

Závěr

Je zřejmé, že Úmluva CMR navzdory své dlouholeté účinnosti a stabilitě úpravy ponechává řadu nezodpovězených otázek, na které nemohou soudy smluvních států nalézt jednoznačnou odpověď. V důsledku toho se můžeme setkat v různých státech s rozdílnou aplikací Úmluvy CMR, což nepochybně neprospívá právní jistotě v přepravněprávních vztazích. Strany přepravní smlouvy coby účastníci soudních řízení mohou být překvapeny nepředvídatelným rozhodnutím soudu smluvního státu, který zaujal zcela odlišné právní stanovisko ohledně výkladu určité sporné otázky než soud jiného smluvního státu. Jednoznačné výkladové vodítko nenalezneme ani v české či zahraniční odborné literatuře.

V této rigorózní práci byly nastíněny vybrané právní problémy, u nichž bylo poukázáno na nejednotnost rozhodovací praxe a odborné literatury v těch oblastech, které mají dle mého názoru zásadní dopad na strany přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní přepravě.

Strana domáhající se přiznání určitého práva z mezinárodní silniční nákladní přepravy zboží se musí obrátit na příslušný soud, musí prokázat svoji aktivní legitimaci a pasivní legitimaci strany žalované a unést důkazní břemeno dle Úmluvy CMR. Během této doby strany přepravní smlouvy čelí mnohdy různému pojetí institutů Úmluvy CMR. Oblast mezinárodní silniční nákladní přepravy je navíc dotčena unijním právem a hrozí možný střet těchto úprav v otázce pravomoci, respektive mezinárodní příslušnosti, litispendence a uznání a výkonu rozhodnutí.

Úmluva CMR neupravuje všechny situace, které mohou v mezinárodní silniční nákladní přepravě zboží nastat, a počítá s tím, že tyto mezery budou vyplněny národním právem. S ohledem na četnost soudních sporů jsem považovala za důležité věnovat pozornost otázce přepravného, jeho splatnosti

a typovým ujednáním o splatnosti přepravného sjednávaným v přepravních smlouvách. V důsledku omezeného rozsahu práce musely zůstat opomenuty neméně důležité otázky Úmluvy CMR jako např. náležitosti nákladního listu CMR či pojištění dopravce, které hrají při provádění přepravy nemalou roli.

Za nejproblematictější považuji otázku odpovědnosti dopravce, a to zejména kvalifikovanou odpovědnost dopravce s ohledem na nejednotnost rozhodovací praxe soudů a úprav smluvních států při vymezení úmyslného a nedbalostního jednání a s tím související přísné požadavky na dopravce kladené. Souhlasím s tím, že by dopravce měl přistupovat k provádění přepravy jako profesionál, což mu v současné době usnadňuje i rozvoj technologií a komunikačních prostředků. Na druhou stranu nelze dopravce v soudních řízeních stavět prakticky automaticky do nevýhodného postavení neomezené odpovědnosti. Pokud bude tento postoj soudy nadále zastáván, lze očekávat, že dopravce nebude ochoten – a často ani schopen²⁵¹ – provést přepravu za standardních podmínek.

S ohledem na jistější postavení dopravců by bylo vhodné definovat jednání zakládající kvalifikovanou odpovědnost dopravce. Domnívám se, že vytvoření této jednotné definice není s ohledem na rozdílnou právní úpravu ve smluvních státech Úmluvy dosažitelné a zásadní rozdíly by proto měly být nadále zmírňovány judikaturou soudů smluvních států.

Jsem přesvědčena o tom, že Úmluva CMR je úpravou vyhovující i v současných podmínkách. Tato úmluva nedávno oslavila 50. výročí své účinnosti a lze říci, že tato několik desítek let „stará“ úprava vykazuje známky stability a v zásadě je použitelná i v době rozvíjejících se ekonomických vztahů současnosti. Na konferencích a sympóziích, které se konaly ku příležitosti

²⁵¹ Pojišťovny odmítají krýt škody způsobené úmyslným jednáním či hrubou nedbalostí dopravce.

výročí aplikace Úmluvy CMR²⁵² se přední odborníci shodli na tom, že sporné výkladové problémy by revize Úmluvy CMR nemusela spolehlivě odstranit, ba naopak - mohla by vnést do přepravněprávních vztahů více neznámých.

Jak již bylo řečeno, klíčovou roli při výkladu sporných otázek by měla i nadále plnit judikatura soudů smluvních států, která by se dle mého názoru měla snažit vykládat Úmluvu CMR autonomně podle smyslu a cílů této nadnárodní úpravy a nikoli pod vlivem výkladu právních institutů národního práva.

Ráda bych zdůraznila, že úplná názorová jednotu na všechny výkladové okruhy regulované Úmluvou CMR není možná a ani žádoucí. Názorovou rozdílnost nelze vnímat ryze negativně, neboť právě díky ní se rozvíjí diskuze na odborných úrovních ve smluvních státech, což ve svém důsledku může vytouženému sjednocení jediné prospět. Poukázáním na rozdílné výkladové zázemí v odborné teorii či praxi v České republice či v německy mluvících zemích jsem v žádném případě nechtěla poukazovat na možné chyby, nýbrž na různá pojetí stejných institutů.

Dovoluji si tvrdit, že Úmluva CMR naplňuje cíle, které si smluvní státy vytyčily a ráda bych jí závěrem popřála, aby jí byla i do budoucna věnována stále větší pozornost a aby byla i nadále hojně využívána.

Ve své rigorózní práci jsem se snažila přinést alespoň několik nových myšlenek a pohledů na nesmírně aktuální a často názorově nejednotnou problematiku vybraných otázek mezinárodní silniční nákladní přepravy. Doufám, že na moji snahu bude nazíráno lehce přimhouřenýma očima čtenářů a právních expertů Právnické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. To vše s výhradou, že všechny kritické připomínky a nesouhlasy s mými závěry jsou

²⁵² Blíže např. materiály z konference k 50. výročí Úmluvy CMR, Hamburk, 12. – 14. 10. 2006.

žádoucí, neboť prospějí k rozpoutání diskuze na toto velmi zajímavé téma, které si zaslouží značnou pozornost.

Nezbývá mi než doufat, že i moje rigorózní práce přispěla svojí kapkou do moře vědění.