op. cit., s. 304.

¹¹⁰ Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z r. 1999 (č. 123/2003 Sb. m. s.).

¹¹¹ POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. 1. Vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 338 s. ISBN 978-80-7552-133-0. S. 211.

¹¹² POLÁČEK 2016, op. cit., s. 224.

¹¹³ Current lists of parties to multilateral air law treaties. ICAO. [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

¹¹⁴ Current lists of parties to multilateral air law treaties. ICAO. [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf.

5.2 Varšavská úmluva

Varšavská úmluva, jež vstoupila v platnost roku 1933, byla první unifikační úmluvou týkající se leteckého práva soukromého, a tedy i odpovědnosti dopravce za zboží. Roku 1955 byl sjednán Haagský protokol. Pro strany tohoto Protokolu platí, že Úmluva a Protokol tvoří a vykládají se jako jediný dokument, který se nazývá Varšavská úmluva změněná v Haagu r. 1955¹¹⁵. V souvislosti s dopravcovou odpovědností Protokol zvyšuje odpovědnostní limity o sto procent a dále zrušuje možnost dopravce zbavit se odpovědnosti z důvodu nautického zavinění¹¹⁶.

5.2.1 Odpovědnost dopravce podle Varšavské úmluvy změněné v Haagu roku 1955

Dopravcova odpovědnost podle Varšavské úmluvy změněné v Haagu roku 1955 (dále jen Varšavská úmluva) je založena na principu presumovaného zavinění¹¹⁷.

V souladu s čl. 18 Úmluvy odpovídá dopravce za škody vzniklé zničením, ztrátou nebo poškozením zboží, pokud se událost¹¹⁸, jež škodu způsobila, stala v době, po kterou bylo zboží pod dopravcovým dozorem¹¹⁹, ať již na letišti, v letadle, či kdekoli jinde, jestliže došlo k přistání mimo letiště.

Do doby dopravcovy odpovědnosti není zahrnuta pozemní, námořní, nebo říční přeprava (povrchová přeprava), jestliže je prováděna mimo letiště. V praxi se však stává, že k povrchové přepravě dojde za účelem dodání, nakládání nebo překládání, a to v rámci provedení smlouvy o letecké přepravě¹²⁰. V situacích, kdy je kromě letecké přepravy použita i povrchová přeprava, je obtížné určit okamžik vzniku události, která způsobila škodu. Varšavská úmluva proto stanovuje vyvratitelnou domněnku ve prospěch oprávněného, podle které, bylo-li použito i povrchové přepravy, ke škodě došlo během letecké přepravy, tedy v době dopravcovy odpovědnosti.¹²¹ Aby se Varšavská úmluva, a tedy i domněnka dopravcovy odpovědnosti použila, musí

¹¹⁵ Srov. čl. XIX 15/1966 Sb.

¹¹⁶ Nautickým zaviněním se myslí situace, kdy škoda nastane chybou pilotáže, ovládání letadla nebo navigace.

¹¹⁷ Odpovědnost za zavinění byla zvolena na základě úvahy, podle které je odesílatelům známé určité riziko vyplývající z letecké přepravy, pročez by bylo spravedlivé, aby odesílatel na tomto riziku participoval, a ne aby veškeré riziko bylo přenášeno na dopravce. Srov. POLÁČEK 2016, op. cit., s. 199.

¹¹⁸ Pokud jde o odpovědnost dopravce za škody vzniklé následkem smrti nebo zranění cestujícího, dovozuje se tato odpovědnost pouze, jestliže došlo k „nehodě“, která způsobila smrt nebo zranění (čl. 17 odst. 1), zatímco pro odpovědnost podle čl. 18 stačí „událost“.

¹¹⁹ Podle anglického znění *in charge*, tedy v dopravcově péči.

¹²⁰ Podle dikce Varšavské úmluvy letecké dopravní smlouvy.

¹²¹ Srov. čl. 18 odst. 3 Úmluvy.

oprávněný prokázat, že k povrchové přepravě došlo v rámci provedení letecké přepravní smlouvy. Varšavská úmluva se nepoužije, ani pokud dopravce prokáže, že ke škodě došlo během povrchové přepravy.¹²²

Podle čl. 19 Varšavské úmluvy je dopravce odpovědný také za škody způsobené zpožděním. I v tomto případě je dopravcová odpovědnost presumovaná, jakmile poškozená strana prokáže, že ke škodě došlo vlivem zpoždění. Je tedy na poškozeném, aby prokázal, že nastalo zpoždění, došlo ke škodě a že mezi zpožděním a škodou je příčinná souvislost¹²³.

Varšavská úmluva nedefinuje pojem zpoždění, všeobecně půjde tedy o situaci, kdy zboží nebude předáno příjemci v ujednaném termínu. Úmluva neobsahuje pomocná pravidla určování zpoždění pro případ, že termín dodání není ujednán. Francouzské soudy pro tyto případy vycházejí z testu tzv. rozumného očekávání odesílatele, které vzhledem k okolnostem může mít¹²⁴. Giemulla ovšem upozorňuje i na opačnou judikaturu, kdy soudy nedovodí zpoždění, jelikož si strany nesjednaly přesnou dobu přepravy¹²⁵. Přikláním se k názoru, že soudy mají vycházet z testu rozumného očekávání odesílatele, jelikož si vybral leteckou přepravu právě kvůli její rychlosti¹²⁶.

V souladu s čl. 20 Úmluvy nebude dopravce odpovědný, pokud prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učinit.

5.2.2 Rozsah dopravcovy odpovědnosti

Na rozdíl od Úmluvy CMR a od CIM Varšavská úmluva nestanoví zvláštní ustanovení pro náhradu škody způsobené pozdním dodáním (takovou konstrukci zvolila i Montrealská úmluva). Výše náhrady škody, za kterou dopravce v souvislosti s přepravou zboží odpovídá, je tak ve všech případech omezena jednotně částkou 250 franků za kilogram.

¹²² GOLDHIRSCH, Lawrence, B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Kluwer Law International: Haag, 2000. 625 s. ISBN 90-411-1364-9. S. 96.

¹²³ GOLDHIRSCH 2000, op. cit., s. 100.

¹²⁴ GOLDHIRSCH 2000, op. cit., s. 101.

¹²⁵ GIEMULLA, Elmar a Ronald SCHMID. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2011. ISBN 90-411-2456-x-. Article 19-10.

¹²⁶ GIEMULLA 2011, op. cit., article 19-8.

5.2.3 Překročení limitu

Pro překročení limitu náhrady škody je explicitně stanovena možnost uvést zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení, oproti případnému zaplacení příslušného poplatku. Dopravce bude v takovém případě hradit škodu, až do výše uvedené částky. Na rozdíl od Úmluvy CMR a CIM má ale možnost prokázat, že uvedená částka je vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení. Účelem tohoto ustanovení je, aby dopravcova odpovědnost nebyla vyšší než skutečná ztráta odesílatele.¹²⁷

Limity náhrady škody neplatí ani v případě kvalifikované odpovědnosti podle čl. 25 Varšavské úmluvy, prokáže-li se, že škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustili buď s úmyslem způsobit škodu, nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně vznikne s tím, že u činu nebo opomenutí zaměstnanců musí být prokázáno, že jednali ve výkonu své služby.

Dopravce se nemůže v souladu s čl. 9 dovolávat limitů náhrady škody, pokud souhlasil s naložením zboží do letadla, aniž by byl vystaven nákladní letecký list.

5.2.4 Uplatnění nároků

Přijme-li příjemce zboží bez ohrazení, zakládá to vyvratitelnou domněnku, že zboží bylo dodáno v dobrém stavu a v souhlasu s dopravní listinou. Ohrazení má být učiněno výhradou napsanou na dopravní listině nebo nějakým jiným přípisem odeslaným ve lhůtě 14 dnů od přijetí nákladu, jde-li o jeho poškození a 21 dnů ode dne předání nákladu v případě zpoždění. Nedojde-li v těchto případech ve stanovených lhůtách k ohrazení, budou všechny žaloby proti dopravci nepřipustné, leda by se dopravce dopustil podvodu (čl. 26 Varšavské úmluvy).

Žalobu lze podat, v souladu s čl. 29 odst. 2, do dvou let pod hrozbou prekluze.

5.3 Montrealská úmluva

Změny, ke kterým došlo v letecké přepravě od přijetí Varšavské úmluvy, a roztržičnost Varšavského systému vedly ICAO k vypracování návrhu úmluvy, která by nahradila dosavadní Varšavský systém. Dne 28. 5. 1999 tak byla na Mezinárodní konferenci o leteckém právu podepsána Montrealská úmluva, která vstoupila v účinnost

¹²⁷ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 205.

roku 2003¹²⁸. Odpovědnost dopravce v oblasti přepravy zboží nezaznamenala takové změny, jako v oblasti civilní přepravy.

Montrealská úmluva se uplatní, pokud podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení na území dvou smluvních stran, anebo na území jedné smluvní strany, jestliže je v takovém případě stanovena zastávka na území jiného státu, bez ohledu na to, je-li tento stát smluvní stranou nebo ne. V takto vymezených případech se Montrealská úmluva uplatní, i když dojde k přerušení přepravy nebo překládání¹²⁹.

Montrealská úmluva je jednostranně kogentní, podle čl. 47 jsou neplatností postíženy jen taková ujednání, která zbavují dopravce odpovědnosti nebo snižují limity náhrady škody.

Při přepravě nákladu musí být vydán letecký nákladní list, jeho absence však neovlivňuje existenci nebo platnost přepravní smlouvy.

5.3.1 Odpovědnost dopravce podle Montrealské úmluvy

Doprovce je v souladu s čl. 18 odst. 1 Montrealské úmluvy odpovědný za škody, které vznikly zničením, ztrátou nebo poškozením nákladu, pouze, pokud událost, která způsobila tuto škodu, nastala během letecké přepravy.^{130 131} Ve shodě s Varšavskou úmluvou je řešena domněnka vzniku škody v průběhu letecké přepravy, v případech, kdy za účelem nakládky, dodání nebo překládání bylo použito povrchové dopravy mimo letiště.

Na rozdíl od Varšavské úmluvy je odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu nebo poškození založena na principu objektivní odpovědnosti¹³². Dopravce se tedy může liberovat na základě důvodů taxativně vymezených v čl. 18 odst. 2 Montrealské

¹²⁸ The Warsaw System on Air Carriers Liability. *ICAO*. [online]. [cit. 30. 10. 2016]. Dostupný z: http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/the_warsaw_system_on_air_carriers_liability.htm

¹²⁹ Srov. čl. 1 odst. 2 Montrealské úmluvy.

¹³⁰ Leteckou přepravou se pro účely odpovědnosti dopravce myslí doba, po kterou je náklad v dopravcově péči. Srov. čl. 18 odst. 3 Montrealské úmluvy. Dále se bude za leteckou přepravu považovat i přeprava provedena bez souhlasu odesilatele jiným způsobem, ačkoliv měla být podle smlouvy mezi stranami provedena letecky. Srov. čl. 18 odst. 4 poslední věta.

¹³¹ Montrealská úmluva neváže vymezení doby letecké přepravy, a tedy doby dopravcovy odpovědnosti, na polohu zboží, tak jako Varšavská úmluva, která vyžaduje, aby zboží bylo na letišti či v letadle. Vymezení doby dopravcovy odpovědnosti podle Montrealské úmluvy je tedy širší. Srov. GIEMULLA 2011, op. cit., article 18-32.

¹³² GIEMULLA 2011, op. cit., article 18-5.

úmluvy¹³³. Ve srovnání s Úmluvou CMR nebo CIM neobsahuje Montrealská úmluva privilegované liberační důvody, ve všech případech musí tedy dopravce prokázat, že mezi škodou a liberačním důvodem je příčinná souvislost.

Doprovce dále v souladu s čl. 19 Montrealské úmluvy odpovídá za škody způsobené zpožděním, přičemž ani Montrealská úmluva neobsahuje definici zpoždění nebo podpůrná pravidla pro případ, že si strany nedohodnou čas dodání smluvně.

Odpovědnost za zpoždění je i podle Montrealské úmluvy založena na principu presumovaného zavinění¹³⁴. Dopravce se exkulpuje, pokud prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat¹³⁵, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.¹³⁶

V souladu s čl. 20 Montrealské úmluvy se dopravce, kromě výše uvedených důvodů, zcela nebo z části zproští své odpovědnosti, pokud „...*prokáže, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu, anebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva ... v té míře, jak taková nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí způsobily škodu nebo k ní přispěly...*“. Montrealská úmluva explicitně stanoví spoluodpovědnost dopravce.¹³⁷

5.3.2 Rozsah dopravní odpovědnosti

Montrealská, ani Varšavská Úmluva neupravují postup pro určení výše náhrady škody, tak jako Úmluva CMR nebo CIM. Výše náhrady škody se vypočítá podle pravidel rozhodného práva¹³⁸.

Pro případy zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění stanovuje Montrealská úmluva jednotný limit náhrady škody částkou 19 SDR za kilogram. Je-li zničena, ztracena, poškozena nebo zpožděna pouze část nákladu, přihlíží se při stanovení limitu náhrady škody pouze k hmotnosti této dotčené části. Jestliže však ztrátou, poškozením nebo zpožděním části nákladu byla ovlivněna hodnota ostatních zásilek uvedených ve stejném leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě,

¹³³ Příkladmo jde o škody způsobené vlastní vadou nákladu, válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu, srov. čl. 18 odst. 2 písm. a-d.

¹³⁴ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 215.

¹³⁵ V anglickém znění all measures that could be reasonably required, což je mírnější požadavek než necessary required podle Varšavské úmluvy.

¹³⁶ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 215. Srov. čl. 19 Montrealské úmluvy.

¹³⁷ Srov. čl. 21 Varšavské úmluvy, který v těchto případech odkazuje na národní právní řády.

¹³⁸ GIEMULLA 2011, op. cit. Article 18-146.

příhlédne se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky¹³⁹.

Stejně jako podle Varšavské Úmluvy může odesílatel učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a uvést částku, do jejíž výše bude dopravce povinen hradit škodu, neprokáže-li, že tato částka je vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení.

Ve srovnání s ostatními úmluvami neumožňuje Montrealská úmluva překročit limit náhrady škody v případě kvalifikované odpovědnosti¹⁴⁰. Taková úprava je pro odesílatele nepříznivá, neboť limitovaná náhrada mnohdy nepokryje škodu, která odesílateli vznikla¹⁴¹. Absenci ustanovení o prolomení limitů v případě kvalifikovaného zavinění nezbyvá řešit jinak než pojištěním.

Dopravcova odpovědnost za provedení přepravy skutečným dopravcem je upravena obdobně jako v případě CIM nebo Hamburských pravidel¹⁴². Pokud jde o postupnou přepravu prováděnou několika dopravci, je klíčové, aby tato přeprava byla stranami zamýšlena jako jediný výkon, není proto podstatné, zda je prováděna na základě jediné smlouvy nebo několika smluv. Každý dopravce, který přijme náklad je podle čl. 36 odst. 1 považován za jednu ze stran přepravní smlouvy do té míry, na jakou část přepravy jemu svěřené se přepravní smlouva vztahuje.

5.3.3 Uplatňování nároků

Pod hrozbou prekluze je nutné, aby osoba, která je oprávněná přijmout náklad vnesla u dopravce stížnost, a to nejpozději do 14 dní ode dne převzetí dopravovaného nákladu, zjistí-li jeho poškození, a v případě opoždění dodání do 21 dní ode dne, kdy osoba zavazadlo nebo náklad obdrží¹⁴³. U ztráty nebo zničení zásilky žádné včasné podání stížnosti vyžadováno není¹⁴⁴, vychází se z předpokladu, že v takových případech

¹³⁹ Srov. čl. 22 odst. 4 Montrealské úmluvy, obdobně se hranice náhrady škody vypočítá i podle Varšavské úmluvy srov. čl. 22 odst. 2 písm. b. Varšavské úmluvy.

¹⁴⁰ Tento limit lze překročit pouze v případě přepravy cestujících (čl. 22 odst. 5 Montrealské úmluvy).

¹⁴¹ LOJDA, Jiří. Montrealská úmluva a přeprava nákladu. *Obchodní právo, časopis pro obchodně právní praxi*. 2014, roč. 23, č. 5, s. 179-183. ISSN 1210-8278.

¹⁴² Srov. čl. 39 a násl. Montrealské úmluvy, smluvní dopravce odpovídá za celou přepravu, skutečný pouze za tu část, kterou provádí on, zvláštní ujednání, která zvyšují dopravcovu odpovědnost nebo ho zbavují jeho práv daných Montrealskou úmluvou zavazují skutečného dopravce jenom tehdy, pokud k tomu dal souhlas.

¹⁴³ Čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy

¹⁴⁴ K tomu například rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 6. 2012, sp. zn.: 23 Cdo 3377/2010. Nejvyšší soud [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z:

doprovce ví o nastalé situaci a může podniknout kroky k zajištění potřebných důkazů¹⁴⁵. Ke zničení, u kterého není vyžadováno podání stížnosti k uplatnění nároků, musí dojít v průběhu přepravy. Pokud ke zničení nákladu dojde až po převzetí, byť v příčinné souvislosti s přepravou, je nutné stížnost podat.¹⁴⁶

Převzetí nákladu příjemcem bez oznámení reklamace je, v souladu s čl. 31 odst. 1 Montrealské úmluvy, přímým důkazem toho, že věc byla předána v dobrém stavu a v souladu s přepravním dokladem nebo záznamem uloženým jiným způsobem.¹⁴⁷

Žalobu je nutné podat ve dvouleté lhůtě, jinak se právo na náhradu škody promlčí. Dvouletá lhůta se počítá ode dne příletu na místo určení, nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, anebo ode dne zastavení přepravy.¹⁴⁸

http://nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/80588D75B6B67A35C1257A4E006A56AD?openDocument&Highlight=0.

¹⁴⁵ GIEMULLA 2011, op. cit., art. 31-22.

¹⁴⁶ GIEMULLA 2011, op. cit., art. 31-23.

¹⁴⁷ Podle Varšavské úmluvy v takovém případě nastane vyvratitelná domněnka bezvadného dodání, srov. čl. 26 Varšavské úmluvy.

¹⁴⁸ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 219.

6 Mezinárodní námořní přeprava

6.1 Obecně o námořní přepravě

Lodní společnosti provozují námořní přepravu jako liniiovou nebo trampovou. Liniiových přeprav se využívá především při přepravě kusových zásilek přepravovaných ať už konvenčně, nebo v kontejnerech, uskutečňují se v určité oblasti na základě pravidelného námořního spojení daného jízdním řádem (Sailing List), podle předem známých podmínek a za přepravné, které je stanoveno na základě tarifu vydaného liniiovými námořními konferencemi nebo jednotlivými liniiovými společnostmi. Dokladem o existenci přepravní smlouvy je náložný list (Bill of Lading), také označovaný jako konosament, který má povahu cenného papíru, nebo námořní nákladní list (Sea Waybill), jenž cenným papírem není. Trampové přepravy se využívá pro přepravu hromadných nákladů, není uskutečňována v předem vymezené oblasti, ani se neřídí pravidelným jízdním řádem. Výše přepravného se určuje ad hoc v závislosti na stavu poptávky a nabídky. Dokument, na jehož základě se trampové přepravy provádějí, je tzv. Charter Party¹⁴⁹. Trampové přepravy prováděné na základě Charter Party svým obsahem nejvíce odpovídají smlouvě o provozu dopravního prostředku a smlouvě o nájmu dopravního prostředku.¹⁵⁰

V souvislosti s odpovědností dopravce se unifikační úmluvy vztahují vždy na liniiovou přepravu, na trampovou přepravu se tyto úmluvy vztahují jen tehdy, pokud budou splněny podmínky v těchto úmluvách předvídané¹⁵¹.

6.2 Jednotlivé unifikační úmluvy

6.2.1 Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla

První významnou mezinárodní úmluvou upravující přepravněprávní vztahy v námořní přepravě byla Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, známá také jako Haagská pravidla. Tato pravidla byla přijata jako

¹⁴⁹ Jako charter je označován vztah, který vzniká z trampových přeprav. Srov. NOVÁK 2015, op. cit., s. 41.

¹⁵⁰ SVATOŠ, Miroslav. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. 367 s. ISBN 978-80-247-2708-0. S. 261-263; NOVÁK 2015, op. cit., s. 41-42; MACHKOVÁ 2014, op. cit., s. 169.

¹⁵¹ Srov. čl. 2 odst. 3 Hamburských pravidel. Z tohoto ustanovení vyplývá, že Hamburská pravidla se nepoužijí na smlouvy o provozu lodi a smlouvy o nájmu lodi (charter party). Pokud byl ale na základě těchto smluv vydán konosament, budou se na něj Hamburská pravidla vztahovat, jestliže se jím řídí vztahy mezi dopravcem a držitelem konosamentu, který není objednatel lodi ani jejím nájemcem.

multilaterální mezinárodní úmluva na diplomatické konferenci o námořním právu v Bruselu roku 1924, přičemž účinnost nabyla v roce 1931.

Význam těchto pravidel je značný, protože do jejich přijetí měli dopravci relativně širokou smluvní volnost, která jim umožňovala zbavit se odpovědnosti za škodu, což bylo samozřejmě na úkor odesílatelů.¹⁵²

Haagská pravidla byla doplněna Protokolem z roku 1968¹⁵³, takto vzniklý dokument, který nabyl účinnosti v roce 1977, se nejčastěji označuje jako Haagsko-Visbyská pravidla.

Podle Haagských i Haagsko-Visbyských pravidel je dopravce odpovědný za škodu způsobenou ztrátou nebo poškozením zboží. Ve srovnání s jinými unifikacími úmluvami neobsahují tato pravidla ustanovení týkající se odpovědnosti za škodu způsobenou pozdním dodáním zásilky. Oboje pravidla dále vylučují v čl. 1 písm. c za své působnosti přepravu živých zvířat a přepravu palubního nákladu¹⁵⁴.

Doba dopravcovy odpovědnosti je vymezena čl. 1 písm. e od okamžiku nakládky zboží na loď do okamžiku jeho vykládky, a to potud, pokud bude smlouva o přepravě kryta konosamentem nebo podobným dokumentem a tento dokument se bude vztahovat k přepravě po moři¹⁵⁵. Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla tedy volí dokumentární přístup, kdy k platnosti smlouvy je třeba konosamentu¹⁵⁶.

Ačkoliv je doba dopravcovy odpovědnosti vymezena výše uvedeným způsobem, nelze opomenout povinnosti, které musí dopravce vykonat ještě předtím, než započne plavbu¹⁵⁷. Tyto povinnosti jsou uvedeny v čl. 3 odst. 1 písm. a-c a ukládají dopravci, aby vynaložil náležitou péči¹⁵⁸ k zajištění způsobilosti lodí. Dopravcova odpovědnost je založena na principu presumovaného zavinění, které je pojato právě jako odpovědnost

¹⁵² NOVÁK 2015, op. cit., s. 149; WILSON, John F. *Carriage of goods by sea*. 7th ed. New York: Pearson/Longman, c2010. 559 s. ISBN 9781408218938. S. 174.

¹⁵³ Oficiálním názvem Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů podepsané v Bruselu dne 25. srpna 1924, ze dne 23. února 1968.

¹⁵⁴ Aby byl náklad přepravován na palubě z působnosti Haagských, resp. Haagsko-Visbyských pravidel vyloučen, musí být přepravován na palubě a tato skutečnost musí být jasně uvedena v náložném listu. (WILSON 2010 op. cit., s. 178.)

¹⁵⁵ Vyplyvá tak z čl. 1 písm. b ve spojení s čl. 1 písm. e Haagských i Haagsko-Visbyských pravidel.

¹⁵⁶ LOJDA, Jiří. Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití. Epravo.cz [online]. Epravo.cz, a.s., 2014 [cit. 6. 11. 2016]. ISSN 1213-189X. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>.

¹⁵⁷ Kromě povinností stanovených v čl. 3 odst. 1 písm. a-c stanoví čl. 3 odst. 2 povinnost obecně pečovat o zboží.

¹⁵⁸ V anglickém textu je použito termínu *due diligence*.

za porušení náležité péče¹⁵⁹. Dopravce tak v souladu s čl. 4 odst. 1 není odpovědný za ztrátu nebo poškození zboží vzniklého z důvodu nezpůsobilosti lodi, ledaže by nezpůsobilost byla zapříčiněna nedostatkem náležité péče. Jestliže ztráta nebo poškození vzniknou z důvodu nezpůsobilosti lodi, je na dopravci, aby prokázal, že vynaložil náležitou péči k zajištění její způsobilosti.

Čl. 4 odst. 2 představuje katalog 17 výjimek z dopravcovy odpovědnosti. Dopravce tak například neodpovídá za ztráty nebo poškození způsobené nautickým zaviněním, požárem (pokud nebyl způsoben dopravcovým zaviněním), nebo vlivem války.

Rozsah náhrady škody se liší podle toho, zda se smlouva o přepravě řídí Haagskými nebo Haagsko-Visbyskými pravidly. Podle Haagských pravidel představuje odpovědností limit dopravce 100 liber šterlingů za jeden kus nebo přepravovanou jednotku. Haagsko-Visbyská pravidla úpravu rozsahu dopravcovy odpovědnosti pozměňují tak, že odpovědnostní limit vymezují částkou 666,67 SDR za kus nebo přepravovanou jednotku, nebo 2 SDR za kilogram hrubé hmotnosti zboží, podle toho, která částka je vyšší. Další změnou, kterou Haagsko-Visbyská pravidla zavádějí je nemožnost dopravce dovolávat se odpovědnostních limitů v případě kvalifikované odpovědnosti¹⁶⁰.

Oznámení o ztrátě nebo poškození je nutné učinit nejpozději v okamžiku předání zásilky, nebo písemně do tří dnů od doručení, pokud ztráta nebo poškození nebyly zjevné. Žalobu na náhradu škody je nutno podat do jednoho roku od doručení zboží.

6.2.2 Hamburská pravidla

Postupem času se Haagská, resp. Haagsko-Visbyská pravidla začala jevit jako nedostatečná, zejména kvůli odpovědnostním ustanovením, která jsou formulovaná ve prospěch dopravce na úkor odesílatelovým rizikům, nebo kvůli ustanovením, jež začala být vlivem technického rozvoje zastaralá. Tato skutečnost vedla k zřízení Pracovní skupiny pro mezinárodní námořní legislativu pod patronací UNCTAD. UNCTAD

¹⁵⁹ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 68.

¹⁶⁰ MANDELBAUM, Samuel Robert. Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions. *Transportation Law Journal* [on-line]. 1996, Vol. 23, Issue 3, pp. 471-502. [cit. 4.11.2016]. s. 480. Dostupné z: http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?handle=hein.journals/tportl23&div=24&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults.

vypracovala návrh Úmluvy o námořní přepravě zboží, který se stal předmětem činnosti UNCITRAL. Ta návrh schválila, načež byla v roce 1978 na diplomatické konferenci OSN v Hamburgu přijata Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, pro kterou se vžilo označení Hamburská pravidla.¹⁶¹

Od Hamburských pravidel se očekávalo, že budou univerzálně přijata. Touto myšlenkou je veden i celkem široce pojatý rozsah jejich použití. Pravidla se tak použijí na všechny smlouvy o námořní přepravě mezi dvěma státy, jestliže alespoň přístav nakládky, nebo vykládky stanovený ve smlouvě se nachází na území smluvního státu. Dále se Hamburská pravidla použijí, jestliže byl vydán konosament nebo jiný dokument ve smluvním státě, případně jestliže takové dokumenty stanoví, že se smlouva řídí Hamburskými pravidly nebo právním řádem státu, který je přijal. Problematické se jeví ustanovení čl. 2 odst. 1 písm. e Hamburských pravidel, podle kterého se tato pravidla použijí i tehdy, jestliže je ve smlouvě dáno na výběr více možných přístavů vykládky, přičemž nakonec bude vybrán přístav, který se nachází ve smluvním státě. Toto ustanovení vytváří pro strany smlouvy nejistotu, neboť se do poslední chvíle nemusí vědět, zda se smlouva bude Hamburskými pravidly řídit¹⁶².

Hamburská pravidla v čl. 4 odst. 1 rozšiřují dopravcovu odpovědnost z časového hlediska na dobu, po kterou je zboží v péči dopravce v přístavu nakládky, během přepravy a v přístavu vykládky. V čl. 4 odst. 2 upravuje Úmluva vyvratitelnou domněnku, podle které má dopravce zboží ve své péči od doby, kdy zboží převzal, do doby, kdy zboží odevzdal, a to za podmínek tam stanovených.¹⁶³

6.2.2.1 Odpovědnost dopravce podle Hamburských pravidel

Odpovědnostní princip je i podle Hamburských pravidel založen na presumovaném zavinění, což je stanoveno i ve všeobecném dorozumění, které bylo k těmto pravidlům vydáno¹⁶⁴. V souladu s čl. 5 odst. 1 dopravce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže

¹⁶¹ NOVÁK 2015, op. cit., s. 148.; Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg) dostupný na https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI_d_3_e.pdf.

¹⁶² LOJDA, Jiří. Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití. Epravo.cz [online]. Epravo.cz, a.s., 2014 [cit. 6. 11. 2016]. ISSN 1213-189X. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>.

¹⁶³ NOVÁK 2015, op. cit., s. 153.

¹⁶⁴ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 73.

událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči, ledaže dopravce prokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům.

Podle kritéria všech rozumně požadovaných opatření se posoudí i situace, které byly v rámci Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel uvedeny v katalogu výjimek z dopravcovy odpovědnosti, jelikož Hamburská pravidla tento katalog neobsahují. Dopravce tak odpovídá i za nautické zavinění, pokud neprokáže, že byla podniknuta všechna rozumně požadovaná opatření ve smyslu čl. 5 odst. 1. Dále se podle zmíněného kritéria bude posuzovat i zajištění způsobilosti lodi a péče o zboží¹⁶⁵.

Výjimka z principu presumovaného zavinění se projevuje při posuzování dopravcovy odpovědnosti za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání zboží, jejichž příčinou byl požár. Zde je nutné, aby osoba uplatňující nárok prokázala, že požár vznikl zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců. Jestliže k požáru už došlo (a vznik požáru nebyl zapříčiněn zaviněním či nedbalostí dopravce), bude dopravce odpovědný, pokud osoba uplatňující nárok prokáže, že dopravce (jeho zaměstnanci nebo zmocněnci) nepodnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby požár byl uhašen a jeho následky vyloučeny nebo zmírněny¹⁶⁶.

Na rozdíl od Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel se Hamburská pravidla vztahují i na přepravu živých zvířat¹⁶⁷, u které dopravce v souladu s článkem 5 odst. 5 neodpovídá za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, které vyplývají ze zvláštních nebezpečí vlastních takovému druhu přepravy. Mimoto úmluva ulehčuje dopravci důkazní pozici, neboť stanoví domněnku, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání byly způsobeny výše zmíněným zvláštním nebezpečím, jestliže dopravce prokáže, že splnil všechny zvláštní pokyny, které mu dal odesílatel ohledně zvířat, a že za daných okolností případu ztráta, poškození nebo opožděné dodání mohou být připisovány takovým nebezpečím. Tuto domněnku oprávněná strana vyvrátí, pokud prokáže, že ke

¹⁶⁵ BERLINGIERI, Francesco. *A comparative analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules* [on-line]. 2009 [cit. 15. 10. 2016]. 65. s. strana 6. Dostupné z: http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf.

¹⁶⁶ Čl. 5 odst. 4 písm. a bod i a ii Hamburské úmluvy.

¹⁶⁷ Z čl. 1 odst. 5 Hamburských pravidel vyplývá, že pojem zboží zahrnuje i živá zvířata.

ztrátě, poškození nebo opoždění došlo zcela nebo z části zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců.¹⁶⁸

Výslovnou výjimku z dopravcovy odpovědnosti uvádí čl. 5 odst. 6, podle kterého dopravce není odpovědný za škodu, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastaly v důsledku opatření k záchraně života nebo rozumných opatření k záchraně majetku na moři.¹⁶⁹

Odchytky od čl. 5 odst. 1 se týkají i nákladu, který je přepravován na palubě. Pokud bylo zboží přepravováno na palubě, aniž by byla taková přeprava ujednána¹⁷⁰ s odesílatelem, vyplývala ze zvyklostí příslušného obchodního odvětví nebo ji vyžadovaly obecně závazné právní předpisy, odpovídá dopravce za ztrátu, poškození či opožděné dodání zboží, které jsou následkem výhradně přepravy na palubě, a to bez ohledu na čl. 5 odst. 1. Dopravci jsou ovšem i tak zachovány odpovědnostní limity podle článku 6, podle okolností případu může ovšem dojít i ke ztrátě práva na omezení odpovědnosti.¹⁷¹

Není neobvyklé, že smluvní dopravce pověří provedením přepravy jinou osobu, tzv. skutečného dopravce¹⁷². Důvodová zpráva UNCITRAL poukazuje na problémy, které mohou v této souvislosti nastat. Smluvní dopravce v takových případech často zanáší do náložného listu klauzuli, která ho zprošťuje náhrady škody způsobené ztrátou, poškozením či zpožděním. Pokud právní řád daného státu uznává platnost těchto klauzulí, musí odesílatel uplatňovat své nároky u skutečného dopravce, což může působit problémy, protože skutečný dopravce nemusí být odesílateli znám, nemusí být pasivně legitimován, nebo může být na odpovědnosti omezen. Zatímco Haagská pravidla se odpovědností skutečného dopravce nezabývala, Hamburská pravidla volí podobné řešení jako CIM. Smluvní dopravce tak odpovídá v souladu s čl. 10 odst. 1 Hamburské úmluvy za provedení celé přepravy, ačkoliv je prováděna skutečným dopravcem. Čl. 11 umožňuje smluvnímu dopravci, aby se zbavil

¹⁶⁸ WILSON 2010, op. cit., s. 218.

¹⁶⁹ PAUKNEROVÁ 1985, op. cit., s. 74.

¹⁷⁰ Čl. 9 odst. 2: Jestliže se dopravce s odesílatelem dohodli, že zboží bude nebo může být přepravováno na palubě, musí dopravce v tomto smyslu uvést prohlášení v konosamentu nebo jiném dokumentu, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě. Pokud takové prohlášení chybí, i tak se může dopravce ujednání dovolávat, musí ovšem unést důkazní břemeno (doprovce se nemůže dovolávat ujednání vůči třetí osobě včetně příjemce, která nabyla konosament v dobré víře). Jestliže tedy dopravce neunese důkazní břemeno ohledně ujednání o přepravě na palubě, odpovídá za škody, které jsou výhradně jejím následkem.

¹⁷¹ WILSON 2010, op. cit., s. 218.

¹⁷² Český překlad Hamburské úmluvy používá pro skutečného dopravce označení „další dopravce“.

odpovědnosti za ztrátu, poškození a opožděné dodání způsobené událostí, která nastala v době, kdy měl zboží skutečný dopravce v péči, nebo v průběhu části přepravy, kterou skutečný dopravce vykonával. Podmínkou pro takové zproštění je, aby smlouva o námořní přepravě výslovně stanovila, že určitá část přepravy má být provedena jménem osoby odlišné od smluvního dopravce. Omezení odpovědnosti smluvního dopravce bude neúčinné, jestliže proti skutečnému dopravci nebude možné zahájit soudní řízení před soudem, který je příslušný podle Hamburských pravidel. Důkazní břemeno ohledně toho, že škoda byla způsobena skutečným dopravcem, leží na smluvním dopravci. Jestliže je odpovědný jak smluvní, tak skutečný dopravce, odpovídají společně a nerozdílně v rozsahu, v jakém jsou oba odpovědní.¹⁷³

6.2.2.2 Rozsah dopravcovy odpovědnosti

Omezení odpovědnosti za škody způsobené ztrátou nebo poškozením zboží je, stejně jako v případě Haagsko-Visbyských pravidel, stanovena alternativně, a to buď částkou, odpovídající 835 SDR za kus nebo jinou přepravní jednotku, nebo 2,5 SDR za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží, podle toho, která alternativa je vyšší.¹⁷⁴

U zpoždění je výše dopravcovy odpovědnosti omezena částkou odpovídající 2,5 násobku přepravného, které připadá na konkrétní zboží, u něhož k opožděnému dodání došlo. Tato částka je však dále omezena celkovou výší přepravného splatného podle smlouvy o námořní přepravě zboží¹⁷⁵.

Za nejdůležitější odpovědnostní limit je třeba považovat limit, kterého by bylo dosaženo v případě úplné ztráty zboží, jelikož tento limit nemůže v žádném případě překročit úhrn dopravcovy odpovědnosti za škodu způsobenou ztrátou, poškozením nebo pozdním dodáním zboží¹⁷⁶.

Kromě tzv. kvalifikované odpovědnosti¹⁷⁷ lze náhradové limity překročit i tak, že dopravce sám zvýší, v souladu s čl. 23 odst. 2, svou odpovědnost a své povinnosti, které podle Hamburských pravidel má.

¹⁷³ Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, op. cit.

¹⁷⁴ Čl. 6 odst. 1 písm. a.

¹⁷⁵ Čl. 6 odst. 1 písm. b.

¹⁷⁶ Čl. 6 odst. 1 písm. c.

¹⁷⁷ Čl. 8: Dopravce se nemůže domáhat omezení odpovědnosti, pokud se prokáže, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastalo v důsledku dopravcova jednání nebo opominutí učiněného v úmyslu

6.2.2.3 Uplatnění nároků

Příjemce musí předat dopravci písemné oznámení o ztrátě nebo poškození, které specifikuje obecnou povahu poškození nebo ztráty, a to nejpozději v pracovní den následující po dni, kdy mu bylo zboží předáno, jde-li o zjevnou ztrátu nebo poškození, anebo do 15 dnů následujících po dni předání, pokud ztráta nebo poškození nejsou zjevné. Jestliže takové oznámení nebude podáno, bude platit domněnka, že dopravce vydal zboží v takovém stavu, jak je popsáno v přepravním dokladu.

V případě opožděného dodání je nutno podat dopravci písemné oznámení do 60 dnů po dni, kdy bylo zboží příjemci předáno, jinak dojde k prekluzi.

Žalobu je nutno podat do dvou let.¹⁷⁸

6.2.3 Rotterdamská pravidla

Hamburská pravidla nebyla navzdory očekávání přijata všemi státy, proto UNCITRAL vypracovala Úmluvu OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři (Rotterdamská pravidla) s cílem nahradit Hamburská pravidla a další obdobné mezinárodní úmluvy. Vzhledem k rozporuplným názorům na tato pravidla, a faktu, že je ratifikovaly zatím jen tři státy¹⁷⁹, lze předpokládat, že ani tato úmluva nebude plnit zamýšlenou unifikující úlohu.

Rotterdamská pravidla se použijí na smlouvy o mezinárodní námořní a související přepravě, jestliže místo přijetí zboží k přepravě a místo dodání zboží bude ve dvou různých státech a jestliže ve dvou různých státech se bude nacházet přístav nakládky a přístav vykládky, a to za předpokladu, že se alespoň místo přijetí zboží, místo jeho dodání, přístav nalodění, nebo přístav vylodění nachází ve smluvním státě.

Odpovědnost je i zde založena na principu presumovaného zavinění. Dopravce odpovídá za ztrátu, poškození nebo zpožděné dodání zboží, pokud žalobce prokáže, že škoda vznikla v době, kdy měl dopravce zboží ve své péči.

Odpovědnostní limity jsou stanoveny pro případ ztráty nebo poškození na 875 SDR za přepravní jednotku, nebo na 3 SDR za kilogram hrubé hmotnosti, podle toho,

způsobit ztrátu, poškození nebo opoždění dodání, nebo z hrubé nedbalosti s vědomím, že pravděpodobně taková ztráta, poškození nebo opoždění nastane. Toto platí i pro zaměstnance nebo zmocněnce dopravce.

¹⁷⁸ NOVÁK 2015, op. cit., s. 156.

¹⁷⁹ Status United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. *UNCITRAL*. [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html.

která částka je vyšší. Pro případ zpoždění je odpovědnostní limit stanoven částkou odpovídající 2,5 násobku přepravného.

K prolomení limitů může dojít, jestliže se dopravce s odesílatelem dohodnou na vyšším odpovědnostním limitu, který je za příplatek. Odesílatel může také deklarovat vyšší hodnotu zásilky. Dále dojde k prolomení limitů v případě kvalifikované odpovědnosti.

Doprovce se může zbavit zcela, nebo z části odpovědnosti, pokud prokáže některý z důvodů uvedených v Rotterdamských pravidlech (čl. 17), mezi takové důvody patří např. i stávka nebo zabránění škod na životním prostředí.

Kromě přepravy po moři obsahují Rotterdamská pravidla úpravu týkající se předcházející i návazné přepravy.¹⁸⁰

¹⁸⁰ NOVÁK 2015, op. cit., s. 158-159.

7 Vnitrozemská vodní přeprava

7.1 Obecně o vnitrozemské vodní přepravě

Vnitrozemská vodní přeprava, označovaná také jako říční, je regulována převážně pouze regionálně, nejčastěji na základě jednotných podmínek v rámci určitého říčního systému.¹⁸¹ V roce 2000 byla na celoevropské úrovni přijata Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách neboli Úmluva CMNI, publikovaná pod číslem 32/2006 Sb. m. s.

Rozsah použití Úmluvy CMNI je formulován široce. Podle článku 2 odst. 1 se použije na všechny smlouvy o přepravě, jestliže se předpokládáný přístav nakládky nebo místo převzetí zboží a přístav vykládky nebo místo dodání zboží nacházejí ve dvou různých státech, z nichž je alespoň jeden jejím smluvním státem. Stejně jako Hamburská pravidla i Úmluva CMNI považuje za rozhodné skutečné místo vykládky nebo dodání zboží, jestliže smlouva o přepravě umožňuje výběr z více přístavů vykládky nebo míst dodání. Pokud nebyl vystaven námořní konosament podle použitého námořního práva, nebo pokud vzdálenost, která má být propluta po vodách podléhajících námořním pravidlům, je kratší než vzdálenost po vnitrozemských vodních cestách, je použitelná Úmluva CMNI, jestliže je cílem smlouvy přeprava zboží jak po vnitrozemských vodních cestách, tak i po cestách podléhajících námořním pravidlům, a to za podmínek stanovených v čl. 2 odst. 1. Úmluva CMNI je použitelná bez ohledu na státní příslušnost, místo evidence nebo domovský přístav plavidla, jakož i státní příslušnost dopravce, odesílatele, nebo příjemce (vyplývá tak z čl. 2 odst. 3 Úmluvy CMNI).

7.2 Odpovědnost dopravce podle CMNI

Z čl. 16 odst. 1 Úmluvy vyplývá, že dopravce odpovídá podle Úmluvy CMNI za škodu, která vznikne ztrátou nebo poškozením zboží, jakož i za škody způsobené překročením doby doručení¹⁸².

Časový úsek dopravní odpovědnosti je vymezen okamžikem převzetí zboží k přepravě a okamžikem jeho dodání. V souladu s ustanovením čl. 3 odst. 2 dochází k převzetí a k dodání zboží na plavidle, strany se ale od tohoto ustanovení mohou

¹⁸¹ Příkladem mohou být Jednotné přepravní podmínky na Dunaji nebo Rýnské konosamentní podmínky (KUČERA 2008, op. cit., s. 310.).

¹⁸² Dodací lhůta je stanovena buď smluvně, a pokud ne, tak se vychází ze lhůty, kterou je svědomitému dopravci s přihlédnutím k okolnostem plavby a při plavbě bez překážek nutno rozumně přiznat. Srov. čl 5 Úmluvy CMNI.

odchýlit, což bude mít za následek, že se časový úsek dopravcovy odpovědnosti bude řídit, kromě Úmluvy CMNI, i právním řádem určeným kolizní normou v ustanovení čl. 29 CMNI, neboť z ustanovení čl. 16 odst. 2 vyplývá, že se Úmluva CMNI nevztahuje na odpovědnost dopravce za škodu, která vznikne ztrátou nebo poškozením zboží, ještě předtím, než je zboží naloženo na plavidlo, nebo po jeho vykládce z plavidla¹⁸³.

Dopravcova odpovědnost vychází z principu presumovaného zavinění¹⁸⁴. Dopravce nebude odpovědný, pokud prokáže, že škodu způsobily okolnosti, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit¹⁸⁵.

Dopravcovo postavení ulehčují zvláštní důvody pro zproštění dopravcovy odpovědnosti uvedené v čl. 18 odst. 1. Pokud dopravce prokáže, že ke škodě mohlo dojít na základě okolností uvedených v čl. 18 odst. 1, platí vyvratitelná domněnka, že škoda z těchto okolností vznikla. Podobně jako u jiných unifikačních smluv může poškozený takovou domněnku vyvrátit prokázáním, že škoda nevznikla nebo nevznikla výhradně na základě takových okolností.¹⁸⁶

Úmluva CMNI je kogentní, až na výjimky jsou neplatností postihována ujednání, která by vylučovala, omezovala, ale i zvyšovala dopravcovu odpovědnost. Kromě toho je stanoven výčet důvodů, o které může dopravce s odesílatelem smluvně rozšířit důvody pro zbavení se dopravcovy odpovědnosti¹⁸⁷.

Dopravce odpovídá za jednání a opomenutí svých zaměstnanců nebo zástupců, jejichž služeb využívá při provádění smlouvy o přepravě, jestliže tyto osoby jednaly při výkonu svých služebních povinností, jako by odpovídal za vlastní jednání a opomenutí. Jestliže přepravu provádí skutečný dopravce, odpovídá dopravce také za jednání a opomenutí skutečného dopravce a jeho zaměstnanců a zástupců¹⁸⁸. Za zaměstnance nebo zástupce, za kterého dopravce odpovídá, se nepovažuje lodivod, který byl určen úřadem a nemohl být svobodně zvolen (čl. 17 odst. 4).

¹⁸³ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 49; LOJDA, Jiří. Málo známá úmluva CMNI. IHNEC.cz [online]. *Economia*, 2014 [cit. 15. 10. 2016]. ISSN 1213-7693. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-61734890-malo-znama-umluva-cmni-o-preprave-zbozi-po-vode>.

¹⁸⁴ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 50.

¹⁸⁵ Srov. čl. 16 odst. 1.

¹⁸⁶ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 52.

¹⁸⁷ Srov. čl. 25 odst. 2 písmn. a-c.

¹⁸⁸ Skutečný dopravce je v Úmluvě CMNI označován jako další dopravce.

7.2.1 Rozsah dopravcovy odpovědnosti

Pro stanovení výše náhrady škody Úmluva rozlišuje, zda se jedná o celkovou ztrátu zboží, částečnou ztrátu zboží, či jeho poškození nebo zda jde o zboží, u kterého v důsledku jeho povahy dochází k běžné ztrátě objemu nebo hmotnosti.

Při celkové ztrátě¹⁸⁹ zboží je patřičné odškodnění rovno hodnotě zboží v místě a v den, kdy muselo být podle smlouvy o přepravě dodáno. Jestliže půjde o částečnou ztrátu nebo poškození, poskytuje dopravce náhradu jen ve výši snížené hodnoty.

U zboží, které je v důsledku své povahy vystaveno běžné ztrátě objemu nebo hmotnosti, odpovídá dopravce jen za část úbytku, která přesáhne normální úbytek, jenž si strany stanovily ve smlouvě o přepravě, resp. který je stanoven v právních předpisech či podle zvyklostí platných v místě dodání, a to bez ohledu na trvání přepravy¹⁹⁰.

Limitace náhrady škody je upravena v čl. 20 Úmluvy CMNI. Podle tohoto článku dopravce neodpovídá v žádném případě za částku vyšší než 666,67 SDR za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, nebo za 2 SDR za každý kilogram hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží uvedeného v přepravní listině, podle toho, která částka je vyšší. Pokud u balení nebo jiné nákladové jednotky jde o kontejner a pokud v přepravní listině nejsou uvedeny jiné nákladové jednotky nebo balení než ty, které jsou zabaleny v kontejneru, bude limit náhrady škody 1500 SDR za kontejner bez uloženého zboží, a navíc 25 000 SDR za zboží v kontejneru uložené.¹⁹¹

Pro upevnění zboží může být použit kontejner, paleta nebo jiné obdobné přepravní zařízení. V takovém případě se za balení nebo jiné nákladové jednotky budou považovat balení nebo jiné nákladové jednotky, které jsou v přepravní listině uvedeny jako zabalené v takovém přepravním zařízení nebo na něm. V opačném případě se zboží v takovém přepravním zařízení nebo na něm považuje za jednu nákladovou jednotku. Jestliže bylo ztraceno nebo poškozeno přepravní zařízení samotné, považuje se za zvláštní nákladovou jednotku, a to v případě, že nepatří dopravci, nebo že je dopravce neposkytl.¹⁹²

U škody způsobené v důsledku opožděného dodání je náhradová povinnost dopravce výši přepravného.

¹⁸⁹ Jako ztráta se posuzuje i dodání neoprávněné osobě (čl. 19 odst. 1).

¹⁹⁰ Srov. čl. 31 § 1 CIM.

¹⁹¹ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 54.

¹⁹² Čl. 20 odst. 2 CMNI.

Náhrady škody nesmí přesáhnout částku, která by vyplynula za úplnou ztrátu zboží, ohledně něhož odpovědnost vznikla.

Prolomit limity náhradové povinnosti lze v případech, kdy byla povaha a vyšší hodnota zboží nebo přepravního zařízení výslovně zaznamenána v přepravní listině a dopravce tyto údaje nepopřel, nebo jestliže si strany výslovně sjednaly vyšší částku odpovědnosti. Limity náhradové povinnosti se nepoužijí také tehdy, prokáže-li se, že dopravce, další dopravce nebo zaměstnanci za ně jednající, se dopustili škody sami, nebo opomenutím s úmyslem škodu přivodit, nebo lehkomyšlností s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne¹⁹³.

7.2.2 Uplatnění nároků

Doprovce a příjemce mohou požadovat, aby byl stav a množství zboží při dodání zkontrolován za přítomnosti obou stran. Jestliže nedošlo k této společné kontrole, musí být v případě zjevně patrné ztráty nebo zjevně patrného poškození učiněna každá příjemcova výhrada písemně, a to nejpozději při dodání s tím, že příjemce musí specifikovat obecný charakter škody. U ztrát a poškození, které nejsou zjevně patrné, musí být každá příjemcova výhrada učiněna písemně do 7 kalendářních dnů po dodání zboží, přičemž bude uveden obecný charakter škody a poškozený musí prokázat, že škoda vznikla v období, kdy se zboží nacházelo v péči dopravce. Stejně jako v jiných unifikčních úmluvách, i zde platí domněnka, že pokud bylo zboží přijato bez výhrad, tak dopravce dodal zboží ve stejné kvalitě a množství, v jakém je převzal k přepravě.

U škody způsobené opožděným dodáním nárok na náhradu škody prekluduje, pokud příjemce nepošle dopravci oznámení do 21 dnů od opožděného dodání.

Žalobu je nutno podat do jednoho roku ode den, kdy zboží mělo být dodáno příjemci.¹⁹⁴

¹⁹³ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 55.

¹⁹⁴ POLÁČEK 2016, op. cit., s. 56.

Závěr

Tato práce analyzuje a komparuje institut odpovědnosti dopravce upravený v aktuálně účinných unifikačních úmluvách týkajících se jednotlivých druhů mezinárodní přepravy zboží.

Jelikož společenský, politický, hospodářský, ani technologický vývoj nelze zastavit, nelze ani očekávat, že unifikační úmluvy zůstanou beze změn. Příkladem reflexe vývoje může být vymizení institutu nautického zavinění v letecké a námořní přepravě, jako důvodu pro zproštění dopravcovy odpovědnosti, zavedení CIM/SMGS nákladního listu v mezinárodní železniční přepravě, zavádění elektronických nákladních listů nebo navyšování limitů náhrady škody, za kterou dopravce odpovídá.

Maximální výše náhrady škody představuje klíčovou součást úpravy institutu odpovědnosti dopravce. Všechny unifikační úmluvy týkající se odpovědnosti dopravce omezují výši náhrady škody, kterou je dopravce povinen oprávněnému hradit. Význam omezení spočívá v ochraně dopravce, jelikož poskytnutí plné náhrady by pro něj mohlo být, vzhledem k hodnotám zásilek, likvidační. Nejen, že každá úmluva upravuje odlišnou výši těchto limitů, ale ani nejsou jednotně upravena kritéria, ze kterých se při určení výše náhrady škody vychází. Z unifikačních úmluv lze vysledovat dva odlišné přístupy pro určení náhrady škody. První přístup, který se objevuje například v Úmluvě CMR, vychází z kritéria, kdy se náhrada škody vypočítá pouze z hrubé hmotnosti zásilky. Druhý přístup umožňuje alternativně určit limit náhrady škody buď za celý poškozený kus, resp. přepravní jednotku, nebo za kilogram hrubé hmotnosti poškozené zásilky, a to podle toho, co je vyšší. Druhý přístup, který volí například Hamburská pravidla nebo Úmluva CMNI, sice ve prospěch oprávněného umožňuje vypočítat limit náhrady škody způsobem, který bude pro něj příznivější, zdaleka ovšem nezaručuje pokrytí škody v plném rozsahu, proto je nutné, aby odesílatel uzavřel pro případ škody pojištění.

Unifikační úmluvy, až na Montrealskou úmluvu, shodně odstraňují limity náhrady škody, jestliže dopravce nese kvalifikovanou odpovědnost. Odstranění limitů v takovém případě představuje určitý druh sankce za škodu způsobenou úmyslně nebo z hrubé nedbalosti, případně vědomé lehkomyšlnosti, což se jeví jako spravedlivé řešení. V zájmu docílení této spravedlnosti a právní jistoty je důležité, aby samotná úmluva, jako unifikační norma, definovala předpoklady pro vznik takové odpovědnosti.

V tomto ohledu je nedostačující čl. 29 jinak stabilní Úmluvy CMR, neboť kromě úmyslu spojuje kvalifikovanou odpovědnost s takovým zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. Formulace uvedená v Úmluvě CMR je v rozporu s právní jistotou, neboť národní řády příslušných států mohou za jednání rovnocenné úmyslu považovat různé úrovně zavinění.

Úmluvy shodně upravují okruh záležitostí, za které je dopravce odpovědný, což je ztráta, poškození, zničení zásilky, jakož i pozdní dodání. Výjimku tvoří Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla, v nichž není upravena odpovědnost za škodu způsobenou pozdním dodáním. Dále je shodným znakem úmluv snaha upravit odpovědnost skutečných dopravců a odpovědnost dopravce za osoby, které použil pro plnění přepravní smlouvy.

Ačkoliv je odpovědnost dopravce podle jednotlivých úmluv založena buď na principu objektivní odpovědnosti, nebo na principu presumovaného zavinění, lze vysledovat, že v praxi dochází ke stírání rozdílů těchto dvou principů. Příkladem může být objektivní odpovědnost podle Úmluvy CMR, kdy je při posuzování liberačních důvodů zkoumáno, zda dopravce vynaložil dostatek profesionální péče, což představuje subjektivní prvek, a proto část odborné veřejnosti zastává názor, že odpovědnost podle Úmluvy CMR vychází z principu presumovaného zavinění.

Úspěšnost jednotlivých unifikačních smluv nelze hodnotit pouze podle toho, jak spravedlivě jsou rozložena rizika mezi dopravce a odesílatele, ale také podle počtu ratifikací úmluv jednotlivými státy, neboť má-li být unifikace úspěšná, musí být používána co nejvíce státy, aby bylo dosaženo zamýšlené univerzality. Jako žádoucí nelze ani hodnotit úmluvy, které mají větší míru pozměňovacích a dodatkových protokolů, jelikož ne všechny strany úmluv jsou zároveň stranami těchto protokolů, čímž dochází k roztříštěnosti úpravy.

Situaci v silniční nákladní přepravě lze hodnotit jako stabilní, zejména díky Úmluvě CMR, která za dobu své šedesátileté existence zaznamenala jen dvě změny. Během doby trvání účinnosti Úmluvy CMR se vytvořila i početná judikatura, která pomáhá odstranit nejasnosti vyplývající z některých ustanovení úmluvy.

Stabilní situace je i v oblasti železniční nákladní přepravy. Přípojek B (CIM) k Úmluvě COTIF vychází v mnohém z Úmluvy CMR, navíc podmínky pro vznik kvalifikované odpovědnosti jsou stanoveny přímo ve smlouvě a povinnost k provedení

nakládky a vykládky je stanovena podpůrně. V oblasti železniční nákladní přepravy lze očekávat další sblížení se státy SMGS.

U letecké nákladní přepravy a námořní přepravy lze vysledovat obdobný vývoj. Oba druhy přepravy byly unifikací upraveny na počátku minulého století, technický vývoj byl však nedostižný, což se projevilo v nutnosti přijmout nové dodatky k unifikačním úmluvám. Nepřehlednost a roztržitost úpravy se projevila hlavně v letecké dopravě. Situace si vyžadovala přijetí nových unifikací, které budou nahrazovat nepřehledný systém a budou víc odpovídat požadavkům doby. V letecké dopravě došlo k ustálení po přijetí Montrealské úmluvy, kterou byla vzhledem k počtu ratifikací Varšavská úmluva úspěšně nahrazena, ačkoliv Varšavský systém je stále účinný pro státy, které nepřistoupily k Montrealské úmluvě. O stejném úspěchu se nedá mluvit v případě námořní přepravy, kde byla snaha nahradit zastaralá a dopravce zvyhodňující Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla moderními Hamburskými pravidly. Námořně silné státy Hamburská pravidla ovšem neratifikovaly, takže se nedá mluvit o úspěšném nahrazení nevyhovující úpravy. Vyřešení situace v námořní dopravě nelze očekávat ani od Rotterdamských pravidel, která nejsou odbornou veřejností pro svou komplikovanost kladně přijímaná a vzhledem k pouhým třem ratifikacím nelze ani očekávat, že brzy vstoupí v účinnost.

Unifikace vnitrozemské vodní přepravy je obsažena v nejnovější unifikační úmluvě v oblasti přepravy, která má za cíl nahradit jednotné podmínky v rámci určitých říčních systémů, jimiž byl tento druh přepravy upraven.

Seznam zkratek

CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (Přípojek B k úmluvě COTIF)
Dohoda SMGS	Dohoda o mezinárodní přepravě zboží (Soglošeniye o meždunarodno gruzovom soobščeniji)
Haagská pravidla	Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů ze dne 25. srpna 1924
Haagsko-visbyská pravidla	Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů ze dne 23. února 1968
Haagský protokol	Vyhláška ministerstva zahraničních věcí č. 15/1966 Sb., o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929
Hamburská pravidla	Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (č. 193/1996 Sb.)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)
Montrealská úmluva	sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě
Nářízení Řím I	Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)
Občanský zákoník	zákon č. 89/2012 Sb.

OTIF	Mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires)
Rotterdamská pravidla	Úmluvu OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři
Římská úmluva	Římská úmluva o právu použitelném na smluvní závazky ze dne 19. června 1980 (č. 64/2006 Sb. m. s.)
SNS	Společenství nezávislých států
Úmluva CMNI	Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (č. 32/2006 Sb. m. s.)
Úmluva CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě 19. května 1956 (vyhláška č. 11/1975 Sb.)
Úmluva COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 (vyhláška č. 8/1985 Sb.)
UNCTAD	Konference OSN pro obchod a rozvoj
UNCITRAL	Komise OSN pro mezinárodní obchod a právo
Varšavská úmluva	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě ze dne 12. října 1929 (zákon č. 15/1935 Sb.)
Zákon o mezinárodním právu soukromém	zákon č. 91/2012 Sb.

Seznam použité literatury

Učebnice:

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 310 s. ISBN 978-80-7380-454-1.

KNAPPOVÁ, Marta; ŠVESTKA, Jiří; DVOŘÁK, Jan. *Občanské právo hmotné*. 4., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: ASPI, 2006. 612 S. ISBN 80-7357-131-5.

KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ, Monika; RŮŽIČKA, Květoslav a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7380-108-3. s. 294.

KUČERA, Zdeněk; PAUKNEROVÁ, Monika; RŮŽIČKA, Květoslav. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2015. 430 s. ISBN 978-80-7380-550-0. S.

Monografie:

CARR, Indira, STONE, Peter. *International trade law*. 4th ed. New York: Routledge-Cavendish, 2010. ISBN 02-038-7254-1

GIEMULLA, Elmar a Ronald SCHMID. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006. ISBN 90-411-2456-x-.

GOLDHIRSCH, Lawrence, B. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. Kluwer Law International: Haag, 2000. 625 s. ISBN 90-411-1364-9.

KROFTA, Jiří. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2015, 288 s. ISBN 978-80-7502-082-6.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. *Mezinárodní obchodní operace*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2014. 256 s. ISBN 978-80-247-4874-0.

NOVÁK, Radek; KOLÁŘ, Petr. *Námořní nákladní přeprava*. Vydání první. V Praze: C.H. Beck, 2015. 280 s. ISBN 978-80-7400-601-2.

PAUKNEROVA, Monika. Smlouvy o dopravě v Evropske unii. In: ČERNA, Stanislava. *Pocta*

Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám: aktuální otázky soukromého práva na počátku nového tisíciletí.

1. vyd. Praha: ASPI-Wolters Kluwer, 2008. 370 s. ISBN 978-80-7357-370-6. s. 258-259.

PAUKNEROVÁ, Monika. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 139

PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. Vyd. 1. Praha: ASPI Publishing, 2001. 479 s. ISBN 80-86395-13-8. S. 400.

POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. 1. Vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 338 s. ISBN 978-80-7552-133-0

PRŮŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9

SEDLAČEK, Pavel. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vyd. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1.

STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF: ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: Nadur, 2006. 243 s. ISBN 80-7270-026-X.

SVATOŠ, Miroslav. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2708-0. 367 s.

ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J.; FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014, s. 1516. ISBN 978-80-7478-630-3. S. 64.

WILSON, John F. *Carriage of goods by sea*. 7th ed. New York: Pearson/Longman, c2010. 559 s. ISBN 9781408218938.

ŽEMLIČKA, Zdeněk; MYNAŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava 1. díl*. Praha: NADATUR, spol. s r.o., 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.

Odborné články:

LOJDA, Jiří. *Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití*. Epravo.cz [online]. Epravo.cz, a.s., 2014 [cit. 6. 11. 2016]. ISSN 1213-189X. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>.

LOJDA, Jiří. Kdy odpovídá dopravce za škody na zásilce podle Úmluvy CMR (časové hledisko). *Obchodní právo*, 2014, roč. 23, č. 2, s. 51-58. ISSN 1210-8278.

LOJDA, Jiří. Montrealská úmluva a přeprava nákladu. *Obchodní právo, časopis pro obchodně právní praxi*. 2014, roč. 23, č. 5, s. 179-183. ISSN 1210-8278.

STANĚK, Jan a Ondřej STEHLIK. Problematicke aspekty Umluvy CMR s důrazem na čl. 30-33. *Obchodní právo: časopis pro obchodněprávní praxi*. 2012, roč. 21, č. 10, s. 356-363. ISSN 1210-8278.

Elektronické zdroje:

BERLINGIERI, Francesco. *A comparative analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules* [on-line]. 2009 [cit. 15. 10. 2016]. 65. s. strana 6. Dostupné z: http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf.

CIM/SMGS. ČD Cargo. [online]. [cit. 10. 11. 2016]. Dostupné z: https://www.cdcargo.cz/cs_CZ/cim/smgs?inheritRedirect=true.

CLARKE, Malcolm A. *International carriage of good: CMR*. 6. Vydání. New York: Law from Routrege, 2014. [cit. 16. 11. 2016]. ISBN 978-0-415-71016-9. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=MqVwAwAAQBAJ&pg=PT362&lpg=PT362&dq=41+cmr+clarke&source=bl&ots=7gzPYVX0gV&sig=O7wEevIPchWg6gI8fEw5Q4C1Y54&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKEwiom9iC35HQAHWEC8AKHW6qDmoQ6AEIHzAA#v=onepage&q=41%20cmr%20clarke&f=false>

Current lists of parties to multilateral air law treaties. *ICAO*. [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

Current lists of parties to multilateral air law treaties. *ICAO*. [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf.

DAMAR, Duygu. *Wilful Misconduct In International Transport Law*. [online]. Hamburg: Springer Science & Business Media, 2011 [cit. 1. 10. 2016]. 316 s. ISBN 978-3-642-21509-4. S. 233-234. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=tFcHoBhjBbIC&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Dopravní noviny. Náhrada škody při přepravě. *Dopravní noviny 9/2006* [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/financni-sluzby/nahrada-skody-pri-preprave2858>.

Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg). *UNCITRAL*. [online]. [cit. 4.11.2016]. Dostupný na:

https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI_d_3_e.pdf

KROFTA, Jiří. Náhradová povinnost dopravce. *Bulletin-advokacie.cz* [online]. Česká advokátní komora, 2016 [cit. 1. 11. 2016]. ISSN 1805-8280. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/nahradova-povinnost-dopravce?browser=mobi>

Kurz SDR ke dni 18.11.2016, srov. ČNB. Kurzy devizového trhu. [online]. [cit. 18. 11. 2016]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp

LOJDA, Jiří. Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití. *Epravo.cz* [online]. Epravo.cz, a.s., 2014 [cit. 6. 11. 2016]. ISSN 1213-189X. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>.

LOJDA, Jiří. Málo známá úmluva CMNI. *IHNED.cz* [online]. *Economia*, 2014 [cit. 15. 10. 2016]. ISSN 1213-7693. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-61734890-malo-znama-umluva-cmni-o-preprave-zbozi-po-vode>

MANDELBAUM, Samuel Robert. Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions. *Transportation Law Journal* [on-line]. 1996, Vol. 23, Issue 3, pp. 471-502. [cit. 14.10.2013]. s. 480. Dostupné z: http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?handle=hein.journals/tportl23&div=24&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults.

Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 31 Cdo 488/2010, ze dne 10.10.2012. Nejvyšší soud. [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/8C58210BD5EE9F2AC1257AA2003AC8E0?openDocument&Highlight=0,

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 2. 2014, sp. zn.: 23 Cdo 2702/2012. Nejvyšší soud [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/96379073205913DDC1257DC

[E00557C8D?openDocument&Highlight=0,](http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/96379073205913DDC1257DC)

Rozhodnutí OLG Mnichov z 26.7.1985 – 23 U 2577/85. *Rechtsportal.de* [online]. [cit. 1. 10. 2016]. Dostupné z: <https://www.rechtsportal.de/Rechtsprechung/Rechtsprechung/1985/OLG-Muenchen/d.->

Unwirksamkeit-der-Vereinbarung-einer-Vertragsstrafe-fuer-den-Fall-der-Lieferfristueberschreitung/(h)/1ba962837d798d431d74a52e5495b81c/(off)/0.

K tomu například rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 6. 2012, sp. zn.: 23 Cdo 3377/2010. Nejvyšší soud [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z: http://nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/80588D75B6B67A35C1257A4E006A56AD?openDocument&Highlight=0

Status United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. *UNCITRAL*. [online]. [cit. 4. 11. 2016]. Dostupné z: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html.

The Warsaw System on Air Carriers Liability. *ICAO*. [online]. [cit. 30. 10. 2016]. Dostupný z: http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/the_warsaw_system_on_air_carriers_liability.htm.

Abstrakt

Tato práce měla za úkol analyzovat a porovnat institut odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží. Práce je rozdělena do sedmi částí, ve kterých nabízí přehled o odpovědnosti dopravce v jednotlivých druzích přepravy.

První část vymezuje pojem přepravní smlouvy podle občanského zákoníku, strany této smlouvy, jakož i jiné smluvní typy jejichž účelem je přeprava věci. Dále je v ní rozebrán pojem odpovědnosti a nastíněn rozdíl mezi subjektivní a objektivní odpovědností. V poslední podkapitole první části je vymezen pojem přeprava.

Druhá část se věnuje právní úpravě smlouvy o mezinárodní přepravě zboží a uvádí rozdíly mezi přímou a kolizní metodu.

Zbývající části se zabývají odpovědností dopravce podle mezinárodních smluv týkajících se jednotlivých druhů přepravy, a sice silniční přepravy, železniční přepravy, letecké přepravy, námořní přepravy a vnitrozemské vodní přepravy.

Větší pozornost je věnována třetí část, která se zabývá odpovědností dopravce v mezinárodní silniční nákladní přepravě. Důraz na tuto část je kladen hlavně proto, že mezinárodní silniční nákladní přeprava představuje z pohledu České republiky nejčastější druh přepravy. Mezinárodní silniční nákladní přeprava je už šedesát let upravena Úmluvou CMR, která zatím zaznamenala jenom dvě změny. Tento druh přepravy lze tedy hodnotit jako poměrně stabilní s bohatou judikaturou, na jejímž základě jsou vysvětlena problematická ustanovení.

Čtvrtá část nabízí přehled odpovědnosti dopravce v mezinárodní železniční přepravě podle Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží – CIM. Tyto předpisy v mnohém vycházejí z Úmluvy CMR.

Pátá a šestá část, které se zabývají leteckou a námořní přepravou, obsahují dále srovnání starších a novějších mezinárodních smluv, které tyto druhy přepravy upravují. Přičemž šestá část nastiňuje nepřehlednost situace v rámci námořní přepravy, způsobenu existencí dvou účinných úmluv, které zavazují různé státy. Ve snaze vyřešit tuto situaci byla přijata Rotterdamská pravidla, jelikož byla ratifikována jenom třemi státy, nelze v oblasti námořní přepravy očekávat žádnou změnu.

Sedmá část se zabývá odpovědností dopravce ve vnitrozemské vodní přepravě podle Úmluvy CMNI, která je zatím nejmladší mezinárodní úmluvou zabývající se přepravou zboží.

Abstract

The purpose of this thesis was to analyse and compare issue of carrier's liability in international carriage of goods. Thesis is divided in seven parts, which offers outline of carrier's liability in particular modes of carriage.

First part deals with term contract for the carriage according civil code, parts of this contract as well as another contracts which aim is carriage. Furthermore deals with term liability and put outline of distinction among strict liability and liability for fault. Last subchapter of first part describes term carriage.

Second part describes legal framework of contract for the international carriage of goods and specifies distinction among choice of law and direct method.

Remaining parts refer to carrier's liability according international treaties concerned with particular modes of carriage, i. e. international carriage of goods by road, by rail, by air, by sea and by inland waterways.

Bigger attention is dedicated to third part which deals with carrier's liability in international carriage of goods by road. Emphasis to this part is given, because international carriage of goods by road is the most frequently one – especially from Czech point of view. International carriage of goods by road is for sixty years ruled by CMR Convention which was amended only twice. This mode of carriage is consider as a stabil one with significant case law, which is base for interpretation of problematic provisions.

Fourth part offers overview about carrier's liability in international carriage of goods by rail according uniform rules concerning the contract of international carriage of goods by rail – CIM.

Fifth and sixth part is aimed on international carriage by air and by sea. This part compares older and new conventions which regulate these kinds of carriage. Whereas sixth part outlines chaotic situation in carriage by sea, caused by two effective conventions which are binding different states. As intention to resolve this situation were drawn Rotterdam rules, since their were ratified only by three states, we can not expect any change.

Seventh part refers to carrier's liability in international carriage of goods by inland waterways according CMNI convention. This convention is the newest convention concerning with carrier's liability.

Klíčová slova:

odpovědnost; dopravce; mezinárodní přeprava

Key words:

liability; carrier; international carriage