

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Adriana Dvořáková

**ODPOVĚDNOST DOPRAVCE
V MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ**

Carrier's Liability in International Carriage of Goods

Diplomová práce

Vedoucí práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Katedra obchodního práva

Listopad 2013

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 9.11. 2013

Podpis

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí práce paní Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc. za vstřícnost a cenné rady.

OBSAH

Úvod

1. Mezinárodní právo soukromé a jeho prameny.....	8
1.1 Mezinárodní právo soukromé.....	8
1.2 Kolizní a přímá metoda.....	8
2. Odpovědnost.....	11
2.1 Pojem odpovědnosti.....	11
2.2 Subjektivní a objektivní odpovědnost.....	11
2.3 Pojištění v mezinárodní přepravě zboží.....	12
3. Přepravně-právní vztahy.....	14
3.1 Pojmy: doprava a přeprava.....	14
3.2 Subjekty: dopravce, odesílatel, zasílatel.....	15
3.3 Vnitrostátní úprava.....	16
4. Železniční přeprava.....	18
4.1 Obecně o železniční přepravě.....	18
4.2 Úmluva COTIF.....	18
4.3 Jednotné právní předpisy CIM: odpovědnost dopravce.....	20
5. Silniční přeprava.....	23
5.1 Obecně o silniční přepravě.....	23
5.2 Mezinárodní smlouvy v silniční přepravě.....	24
5.3 Odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR.....	26
5.3.1 Odpovědnost za ztrátu a poškození zásilky.....	26
5.3.2 Odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty.....	28
5.3.3 Význam nákladního listu pro odpovědnost dopravce; reklamace..	29
5.3.4 Obecné liberační důvody.....	31
5.3.5 Privilegované liberační důvody.....	33
5.3.6 Spoluodpovědnost a další případy odpovědnosti dopravce.....	36
5.3.7 Odpovědnost z tzv. průběžné smlouvy o přepravě.....	37
5.3.8 Rozsah náhrady škody v případě ztráty zásilky.....	37

5.3.9	Rozsah náhrady škody v případě poškození zásilky.....	40
5.3.10	Rozsah náhrady škody v případě překročení dodací lhůty.....	40
5.3.11	Kvalifikovaná odpovědnost.....	41
6.	Letecká přeprava.....	45
6.1	Obecně o letecké přepravě.....	45
6.2	Varšavský systém.....	45
6.3	Montrealská úmluva.....	47
7.	Námořní přeprava.....	50
7.1	Obecně o námořní přepravě.....	50
7.2	Mezinárodní smlouvy v námořní přepravě.....	51
7.3	Odpovědnost dopravce podle Hamburských pravidel.....	55
7.3.1	Odpovědnost za ztrátu, poškození a opožděné dodání zboží.....	55
7.3.2	Zvláštní případy odpovědnosti.....	57
7.3.3	Smluvní a skutečný dopravce.....	58
7.3.4	Význam konosamentu pro odpovědnost dopravce.....	59
7.3.5	Reklamace a promlčení.....	59
7.3.6	Limitace odpovědnosti.....	60
7.4	Pojištění.....	61
7.5	Obecná odpovědnost majitele lodi:	
Úmluva 1924, Bruselská úmluva 57, Londýnská úmluva 76.....		61
7.6	Společná havárie.....	62
8.	Vnitrozemská vodní přeprava.....	64
8.1	Obecně o vnitrozemské vodní přepravě.....	64
8.2	Budapešťská úmluva CMNI.....	64
9.	Kombinovaná a multimodální přeprava.....	67
	Závěr	
	Seznam zkratk	
	Použitá literatura	
	Abstrakt	

Úvod

Význam dopravy je odvozen od vysoké míry dělby práce a s ní související závislosti na kooperaci mezi různými lokalitami. Dá se říci, že se dělba práce rozvíjí i z hlediska prostorového, a to za pomoci dopravy. Mezinárodní přeprava má tedy úzkou vazbu na mezinárodní obchod, stejně jako přepravní smlouva navazuje na smlouvu kupní. Doprava je rovněž nutným předpokladem globalizace, dopravu lze tedy chápat nejen ve smyslu materiálním, ale i jako myšlenkový distribuční kanál. Tento obecný rozmach dopravy se snaží brzdit některá enviromentální hnutí, kladoucí důraz na místní produkci a následnou místní spotřebu.

Cílem této práce je za použití analytické a částečně komparativní metody provést rozbor úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží, která je obsažena v mezinárodních smlouvách. Důraz na mezinárodní smlouvy je kladem z toho důvodu, že vnitrostátní právní úprava se pro odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží uplatňuje jen velmi omezeně, jak bude v následujícím textu nastíněno. Zvláštní pozornost je co do rozsahu a podrobnosti výkladu věnována přepravě silniční a námořní. Je tomu tak proto, že právě tyto dva druhy přepravy jsou využívány nejčastěji. Mezinárodní smlouvy v těchto dvou oblastech mají tedy zvýšený praktický význam. Tím rozhodně není umenšena důležitost ostatních druhů přepravy, jejichž možný budoucí rozvoj je naznačen v samotném textu.

Úprava silniční přepravy není snad aktuální ve smyslu „nová“, nicméně pro frekvenci jejího praktického využití si zaslouhuje bližší rozbor, v práci je také věnována pozornost některým interpretačním obtížím. V českém prostředí je poměrně nízká obeznámenost s přepravou námořní, kde je situace komplikována existencí několika mezinárodních úmluv s různou úrovní ratifikace. Pro Českou republiku závazná Hamburská pravidla nebyla ratifikována velmocemi námořní přepravy, osud Rotterdamských pravidel zacílených na vyřešení této nepřehledné situace je odvislý od vývoje ratifikačního procesu. Z toho lze usuzovat, že rozbor odpovědnosti dopravce v námořní přepravě je zásadní pro poznání současné situace, což je podmínkou pro úvahy nad nejvhodnějším řešením.

Všem modům přepravy je společná konstrukce zásadně omezené odpovědnosti

doprovce. Právní vědomí odesílatelů stran této omezené odpovědnosti dopravce a s tím související nutnosti pojistit zásilku je stále vágní. Připomínka těchto skutečností jistě není na škodu. Koncept omezené odpovědnosti může působit jako vůči dopravci příliš benevolentní. Omezení odpovědnosti je ale nutné, aby na sebe byl dopravce vůbec ochoten brát někdy značné riziko spojené s realizací přepravy. V porovnání s běžnou soukromoprávní odpovědností se i tak jedná o režim přísný, což lze zdůvodnit rolí dopravce jako profesionálního poskytovatele služeb. Vývoj navíc směřuje k dalšímu zpříšňování, které je mimo jiné spojeno s technickým pokrokem, a tudíž minimalizací rizik. Je ale třeba si uvědomit, že jednotlivé druhy přepravy mají svá specifika a odlišnou riskantnost. Z toho vyplývá, že i odpovědnost je u jednotlivých druhů přepravy různá. Tento fakt odůvodňuje existenci zvláštní mezinárodní smlouvy pro každý z druhů přepravy.

1. Mezinárodní právo soukromé a jeho prameny

1.1 Mezinárodní právo soukromé

Mezinárodní právo soukromé je soubor právních norem výlučně upravujících soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem.¹ Mezinárodní právo soukromé² jako právní odvětví existuje v právním řádu každého státu. Soukromoprávní vztahy jsou vztahy občanského, obchodního, rodinného a pracovního práva. Mezinárodním prvkem se má na mysli vztah k zahraničí, který může existovat u skutečnosti významné pro vznik právního vztahu, u subjektu či předmětu právního vztahu, ale i u právního vztahu akcesorického, jestliže vztah hlavní je ovládán cizím právním řádem. Tento vztah k zahraničí musí být v každém případě dostatečně významný, nesmí se jednat o vztah bagatelní. Prameny mezinárodního práva soukromého mohou být vnitrostátní normy, mezinárodní smlouvy i předpisy evropského práva.³

1.2 Kolizní a přímá metoda

Rozeznáváme dvě základní metody úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, a sice metodu kolizní a přímou. *Kolizní metoda* používá kolizní normy, které neupravují hmotněprávní práva a povinnosti subjektů, ale pouze pomocí kolizních kritérií určí právní řád, který má být v daném případě aplikován, tedy určují rozhodné právo. Kolizní kritérium (také hraniční určovatel, hraniční ukazatel)⁴ je aplikováno způsobem shodným pro právní řád vlastní a cizí, a to bez ohledu na v nich

1 Pod pojem mezinárodní právo soukromé řadíme i mezinárodní právo procesní. (KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*. 7., opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2009. 462 s. ISBN 978-80-7239-231-5. s. 21).

2 Od mezinárodního práva soukromého je třeba odlišovat *právo mezinárodního obchodu*, které tvoří samostatné právní odvětví. Právo mezinárodního obchodu je totiž účelově uspořádaný soubor právních norem z různých právních odvětví a různého původu, které shodně upravují právní vztahy související s realizací mezinárodního obchodu. (KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7380-108-3. s. 17).

3 KUČERA 2009 op. cit., s. 17-22, 45-53.

4 Kolizní kritérium neobsahuje kolizní normy jednostranné, které odkazují jen na tuzemský právní řád. (KUČERA 2009 op. cit., s. 112).

obsaženou hmotněprávní úpravu.⁵ Kolizní normy mohou být zakotveny ve vnitrostátní úpravě, ale i unifikovány v mezinárodní smlouvě. *Přímá metoda* je založena na aplikaci zvláštních hmotněprávních norem – přímých norem, které upravují výhradně soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem. Přímé normy tedy upravují poměry přímo, bez odkazu na některý z právních řádů a použijí se bezprostředně, bez předchozí aplikace kolizní normy. Přímé normy jsou ve své většině obsaženy v mezinárodních smlouvách, ústavně stanoveným postupem se stávají součástí právního řádu daného státu.⁶ Soud daného státu tedy aplikuje přímé normy jako normy vlastní, nenastávají problémy spojené s aplikací cizího právního řádu, na který odkázala kolizní norma.⁷

Mezinárodní přeprava zboží, zejména pak přepravní smlouva, je ve své většině unifikována především přímými hmotněprávními normami obsaženými v mnohostranných mezinárodních smlouvách pro jednotlivé druhy přepravy.⁸ Mezinárodní unifikace má povětšinou kogentní charakter, cílem je předcházet smluvním doložkám, které by vylučovaly či omezovaly odpovědnost dopravce odchýlně od ustanovení příslušné mezinárodní smlouvy. Kolizní úprava se uplatní spíše okrajově, a to zejména v některých otázkách multimodální přepravy, u charterových nebo zasilatelských smluv. Kolizní normy dopadají také na případy výslovně vyňaté z působnosti mezinárodních smluv, jako je tomu třeba u Úmluvy CMR⁹ a přepravy mrtvol. Český právní řád obsahuje kolizní normy upravující závazkové vztahy v zákoně o mezinárodním právu soukromém a procesním (č. 97/1963 Sb.), od 1.1.2014 nabývá v souvislosti s rekonstrukcí občanského práva účinnosti nová zákonná úprava, a sice zákon o mezinárodním právu soukromém (č. 91/2012 Sb.). Kolizní úprava závazkových vztahů je dále obsažena v Nařízení Řím I, které je účinné od 17. prosince 2009.¹⁰ Nařízení Řím I navazuje na Římskou úmluvu¹¹ z roku 1980, která je použitelná na

5 Po použití kolizní normy však přichází v úvahu tzv. výhrada veřejného pořádku. Naopak před použitím kolizní normy může dojít k aplikaci nutně použitelných, imperativních norem. (KUČERA 2009 op. cit., s. 35-36).

6 Pro Českou republiku je určující čl. 10 Ústavy, podle něž jsou součástí právního řádu ty vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas, a jimiž je Česká republika vázána. Stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.

7 KUČERA 2009 op. cit., s. 22-24, 40-41, 65-67, 110.

8 O těchto mezinárodních smlouvách je podrobně referováno dále.

9 Úmluva CMR je podrobně zpracována v kapitole 5 „Silniční přeprava“.

10 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

11 Římská úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy. č. 64/2006 Sb.m.s.

smlouvy po 1.7. 2006. Římská úmluva pro neúčast Dánska na Nařízení Řím I, stejně jako pro vymezení časové působnosti¹² neztrácí svůj vliv.^{13 14}

12 Jelikož Nařízení Řím I se použije na smlouvy uzavřené po datu své účinnosti, tj. 17. prosince 2009.

13 Kromě kolizních norem se Evropská unie uplatňuje i jinde. Totiž ačkoli je mezinárodní přeprava ve své většině unifikována mezinárodními smlouvami, význam Evropské unie nelze podceňovat ani v této oblasti, jelikož pouze Evropská unie a nikoliv samotné státy má způsobilost uzavírat takové mezinárodní smlouvy, na oblast mezinárodní přepravy se vztahuje výlučná pravomoc Evropské unie (rozsudek někdejšího Evropského soudního dvora 22/70 Komise v. Rađa – AETR, z 31.3.1971). (PAUKNEROVÁ, Monika. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In: ČERNÁ, 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).

14 KUČERA 2009 op. cit., s. 314; KUČERA 2008 op. cit., s. 296; PAUKNEROVÁ, Monika. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. 139 s. strana 45; PAUKNEROVÁ 2008 op. cit., s. 260, 266-267.

2. Odpovědnost

2.1 Pojem odpovědnosti

Právní odpovědnost lze definovat jako právní vztah, ve kterém při porušení primární povinnosti nastává nová, sekundární povinnost sankčního charakteru.¹⁵ Rozlišujeme odpovědnost soukromoprávní a veřejnoprávní. Pokud byla primární povinnost zakotvena smluvně, jde o odpovědnost smluvní, v opačném případě kdy povinnost vyplývá přímo ze zákona se jedná o odpovědnost mimosmluvní (deliktní). Pro tuto práci je klíčový pojem soukromoprávní smluvní odpovědnosti. Pro vznik odpovědnosti je nutná existence určité primární povinnosti a její porušení, vznik škody a příčinná souvislost. Podle toho, jestli je předpokladem vzniku odpovědnosti ještě zavinění, rozlišujeme odpovědnost subjektivní a objektivní. O této problematice pojednává následující oddíl.¹⁶

2.2 Subjektivní a objektivní odpovědnost

Subjektivní odpovědnost je odpovědností za zavinění, rozlišujeme úplnou subjektivní odpovědnost a subjektivní odpovědnost s presumovaným zaviněním. Objektivní odpovědnost je odpovědnost bez ohledu na zavinění, jde buďto o absolutní objektivní odpovědnost bez možnosti liberace, nebo relativní objektivní odpovědnost, která liberaci připouští.¹⁷

Odpovědnostní principy, na nichž je založena daná mezinárodní unifikace, se mohou prolínat. Presumpce zavinění u subjektivní odpovědnosti vede ke stírání rozdílů mezi odpovědností subjektivní a objektivní, jelikož ani v jednom případě není třeba zavinění dokazovat, naopak důkazní břemeno se přesouvá na domněle odpovědného. K podobnému efektu dochází u objektivní odpovědnosti, když některé liberační důvody v

15 GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2. rozš. vyd. Dobrá Voda u Pelhřimova: Čeněk, 2001. 299 s. ISBN 80-86473-04-x. s. 156.

16 KNAPPOVÁ, Marta, Jiří ŠVESTKA, Jan DVORÁK a kol. *Občanské právo hmotné* 2. 4. vyd. Praha: ASPI, 2006. 612 s. ISBN 80-7357-131-5. s. 60-65, 419.

17 BOGUSZAK, Jiří, Jiří ČAPEK a Aleš GERLOCH. *Teorie práva*. Vyd. 1. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. 323 s. ISBN 80-86432-13-0. s. 166.

sobě obsahují jistý subjektivní moment. Určení odpovědnostního principu se tedy komplikuje, což má i v praxi negativní důsledky. Vzniká nejednotná judikatura, která rozhodně nepodporuje právní jistotu adresátů daných norem. Je však třeba mít na paměti, že odpovědnostní princip je pouze jednou ze složek širšího pojmu – odpovědnostního režimu. Na odpovědnostním režimu se mimo odpovědnostní princip podílí i podoba důvodů vylučujících odpovědnost, právní domněnky či limity náhrady škody. Problémy s klasifikací odpovědnostního principu do značné míry plynou ze zaměňování s pojmem režimu a lze je řešit tím, že odpovědnostnímu principu bude přiznána vedoucí interpretační role.¹⁸

V souvislosti se subjektivní a objektivní odpovědností je třeba rozlišovat pojmy exkulpace a liberace, což jsou důvody vylučující odpovědnost. Exkulpace poskytuje možnost vyloučit subjektivní odpovědnost s presumpcí zavinění. Exkulpace obecně náleží v prokázání nezavinění, ve snaze sjednotit pohled na zavinění je užíváno pomocné hledisko vynaložení potřebné péče, popř. hledisko provedení potřebných opatření. U liberačních důvodů, které jsou spojeny s objektivní odpovědností, nepostačuje prokázat nezavinění, je třeba vyhovět některé kvalifikované skutečnosti, kterou liberační důvody uvádí. Liberační důvody se dělí na obecné a privilegované, přičemž privilegované důvody jsou zvýhodněny v tom smyslu, že postačuje osvědčení, že škoda mohla vzniknout z daného důvodu, není třeba je plně prokazovat.¹⁹

2.3 Pojištění v mezinárodní přepravě zboží

S mezinárodním obchodem úzce spojená přeprava zboží zahrnuje řadu rizik. Jednou z možností, jak se proti nahodilým událostem zajistit, je sjednání smluvního pojištění. To má zvláštní důležitost vzhledem k faktu, že na mezinárodní úrovni upravená odpovědnost dopravce za zásilku má své limity.²⁰ Kromě toho je třeba vzniklý nárok včas uplatnit u dopravce, popřípadě se ho s úspěchem domoci soudní cestou. I pak je ale rozhodující finanční situace dopravce, který nemusí být schopen

18 PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 15-17, 22-24.

19 PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 17-18; 28; 84.

20 Výjimkou je obvykle kvalifikované zavinění na straně dopravce, spočívající v jednání úmyslném nebo vědomě nedbalostním. V takovém případě odpovídá dopravce neomezeně.

svým závazkům dostát. Odesílatel či příjemce může smluvně uzavřít pojištění zásilky, jinak též nazývané dopravní pojištění. Tento typ není na rozdíl od pojištění dopravce pojištěním odpovědnostním, poskytuje se tedy pouze na základě škodné události, na kterou se pojistná smlouva vztahuje. Pojištění zásilky tudíž není nadbytečné, jelikož pokud by se dopravci podařilo zprostit odpovědnosti, nebude z jeho odpovědnostního pojištění škoda hrazena. Kromě toho pojištění dopravce obvykle pokrývá jen jeho zákonnou limitovanou odpovědnost. Pojištění dopravce je navíc fakultativní a záleží na obezřetnosti přepravce, zda se o pojištění příslušného dopravce či zasílatele ujistí.²¹

21 ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. 124 s. ISBN 978-80-904651-0-7. s. 11-12; *E-Bulletin dopravního práva 1/2009* [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 18.9.2013]. s. 1-3. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>.

3. Převravně-právní vztahy

3.1 Pojmy: doprava a přeprava

Pojmy doprava a přeprava nejsou shodné, jakkoli jsou v běžném projevu zaměnitelné. *Doprava* je určitý pracovní proces náležející v pohybu dopravních prostředků po dopravní cestě. *Přeprava* je naproti tomu proces spotřební, jde o spotřebu užitečného efektu, který je vyvolán přemístěním zboží, popřípadě osob. Tento požadovaný užitečný efekt je výsledkem pracovního procesu, pojmy doprava a přeprava jsou tedy ve vzájemné závislosti. Dopravu, resp. přepravu lze dělit dle druhu použitého dopravního prostředku na přepravu železniční, silniční, leteckou, námořní a vnitrozemskou vodní. Dále rozlišujeme přepravu nákladní a osobní.²²

Mezinárodní přeprava zboží uvedená v názvu této práce je obvykle definována jako činnost prováděná na základě jediné přepravní smlouvy, kdy je zboží přepraveno z místa nakládky v jednom státě do místa dodání ve státě odlišném, přeprava tedy probíhá přes hranice států. Místo nakládky a místo dodání se mohou dokonce nacházet ve státě shodném, pokud část přepravy probíhala přes území jiného státu.^{23 24}

Specifickým případem přepravy je tzv. *kabotáž*, což je vnitrostátní přeprava prováděná pro cizí potřebu v daném státě neusazeným dopravcem, kterou dopravce vykonává po dodání mezinárodně přepravovaného zboží. V zájmu ochrany domácích dopravců je kabotáž zásadně zakázána, dopravci mohou v rámci Evropské unie provádět kabotáž za podmínek nařízení č. 1072/2009.²⁵

Od pojmu doprava je třeba odlišit pojem *logistika*. Logistika je systematický proces sledující optimalizaci nákladů a minimalizaci rizik. V případě výrobního procesu postihuje logistika celou jeho šíři, od dopravy surovin k výrobcí až po doručení výsledného produktu. Smyslem logistiky je maximálně využít volné kapacity v

22 ŽEMLIČKA, Zdeněk, Jaroslav MYNAŘÍK. *Doprava a přeprava. 1. díl*. Praha: NADATUR, 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8. s. 10, 33-35.

23 Jednotlivé mezinárodní smlouvy obvykle obsahují vlastní definici mezinárodní přepravy, která navazuje na specifika konkrétního druhu přepravy, jehož se mezinárodní smlouva týká. (PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 42).

24 KUČERA 2008 op. cit., s. 294.

25 Dopravní noviny. Od května kabotáž bez výjimek. *Dopravní noviny 10/2010* [online]. [cit. 14.10.2013]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/od-kvetna-kabotaz-bez-vyjimek>.

dopravních prostředcích, které vznikají zejména při zpátečních cestách. Pozornost je také upřena na koordinaci při překládce, cílem je neužívat mezisklady a zvýšit tak rychlost přepravy.²⁶

3.2 Subjekty: dopravce, odesílatel, zasílatel

Doprovce je subjektem, který uskutečňuje přepravu, čímž plní svoji základní smluvní povinnost z přepravní smlouvy. Přepravní smlouva obsahuje závazek dopravce provést přepravu určitého zboží z bodu A do bodu B, a závazek odesílatele zaplatit peněžitou částku jako přepravné.²⁷ Provedení přepravy je plněním pro přepravní smlouvu charakteristickým.²⁸ Subjekt využívající služby dopravce je *odesílatel*. V české právní terminologii je odesílatel označován rovněž jako dopravce, což vede k zaměňování tohoto termínu se subjektem dopravce. Proto je lépe se termínu dopravce vyhnout. Výhodou termínu dopravce však je, že označuje nejen odesílatele, ale i příjemce.²⁹

Pojem přepravní smlouvy mohou za určitých okolností naplňovat i jednorázové dopravní nájemní (charterové) smlouvy, a pokud je jejich hlavním účelem přeprava zboží, pak i jiné smlouvy jako je mimo jiné smlouva o provozu dopravního prostředku. Například nájemní smlouva typicky představuje pouze závazek poskytnout dopravní prostředek, není ale vyloučena možnost, že se pronajímatel zaváže k samotnému provedení přepravy. Tehdy je hlavním účelem přeprava zboží. K zjištění tohoto hlavního účelu je třeba uvážit „všechny závazky smluvní strany, která poskytuje plnění příznačné pro smlouvu.“ Soudní dvůr EU se v tomto směru vyjádřil při řešení předběžné otázky ohledně Římské úmluvy.³⁰

26 BENEŠ, Vratislav a kol. *Zahraniční obchod*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2004. 328 s. ISBN 80-247-0558-3. s. 233.

27 Subjekt uzavírající s dopravcem přepravní smlouvu, ať už se jedná o odesílatele, příjemce či třetí osobu, je označována jako *příkazce*. (NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 2. přeprac. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2003. 250 s. ISBN 80-86395-53-7. s. 115).

28 Pro vymezení pojmu dopravce je významné rozlišení na dopravce smluvního a skutečného a odpovědnost za zaměstnance a zástupce. Tyto pojmy jsou rozebrány v kapitolách k jednotlivým druhům přepravy.

29 PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 33, 35.

30 Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 6. října 2009 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Hoge Raad der Nederlanden - Nizozemsko) - Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkenende

Zasílatel (speditér) je subjektem zajišťujícím spojení mezi dopravcem a odesílatelem. Zasílatel obvykle pro odesílatele dopravu pouze smluvně obstarává či zajišťuje, na rozdíl od dopravce, který ji přímo provádí. Zasílatelská smlouva je smlouvou zprostředkovatelskou, nelze ji směřovat se smlouvou přepravní. Pokud to zasílatelská smlouva, nevylučuje, může zasílatel uplatnit tzv. právo vlastního vstupu a provést dopravu přímo. Pak ale odpovídá stejně jako dopravce podle ustanovení přepravní smlouvy.³¹

3.3 Vnitrostátní úprava

Ačkoli vnitrostátní úprava není kvůli rozsáhlé mezinárodní unifikaci mezinárodní přepravy zboží příliš využitelná (viz výše), je vhodné poskytnout alespoň základní přehled. Do úpravy smlouvy o přepravě a smluv souvisejících zasáhla rekodifikace občanského práva. Doposud byla smlouva o přepravě upravena jak v občanském (smlouva o přepravě nákladu § 765 n.), tak obchodním zákoníku (smlouva o přepravě věci § 610 n.). S účinností nového občanského zákoníku³² 1.1.2014 bude úprava koncentrována pouze v občanském zákoníku (smlouva o přepravě věci § 2555 n.).

Důvodová zpráva obsahuje informaci, že v novém občanském zákoníku obsažená úprava smlouvy o přepravě věci je bez velkých změn převzata z obchodního zákoníku. Změnou je propracovanější uspořádání ustanovení smlouvy o přepravě věci do určitého systému. Od § 629 obchodního zákoníku se odchyluje § 2580 nového občanského zákoníku, který umožňuje přepravním řádům jakožto prováděcím předpisům omezit odpovědnost dopravce, pokud se nejedná o újmu na zdraví. Může se tak však díť pouze pokud je taková modifikace pro vnitrostátní přepravu nezbytná vzhledem k návaznosti na mezinárodní přepravu. Případná modifikace se neuplatní u

Oosthuizen BV, MIC Operations BV; (Věc C-133/08); Úř. věst. C 158, 21.6.2008. *Eur Lex* [online]. [cit. 7.11.2013]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62008CJ0133:CS:HTML>.

31 PERNICA, Petr a kol. *Doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2001. 479 s. ISBN 80-869513-8. s. 350-352, 399-402.

32 Zákon č. 89/2012 Sb.

jednání úmyslného nebo hrubě nedbalostního.³³

Z dalších „smlouvy o dopravě“, pokud použijeme terminologii dosavadního zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním č. 97/1963 Sb., jsou v novém občanském zákoníku zastoupeny smlouva o přepravě osoby (§ 2550), smlouva zasílatelská (§ 2471 n.), smlouva o provozu dopravního prostředku (§ 2582 n.) a smlouva o nájmu dopravního prostředku (§ 2321 n.).

33 ELIÁŠ, Karel. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. vyd. Ostrava: Sagit, 2012. 1119 s. ISBN 978-80-7208-922-2. s. 930; PLÍVA, Stanislav. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: ASPI, 2006. 336 s. ISBN 80-7357-202-8. s. 254.

4. Železniční přeprava

4.1 Obecně o železniční přepravě

Jelikož železniční přepravu často vykonávají podniky se státní nebo polostátní účastí, dochází k monopolizaci, což negativně ovlivňuje výši přepravného, a způsobuje odliv zákazníků ve prospěch přepravy silniční. Počet a objem zásilek přepravovaných po železnici se v České republice neustále snižuje, ačkoli v rámci evropského průměru jde stále o dobrý výsledek.³⁴ Mimo výše zmíněné relativně vyšší přepravné je zásadním problémem kapacita dopravní cesty. Ve vícero zemích západní Evropy jsou zbudovány speciální nákladní koridory, v České republice jsou nákladní přepravě naopak kladeny překážky v podobě preference osobní dopravy. Rozeznáváme zásilky vozové, které mají přidělen svůj vůz, dále zásilky kusové, v osobních spojích přepravované spěšniny, kontejnerové zásilky a konečně kombinované přepravy, které mimo jiné zajišťují přepravu silničních vozidel.³⁵

Nákladní list je přepravní doklad, slouží dle čl. 12 CIM jako dokument o existenci a obsahu přepravní smlouvy, dále prokazuje převzetí zboží dopravcem k přepravě.³⁶ Nákladní list ale může obsahovat výhradu dopravce, především pokud tento neměl možnost přezkoumat soulad zásilky s nákladním listem. V takovém případě nákladní list jako důkaz neslouží.

4.2 Úmluva COTIF

Původní úpravu ve věcech mezinárodní železniční přepravy představovala

34 Největší železniční nákladní dopravce v České republice je ČD Cargo. Ve své výroční zprávě pro rok 2012 uvádí, že se objemem dopravy řadí mezi pět největších dopravců v EU, co se železniční nákladní dopravy týče. (Výroční zpráva ČD Cargo 2012. *ČD Cargo* [on-line]. [cit 15.10.2013]. Dostupné z <http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/vyrocní-zpravy/-4103/>).

35 MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. *Mezinárodní obchodní operace*. 5. vyd. Praha: Grada, 2010. 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4. s. 146-147; JOHÁNEK, Tomáš. Cargo doplácí na preferenci osobní dopravy; Evropa by měla přehodnotit přístup k železniční dopravě. *Dopravní noviny: Železniční doprava 40/2013* [on-line]. [cit. 1.11.2013]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/cargo-doplaci-na-preferenci-osobni-dopravy>; <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/evropa-by-mela-prehodnotit-pristup-k-zeleznicni-doprave>.

36 Nemá však funkci cenného papíru. (KUČERA 2009 op. cit., s. 314).

Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnicích a Mezinárodní úmluva o přepravě cestujících po železnicích. V roce 1980 byla sjednána Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (Úmluva COTIF)³⁷, která obě předešlé úmluvy učinila svojí součástí jako Přípojek A a B pod názvy Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV)³⁸ a Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).³⁹ K Úmluvě COTIF patří i Protokol o výsadách a imunitách Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu OTIF.⁴⁰ Územně se Úmluva COTIF vztahuje na většinu evropských států a některé státy blízkovýchodní.⁴¹ Výraznou změnu Úmluvy COTIF představuje Vilniuský protokol z roku 1999, jehož platnost nastala v roce 2006.⁴² Vilniuský protokol představuje liberalizaci dosavadní úpravy a její harmonizaci s evropskými předpisy. Pokud jeden ze států, mezi nimiž přeprava probíhá, Vilniuský protokol neratifikoval, nepoužije se podpůrně původní Úmluvy COTIF 1980, nýbrž národního práva.^{43 44}

37 Z francouzské zkratky: Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

38 Přípojek A označuje CIV, Přípojek B označuje CIM. Po platnosti Protokolu 1999 má Úmluva COTIF další Přípojky C až G, lze zmínit například Přípojek C: Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID). (ŠTĚRBA, Roman. *Přepavní právo*. Vyd. 1. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006. 137 s. ISBN 80-01-03426-7. s. 80).

39 Původní Mezinárodní úmluvy CIV a CIM pozbyly platnosti v roce 1985 spolu se vstupem Úmluvy COTIF v platnost (viz vyhláška č. 8/1985 Sb.). CIM je odvozeno z francouzského Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises.

40 Zkratka OTIF odvozena z francouzského L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

41 OTIF. Map - Geographical scope of COTIF and its appendices. *OTIF* [on-line]. [cit. 1.11.2013]. Dostupné z: <http://www.otif.org/en/about-otif/geografischer-anwendungsbereich-des-cotif-und-dessen-anhaenge.html>.

42 Viz č. 49/2006 Sb.m.s.

Pro představu o převzatých ustanoveních Úmluvy COTIF 1980 a naopak o znění a okolnostech přijetí nové úpravy viz STEJSKAL, Petr. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: Pro Ministerstvo dopravy vydává NADATUR, 2006. 243 s. ISBN 80-7270-026-X.

43 Vilniuský protokol zatím neratifikovalo Švédsko, Itálie a Irsko (OTIF. Map - Geographical scope of COTIF and its appendices. op. cit.)

K důvodům použití národního práva viz Legal consequences of the entry into force of COTIF 1999 if not ratified by all States in due time. *OTIF* [on-line]. Dostupné z http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/A_56-00_501.2005_20.01.2005_ad1_e.pdf.

44 CEMPÍREK, Václav, Marie SITTEROVÁ a Jaromír ŠIROKÝ. *Právo v dopravě II*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. 60 s. ISBN 80-7194-460-2. s. 9, 12; KUČERA 2008 op. cit., s. 299; GLOSÍKOVÁ, Michaela. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na železniční přepravu*. Praha, 2007. 87 s. Rigorózní práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová. s. 69.

Země Společenství nezávislých států (SNS)⁴⁵ mají železniční přepravu upravenou pomocí odlišné mezinárodní smlouvy s názvem Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží (SMGS).⁴⁶ Přeprava přes státy s rozdílnou úpravou je ulehčena CIM/SMGS nákladním listem.⁴⁷ Vzhledem k nedávnému rozvoji euro-asijské železniční přepravy je ale nutné přistoupit k další harmonizaci. V tomto smyslu se vyjádřila i výzva přijatá účastníky v Praze konané Mezinárodní konference o železničních nákladních přepravách mezi Evropou a Asií (IRFC 2013), a především pak v rámci Evropské hospodářské komise OSN přijatá Deklarace o rozvoji euroasijské dopravy a činnosti na vytvoření jednotné železniční legislativy, obě přijaté v roce 2013.⁴⁸

4.3 Jednotné právní předpisy CIM: odpovědnost dopravce

Jednotné právní předpisy CIM platí dle čl. 1 CIM pro úplatnou železniční přepravu, pokud místo převzetí a předpokládané místo dodávky leží ve dvou různých členských státech. Pokud se tak strany dohodnou, postačuje účast pouze jednoho smluvního státu. CIM se za určitých okolností vztahuje i na případný dílčí úsek silniční, říční či námořní přepravy v rámci přepravy železniční.

Odpovědnost dopravce podle COTIF 1980 i COTIF 1999 je založena na principu objektivní odpovědnosti s možností liberace.⁴⁹

Doprovce v souladu s čl. 23 § 1 CIM odpovídá za ztrátu a poškození zásilky, dále pak za překročení dodací lhůty.⁵⁰ Tato odpovědnost dopravce se počítá od přijetí zboží k přepravě do jeho dodání. Článek 17 stanoví možnost příjemce odpírat převzetí zboží, dokud nebude zjištěna tvrzená škoda.⁵¹

45 SNS je organizace sdružující některé bývalé sovětské republiky. (Wikipedia. Společenství nezávislých států. *Wikipedia* [on-line]. [cit 20.9.2013]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Společenství_nezávislých_států).

46 MACHKOVÁ op. cit., s. 146.

47 Tento kombinovaný nákladní list se v oblasti CIM používá jako nákladní list CIM, v oblasti SMGS pak jako nákladní list SMGS. (Průvodce nákladním listem CIM/SMGS. *ČD CARGO* [on-line]. [cit. 23.10.2013]. Dostupné z: http://www.cdcargo.cz/assets/zakaznicka-podpora/cotif-99/glv_cim-smgs-01012012-cz.pdf).

48 *CIT Info 2/2013* [on-line]. CIT: International Rail Transport Committee [cit. 2.11.2013]. s. 1-2, 7-8. Dostupné z: <http://www.cit-rail.org/en/additionals/cit-info/>.

49 GLOSÍKOVÁ op. cit., s. 73.

50 Čl. 16 CIM spoléhá ohledně určení dodací lhůty primárně na dohodu stran, ale pokud taková dohoda chybí, udává maximální možné lhůty v závislosti na vzdálenosti konkrétní přepravy.

51 Dle čl. 42 CIM sepíše - ať už sám či z podnětu oprávněného - komerční zápis popisující stav zásilky,

Úprava CIM je zásadně kogentní (čl. 5 CIM), ledaže CIM výslovně umožňuje smluvně se odchýlit. Kromě toho může dopravce svou odpovědnost rozšířit.

Doprovce se může zprostit odpovědnosti liberačními důvody dle čl. 23 § 2 CIM v případě zavinění či příkazu oprávněné osoby a dále pokud jde o zvláštní vady zboží nebo nevyhnutelné okolnosti. Speciální liberační důvody v čl. 23 § 3 CIM tohoto článku dále umožňuje zproštění odpovědnosti v případě zvláštního nebezpečí, které je spojeno s jedním z taxativně vyjmenovaných důvodů, příkladmo s přepravou v otevřených vozech či přepravou živých zvířat. V čl. 25 CIM je upravena problematika důkazního břemene. Skutečnosti v čl. 23 § 2 CIM musí dopravce prokázat. Pro čl. 23 § 3 CIM stačí doložení zde předvídaných okolností, které založí vyvratitelnou domněnku, že ke škodě došlo právě tímto způsobem.

Rozsah náhrady škody při ztrátě či poškození zásilky upravují čl. 30 a 32 CIM, které pro ztrátu stanoví odpovědnostní limit na 17 zúčtovacích jednotek⁵² na každý postižený kilogram brutto váhy, v případě poškození je limitem částka hrazená v případě ztráty. Při ztrátě se vychází prioritně z ceny na burze, jinak podle tržní ceny, podpůrně pak podle obecné hodnoty zboží v čase a místě nakládky. Při poškození se vychází z takto určené hodnoty zboží, hradí se snížení této hodnoty následkem poškození. Při vzniku škody z důvodu překročení dodací lhůty se dle čl. 33 CIM hradí škoda maximálně do čtyřnásobku přepravného.⁵³ Limity odpovědnosti dopravce se neuplatní v případě kvalifikované odpovědnosti dopravce (tj. úmysl či vědomá nedbalost) dle čl. 36 CIM.

Pokud se na přepravě podílí více dopravců, je u tzv. navazujících dopravců (čl. 26 CIM) založena solidární odpovědnost všech s možností postihu. Další varianta, kterou zavedl Vilniuský protokol, je tzv. provádějící (výkonný) dopravce (čl. 27 CIM), který odpovídá pouze za jemu příslušející úsek přepravy.⁵⁴ Smluvní dopravce samozřejmě zůstává odpovědný za celou přepravu. Tato nová alternativa se v podstatě

jestliže škoda vznikla či existuje takové podezření. Pokud oprávněný nesouhlasí s obsahem komerčního zápisu, může si vyžádat znalce.

52 Zúčtovací jednotku definuje čl. 9 COTIF jako zvláštní právo čerpání (SDR), což je fiktivní měnová jednotka stanovovaná Mezinárodním měnovým fondem. Pro bližší informace viz kapitola 5 „Silniční přeprava“.

53 Jak stanoví čl. 35 CIM, takto stanovené limity lze navýšit v případě zapsání částky zvláštního zájmu na dodání do nákladního listu.

54 V čl. 3 b) CIM je výkonný dopravce charakterizován jako „doprovce, který s odesílatelem neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož smluvní dopravce zcela nebo z části přenesl provádění přepravy...“

shoduje s čl. 10 Hamburských pravidel.⁵⁵

⁵⁵ KUČERA 2008 op. cit., s. 300; STEJSKAL 2006 op. cit., s. 165.

5. Silniční přeprava

5.1 Obecně o silniční přepravě

Silniční přeprava zažívá bezprecedentní rozvoj a více než úspěšně supluje zejména železniční přepravu. Tento způsob přepravy se s největší razancí prosazuje v ekonomicky rozvinutějších státech. Mezi výhodami silniční přepravy je její rychlost, operativnost, relativní úspora na obalových materiálech, možnost přepravy „od domu k domu“ a v neposlední řadě levnější přepravné. Přesto je silniční přeprava, vzhledem ke svým dopadům, z makroekonomického hlediska nákladnější než využití železnice. K těmto dopadům patří negativní vliv na životní prostředí, zvýšená nehodovost na přetížených komunikacích, přehlcení trhu poskytovateli přepravních služeb i jejich neschopnost finančně unést odpovědnost za přepravované zboží.⁵⁶

Silniční nákladní přeprava může mít několik podob. *Celovozovou přepravou* se má na mysli přeprava pro jednoho odesílatele uskutečněná jednou jízdou vozidla, přičemž zásilka přesahuje 2,5 tuny. *Sběrná služba* je naproti tomu přeprava kusových zásilek vykonávaná pro více odesílatelů. Posledním typem je *nadgabaritní*, tj. nadrozměrná přeprava.⁵⁷

V praxi mají pro mezinárodní silniční přepravu velký význam přepravní dokumenty, zejména pak *nákladní list CMR*, který dokládá uzavření přepravní smlouvy.⁵⁸ Tato funkce je zvláště důležitá, jelikož české národní právo ani Úmluva CMR, o níž je referováno dále, nestanoví povinnou písemnou formu přepravní smlouvy. Přesto však chybějící nebo vadný nákladní list nemá vliv na existenci přepravní smlouvy. Nákladní list CMR má rovněž funkci dokladu o převzetí zásilky dopravcem a o jejím stavu při převzetí. Na nákladní list nelze nahlížet jako na cenný papír, ačkoli Úmluva CMR v této otázce mlčí. Tři vyhotovení nákladního listu se dělí mezi

56 MACHKOVÁ op. cit., s. 147; CLARKE, Malcolm. Transport by rail and by road. In: *International encyclopedia of comparative law*. Vol. III, Private international law, chap. 25. Tübingen: Mohr, 1996. 17 s. strana 9; BENEŠ op. cit., s. 246; PERNICA op. cit., s. 268.

57 PERNICA op. cit., s. 269.

58 Nákladní list CMR je přepravní doklad upravený Úmluvou CMR (Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě), o které bude řeč dále.

odesílatele a dopravce, třetí pak zůstává u zásilky.⁵⁹

5.2 Mezinárodní smlouvy v silniční přepravě

Problematiku mezinárodní silniční přepravy upravuje celá řada dvoustranných i mnohostranných mezinárodních smluv. Dvoustranné smlouvy, týkající se provozu mezinárodní silniční dopravy, upravují vydávání *přepavních povolení*. Tento režim se zjednodušen díky *Konferenci evropských ministrů dopravy (CEMT)*, která zavedla *multilaterální povolení CEMT*. Pro odpovědnost dopravce jsou významné zejména mnohostranné mezinárodní smlouvy, ke kterým patří Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).⁶⁰

Z geografického hlediska se Úmluva CMR vztahuje na oblast Evropy a Blízkého východu. Dodnes Úmluvu CMR ratifikovalo 55 států. Byla přijata v Ženevě roku 1956.⁶¹ Pro Československou socialistickou republiku vstoupila v platnost roku 1974.⁶² Významnou změnou je Protokol z roku 1978, který zavádí pro výpočet omezení odpovědnosti dopravce jednotku SDR namísto dosavadního tzv. zlatého franku.⁶³ Česká republika uložila ratifikační listiny k Protokolu 1978 v roce 2006, ve stejném roce vstoupil Protokol 1978 v platnost.^{64 65}

Protokol k Úmluvě CMR z roku 2008 pak zakládá možnost použití elektronického nákladního listu. Protokol vstoupil v platnost v roce 2011, doposud k němu však přistoupilo pouze osm států (včetně České republiky), což v současnosti omezuje jeho použitelnost. Širší ratifikace by jistě přispěla k odlehčení administrativy

59 ŠTĚRBA op. cit., s. 99; PERNICA op. cit., s. 280-282.

60 NOVÁK 2003 op. cit., s. 91; BENEŠ op. cit., s. 248.

61 Úmluva CMR je výsledkem spolupráce Evropské hospodářské komise OSN a Mezinárodní silniční unie IRU. Písmena CMR jsou odvozena z francouzského názvu úmluvy: *Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route*. (NOVÁK 2003 op. cit., s. 111).

62 Vyhláška Ministerstva zahraničních věcí č. 11/1975 Sb.

63 Tyto pojmy vysvětluje oddíl 5.3.8 „Rozsah náhrady škody v případě ztráty zásilky“, nacházející se níže v této kapitole.

64 Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m.s.

65 ČERNÝ, Adam, Luboš FOJTÍK. Odpovědnostní vztahy v režimu Úmluvy CMR. *Právní fórum*. 2009, roč. 6, č. 4, s. 141-144. ISSN 1214-7966. s. 141-142.

při mezinárodní silniční přepravě.⁶⁶

Úmluva CMR neupravuje mezinárodní kamionovou dopravu v celé její šíři. Jak vyplývá z názvu, omezuje se na přepravní smlouvu, i u ní opomíjí například postup při uzavírání přepravní smlouvy nebo stanovení výše přepravného. Dále se neužije pro smlouvu zasílatelskou. Ustanovení Úmluvy CMR jsou kogentní, nelze se od nich smluvně odchýlit pod sankcí neplatnosti takových ujednání. Na oblasti Úmluvou CMR nepostižené lze uplatnit národní právo, stejně jako pokud tak Úmluva výslovně stanoví.⁶⁷

Úmluva CMR se dle čl. 1 odst. 1 vztahuje na každou úplatnou přepravní smlouvu probíhající silničním vozidlem⁶⁸, pokud se smluvené místo převzetí a dodání zásilky nachází ve dvou různých státech, z nichž minimálně jeden je smluvním státem Úmluvy CMR.⁶⁹ Naproti tomu mimo režim Úmluvy CMR je postavena přeprava v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přeprava mrtvol a přeprava stěhovaných svršků.

Mezinárodní prvek, který Úmluva CMR vyžaduje, je postaven na územním základě. Sleduje se, zda je místo převzetí a dodání zásilky ve dvou různých státech. Rozhodující je záměr vyjádřený v přepravní smlouvě, nikoli zda zboží nakonec překročí hranice států či nikoli.⁷⁰

Sama Úmluva CMR někdy odkazuje na národní právo.⁷¹ Jindy se Úmluva nevyjadřuje vůbec. Takové mezery v právní úpravě lze řešit pomocí výkladu nebo se obrátit na národní právní normy. Dále je třeba mít na paměti, že národní právo se vztahuje na sjednávání přepravní smlouvy a její interpretaci. Národní právo se rovněž uplatní před převzetím zásilky a po jejím dodání, zvláště pozornost vyžaduje případ,

66 Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note. *United Nations Treaty Collection* [online]. [cit. 6.11.2013]. Dostupné z: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&lang=en

67 NOVÁK 2003 op. cit., s. 120; ČERNÝ op. cit., s. 141.

68 Pojem silniční vozidlo definuje čl. 1 odst. 2 odkazem na Úmluvu o silničním provozu z roku 1949.

69 Bez významu je tedy občanství, sídlo, místo podnikání, stejně jako nadpoloviční majetková účast státu. Dá se říci, že čl.1 definující rozsah užití Úmluvy CMR je jakousi jednostrannou kolizní normou, která odkazuje zpět na použití Úmluvy CMR. Mimo čl. 1 lze aplikaci Úmluvy CMR sjednat smluvní cestou pomocí tzv. paramount klauzule (paramount - výsostný či nadřazený). (CLARKE 1996 chap. 25 op. cit., s. 9-11).

70 CLARKE 1996 chap. 25 op. cit., s. 11.

71 Například ohledně prodeje zásilky dopravcem čl. 16 odst. 5 Úmluvy CMR.

kdy dopravce zboží vůbec nevyzvedne, a bude tedy odpovědný podle národního práva.⁷²

Působnost Úmluvy CMR je dále rozšířena úpravou obsaženou v čl. 2, který za určitých podmínek podřizuje režimu Úmluvy CMR i typově odlišné fáze multimodální přepravy. Úmluva CMR se aplikuje i pokud je mimo silniční přepravu část přepravy vykonána po železnici, moři, řece či letecky.⁷³ Nutnou podmínkou je však nechat zásilku na silničním vozidle, zdržet se tedy překládky. Jde v první řadě o přepravu vozidla samotného. Nezáleží přitom, zda je silniční fáze přepravy časově náročnější nebo zda na ni připadá delší úsek celkové trasy. Rozhodná je původní dohoda stran, svévolná jednostranná změna, například v podobě překládky zboží, nemá na právní režim dané přepravy vliv. Pokud škoda vznikne na silničním úseku nebo na úseku neznámém, použije se Úmluva CMR. Při vzniku škody na jiném úseku multimodální přepravy, typicky při námořní přepravě, se však odpovědnost silničního dopravce posuzuje v souladu s čl. 2 odst. 1 Úmluvy CMR odlišně. Pokud škoda v takovém případě nebyla způsobena jednáním či opomenutím silničního dopravce, odpovídá silniční dopravce nikoli podle Úmluvy CMR, nýbrž jako dopravce jiného druhu přepravy podle právní úpravy vztahující se na tento jiný druh přepravy.⁷⁴ I tak se ale odpovědnost podle Úmluvy CMR použije podpůrně, pokud by úprava pro jiný úsek multimodální přepravy chyběla.⁷⁵

5.3 Odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR

5.3.1 Odpovědnost za ztrátu a poškození zásilky

Doprovce dle čl. 17 Úmluvy CMR odpovídá za ztrátu a poškození zásilky, stejně jako za překročení dodací lhůty. Tato odpovědnost je v soudní praxi vykládána se značnou tvrdostí. Požaduje se profesionální péče o zásilku, ale i součinnost při případném sporu. Odpovědnost dopravce je odpovědností objektivní, tedy bez ohledu na zavinění. Jsou přípustné obecné a privilegované liberační důvody, kterým je věnována

⁷² CLARKE 1996 chap. 25 op. cit., s. 11.

⁷³ Výjimkou jsou případy dle čl. 14 Úmluvy CMR – nemožnost plnění přepravní smlouvy.

⁷⁴ Takovou právní úpravu mohly představovat Haagská, resp. Haagsko-visbyská nebo Hamburská pravidla, jakožto mezinárodní smlouvy v oblasti námořní přepravy.

⁷⁵ CLARKE 1996 chap. 25 op. cit., s. 10.

pozornost dále. Ustanovení Úmluvy CMR o odpovědnosti dopravce jsou kogentní, což má význam zejména pro limit náhrady škody.⁷⁶

Od ustanovení o odpovědnosti dopravce, ostatně jako od celého znění Úmluvy CMR s výjimkou čl. 40,⁷⁷ se nelze smluvně odchýlit. Článek 41 Úmluvy CMR totiž stanoví, že všechna přímo nebo nepřímo odchylovající se ujednání jsou neplatná a neúčinná, aniž by ovlivňovala platnost zbytku smlouvy. Neplatnost je zvláště zdůrazněna pro doložky přiznávající dopravci pojistné plnění z pojištění zásilky, popřípadě doložky upravující odlišně důkazní břemeno.

Za zásilku je dopravce odpovědný od převzetí zásilky k přepravě až do jejího vydání. Pro vznik odpovědnosti není tedy nezbytně vyžadováno uskutečnění přepravy. Převzetím zásilky se zřejmě myslí okamžik, od kdy má dopravce nad zásilkou kontrolu. Zásilkou je i obal, včetně palet či kontejneru, odpovědnost dopravce se tedy vztahuje i na ně. Odpovědnost za ztrátu a poškození zásilky je definována úzce, nezahrnuje ušlý zisk a obdobné nepřímé škody. Domoci se náhrady takovýchto nepřímých škod je možné pouze v případě kvalifikované odpovědnosti dopravce⁷⁸ a pokud jde o odpovědnost za překročení dodací lhůty.⁷⁹

Úmluva CMR neupravuje provedení nakládky, uložení zboží ve vozidle ani vykládku. Pokud nejsou tyto úkony zahrnuty v přepravní smlouvě, dopravce není k takovým činnostem povinen. Přesto je žádoucí, aby řidič na provedení nakládky dohlížel, jelikož převzetí zásilky potvrzují v nákladním listu, což má význam pro případnou odpovědnost.⁸⁰

Rozlišování ztráty a poškození zásilky činí v praxi mnohdy problémy. Úmluva CMR ztrátu zásilky nedefinuje, přesto lze pod pojem ztráty zásilky zahrnout zejména její zničení, zmizení, dodání jinému či její zabavení. Zvláštní pozornost vyžaduje zničení zásilky, které je možné vnímat i jako totální poškození. Pro rozsah náhrady škody je takové rozlišení spíše bez významu, zásadní rozdíl však představuje úprava

76 KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vyd. Praha: Leges, 2009. 240 s. ISBN 978-80-87212-17-2. s. 105-106.

77 Článek 40 upravuje určitá ujednání mezi dopravci.

78 Kvalifikovaná odpovědnost nastává v případě kvalifikovaného zavinění na straně dopravce, blíže viz oddíl 5.3.11 „Kvalifikovaná odpovědnost“.

79 KROFTA op. cit., s. 107-108; ČERNÝ op. cit., s. 141.

80 BENEŠ op. cit., s. 247.

promlčení v čl. 32 Úmluvy CMR.⁸¹

Úmluva CMR stanoví obecnou jednoletou promlčecí dobu, na úmyslné jednání a na zavinění rovnající se úmyslu se pak vztahuje promlčecí doba tříletá. Takto krátce definovaná promlčecí doba předchází vzniku vleklých sporů, přispívá k právní jistotě a motivuje k včasnému obstarání důkazních materiálů a uplatnění nároků u soudu.⁸²

Počátek běhu promlčecí doby spojuje Úmluva CMR dle čl. 32 odst. 1 v případě částečné ztráty zásilky, poškození zásilky, a překročení dodací lhůty s dnem vydání zásilky. Při úplné ztrátě počíná promlčecí doba třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty a šedesátým dnem od převzetí zásilky dopravcem, pokud není dodací lhůta smluvena. Jinak promlčecí doba počíná uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy. Nezapočítává se den počátku běhu lhůty.

Úmluva tedy obsahuje odlišnou úpravu počátku běhu promlčecí doby pro poškození a pro úplnou ztrátu. V některých případech může být poškození totální, a rovnat se tak ztrátě. Přes nejednotné názory je zřejmě třeba držet se rozdělení podle čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR, které rozlišuje dodání a nedodání zásilky. Úplná ztráta způsobuje nedodání zásilky, poškozená zásilka naopak obvykle dodání nebrání. Totální poškození by tedy mělo být posuzováno jako poškození, promlčecí lhůta tudíž počíná dnem vydání zásilky.⁸³

5.3.2 Odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty

Jak je stanoveno v čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR, odpovídá dopravce za překročení dodací lhůty. K překročení lhůty dojde dle čl. 19 Úmluvy CMR v případě, kdy zboží nebylo dodáno v době sjednané, resp. v době přiměřené při použití pečlivého dopravce.

Lhůta počíná běžet sjednaným časovým okamžikem, resp. skutečným převzetím zásilky, pokud sjednaný okamžik chybí. Je třeba odlišovat lhůtu nakládky, u níž se

81 SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR (Komentář): Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vyd. Praha: VOX, 2009. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1. s. 277-278.

82 STANĚK, Jan a Ondřej STEHLÍK. 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.

83 SEDLÁČEK op. cit., s. 538.

odpovědnost dopravce řídí národním právem, jelikož Úmluva CMR v tomto bodě mlčí. Obdobně se podle národního práva postupuje, pokud dopravce sdělí nesprávné údaje o překročení dodací lhůty, a tím dojde k další škodě.⁸⁴ Podobně jako odpovědnost dopravce za poškození a ztrátu zásilky je i tato odpovědnost objektivní s možností liberace z obecných důvodů dle čl. 17 odst. 2. Privilegované liberační důvody naproti tomu nepřichází v úvahu. Odpovědnost za překročení dodací lhůty se často pojí se ztrátou či poškozením zásilky, pak má ale přednost odpovědnost za ztrátu nebo poškození zásilky. Nárok příjemce na náhradu škody prekluduje v souladu s čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR, pokud není dopravci zaslaná písemná výhrada do 21 dnů od okamžiku, kdy má příjemce zásilku k dispozici. Je třeba zdůraznit, že se hradí jen škoda překročením dodací lhůty skutečně vzniklá, kterou je navíc třeba dokázat. Škoda nevznikne například v případě, kdy je závod příjemce surovinami předzásoben, tudíž při menším zpoždění nedojde k výpadku ve výrobě.⁸⁵

S uplynutím dodací lhůty souvisí i čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR. Zásilku může oprávněný bez dalšího považovat za ztracenou, pokud nebyla doručena do 30 dnů po uplynutí doby sjednané, popřípadě při absenci takového ujednání do 60 dnů od převzetí zboží dopravcem. K tomu se vyjadřuje například rozsudek německého Zemského soudu v Hamburku. Podle tohoto rozhodnutí je ztrátu zásilky za daných okolností nutno považovat za nevyvratitelnou právní domněnku. Není tedy rozhodující, kde se zboží nachází, či zda je jeho lokace známá.⁸⁶

Pro promlčení dle čl. 32 Úmluvy CMR platí to, co bylo uvedeno výše.

5.3.3 Význam nákladního listu pro odpovědnost dopravce; reklamace

Nákladní list je, jak již bylo řečeno výše,⁸⁷ mimo jiné dokladem o převzetí zásilky dopravcem a o stavu zásilky v době tohoto převzetí, nákladní list dále dokládá průběh přepravy a vydání zboží příjemci. Při nakládce se dopravce dle čl. 8 Úmluvy

84 Příkladem jsou zvýšené náklady na mzdy pracovníků, kteří jsou na základě nesprávných informací připraveni k převzetí zásilky, tato však nedorazí. Uplatní se národní právo. (SEDLÁČEK op. cit., s. 371).

85 KROFTA op. cit., s. 133-135; SEDLÁČEK op. cit., s. 370-371.

86 Rozsudek Zemského soudu, Německo, z 29.7.1994 – 402 O 72/94 uvádí SEDLÁČEK op.cit., s. 381.

87 O přepravních dokumentech je krátce pojednáno již v oddílu 5.1 „Obecně o silniční přepravě“.

CMR zaměří zejména na souhlasnost počtu kusů zásilky a jejich značení s údaji dle nákladního listu,⁸⁸ dále je třeba obhlédnout zjevný stav zásilky a jejího obalu, kontrolovat lze i fixaci zásilky na ložné ploše.⁸⁹ Z toho vyplývá potřeba přítomnosti řidiče při nakládce, kterou nicméně nelze zaměňovat s fyzickou účastí řidiče na úkonech spojených s nakládkou. Po provedení kontroly může dopravce, popřípadě řidič, učinit do nákladního listu výhrady. Takové výhrady však zavazují odesílatele jen pokud je v nákladním listu uzná. Odůvodněné výhrady v nákladním listu mají za následek přesunutí důkazního břemene – odesílatel je nucen dokazovat, že zásilka netrpěla vadami uvedenými ve výhradě. Pokud naopak výhrad není, platí dle čl. 9 domněnka, že zásilka byla v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu, který navíc korespondoval s údaji z nákladního listu.⁹⁰

Kromě výhrad dopravce jsou možné i výhrady příjemce. Dle čl. 30 Úmluvy CMR platí vyvratitelná domněnka, že zásilka byla doručena v souladu s údaji v nákladním listu, pokud příjemce nezjistil spolu s dopravcem⁹¹ stav zásilky nebo neučinil výhrady při předání zásilky. V případě nezjevných vad pak platí stejná domněnka, pokud se písemně neohradil do sedmi dnů.⁹² Byla-li provedena kontrola stavu zásilky dopravcem i příjemcem, je proti jejím výsledkům přípustný důkaz jen u vad zjevně neznatelných při zaslání písemné výhrady do sedmi dnů od takové kontroly.

Provedení kontroly při převzetí má význam nejen pro možné nároky proti dopravci, ale i vůči odesílateli. Staněk k tomu uvádí, že judikatura nepřipouští vznést výhrady vůči dopravci, pokud totožné výhrady již byly uplatněny vůči odesílateli. Co se týče rozlišování na vady zjevné a nezjevné, je třeba předpokládat, že dopravce a příjemce budou mít na vymezení těchto pojmů zcela odlišný názor. Staněk nabízí

88 Za nepřesnosti v nákladním listu odpovídá dle čl. 7 odst. 1 Úmluvy CMR odesílatel, který je rovněž dle čl. 11 povinen poskytnout dokumenty a informace potřebné k proclení zboží či jiným úředním procedurám.

89 Řidiči při kontrole pomáhá tzv. kontrolní list CMR (Check-list CMR), který vypracovala Právní komise IRU (Mezinárodní unie silniční dopravy). (NOVÁK 2003 op. cit., s. 127).

90 NOVÁK 2003 op. cit., s. 126-127.

91 Dopravce a příjemce mají při společné kontrole spolupracovat a poskytnout si potřebnou součinnost, jak stanoví čl. 30 odst. 5 Úmluvy CMR. Tuto povinnost ale nelze vynutit, přestože může oprávněné straně podstatně ztížit prokazování. (STANĚK op. cit., s. 358-359).

92 Výhrada samotná ale nedostačuje, je třeba aby po ní následovalo prokázání skutečnosti, že ke škodě došlo, a to při přepravě. Výhrada se totiž zcela neshoduje s reklamací podle čl. 32. odst. 2 Úmluvy CMR, ač ji za reklamaci považovat lze. Reklamace by však měla být vázána na důkladnou prohlídku zásilky. Písemná reklamace staví běh promlčecí doby. (STANĚK op. cit., s. 358-359).

následující definici: „...za neznatelné poškození se dá označit poškození nerozeznatelné bez otevření obalu zásilky, uvedení předmětu zásilky do provozu či uplynutí určitého času od jejího převzetí.“⁹³

5.3.4 Obecné liberační důvody

Článek 17 odst. 2 poskytuje výčet obecných liberačních důvodů, kterými jsou případy, kdy škoda byla způsobena zaviněním oprávněného, příkazy oprávněného, pokud nebyly vyvolány nedbalostí dopravce, vlastními vadami zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit.

Obecné nebo také tzv. jednoduché liberační důvody představují prostředek, kterým se dopravce může zprostit odpovědnosti. Podmínkou je unést důkazní břemeno pokud jde o důvod liberace. První z liberačních důvodů, tedy zavinění oprávněného, náleží v jednání odesílatele nebo příjemce, přičemž toto jednání nemusí nutně naplňovat znaky porušení smluvní povinnosti, plně postačuje jednání rozporné s profesionální péčí. Jde o například o situaci, kdy odesílatel neměl včas zásilku přichystanou k přepravě, následkem čehož došlo k nedodržení dodací lhůty. Naopak pod tuto kategorii nelze subsumovat nepřevzetí zásilky příjemcem, což je pouze překážka v přepravě na straně příjemce. Odesílatel není povinen upozornit na nevhodnost vozidla, toto je plně v gesci dopravce. Pokud jednání vyhovuje zároveň privilegovaným liberačním důvodům, lze se dovolávat obou těchto důvodů.⁹⁴

Dalším liberačním důvodem je škoda způsobená příkazy odesílatele nebo příjemce nebo jakékoli třetí osoby, přičemž jejich zavinění se neposuzuje. Příkazem se zřejmě má na mysli výkon dispozičního práva dle čl. 12, popřípadě též pokyny dle čl. 14 a 15 Úmluvy CMR, ačkoli příkaz ve smyslu tohoto liberačního důvodu patrně pojat ještě širěji. Kromě vlastní dispozice se zásilkou se příkazy mohou týkat proclení zboží či provedení dobírky. Příkazy nesmí náležet v pouhé alternativě, nemohou být vyvolány předchozí nedbalostí dopravce, musí jít o jednání možné a dovolené. Pokud dopravce vědomě plnil nevhodný příkaz, je za škodu spoluodpovědný.⁹⁵

93 STANĚK op. cit., s. 358-359.

94 KROFTA op. cit., s. 110-112.

95 KROFTA op. cit., s. 112; SEDLÁČEK op. cit., s. 285.

Třetím obecným liberačním důvodem jsou vlastní vady zásilky⁹⁶ jako například neočekávaná reakce chemického nákladu či nedostatečné předchlazení zboží.⁹⁷ Jde o nekýžené vlastnosti zboží odlišující je od bezvadného zboží stejného typu, které při standardních podmínkách přepravy neinformovaným dopravcem zvyšují nebezpečí škody.⁹⁸

Posledním z obecných liberačních důvodů jsou okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.⁹⁹ Takové okolnosti mohou náležet jak v přírodních dějích, tak v lidské činnosti. Pro zproštění odpovědnosti je pro dopravce nutné dokázat jednak existenci takové události, jednak její neodvratitelnost i při nejvyšší možné odborné péči dopravce. Postačující míra odborné péče se má posuzovat s ohledem na konkrétní okolnosti. Tato neodvratitelná okolnost musí přepravu zcela vylučovat, pouhé ztížení provedení přepravy jako liberační důvod nedostačuje. Důkazy jsou přísně hodnoceny, a to zejména když je loupež nebo krádež zásilky podložena pouhým tvrzením posádky.¹⁰⁰

Pod tento liberační důvod navíc nelze zařadit krádež provedenou dopravcem či poddopracem najatými řidiči, jak odráží například rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky. Žalovaný dopravce se mimo jiné snažil argumentovat, že krádež nespadá pod pojem „pracovních úkolů“ ve smyslu čl. 3 Úmluvy CMR, a tedy, že za řidiče neodpovídá. Žalovaný dopravce se dále snažil dovodit svoji neodpovědnost tím, že poddopracce a s ním spojené osoby podle jeho názoru nespádají pod pojem „ostatních

96 Překlad „vlastní vady zásilky“ nekoresponduje zcela s francouzským a anglickým autentickým zněním Úmluvy CMR. Překlad by měl spíše znít „zvláštní vady zásilky“, což vzhledem k použitému anglickému termínu „inherent vice of the goods“ lépe koresponduje s obsahem toho liberačního důvodu. Má se totiž zřejmě o vady mimořádného charakteru. Toto je třeba mít na paměti také vzhledem k existenci privilegovaného liberačního důvodu v čl. 17 odst. 4 d), který hovoří o přirozené povaze zásilky. (SEDLÁČEK op. cit., s. 286).

97 Právě na předchlazení zboží lze pohlížet dvojnásobně. Pokud bude chybějící předchlazení považováno za vadu zboží dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, důkazní břemeno bude spočívat na dopravci. Odlišná situace vyvstane, jestliže předchlazení vyložíme jako vadu balení, za což je odpovědný odesílatel. Pak bude škoda vlivem špatného předchlazení posuzována jako privilegovaný liberační důvod náležející ve vlastní povaze zboží dle čl. 17 odst. 4 d) Úmluvy CMR, kde dopravci stačí skutečnosti osvědčit. (SEDLÁČEK op. cit., s. 353).

98 KROFTA op. cit., s. 112-113; SEDLÁČEK op. cit., s. 286-287.

99 Tento liberační důvod je vlastně relativně širším pojetím vyšší moci. Širším je toto pojetí proto, že rozdílná pojetí vyšší moci obsahují navíc některé požadavky jako je nepředvídatelnost nebo vnější původ. Výslovný odkaz na „vyšší moc“ se v moderních unifikačních mezinárodních smlouvách nepoužívá vzhledem k nejednotnému postoji států k tomuto pojmu, což se projevilo i v judikatuře. (PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 20-21).

100 KROFTA op. cit., s. 113-114; ČERNÝ op. cit., s. 143.

použitých osob“, za které dopravce dle čl. 3 Úmluvy CMR odpovídá. Žalovaný se dále domáhal právě aplikace liberačního důvodu uvedeného v předešlém odstavci, který náleží v okolnostech, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci (čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR). Soud se s těmito postoji žalovaného neztotožnil a mimo jiné připomněl čl. 29 odst. 2. Úmluvy CMR, který předpokládá úmyslné zavinění použitých osob. Soud shledal podmínky pro aplikaci čl. 29, dopravce tedy odpovídal bez možnosti liberace či omezení odpovědnosti.¹⁰¹

Na rozdíl od obecných liberačních důvodů a dále rozvedených privilegovaných důvodů se dopravce dle čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR zásadně nemůže zprostit odpovědnosti poukazem na vady vozidla, zavinění osoby, od které najal vozidlo či jejich pracovníků.¹⁰² V tomto případě lze hovořit o absolutní objektivní odpovědnosti, tedy bez ohledu na zavinění a bez možnosti liberace.¹⁰³

5.3.5 Privilegované liberační důvody

Úmluva v čl. 17 odst. 4 taxativně stanoví privilegované liberační důvody, které pro dopravce znamenají snáze dosažitelné zproštění odpovědnosti a ulehčení důkazního břemene. Lze se spokojit s pouhým osvědčením, že škoda mohla vzniknout z privilegovaných liberačních důvodů. Vyžaduje se pouze možná souvislost mezi zvláštním nebezpečím v jednom z privilegovaných důvodů a škodou. Při takovémto osvědčení vzniká vyvratitelná právní domněnka, že škoda nastala právě z daného privilegovaného důvodu a důkazní břemeno se přesunuje na poškozeného. Poškozený musí prokázat, kvůli jakým jiným skutečnostem škoda vznikla, zřejmě nepostačuje prokázat, že škoda nebyla způsobena privilegovaným důvodem. Jedná se tedy o rozdíl proti obecným důvodům, které je třeba plně prokázat.¹⁰⁴ Pro privilegované důvody je

101 Rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky z 10.10. 2012 - 31 Cdo 488/2010. *Judikáty.info* [online]. [cit. 3.11.2013]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/>.

102 Výjimkou je porucha klimatizačních zařízení vozidla. Soudní praxe z tohoto režimu absolutní odpovědnosti dále vyjímá případ, kdy je vada prokazatelně označena jako mimořádná, z vnějšíku působící, a měla by obdobné účinky na jakékoliv vozidlo. (KROFTA op. cit., s. 118-120).

103 PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 15.

104 Ač se názory na vymezení osvědčení ne vždy shodují, lze říci, že osvědčení obvykle nemůže být pouhý poukazem, odvoláním se na určité speciální nebezpečí, které je Úmluvou CMR předvídané a zahrnuté do privilegovaných liberačních důvodů. Existenci nebezpečí je třeba osvědčit bez nutnosti rozsáhlého dokazování, jde tedy spíše o povinnost tvrzení. Příčinná souvislost mezi nebezpečím a vznikem škody by však měla být alespoň rámcově důkazně podložena. Úspěšným osvědčením

zásadní, že se týkají výlučně odpovědnosti za ztrátu a poškození zásilky.¹⁰⁵

První dva privilegované liberační důvody jsou smluvní použití otevřeného vozidla a vady balení. Pokud je v přepravní smlouvě ujednáno použití otevřeného, nezaplachtovaného vozidla a tato skutečnost je zapsána v CMR nákladním listu,¹⁰⁶ zbavuje se dopravce odpovědnosti za namítané vady způsobené promočením, krádeží či jinou újmou související s vystavením zásilky vlivům vnějšího prostředí. Pokud není výše uvedené splněno, neznamená to automatický zákaz použití otevřeného vozidla, nicméně nelze se dovolávat tohoto liberačního důvodu. Otevřeným vozidlem je i vozidlo běžné uzavíratelné pokud má otevřené dveře z důvodu přepravy nadměrného nákladu, definici otevřeného vozidla naopak nenaplnuje vozidlo s porušenou plachtou. Pro druhý privilegovaný liberační důvod - vady balení - je nutno stanovit, kdo má k provedení balení povinnost. Dopravce se k takové povinnosti může smluvně zavázat. Sama Úmluva CMR v této otázce mlčí, přesto můžeme v obecné rovině dovodit povinnost odesílatele, vzhledem k Úmluvou stanovené odpovědnosti vůči dopravci za škody způsobené vadou obalu. Balení musí v každém případě poskytovat dostatečnou ochranu před fyzikálními jevy typickými pro silniční přepravu, má se jím na mysli i ukotvení na paletě či v kontejneru. Osádka má povinnost k evidenční kontrole zjevného stavu zásilky, ale i balení dle čl. 8 odst. 1 Úmluvy CMR.¹⁰⁷

K privilegovaným důvodům dále patří manipulace se zásilkou odesílatelem či příjemcem nebo třetími osobami. Zejména při nakládce je třeba dbát nejen na vhodné uložení zásilky, ale i na bezpečnost silničního provozu. Jak bylo řečeno výše, Úmluva neukládá ani jedné straně jasnou povinnost k provedení nakládky i vykládky, bude tedy záležet na konkrétních případech. Škoda při nakládce prováděné odesílatelem nespadá do časového rozpětí odpovědnosti dopravce, jelikož nespadá do úseků péče dopravce. Pokud ke škodě vlivem špatné nakládky dojde až během přepravy, odpovídá dopravce objektivně, avšak má možnost použít právě tento liberační důvod. Dopravce neodpovídá

nastává podle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR domněnka, že škoda skutečně vznikla tvrzeným způsobem. Je pak na oprávněném z odpovědnosti za škodu, aby prokázal opak, a pokud se mu to podaří, dopravce již neosvědčuje, ale jsou od něj požadovány konkrétní důkazy. (SEDLÁČEK op. cit., s. 350-352).

105 KROFTA op. cit., s. 121; ČERNÝ op. cit., s. 143.

106 V případě zvlášť rozměrného nákladu, který se zjevně nevejde do daného nákladního prostoru, lze dohodu odesílatele a dopravce o použití otevřeného vozidla presumovat. (SEDLÁČEK op. cit., s. 298).

107 KROFTA op. cit., s. 122-124; SEDLÁČEK op. cit., s. 297-298.

ani pokud jeho pracovníci nezištně pomohli s nakládkou, přičemž odesílatel jim udával pokyny. Pokud by však pracovníci jednali z vlastního popudu, je odpovědnost dopravce možná, stejně jako v případě, kdy je k manipulačním úkonům s nakládkou povinen dopravce. Dalším privilegovaným důvodem je přirozená povaha určitého zboží, která představuje zvýšené riziko poškození zboží, ačkoli zboží samotné je na začátku přepravy bez vad.¹⁰⁸ U tohoto liberačního důvodu je klíčová povinnost odesílatele udělit pokyny stran zvláštních požadavků na přepravu takového zboží. Platí vyvratitelná domněnka, že ostatní okolnosti přepravy probíhaly bez komplikací.¹⁰⁹

Mezi poslední dva privilegované liberační důvody počítáme nedostatečné značení zásilky a režim přepravy živých zvířat. Co se týče značení zásilky, dopravce se může zbavit odpovědnosti, pokud osvědčí, že škodná událost je v příčinné souvislosti s vadným značením, a to nehladě na zavinění odesílatele. Případné zavinění odesílatele dává dopravci možnost dovolat se obecného liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. V praxi vede vadné značení nejčastěji k vydání zásilky nesprávnému příjemci, nebo alespoň ke zpoždění dodání oprávněnému subjektu. Při přepravě živých zvířat lze dosáhnout zproštění odpovědnosti pokud je věrohodně osvědčen kauzální vztah mezi škodou a zvláštní povahou přepravy živočichů. Dopravce má často malou možnost rozpoznat vyčerpání a špatný zdravotní stav zvířat, přesto by měl převzetí zvířat k přepravě dobře zvážit, jelikož může čelit až trestnímu stíhání. Pouhé osvědčení nestačí, a naopak prokázání je vyžadováno, jde-li o provedení potřebných opatření a dodržení zvláštních pokynů. Přeprava zvířat je společensky citlivým tématem, zájem veřejnosti na její humánnosti ilustruje existence mnoha na tuto problematiku zacílených občanských hnutí. Pro státy Rady Evropy navíc vznikla Evropská dohoda o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě z roku 1968, uplatní se i nařízení EU.¹¹⁰

108 Zejména půjde o chlazené a zmrazené zboží, pak je zároveň nutné řídit se dle Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP). V čl. 18 odst. 4 je pak stanovena povinnost dopravce prokázat uspokojivý stav chladírenských vozidel a dodržení pokynů odesílatele, pokud se chce s úspěchem domáhat tohoto privilegovaného liberačního důvodu. (KROFTA op. cit., s. 129).

109 KROFTA op. cit., s. 125-128; SEDLÁČEK op. cit., s. 348-349.

110 KROFTA op. cit., s. 132-133; SEDLÁČEK op. cit., s. 356.

5.3.6 Spoluodpovědnost a další případy odpovědnosti dopravce

Spoluodpovědnost dopravce nastává, pokud se dopravce dovolá liberačních důvodů, ať už obecných či privilegovaných, jen s částečným úspěchem. Dopravce pak odpovídá v rozsahu, v jakém události, u nichž nesplnil podmínky liberace, přispěly ke vzniku škody.¹¹¹ Jako příklad lze uvést současné působení vad balení prováděného odesílatelem a neodborné nakládky na straně dopravce. Určení míry spoluodpovědnosti v konkrétním případě bývá problematické, jelikož závisí na doložení příčinných souvislostí u jednotlivých okolností. Spoluodpovědnost je vyloučena a dopravce plně odpovědný v případě hrubé nedbalosti na straně dopravce dle čl. 29 Úmluvy CMR.¹¹²

K ilustraci spoluodpovědnosti může sloužit například rozhodnutí německého Spolkového soudního dvora z roku 2005. Spoluodpovědnost může být založena i v případě, že odesílatel vědomě nevyužil možnosti sjednat za příplatek vyšší odpovědnostní limit, když věděl o vysoké hodnotě zásilky a tuto skutečnost dopravci nesdělil. Toto rozhodnutí dále relativizuje neslučitelnost spoluodpovědnosti a kvalifikované odpovědnosti dopravce dle čl. 29 Úmluvy CMR.¹¹³

K dalším případům odpovědnosti dopravce patří odpovědnost dopravce za tzv. paramount klauzuli, kdy dopravce v souladu s čl. 7 odst. 3 Úmluvy CMR odpovídá, pokud do nákladního listu neuvedl informaci o aplikaci Úmluvy CMR. Jde o objektivní odpovědnost bez omezení výše náhrady škody, které však do velké míry předchází užívání předtištěných formulářů. Jiným zvláštním případem odpovědnosti je odpovědnost dopravce za ztrátu či nesprávné použití dokladů dle čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR, náhrada škody je limitována stejně jako v případě ztráty zásilky. Třetím typem odpovědnosti dopravce, která nemá určen limit náhrady, je odpovědnost za neprovedení příkazů odesílatele nebo příjemce a související odpovědnost za provedení příkazů bez předložení nákladního listu dle čl. 12. odst. 7 Úmluvy CMR. Výčet uzavírá odpovědnost dopravce za pečlivý výběr uschovatele zásilky dle čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR a odpovědnost dopravce za provedení dobírky až do výše dobírky dle čl. 21 Úmluvy

111 Důkazní břemeno ohledně vzniku škody a jejích okolností nese ten, kdo se náhrady škody domáhá. Důkazní břemeno stran liberačního důvodu nese dopravce. (KROFTA op. cit., s. 138).

112 KROFTA op. cit., s. 137-138.

113 Rozsudek Spolkového soudního dvora, Německo, z 1.12.2005 – I ZR 4/04 uvádí SEDLÁČEK op.cit., s. 329.

CMR.¹¹⁴

5.3.7 Odpovědnost z tzv. průběžné smlouvy o přepravě

Průběžná smlouva o přepravě, upravená v čl. 34 Úmluvy CMR, představuje přepravní smlouvu, na základě které poskytuje přepravní služby více dopravců. Tato smlouva je uzavřena s jedním dopravcem, který následně najímá další dopravce k provedení přepravy, a to vlastním jménem a na vlastní náklady. Nejde tedy o případ uzavření smlouvy s poddopravcem na základě pokynu odesílatele. Stejně tak je vyloučeno aplikovat čl. 34 Úmluvy CMR, pokud je uzavřeno více přepravních smluv s několika dílčími dopravci pro jednu cestu. Každý z dopravců, byť vykonává jen úsek celé přepravy, přejímá odpovědnost za provedení celé přepravy, na základě převzetí zásilky a nákladního listu se další dopravce stává smluvní stranou. Předání nákladního listu je zásadní, právě tam jsou totiž stanoveny podmínky přepravy, mající význam pro případnou odpovědnost za škodu, například sjednání částky zvláštního zájmu dle čl. 26 Úmluvy CMR. Není však třeba, aby hlavní, smluvní dopravce fakticky část přepravní cesty vykonal. Žalovat lze dle čl. 36 zásadně pouze prvního a posledního dopravce, dále pak dopravce, během jehož úseku ke škodě došlo. Dopravce, který náhradu škody zaplatil, má právo postihu.¹¹⁵

5.3.8 Rozsah náhrady škody v případě ztráty zásilky

Náhrada škody je limitována v souladu s čl. 23 Úmluvy CMR částkou definovanou jako násobek 8, 33 jednotek SDR¹¹⁶, a v kilogramech vyjádřené brutto

114 KROFTA op. cit., s. 140-143.

115 SEDLÁČEK op. cit., s. 564.

116 Jednotka SDR (Special Drawing Right), neboli jednotka zvláštních práv čerpání, je fiktivní měnovou jednotkou. Hodnota jednotky SDR je uveřejňována Českou národní bankou v denním tisku. Jednotka SDR je určována Mezinárodním měnovým fondem každý den mimo prázdnin a výluk v činnosti fondu. Pomůckou k vypočítání hodnoty SDR je koš čtyř světových měn: amerického dolaru, japonského yenu, libry a eura. Způsob výpočtu je aktualizován každých pět let, další aktualizace proběhne v roce 2015. Orientačně se 1 SDR pohybuje okolo 1,5 USD. (ŠTĚRBA op. cit., s. 102; SEDLÁČEK op. cit., s. 415; SDR Valuation. *International Monetary Fund* [on-line]. [cit. 23.9.2013]. Dostupné z: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx).

váhy¹¹⁷ ztracené zásilky.¹¹⁸

Pro povinnost dopravce k náhradě škody v případě ztráty zásilky je určující hodnota zásilky dle doby a místa jejího převzetí k přepravě.¹¹⁹ Tato návaznost na místo a dobu převzetí způsobuje, že dopravce může platit cenu výrazně odlišnou od ceny skutečné, ať už vyšší či nižší. Hodnota zásilky se odvíjí od její burzovní ceny, pro nedostatek zboží obchodovaného na burze se podpůrně užije cena tržní, eventuálně obecná cena zboží stejného druhu a vlastností, přičemž je třeba uvážit, kdo vystupoval jako odesílatel, tedy zda se jednalo o výrobce, velkoobchodníka maloobchodníka, či spotřebitele. V praxi se hodnota zásilky nejčastěji určuje pomocí faktury výrobce, dodavatele či exportéra, což je vedeno snahou nezkrášlovat hodnotu zásilky dalšími oběhovými náklady. Pokud jde o zásilky typu odpadu, který nemá žádnou hodnotu, je náhrada zcela vyloučena, jelikož není možné jejich hodnotu stanovit. Je třeba zdůraznit, že v rámci limitu se hradí skutečná škoda, limit nelze zaměňovat s jakousi paušální náhradou. Limit se určuje vždy pro celou zásilku, součtem limitů pro jednotlivé druhy zboží, nehledě na případnou menší skutečnou hodnotu určitého druhu zboží oproti příslušnému dílčímu limitu. Při částečné ztrátě zásilky je třeba vycházet z brutto váhy postížené části zásilky, takto vymezená část zásilky se ale i zde posuzuje jako celek.¹²⁰

121

Dle čl. 23 odst. 7 Úmluvy CMR je rozhodným dnem pro určení hodnoty SDR den vydání rozsudku nebo den stranami smluvený. Často se ale věc řeší mimosoudně a dohoda stran chybí, pak je mnohdy užívána hodnota SDR ke dni převzetí zásilky nebo ke dni škodné události.¹²²

117 Brutto váha je dána součtem netto váhy zboží a váhy obalu, do které se započítává i váha případných palet či kontejnerů. (KROFTA op. cit., s. 153).

118 Tento způsob výpočtu je stanovený Protokolem k Úmluvě CMR z roku 1978, Česká republika k Protokolu 1978 přistoupila v roce 2006. Jinak platí původní systém výpočtu založený na počtu 25 tzv. zlatých franků za kilogram brutto hmotnosti zásilky, přičemž jeden zlatý frank odpovídá hmotnosti 10/31 gramu a ryzosti 0,900. Tento zlatý frank je francouzským frankem z roku 1803 (tzv. Poincaré). Nová úprava užívající jednotku SDR snižuje maximální hranici odpovědnosti dopravce zhruba devětkrát. (ŠTĚRBA op. cit., s. 102; SEDLÁČEK op. cit., s. 413).

119 Zásadně se nahrazuje pouze škoda na zásilce v penězích, nelze tedy provést naturální plnění. Nehradí se ušlý zisk a další nepřímé, následné újmy finanční povahy. (KROFTA op. cit., s. 108, 150).

120 Nicméně i částečná ztráta zásilky může mít za následek znehodnocení celé zásilky, pokud ztráta zasáhne klíčovou část zásilky, bez které ztrácí nedotknutý zbytek zásilky užitnou hodnotu. (SEDLÁČEK op. cit., s. 411).

121 KROFTA op. cit., s. 150-154; SEDLÁČEK op. cit., s. 411-413.

122 KROFTA op. cit., s. 152-153.

V určitých případech však lze odpovědnost zvýšit. Shora popsany stanovený limit se neuplatní v případě sjednání vyšší částky hodnoty zásilky dle čl. 24 Úmluvy CMR. Při zaplacení příplatku¹²³ k přepravnému tato vyšší hodnota zásilky, zapsaná do nákladního listu, nahradí výpočet limitu. Limit je dále neúčinný v případě sjednání tzv. částky zvláštního zájmu dle čl. 26 Úmluvy CMR. Zde se také jedná o příplatek k přepravnému, který umožní do nákladního listu zapsat částku zvláštního zájmu na dodání. Toto kvalifikované zabezpečení se vztahuje nejen na ztrátu a poškození zásilky, nýbrž i na překročení dodací lhůty. Nezávisle na běžném režimu náhrad škod (čl. 23, čl. 25) a případně sjednané vyšší částce hodnoty zásilky (čl. 24) lze pak požadovat náhradu prokázaných škod až do částky zvláštního zájmu. Omezení odpovědnosti není dále aplikováno v případě tzv. kvalifikované odpovědnosti dopravce, o které bude blíže pojednáno v oddílu této práce „Kvalifikovaná odpovědnost“.

Je třeba zvláště upozornit, že takto stanovený výpočet limitní odpovědnosti se vztahuje pouze na odpovědnost dopravce, a to v souladu s čl. 23 odst.1. Případnou odpovědnost odesílatele dle čl. 10 a čl. 11 takto určit nelze.¹²⁴

Dále je dopravce dle čl. 23 odst. 4 povinen k náhradě dovozného, cla a jiných výloh vzniklých v souvislosti s přepravou zásilky.¹²⁵ Požadavkem je, aby šlo o náklady vyvolané přepravou, nikoliv tedy škodnou událostí. Krofta zastává názor, že za takové náklady nelze považovat výdaje spojené s balením a skladováním zboží, jelikož tyto zvyšují hodnotu přepravovaného zboží a nejsou v přímé souvislosti s přepravou. Černý a Fojtík naopak uvádí mimo pojistného také balné jako příklad nákladů v kategorii „jiné výlohy“, která je uvedena na začátku tohoto odstavce. Tyto náklady se hradí v plné výši, v případě částečné ztráty poměrně. Na předem nezaplacené přepravné dopravce ztrácí nárok buď zcela nebo v případě částečné ztráty poměrně.¹²⁶

Jak stanoví čl. 27 Úmluvy CMR, subjekt oprávněný k náhradě škody může požadovat úroky z náhrady škody, a to ve výši 5% ročně. Úroky se počítají ode dne podání písemné reklamace dopravci, a pokud k ní nedošlo, pak od podání žaloby u

123 Vyskytují se názory, že nezaplacení příplatku ohrožuje vzhledem ke kogentnosti ustanovení Úmluvy CMR platnost navýšení limitu odpovědnosti. (ČERNÝ op. cit., s. 142).

124 ČERNÝ op. cit., s. 142.

125 Právo dopravce na úhradu přepravného je automaticky kráceno, není nutné započtení. Přesto je vhodné započtení provést, jelikož přístupy jednotlivých národních soudů se mohou lišit. (SEDLÁČEK op. cit., s. 417-418).

126 KROFTA op. cit., s. 155; ČERNÝ op. cit., s. 142.

soudu. Toto ustanovení má obecnou platnost, nevztahuje se jen na náhradu škody v případě ztráty zásilky, ale i na odpovědnost za poškození zásilky či překročení dodací lhůty. Poslední dva typy náhrady škody jsou vyloženy dále.

5.3.9 Rozsah náhrady škody v případě poškození zásilky

V případě poškození zásilky hradí dopravce dle čl. 25 Úmluvy CMR částku, o kterou se hodnota zásilky snížila, přičemž pro hodnotu zásilky platí obdobně úprava vyložená v případě ztráty zásilky. Určit o kolik se hodnota zásilky snížila lze několika způsoby, v praxi je často užíván odhad hodnoty poškozeného zboží v místě určení, přičemž se uvažuje, nakolik se do této hodnoty poškození zboží promítlo. Objektivním způsobem je pak znalecký posudek, naopak pouhým vodítkem je výše doložených nákladů na opravu. Náhrada škody nesmí přesahovat náhradu, která by náležela v případě ztráty zásilky, respektive její části. Poškozením zásilky se má na mysli vnější nebo vnitřní zhoršení stavu zásilky, vedoucí ke zmenšení její hodnoty. Totální škodou na zásilce je pak situace, kdy nelze obnovit její původní vlastnosti nebo tak lze učinit pouze při vynaložení nákladů vyšších než je hodnota daného zboží, popřípadě též situace, kdy poškození části zásilky vede k neupotřebitelnosti zásilky jako celku. I zde se oprávněnému nahrazuje dovozní, clo a jiné náklady vzniklé v souvislosti s přepravou, vždy však poměrně ke snížení hodnoty zásilky. Na dosud nezaplacené přepravné má dopravce nárok rovněž po poměrném snížení. Pokud dojde k částečnému poškození a částečné ztrátě zásilky, musí se obě náhrady škody posuzovat zvlášť, celková náhrada však ani zde nesmí převýšit náhradu příslušející v případě úplné ztráty zásilky. Souběh poškození zásilky a překročení dodací lhůty lze ilustrovat na příkladu poškození zásilky zkazitelného zboží v důsledku nedodržení dodací lhůty.¹²⁷

5.3.10 Rozsah náhrady škody v případě překročení dodací lhůty

V případě, že oprávněný prokáže souvislost mezi překročením dodací lhůty a vznikem škody, je dopravce k náhradě takové škody dle čl. 23 odst. 5 povinen, avšak

¹²⁷ KROFTA op. cit., s. 156-159.

maximálně do výše sjednaného přepravného.¹²⁸ Přepravné jako takové však není tímto druhem odpovědnosti dotčeno, slouží pouze ke stanovení limitu odpovědnosti. V tomto případě nedochází ke škodám na zásilce samotné, nýbrž k nepřímým finančním újmám vzniklým v souvislosti s nedodržením dodací lhůty, jako je například ušlý zisk, nemožnost prodeje sezónního zboží či výpadky ve výrobě. Článek 23 odst. 4 vylučuje náhradu „jiných škod“. Černý a Fojtík nastiňují, že čl. 23 odst. 5 je k tomuto ustanovení speciální a týká se právě oněch zásadně vyloučených jiných škod.¹²⁹

Limitace rozsahu náhrady škody výší přepravného se však nevztahuje na kvalifikovanou odpovědnost dle čl. 29 Úmluvy CMR, která nastává v případě úmyslu či hrubé nedbalosti na straně dopravce.¹³⁰ Právě snaha dovést hrubou nedbalost je patná v reklamační praxi odesílatelů, podobným směrem se vydávají i soudy.¹³¹

Od ustanovení o odpovědnosti dopravce za překročení dodací lhůty se nelze smluvně odchýlit, případné sjednání smluvní pokuty by bylo neplatné dle čl. 41 Úmluvy CMR.¹³²

5.3.11 Kvalifikovaná odpovědnost

Doposud nastíněná omezení¹³³ odpovědnosti se neuplatní v případě kvalifikované odpovědnosti podle čl. 29 Úmluvy CMR, kdy dopravce jedná úmyslně nebo jeho zavinění je dle práva soudu kladeno na roveň s úmyslem. Obdobně to platí pro zástupce, pracovníky a jiné osoby dopravcem použité.

Problémy vyvolává formulace „zavinění, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu“. Soudy jednotlivých států tedy posuzují takové zavinění samostatně, diverzifikace judikatury má pak vliv na konkrétní aplikaci ustanovení Úmluvy CMR. Některé státy vykládají s tímto směru Úmluvu CMR způsobem, který konvenuje dopravcům, což má za následek tzv. „forum shopping“.¹³⁴

128 Tím se myslí přepravné za celou přepravu, není tedy relevantní, že smluvní dopravce pověřil částí dopravy dalšího dopravce. (ČERNÝ op. cit., s. 143).

129 KROFTA op. cit., s. 160-161; ČERNÝ op. cit., s. 142-143.

130 Přesněji se ke kvalifikované odpovědnosti a vyžadovanému úmyslu vyjadřuje oddíl 5.3.11 „Kvalifikovaná odpovědnost“.

131 KROFTA op. cit., s. 136.

132 KROFTA op. cit., s. 136-137.

133 Čl. 17-28, kapitola IV. Úmluvy CMR.

134 Tedy snahu zvolit si soud ve státě s příznivým postojem.

Francouzská judikatura považuje i hrubou nedbalost¹³⁵ za formu zavinění ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR. Na opačné straně spektra stojí Belgie a Nizozemí, které prosazují pro dopravce příznivější výklad. Německo od roku 1998, kdy vešel v platnost nový § 435 Obchodního zákoníku (Handelsgesetzbuch) pod definici v čl. 29 Úmluvy CMR nezahrnuje hrubou nedbalost.^{136 137}

Stejně tak Velká Británie nezahrnuje pod definici čl. 29 Úmluvy CMR hrubou nedbalost. Z toho vyplývá, že je žádanou zemí pro dopravce praktikující „forum shopping“ ve snaze zachovat pro sebe omezení odpovědnosti podle Úmluvy CMR. Tak jako v případě rakouského¹³⁸ dopravce Hatzla, kterému bylo odcizena zásilka směřující z Rakouska k italskému¹³⁹ příjemci.¹⁴⁰ Škoda byla kryta pojistnou smlouvou. Pojišťovna sídlící ve Velké Británii posléze žádala náhradu na dopravci Hatzlovi, který se pokusil získat výhodu podáním žaloby u britského soudu. Pojišťovna se domáhala deklaratorního rozhodnutí, že britský soud není příslušný, toho také v odvolacím řízení dosáhla. Článek 31 Úmluvy CMR sice vymezuje příslušnost mimo jiné podle sídla žalovaného, soud ale došel k závěru, že tímto žalovaným může být pouze strana vystupující v původním přepravním vztahu, ať už odesílatel, dopravce či příjemce.

135 Definice soukromoprávní hrubé nedbalosti byla v českém prostředí předmětem sporů. Většinový názor odmítá stavět rovnítko mezi nedbalostí hrubou a vědomou. Hrubá nedbalost spíše náleží v porušení speciální povinnosti, která pramení v povolání či funkci, popřípadě i v zákoně. Rozhodující je flagrantní přehlížení požadovaných povinností. Naproti tomu Gerloch alespoň z hlediska teorie práva rozdíl mezi nedbalostí hrubou a vědomou nespátřuje. (KNAPPOVÁ op. cit., s. 459-460; GERLOCH op. cit., s. 176).

136 Mezi možná řešení rozdílů v aplikaci tohoto článku Úmluvy CMR patří svěřit interpretaci Soudnímu dvoru EU, tedy ve vztahu ke smluvním státům CMR, kteří jsou zároveň členskými zeměmi EU. Pro řešení rozporů se lze dle čl. 47 Úmluvy CMR obrátit na Mezinárodní soudní dvůr, dále se dle čl. 49 Úmluvy CMR nabízí možnost svolat revizní konferenci. V úvahu připadá i provedení zevrubné komparativní studie, která by poskytla jasný přehled o situaci. Černý zmiňuje návrh federace FIATA nahradit čl. 29 Úmluvy CMR článkem 8 Hamburských pravidel. O Hamburských pravidlech je řečeno více v kapitole 7 „Námořní přeprava“. (TUMA, Otmar J. The Degree of Default under Article 29 CMR. *Uniform Law Review* [on-line]. 2006, Vol. 11, Issue 3, s. 585-608. [cit. 11.10.2013]. s. 604-606. Dostupné z: <http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&id=585>; ČERNÝ op. cit., s. 144).

137 ČERNÝ op. cit., s. 144; TUMA op. cit., s. 594-604; ŠUBERT, Miroslav. Problémy s výkladem čl. 29 CMR. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo 2002/1* [on-line]. [cit. 18.10.2013]. s. 17-18. Dostupné z http://www.csdp.cz/files/2002_1.pdf.

138 V Rakousku postačuje pro kvalifikovanou odpovědnost prokázat hrubou nedbalost dopravce. (TUMA op. cit., s. 595).

139 Itálie zaujímá stanovisko blízké francouzskému přístupu, tedy postačuje hrubá nedbalost. (ŠUBERT 2002 op. cit., s. 18).

140 *Hatzl and Another v XL Insurance Co Ltd – Court of Appeal* (Lord Justice Rix, Lord Justice Jacob and Lord Justice Lawrence Collins) - [2009] EWCA Civ 223.

Opačný výklad by se přičil cílům Úmluvy CMR, která se snaží ustanovit příslušnost těch států, které mají ke sporu vztah. „Forum shopping“ je tedy třeba řádně promyslet, aby nedošlo k dopravcem nechtěnému vyslovení nepřislušnosti.¹⁴¹

Úmysl nebo zavinění rovnající se úmyslu prokazuje strana, která se ho ve sporu proti dopravci domáhá. To vyvolává potíže, jelikož potřebné informace o vzniku škody mívá obvykle dopravce. Například Rakousko či Německo řeší situaci s pomocí národního práva¹⁴² a prosazují zásadní posun v důkazním břemeni. Tento posun je vyjádřen tím, že při údajné krádeži má dopravce povinnost osvětlit události vzniku škody, zejména informovat o konkrétních i obecných bezpečnostních opatřeních.¹⁴³

Další soudní rozhodnutí¹⁴⁴ podává obrázek o nizozemském přístupu. Smluvní dopravce přenechal provedení dopravy dalšímu dopravci, který k přepravě použil dopravce skutečného. Přes upozornění na cenu zásilky bylo nákladní vozidlo zanecháno na uzamčeném, avšak nehlídaném přístavním parkovišti. V oběhu navíc kolovalo 31 klíčů od brány parkoviště, v oblasti přístavu byla dlouhodobě vysoká kriminalita, před rokem dokonce došlo ke krádeži totožného vozidla z tohoto parkoviště. Soud shledal kvalifikovanou odpovědnost dle čl. 29, Nejvyšší soud nakonec ale rozhodl způsobem opačným. Tento případ není rozhodnutím zlomovým, pouze potvrzuje, že před nizozemskými soudy je prakticky nemožné dosáhnout nelimitované odpovědnosti dle čl. 29 Úmluvy CMR pokud se argumentuje hrubou nedbalostí. Jiná by byla situace v případě účasti na krádeži, takové jednání by jistě naplnilo požadovaný úmysl.¹⁴⁵

Vídeňská úmluva o smluvním právu v čl. 31 uvádí „obecné pravidlo výkladu“, které vyjadřuje nutnost vykládat smluvní ustanovení v jejich celkové souvislosti, přičemž do celkové souvislosti patří i znění případné preambule. Preambule Úmluvy

141 Marine&Transit 2009. CMR – forum shopping. *Marine&Transit Newsletter* [on-line]. June 2009 [cit. 18.10.2013]. Dostupné z: <http://www.weightmans.com/pdf/MarineJune2009.pdf>; TUMA op. cit., s. 599-600.

142 Institut Treu und Glauben, zjednodušeně dobrá víra neboli bona fides.

143 CLARKE, Malcolm. National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case-law. *Uniform Law Review* [on-line]. 2006, Vol. 11, Issue 3, s. 633-640. [cit. 3.10.2013]. s. 637. Dostupné z: http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?handle=hein.journals/droit2006&div=52&collection=journals&set_as_cursor=2&men_tab=srchresults.

144 Supreme Court. 10th August 2012. Traxys Europe S.A. et al/Transportbedrijf A. Maat B.V.

145 SPIJKER, Annemieke. Supreme Court overturns CMR limitation ruling od negligence. *Shipping & Transport - Netherlands* [on-line]. 2012 [cit. 18.10.2013]. Dostupné z http://www.akd.nl/media/964330/ilo_aspijker_aug12.pdf#!.

CMR se vyjadřuje: „Smluvní strany, uznávše účelnost jednotné úpravy podmínek přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě...“ Přesto se zdá, že soudy jednotlivých států si v případě čl. 29 Úmluvy CMR nepočínají tak, jakoby účelnost jednotné úpravy měla takový význam, jak naznačuje preambule.¹⁴⁶

Jak je stanoveno v čl. 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu, pojmy je třeba vykládat v kontextu dané mezinárodní smlouvy. Tak by se i čl. 29 Úmluvy CMR měl vykládat s ohledem na své umístění v kapitole IV, věnované odpovědnosti dopravce a jejím hranicím. Je tedy možno usuzovat, že čl. 29 je stejně jako celá kapitola zacílen na hranice odpovědnosti dopravce, nemínil znemožnit omezení odpovědnosti dopravce, naopak představuje pouze výjimku z právní úpravy. V tomto světle je nutné formulaci „zavinění rovnocenné úmyslu“ interpretovat úžeji a nezahrnovat do ní mírnější formy zavinění jako je hrubá nedbalost.¹⁴⁷

¹⁴⁶ TUMA op. cit., s. 585-587.

¹⁴⁷ TUMA op. cit., s. 591.

6. Letecká přeprava

6.1 Obecně o letecké přepravě

Letecká přeprava je relativně mladým odvětvím, jehož hlavní výhodou je rychlost. Tato rychlost je však často relativizována, zvláště pokud jde o přepravu multimodální se svozem na letiště a rozvozem po vykládce na cílovém letišti, ačkoli letečtí dopravci pracují na koordinaci navazující dopravy a zrychlení celního odbavení. Mezi klady patří i bezpečnost a s tím spojené nižší pojistné náklady, dále pak úspora balícího materiálu. V neprospěch letecké přepravy mluví poměrně nízká frekvence nákladních letů, vysoké přepravné a omezená nosnost letadel. Porovnáme-li leteckou přepravu s celkovým objemem mezinárodních přeprav, je letecká přeprava pouze okrajovým odvětvím. Tímto způsobem jsou přepravovány především zvláštní či cenné zásilky jako jsou léky, drahé kovy, rychle zkazitelné potraviny, dokumenty, náhradní díly a podobně. Rozlišujeme přepravu kusových zásilek pomocí linkové přepravy, kdy se používají letadla pro osobní přepravu, a nepravidelnou charterovou přepravu.¹⁴⁸

Při přepravě je třeba vydat letecký *nákladní list*¹⁴⁹ nebo jiný doklad s informacemi o přepravě, který však musí být na požádání doplněn *potvrzením o převzetí nákladu*. Takové potvrzení neb letecký nákladní list jsou pak přímým důkazem o uzavření přepravní smlouvy a převzetí zboží k přepravě.¹⁵⁰

6.2 Varšavský systém

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 (Varšavská úmluva) a navazující protokoly a mezinárodní smlouvy tvoří tzv. Varšavský systém. Tento systém, ač nahrazen níže rozebranou Montrealskou úmluvou z roku 1999, zůstává pro Českou republiku v platnosti ve vztahu ke státům, které k Montrealské úmluvě nepřistoupily. Je tedy třeba situaci posuzovat podle konkrétně

148 BENEŠ op. cit., s. 240-241; MACHKOVÁ op. cit., s. 148.

149 Anglicky: airway bill (AWB). (MACHKOVÁ op. cit., s. 148).

150 Úprava dle znění Montrealské úmluvy (čl. 4, 11), viz dále.

dotčených států.^{151 152}

Varšavská úmluva¹⁵³ stojí na odpovědnosti dopravce za zavinění, které se presumuje, přičemž rozsah odpovědnosti je omezen fixními částkami. Jde tedy o subjektivní odpovědnost s presumpcí zavinění. Dle čl. 18 Varšavské úmluvy je dopravce odpovědný za ztrátu, zničení nebo poškození zboží, pokud ke škodné události došlo v průběhu letecké přepravy. Článek 26 dává rozdílu mezi poškozením, ztrátou a zničením praktický rozměr, když stanoví povinnost oprávněného podat do 7 dnů výhradu proti dodání poškozeného zboží. Pokud dojde ke zničení či ztrátě, tato sedmidenní lhůta se neuplatní. V čl. 18 odst. 3 je řešena situace v případě, že letecký dopravce použije pozemní přepravu, například při nakládce. Pak se má za to, že škoda vznikla během letecké přepravy, jde o domněnku vyvratitelnou. Při prokázání skutečnosti, že se škoda stala během pozemní přepravy, nelze použít Varšavskou úmluvu, naopak dojde k aplikaci národního práva. Článek 19 Varšavské úmluvy stanoví odpovědnost za prodlení během letecké přepravy.¹⁵⁴ Presumované zavinění má za následek přesun důkazního břemene na dopravce, který musí prokázat, že on a jeho pracovníci učinili veškerá možná opatření (čl. 20). Nehody, jejichž příčiny zůstanou nevyjasněny, jsou tedy přičítány dopravci. Dopravci svědčí omezení odpovědnosti pevně stanovenými částkami dle čl. 22 odst.2 Varšavské úmluvy, a sice 250 franků¹⁵⁵ na kilogram zboží.¹⁵⁶ Tato limitace odpovědnosti se však neuplatní při úmyslném jednání nebo vědomé nedbalosti na straně dopravce, jeho zaměstnance nevyjímaje. Pro zachování limitace je navíc třeba vydat přepravní dokumenty informující o aplikaci Varšavské úmluvy. Oprávněný se rovněž může snažit vyloučit omezení odpovědnosti prokázáním, že se nejednalo o

151 Dále je třeba mít na paměti, že Varšavská ani Montrealská úmluva se nevztahují na poštovní zásilky (čl. 2 Varšavské úmluvy, čl. 2 Montrealské úmluvy).

152 KUČERA 2008 op. cit., s. 304.

153 Vyhláška č. 15/1935 Sb.

154 Oprávněný musí prokázat prodlení, vznik škody a příčinnou souvislost. Varšavská úmluva se nevyjadřuje k typům škody, bude tedy nutné obrátit se na národní právo. Při dokazování škody je třeba postupovat uvážlivě, například v případě uhynutí přepravovaných živých zvířat v důsledku opožděného dodání je vhodné přizvat znalce, aby jako příčinu uhynutí vyloučil nákazu. (GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw convention annotated: a legal handbook*. 2. vyd. Hague: Kluwer Law International, 2000. 625 s. ISBN 90-411-1364-9. s. 100, 105).

155 Jeden zlatý frank odpovídá hmotnosti 0,0655 gramu a ryzosti 0,900.

156 Pokud odesílatel zaplatí příplatek dle čl. 22 odst. 2 Varšavské úmluvy, lze tento limit podobně jako u Hamburských pravidel navýšit.

přepravu leteckou, pak se totiž dle čl. 1 Varšavská úmluva nepoužije.^{157 158}

6.3 Montrealská úmluva

Úmluva o unifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou přepravu z roku 1999 (Montrealská úmluva)¹⁵⁹ představuje kompromis mezi požadavky vyspělých států na co nejširší odpovědnost dopravce a zájmem méně vyspělých států na nízkém limitu odpovědnosti.¹⁶⁰

Montrealská úmluva vstoupila v platnost v roce 2003, a to i pro Českou republiku. Montrealská úmluva se vztahuje mimo jiné na mezinárodní přepravu zboží, přičemž pro naplnění mezinárodního prvku je dle čl. 1 odst. 2 nutné, aby dle dohody stran místo odletu a místo určení ležely na území dvou smluvních států, a pokud jsou tato místa v jednom smluvním státě, je alespoň nutná zastávka v odlišném státě, aniž tento odlišný stát musí být smluvní stranou.¹⁶¹

V souladu s čl. 18 Montrealské úmluvy odpovídá dopravce za zničení, ztrátu nebo poškození nákladu, přičemž nákladem se mají na mysli rovněž živá zvířata a palety či kontejnery. Podobně jako u Varšavské úmluvy je třeba rozlišovat mezi zničením či ztrátou na jedné straně a poškozením na straně druhé, jelikož příjemce poškozeného zboží musí učinit výhradu dle čl. 31 Montrealské úmluvy.¹⁶² Je otázkou, zda se částečná ztráta považuje za poškození či ztrátu, zřejmě bude záležet na údajích v nákladním listu. Pokud jde o sérii kusových zásilek a ne o zásilku jako celek, bude spíše

157 V roce 1955 byla Varšavská úmluva modifikována Haagským protokolem. Z dalších komponentů Varšavského systému má pro přepravu zboží význam Guadalajarská úmluva z roku 1961, která se zabývá vztahem skutečného a smluvního dopravce. Roku 1975 se konala Montrealská diplomatická konference, jejíž Protokoly č. 1 a 2 upravovaly přechod ze zlatého franku na jednotku SDR určenou Mezinárodním měnovým fondem (pro bližší informace o jednotce SDR viz kapitola 5 „Silniční přeprava“, oddíl 5.3.8 „Rozsah náhrady škody v případě ztráty zásilky“). Protokol č. 4 z roku 1975 zavádí při přepravě zboží objektivní odpovědnost. Česká republika však k těmto čtyřem Montrealským dodatkovým protokolům nepřistoupila. (ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světě práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis, 2005. 362 s. ISBN 80-86199-95-9. s. 146-148; Status of Treaties. *ICAO* [on-line]. [cit. 6.11.2013]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/LEBTreatyCollectionDocuments/composite_table.pdf).

158 ČAPEK op. cit., s. 145-146; GOLDBIRSCHE op. cit., s. 90-93, 96.

159 č. 123/2003 Sb.m.s.

160 ČAPEK op. cit., s. 148-9.

161 STEJSKAL, Petr. *Mezinárodní přeprava v České republice*. 1. vyd. V Praze: České vysoké učení technické, 2012. 202 s. ISBN 978-80-01-05059-0. s. 154.

162 Pro náklad tato lhůta činí 14 dnů od převzetí. Nedodržení této lhůty zbavuje oprávněného možnosti podat žalobu, pokud dopravce nejednal podvodně.

dovozena částečná ztráta než poškození. V každém případě je dopravce odpovědný pouze pokud se škodná událost stala v průběhu letecké přepravy. Pojem události je zde zjevně širší než pojem nehoda, která je vyžadovaná pro odpovědnost za zranění či úmrtí cestujícího. Událost v sobě zahrnuje i přírodní jevy nebo jednání třetí strany. Za zpoždění se odpovídá podle čl. 19 Montrealské úmluvy.¹⁶³

Montrealská úmluva zakládá odpovědnost dopravce bez ohledu na zavinění, dopravce odpovídá za škodu na nákladu objektivně, což představuje rozdíl oproti Varšavské úmluvě. Dopravce se může částečně či zcela zprostit odpovědnosti, pokud se mu podaří prokázat některý z důvodů v 18.odst 2 Montrealské úmluvy, jako například vlastní vada nákladu nebo zásah úředního orgánu. Možnost zbavit se odpovědnosti nabízí i čl. 19 „Zpoždění“, v případě provedení veškerých možných opatření. Dále lze využít čl. 20 a odvolat se na nedbalost oprávněného.¹⁶⁴

Limity odpovědnosti dopravce obsažené v čl. 22 Montrealské úmluvy byly oproti původnímu znění, uvádějícímu pro odpovědnost za náklad sumu 17 SDR¹⁶⁵, změněny v roce 2009. Stalo se tak nikoliv dodatkem k mezinárodní smlouvě, nýbrž v čl. 24 Montrealské úmluvy předvídaným rozhodnutím depozitáře, tedy rozhodnutím ICAO.^{166 167}

Zmíněný článek umožňuje jednou za pět let podrobit limity revizi, přičemž ukazatelem je míra inflace. Překročí-li inflace 10%, jsou smluvní státy uvědoměny a mají 3 měsíce na vyjádření nesouhlasu. Vyslovení nesouhlasu většinou států by vedlo ke svolání konference smluvních stran, což se ale nestalo.¹⁶⁸

Tímto způsobem tedy došlo k navýšení limitu za zničení, ztrátu, poškození

163 GIEMULLA, Elmar a Ronald SCHMID. *Montreal Convention*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2006. ISBN 90-411-2456-x-. article 18-5, 9-12.

164 GIEMULLA op. cit., article 18-3; KUČERA 2008 op. cit., s. 308.

165 SDR (Special Drawing Right – zvláštní právo čerpání) je fiktivní měnová jednotka stanovovaná Mezinárodním měnovým fondem. Pro bližší informace viz kapitola 5 „Silniční přeprava“.

166 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization).

167 Administrative package for ratification of or accession to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999. *ICAO* [on-line]. [cit. 3.11.2013]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative Packages/mtl99_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf);

Forwarderlaw.com. Montreal Convention 1999 - increase of liability limit from 17 SDR to 19 SDR/kg. *Forwarderlaw* [on-line]. [cit. 28.10.2013]. Dostupné z http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=585.

168 47/2010 Sb.m.s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Změně limitů odpovědnosti, které byly přijaty v souladu s článkem 24 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.

nákladu nebo zpoždění nákladu na částku 19 SDR za kilogram.

Montrealská úmluva na rozdíl o Varšavské (čl. 25) aplikuje odpovědnostní limit i v případě úmyslného či obdobného jednání dopravce. Dle čl. 22 odst. 5 Montrealské úmluvy jsou sice odpovědnostní limity suspendovány v případě úmyslu či vědomé nedbalosti na straně dopravce nebo jeho zaměstnanců, avšak pouze pokud jde o cestující a zavazadla.¹⁶⁹

V době předání nákladu k přepravě lze učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání, což za podmínek dle čl. 22 odst. 3 Montrealské úmluvy zvyšuje odpovědnostní limit. Dopravce dále může jednostranně odpovědnostní limit navýšit nebo vyloučit (čl. 25 Montrealské úmluvy).

¹⁶⁹ *E-Bulletin dopravního práva 3/2011* [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 23.9.2013]. s. 5-6. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>.

7. Námořní přeprava

7.1 Obecně o námořní přepravě

V ekonomicky rozvinutých státech jsou náklady na námořní přepravu srovnatelné s náklady na nákup zboží, někdy dokonce i větší. Význam námořní přepravy dále zvyšuje vysoká specializace, dělba práce a globalizační tendence. Světový objem přeprav obstarává námořní přeprava více než z poloviny, přímo v případě České republiky se však prosazuje méně zřetelně. V podmínkách České republiky totiž lze námořní dopravy použít jen zprostředkovaně, je nutné ji kombinovat s finančně náročnější variantou silniční nebo železniční dopravy. Tato komplikace je do jisté míry kompenzována možností poskytovat služby tranzitním přepravcům.¹⁷⁰

Obliba námořní přepravy pramení mimo jiné z faktu, že pro některé rozměrnější náklady jde prakticky o jedinou alternativu. Dalším důvodem je relativně nízké přepravné, které je však zvyšováno extrémními náklady na přístavní infrastrukturu a samotná plavidla. V neprospěch námořní přepravy mluví časová náročnost jednotlivých přeprav, která je dále umocňována velmi častým zpožděním dodávek. Zpoždění má svůj původ v relativně vysokém riziku, které je s námořní přepravou spjato. Vysoké riziko se odráží i v pojistných nákladech.¹⁷¹

Dle obchodně-provozního nasazení dělíme námořní přepravu na *liniovou* a *trampovou přepravu*. Liniová přeprava se vyznačuje pravidelnými spojeními mezi určitými přístavy s fixními přepravními tarify, převáží zejména kusové zásilky a kontejnery. Trampová přeprava je využívána především pro přepravu hromadných substrátů jako obilí či uhlí. Lze sjednat i využití části lodního prostoru. Chybí zde pravidelné jízdní řády, přepravné je určováno v závislosti na vývoji trhu. V trampové přepravě jsou sjednávány *charterové smlouvy (Charter Party, C/P)*, které se svým

170 NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2. přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. 272 s. ISBN 80-7357-070-X. s. 84; MACHKOVÁ op. cit., s. 143, 149.

171 Hofstra.edu. Maritime Transportation. Transportation modes: An Overview. *Hofstra* [on-line]. [cit. 19.10.2013]. Dostupné z: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c1en.html>; <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>

obsahem podobají buď smlouvě o nájmu nebo provozu dopravního prostředku.^{172 173}

Hamburská pravidla - mezinárodní smlouva, o níž je rozsáhle referováno níže - obsahují definici pojmu námořní *dopravce* neboli *rejdař*. Dopravcem je osoba, která s odesílatelem uzavřela smlouvu o námořní přepravě zboží, popřípadě jejímž jménem se tak stalo.¹⁷⁴

Námořní dopravci se buďto slučují do *liniových námořních konferencí*, nebo existují jako *tzv. nezávislí rejdaři*. Námořní konference stojí na dohodě několika rejdařů, která obsahuje závazek nabízet přepravu za obdobných podmínek, jde tedy o svého druhu kartel.¹⁷⁵

Převzatce jakožto zadavatel přepravy se dohodne s dopravcem na podmínkách přepravy zboží, čím dojde ke sjednání typicky písemné smlouvy o námořní přepravě zboží. Námořní přepravní smlouva obvykle neobsahuje přesné určení času přepravy, což má vliv na odpovědnost za opožděné dodání zboží.¹⁷⁶ Zásadní je naopak geografické vymezení přepravy.¹⁷⁷

Pro porozumění dalšímu textu je třeba alespoň schématicky vysvětlit následující pojmy. *Náložní list* neboli *konosament (Bill of Lading; B/L)* je dokumentem v námořní dopravě. Konosament má vícero funkcí. Představuje jednak potvrzení o převzetí zboží, dále důkaz přepravní smlouvy a funguje i jako obchodovatelný cenný papír umožňující dispozici se zbožím. Od tohoto typu dokumentu je třeba odlišit *nákladní list (Waybill)*, který však nemá funkci obchodovatelného cenného papíru.¹⁷⁸

7.2 Mezinárodní smlouvy v námořní přepravě

Haagská pravidla z roku 1924, oficiálním názvem Mezinárodní úmluva o

172 Zjednodušeně řečeno poskytovatel provozu sám přepravuje náklad dle pokynů objednatele, při nájmu jde naopak jen o poskytnutí dopravního prostředku na sjednanou dobu. (NOVÁK 2005 op. cit., s. 47).

173 STEJSKAL 2012 op. cit., s. 168, 175; PERNICA op. cit., s. 330-332; NOVÁK 2005 op. cit., s. 42.

174 Dopravce tedy nelze chápat úzce pouze jako vlastníka či provozovatele lodi. (NOVÁK 2005 op. cit., s. 135).

175 MACHKOVÁ op. cit., s. 149; PERNICA op. cit., s. 331.

176 Pro úpravu odpovědnosti za opožděné dodání zboží viz čl. 5 odst. 2 Hamburských pravidel, popřípadě též oddíl této práce 7.3 „Odpovědnost dopravce podle Hamburských pravidel“.

177 ROŽEK, Petr. *Námořní doprava*. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. 79 s. ISBN 978-80-86530-39-0. s. 12.

178 NOVÁK 2005 op. cit., s. 101-104, 129.

sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů,¹⁷⁹ ustavuje některá pravidla pro odpovědnost námořního dopravce. V roce 1968 Haagská pravidla modifikoval Protokol 1968, odrážející nově nastalé technologické změny v námořní přepravě jako paletizace či kontejnerizace, Protokol dále zdvojnásobil limit odpovědnosti dopravce. Tak vznikla Haagsko-visbyská pravidla.¹⁸⁰ V roce 1979 došlo ještě ke konsenzu ohledně Protokolu SDR, kterým byla zavedena nová pravidla pro určování limitu odpovědnosti, zlatý frank byl nahrazen jednotkou *Special Drawing Rights (zvláštní práva čerpání)*, která je určována Mezinárodním měnovým fondem. Ne všechny smluvní státy k těmto protokolům přistoupily, v případě rozdílů ve vázanosti protokoly se použije pro dané země společná úprava. Československo Haagská pravidla neratifikovalo, došlo pouze k promítnutí některých ustanovení do národní právní úpravy pomocí vyhlášky ministerstva dopravy č. 160/1956 Sb. Tato vyhláška byla později zrušena zákonem o námořní plavbě č. 61/2000 Sb. Haagská, resp. Haagsko-visbyská pravidla však dosud zavazují řadu z hlediska námořní dopravy významných států.¹⁸¹ Kromě toho lze Haagská pravidla použít na základě smluvního ujednání pomocí svrchované doložky, tzv. Paramount Clause, tedy bez ohledu na působnost Haagských pravidel pro danou přepravu.¹⁸² Obdobně lze Paramount Clause aplikovat i ve vztahu k Haagsko-visbyským pravidlům.^{183 184}

Úpravou mezinárodní námořní přepravy se začala zabývat i Konference OSN

179 Název Haagská pravidla je odvozen od konference International Law Association, která se konala v Haagu v roce 1921. Jejím výsledkem byl soubor pravidel, který se však v praxi neujal, proto byla záhy jasná potřeba dát pravidlům formu mezinárodní smlouvy. K tomu také došlo na diplomatické konferenci v Bruselu. Někdy je o této mezinárodní smlouvě též referováno jako o Bruselské úmluvě 1924. (NOVÁK 2005 op. cit., s. 130-131; AUGUST, Ray. *International business law: text, cases, and readings*. 3. vyd. Upper Saddle River: Prentice Hall, 2000. 781 s. ISBN 0-13-014377-4. s. 611).

180 Účinnost Haagských pravidel 1924 nastala až v roce 1931, účinnost Protokolu 1968 nastala až jeho ratifikací v roce 1977. (NOVÁK 2005 op. cit., s. 130-131).

181 Rozsah aplikace viz čl. 10 Haagsko-visbyských pravidel, popř. čl. X Haagských pravidel.

182 Paramount - výsostný či nadřazený.

183 K obsahu Haagských pravidel a Protokolu 1968 viz NOVÁK 2005 op. cit., s. 130-134; AUGUST op. cit., s. 611-635.

184 NOVÁK 2005 op. cit., s. 130-134; KUČERA 2008 op. cit., s. 312;

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. 482. 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.

BLAHUTOVÁ, Lenka. *Aktuální právní otázky odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží*. Praha, 2010. 181 s. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová. s. 82.

pro obchod a rozvoj (UNCTAD), na konkrétní podobě nové mezinárodní úmluvy pak pracovala Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL). Diplomatická konference OSN v Hamburku v roce 1978 přijala Úmluvu OSN o námořní přepravě zboží, která nese neoficiální název Hamburská pravidla. Československo se stalo signatářem této úmluvy, celkový počet signatářů je 28. Účinnost Hamburských pravidel byla podmíněna ratifikací ve dvaceti státech a uplynutím jednoho roku od poslední potřebné ratifikace, k čemuž došlo v roce 1992. Česká republika ratifikovala Hamburská pravidla v roce 1995.¹⁸⁵ Doposud Hamburská pravidla ratifikovalo 34 států.¹⁸⁶

Státy původně vázané Haagskými, resp. Haagsko-visbyskými pravidly jsou po případné ratifikaci Hamburských pravidel povinny tyto původní mezinárodní smlouvy vypovědět, a to notifikací belgické vládě, která je jejich depozitářem. Výpověď je možno o pět let odložit, vůči smluvním státům Hamburských pravidel se to však neprojeví (čl. 31 Hamburských pravidel).

Hamburská pravidla odrážejí technický pokrok lodní dopravy, navigace i komunikace, který snižuje nebezpečnost námořní přepravy. Odpovědnost dopravce již tedy není třeba formulovat tak benevolentně jako v případě Haagských pravidel. Proto jsou Hamburská pravidla pozitivně vnímána především ze strany odesílatelů, jejichž pozice je vylepšena.¹⁸⁷

Hamburská pravidla se dle čl. 2 vztahují na každou smlouvu o námořní přepravě¹⁸⁸ mezi dvěma různými státy, pokud v přepravní smlouvě určený přístav

185 Platnost Hamburských pravidel nastává v souladu v ustanovení čl. 30 odst. 2 k prvnímu dni měsíce následujícího po uplynutí jednoho roku od uložení ratifikačních listin. Pro Českou republiku se tak stalo 1. července 1996 (sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb.).

186 NOVÁK 2005 op. cit., s. 130, 135, 139; United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. *United Nations Treaty Collection* [on-line]. [cit. 25.9.2013]. Dostupné z: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en

187 SCHOLLENBERGER, David K.. Risk of Loss in Shipping under the Hamburg Rules. *Denver Journal of International Law and Policy* [on-line]. 1981, Vol. 10, Issue 3, s. 568-576. [cit. 2.10.2013]. s. 575. Dostupné z: <http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Printcollection=journals&handle=hein.journals/denilp10&id=583>; MANDELBAUM op. cit., s. 487.

188 Hamburská pravidla obsahují definici smlouvy o námořní přepravě, závazek dopravce je zde popsán jako povinnost přepravit zásilku z přístavu do přístavu. Rotterdamská pravidla, o nichž je řeč dále, hovoří o přepravě z místa na místo. Tato formulace v Rotterdamských pravidlech tedy oproti Hamburským pravidlům připouští multimodální přepravu. (BERLINGIERI, Francesco. *A comparative analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules* [on-line]. 2009 [cit. 19.9.2013]. 65. s. strana 2.

nakládky nebo vykládky je na území smluvního státu. Dále jsou Hamburská pravidla aplikována v případě, kdy je konosament či jiný dokument prokazující existenci přepravní smlouvy vydán ve smluvním státě nebo podřizuje přepravní smlouvu Hamburským pravidlům, popřípadě právnímu řádu smluvního státu Hamburských pravidel.¹⁸⁹ Hamburská pravidla se při splnění těchto podmínek použijí obligatorně, tedy i vůči subjektům, jejichž státy Hamburská pravidla neratifikovaly. Pro aplikaci Hamburských pravidel je tedy bez významu příslušnost lodi, dopravce, skutečného dopravce, odesílatele, příjemce nebo jiných v úvahu přicházejících subjektů.^{190 191}

Clarke upozorňuje, že čl. 2 Hamburských pravidel byl zkonstruován jako určitá zvláštní, jednostranná kolizní norma.^{192 193}

V praxi dochází k problémům, pokud přístav vykládky neleží ve smluvním státě, kde příjemce obvykle odmítá aplikovat ustanovení Hamburských pravidel, přestože konosament nebo přepravní smlouva se této mezinárodní smlouvě podřizují.¹⁹⁴

V roce 2009 došlo v Rotterdamu k podpisu Úmluvy OSN o smlouvách v mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři, jinak též známé pod názvem Rotterdamská pravidla. Rotterdamská pravidla mají doposud 25 signatářů, Česká republika se mezi nimi nenachází. Podmínky účinnosti jsou nastavené obdobně jako pro Hamburská pravidla, rozhodující je tedy dvacátá ratifikace, v současnosti k ratifikaci přistoupili pouze státy dva. Rotterdamská pravidla by měla nahradit zastaralá Haagsko-visbyská pravidla, stejně jako Hamburská pravidla, která nejsou v oblibě u zemí pro námořní přepravu klíčových. Hamburská pravidla nebyla ratifikována námořně silnými státy, jako je například Nizozemí, Velká Británie, USA či ČLR, čímž význam této mezinárodní smlouvy značně degradoval.¹⁹⁵

Dostupné z: http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf.

189 Článek 2 Hamburských pravidel vychází z čl. 10 Haagsko-visbyských pravidel. (CLARKE, Malcolm. Transport by sea and inland waterways. In: *International encyclopedia of comparative law*. Vol. III, Private international law, chap. 26. Tübingen: Mohr, 1996. 40 s. strana 24).

190 Pro charterové smlouvy (viz výše) jsou Hamburská pravidla dle čl. 2 odst. 3 zásadně nepoužitelná.

191 KUČERA 2008 op. cit., s. 313.

192 Jednostranná kolizní norma odkazuje jen jedním směrem, na jeden právní řád, resp. jednu úpravu. (KUČERA 2009 op. cit., s. 112).

193 CLARKE 1996 chap. 26 op. cit., s. 24.

194 NOVÁK 2005 op. cit., s. 140.

195 GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea : An Appraisal of the "Rotterdam Rules"* [online]. Berlin/Heidelberg: Springer, 2011 [cit. 12. 10. 2013]. 294 s. EISBN: 9783642196508. s. V.

Z mezinárodních smluv v námořní přepravě lze zmínit i Mezinárodní úmluvu pro unifikaci některých pravidel o omezení odpovědnosti majitelů námořních plavidel z roku 1924 (Úmluva 1924), Mezinárodní úmluvu o omezení odpovědnosti vlastníků námořních plavidel z roku 1957 (Bruselská úmluva 1957) a Úmluvu o omezení odpovědnosti za námořní nároky z roku 1976 (Londýnská úmluva 1976).¹⁹⁶

7.3 Odpovědnost dopravce podle Hamburských pravidel¹⁹⁷

7.3.1 Odpovědnost za ztrátu, poškození a opožděné dodání zboží

Hamburská pravidla jsou ovládána principem subjektivní odpovědnosti s presumpcí zavinění dopravce.¹⁹⁸ Tento fakt byl dokonce uveden výslovně v tzv. Všeobecném dorozumění, což je příloha k úmluvě. Podobný krok si vyžádaly rozpory ohledně výkladu čl. 5 odst. 1., které se vyskytly na přípravných jednáních, kdy zaznívaly hlasy dovozující objektivní odpovědnost.¹⁹⁹

Článek 5 ve svém prvním odstavci stanoví odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození a opožděné dodání zboží, ledaže dopravce prokáže, že on, resp. jeho pracovníci či zmocněnci učinili veškerá rozumně požadovatelná opatření k odvrácení škodné události a zmírnění jejích následků. V úvahu tedy nepřipadá vyvinění dopravce z důvodu tzv. nautického (navigačního) zavinění, tedy v případě kdy škodu zavinila

Dostupné z: <http://site.ebrary.com/lib/alltitles/docDetail.action?docID=10494368>;
United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. *United Nations Treaty Collection* [on-line]. [cit. 26.9.2013]. Dostupné z:
http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en.

196 O těchto bude krátce referováno v oddílu 7.5 „Obecná odpovědnost majitele lodi: Úmluva 1924, Bruselská úmluva 57, Londýnská úmluva 76“.

197 Následující články pochází z Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží, jinak též známé pod názvem Hamburská pravidla.

198 Taktéž Haagská a Haagsko-visbyská pravidla jsou založena na principu subjektivní odpovědnosti s presumpcí zavinění. (PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 68).

199 PAUKNEROVÁ 1985 op. cit., s. 25-26.

posádka lodi. Tato úprava je obsažena v Haagských pravidlech.^{200 201}

V čl. 23 Hamburských pravidel je uvedeno, že každá podmínka v přepravní smlouvě nebo jiném dokumentu, která přímo nebo nepřímo odporuje ustanovení Hamburských pravidel, je neplatná a neúčinná. Úprava obsažená v Hamburských pravidlech je tedy kogentní. Neplatnost pro rozpor s Hamburskými pravidly se přitom nevztahuje na s pravidly konformní část smlouvy, resp. jiného dokumentu. V každém případě se však dopravce může zavázat k dalším povinnostem a zvýšit míru své odpovědnosti oproti stavu v Hamburských pravidlech. Dopravce je povinen poskytnout náhradu škody vzniklé odesílateli či příjemci v souvislosti s neplatnou podmínkou.²⁰²

Dle čl. 4 je dopravce odpovědný za zboží po dobu, po kterou je v jeho péči, resp. v péči jeho zaměstnanců či zmocněnců. Jedná se nejen o dobu přepravy, ale i dobu v přístavu nakládky a vykládky. Tato úprava je rozšířením oproti Haagským pravidlům, která odpovědnost omezovala na časový úsek přepravy. *Zbožím* se mají v souladu s čl. 1 odst. 5 na mysli i živá zvířata a dále pak stále populárnější přepravní systémy jako kontejnery, palety nebo jiná forma balení, pokud byly poskytnuty odesílatelem.²⁰³

Zaměstnanci a zmocněnci dopravce jsou dle čl. 7 odst. 2 chráněni podobně jako v Haagsko-visbyských pravidlech. Vztahují se na ně exkulpační (vyvíňující) důvody a odpovědnostní limity příslušející dopravci. Je však třeba prokázat jednání v rámci pracovních úkolů.²⁰⁴

Co se odpovědnosti za opožděné dodání zboží týče, rozhodující je v souladu v čl. 5 odst. 2 sjednaná doba dodání. Pokud takové výslovné ujednání chybí, vychází se z doby, kterou lze rozumně požadovat od pečlivého dopravce vzhledem k okolnostem případu.²⁰⁵

200 Z pohledu odesílatelů je nautické zavinění jediným exkulpačním důvodem, o který dopravce podle Hamburským pravidel fakticky přichází. Zbytek je dle jejich názoru kryt obecně formulovanými možnostmi zproštění odpovědnosti. Odesílatelé dále poukazují na možnosti dnešní komunikační techniky, které téměř vylučují, aby dopravce ztratil kontakt se svým plavidlem. Proto je podle jejich názoru nautické nebezpečí již přežité. Dopravci přirozeně zaujímají odlišné stanovisko, důležitost nautického nebezpečí zdůrazňují především při mimořádných událostech jako jsou kolize či požáry. (MANDELBAUM op. cit., s. 487-488).

201 NOVÁK 2005 op. cit., s. 136.

202 BERLINGIERI op. cit., s. 38.

203 NOVÁK 2005 op. cit., s. 135.

204 BAUGHEN, Simon. *Shipping Law* [on-line]. 4. vyd. Abingdon, New York: Routledge-Cavendish, 2009 [cit. 8.10.2013]. 442 s. ISBN 0-203-87682-2. s. 145. Dostupné z:

http://books.google.cz/books/about/Shipping_Law.html?id=MBMSmolTv4cC&redir_esc=y.

205 Z hlediska obsahové kontinuity s dřívější přijatými mezinárodními smlouvami je třeba poznamenat, že

Lze doporučit sjednání doby dodání. Dobu, kterou lze rozumně požadovat je totiž třeba v případném soudním sporu dokazovat, a ustanovení opožděného dodání se komplikuje. Neúspěšný pokus odesílatele domoci se odpovědnosti dopravce za opožděné dodání představuje kupříkladu rozsudek korejského soudu z roku 2002.²⁰⁶

Je s podivem, že Hamburská pravidla neobsahují základní povinnost dopravce, a sice doručit zásilku příjemci. Má se za to, že tato povinnost je předpokládána v čl. 5 odst. 1. Povinnost dopravce udržovat loď v plavbyschopném stavu a pečovat o náklad taktéž není v Hamburských pravidlech stanovena výslovně, opět je třeba tyto povinnosti vyvodit z čl. 5 odst. 1.²⁰⁷

Takovéto vymezení odpovědnosti vychází z jiných mezinárodních smluv v oblasti přepravy zboží jako jsou Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská úmluva) či přípojek B k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM). Shodně také upraveno důkazní břemeno, které spočívá na dopravci. Dopravce tedy odpovídá za nevysvětlené ztráty na zásilce, jelikož nebude moci podat důkazy pro své vyvinění. Jedním z důvodů pro takto analogickou úpravu bylo sblížování jednotlivých typů přepravy zboží, což byl předpoklad pro usnadnění kombinované přepravy.^{208 209}

7.3.2 Zvláštní případy odpovědnosti

Zvláštní ustanovení jsou věnována odpovědnosti v případě požáru, při přepravě živých zvířat a při záchraně majetku a života. V případě požáru musí osoba uplatňující nárok prokázat souvislost mezi zaviněním dopravce či jeho pracovníků a vznikem

odpovědnost za opožděné dodání zboží v Hamburských pravidlech je novinkou. Haagská ani Haagsko-visbyská pravidla tuto problematiku nepostihovala. (MANDELBAUM op. cit., s. 489).

206 Rozhodnutí Republic of Korea: Seoul District Court z 28.8.2002 -2002GADAN121261, Song Dong Geun v Geumchun Maritime Shipping. *Case Law on UNCITRAL Texts (CLOUT)* [online]. [cit. 8.11.2013].

Anglický výtah dostupný z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/881/97/PDF/V0788197.pdf?OpenElement>.

207 BERLINGIERI op. cit., s. 6.

208 O kombinované přepravě blíže kapitola 9 „Kombinovaná a multimodální přeprava“.

209 SCHOLLENBERGER op. cit., s. 571-572.

požáru, resp. nedostatečným postupem při odvracení škody. Takové vymezení odpovědnosti za požár je předmětem kritiky, jelikož odesílatel nese důkazní břemeno, ačkoli sám nebývá svědkem škodné události a pracovníci dopravce zpravidla nebudou ochotnými svědky.²¹⁰

V souladu s čl. 5 odst. 5 Hamburských pravidel dopravce neodpovídá za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání zásilky živých zvířat, pokud jde o škodu způsobenou specifickým nebezpečím přirozeně souvisejícím s tímto druhem přepravy. Při prokazatelném splnění pokynů pro zacházení se zvířaty a prokázání, že škoda může mít původ ve specifickém nebezpečí platí vyvratitelná domněnka, že škoda byla způsobena tímto specifickým nebezpečím. Dle následujícího odst. 6 není dopravce odpovědný za ztrátu, poškození či pozdní dodání, pokud k těmto došlo následkem opatření k záchraně života nebo rozumných opatření k záchraně majetku.

7.3.3 Smluvní a skutečný dopravce

Dle čl. 10 podléhá Hamburským pravidlům jak odpovědnost dopravce smluvního, tak odpovědnost dopravce skutečného²¹¹, tedy dopravce fakticky vykonávajícího přepravu. Smluvní dopravce je odpovědný za části přepravy prováděné dopravcem skutečným, i v takovém případě však dle čl. 11 pro smluvního dopravce existuje možnost zproštění odpovědnosti. Přepravní smlouva může stanovit, že dopravce není za skutečného dopravce odpovědný, pokud je v ní uveden skutečný dopravce a vymezena určitá část přepravy, která má být tímto skutečným dopravcem provedena. Čl. 11 toto podmiňuje možností zahájit proti skutečnému dopravci soudní řízení u soudu podle čl. 21 odst. 1 či 2. U skutečného dopravce je situace méně komplikovaná, odpovídá po dobu, po kterou měl zásilku v péči v rámci jím realizované přepravy. V takto vymezeném úseku odpovídá skutečný dopravce v souladu s čl. 10 odst. 2, resp. čl. 11 odst. 2 podle obecných pravidel o odpovědnosti dopravce, tedy za ztrátu, poškození a opožděné dodání. Pokud jsou odpovědní smluvní a skutečný dopravce,

²¹⁰ SCHOLLENBERGER op. cit., s. 574.

²¹¹ Český překlad Hamburských pravidel překládá anglické spojení „actual carrier“ jako „další dopravce“.

odpovídají společně a nerozdílně.^{212 213}

7.3.4 Význam konosamentu pro odpovědnost dopravce

Pro účely případné budoucí odpovědnosti je pro dopravce nutné mít jasný přehled o kvalitativní i kvantitativní struktuře zásilky, v čemž nabízí pomoc konosament. Tyto informace o zásilce do konosamentu poskytuje zadavatel přepravy – tedy přepravce, nicméně dopravce nebo jeho zástupce provádí kontrolu shody faktického stavu zásilky s údaji obsaženými v konosamentu, případně při nesrovnalostech do konosamentu zapisuje výhrady (čl. 16 Hamburských pravidel). Dopravce potvrzuje zkontrolovaný shodný stav formulí „*Clean on Board*“.²¹⁴ Jsou-li zjištěny rozdíly oproti v konosamentu tvrzenému stavu, dopravce potvrzení nevydává, konosament je tzv. nečistý a možnost jeho použití jako důkazního prostředku ve vztahu k příjemci jsou omezené. I při nedostacích je ale možné dosáhnout vystavení čistého konosamentu, pokud odesílatel vydá dopravci tzv. revers, v jehož rozsahu je dopravce zproštěn odpovědnosti. Pokud je zboží přepravováno v kontejneru, dopravce nemá možnost podrobit ho inspekci.²¹⁵ V takovém případě se použije formule „*Said to Contain*“, referující o tom, jakou zásilku kontejner údajně obsahuje.²¹⁶

7.3.5 Reklamacce a promlčení

Oznámení ztráty, poškození nebo opoždění je upraveno v čl. 19. Předat dopravci takové písemné oznámení lze nejpozději následující pracovní den po předání zboží

212 Hamburská pravidla v čl. 10 odst. 6 předpokládají postih mezi smluvním a skutečným dopravcem, blíže se však v tomto směru nevyjadřují. (NOVÁK 2005 op. cit., s. 137).

213 BAUGHEN op. cit., s. 144.

214 Doslovně „čisté na palubě“. Dopravce tedy vystaví tzv. čistý konosament. (ROŽEK op. cit., s. 18).

215 Takový případ je vyskytuje i v rozsudku tuniského soudu první instance. Dopravce uvedl do konosamentu výhradu, jelikož nemohl kontrolovat zapečetěný kontejner. Po jeho otevření v místě dodání byly zjištěny neshody co do počtu kusů zásilky. Odesílatel byl odškodněn pojišťovnou, která následně vymáhala škodu na dopravci. Pojišťovna nebyla u soudu úspěšná, jelikož neprokázala přesnost informací v konosamentu, což bylo zásadní pro případnou odpovědnost dopravce. (Rozhodnutí Tunis Court of First Instance z 2.11.1994 – spisová značka neuvedena, “Carte” Société tuniso-européenne d'assurances et de réassurances v. Sudcargos.

Case Law on UNCITRAL Texts (CLOUT) [online]. [cit. 8.11.2013]. Anglický výtah dostupný z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V96/879/59/PDF/V9687959.pdf?OpenElement>).

216 ROŽEK op. cit., s. 17-18.

příjemci, v případě nezjevných vad pak do patnácti dnů, jinak platí vyvratitelná domněnka, že dopravce vydal zboží s souladu s přepravním dokladem, resp. v dobrém stavu. Pokud bylo zboží při předání podrobena společné kontrole, nemusí se již o výstupu takové kontroly oznámení podávat. Při opožděném dodání se vyžaduje podat písemné oznámení do 60 dnů po předání zásilky pod sankcí ztráty nároku na náhradu. Promlčecí doba je dle čl. 20 dvouletá, tedy dvojnásobná oproti Haagským pravidlům. Zahájit soudní nebo rozhodčí řízení je tedy nutné do dvou let. Pro počátek lhůty je rozhodující den, kdy dopravce zboží nebo jeho část vydal, resp. vydat měl. Lhůta se počítá od dne následujícího. Stavení promlčecí doby není Hamburskými pravidly upraveno, bude se tedy postupovat podle kolizních norem.²¹⁷

7.3.6 Limitace odpovědnosti

Článek 6 omezuje odpovědnost za ztrátu nebo poškození zásilky na 835 SDR²¹⁸ za kus či přepravní jednotku nebo 2,5 SDR za kilogram hrubé hmotnosti, přičemž přednost má vyšší varianta. Limit odpovědnosti za opožděné dodání zboží je dva a půl násobek přepravného za nedodané zboží, maximálně však do výše přepravného za celou zásilku. Obecným limitem je pak limit stanovený pro úplnou ztrátu zásilky. Od čl. 6 je možné se smluvně odchýlit ve prospěch odesílatele či příjemce, tedy sjednat vyšší míru odpovědnosti dopravce. Jak stanoví čl. 8, limit odpovědnosti nepřipadá v úvahu při úmyslu či hrubé nedbalosti na straně dopravce, obdobně tuto ochranu ztrácí i zaměstnanci či zmocněnci.²¹⁹

Doprovce dle čl. 5 odst. 7 odpovídá poměrně, pokud při vzniku škody spolupůsobily i jiné příčiny, a dopravci se podaří prokázat výši škody odrážející působení této jiné příčiny.

²¹⁷ MANDELBAUM op. cit., s. 483; BLAHUTOVÁ op. cit., s. 152.

²¹⁸ Pro jednotku SDR platí to, co bylo řečeno v kapitole 5 „Silniční přeprava“. Jednotka SDR (Special Drawing Right), neboli jednotka zvláštních práv čerpání, je fiktivní měnovou jednotkou. Hodnota jednotky SDR je uveřejňována Českou národní bankou v denním tisku. Jednotka SDR je určována Mezinárodním měnovým fondem každý den mimo prázdnin a výluk v činnosti fondu. Pomůckou k vypočítání hodnoty SDR je koš čtyř světových měn: amerického dolaru, japonského yenu, libry a eura. Způsob výpočtu je aktualizován každých pět let, další aktualizace proběhne v roce 2015. Orientačně se 1 SDR pohybuje okolo 1,5 USD. Blíže čl. 26 Hamburských pravidel. (ŠTĚRBA op. cit., s. 102; SEDLÁČEK op. cit., s. 415; SDR Valuation. *International Monetary Fund* [on-line]. [cit. 23.9.2013]. Dostupné z: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx).

²¹⁹ NOVÁK 2005 op. cit., s. 136-137.

7.4 Pojištění

Ekonomické dopady odpovědnosti za škodu na jedné straně a její limitace na straně druhé lze zmírnit sjednáním pojištění u komerční pojišťovny, v České republice zpravidla u České pojišťovny. Námořní přeprava disponuje třemi základními druhy pojištění. Prvním je typicky odesílatelem sjednávané pojištění po moři přepravovaného zboží (*Cargo*), dále pojištění námořních nákladních lodí (*Casco*, či *Hull and Machinery Insurance*).²²⁰ Posledním druhem je pojištění odpovědnosti vlastníka či provozovatele lodi (*tzv. P&I Insurance*).²²¹ V rámci pojištění typů *Cargo* rozeznáváme pojištění do vyčerpání určité pojistné hodnoty²²², pojištění na určitou dobu nebo do odvolání a pojištění bez limitace pojistné hodnoty či doby, konečně pak jednorázové pojištění pro určitý náklad a cestu. Pojistky se dále liší podle pojištěných rizik, k jejichž určení jsou užívány *tzv. Institute Cargo Clauses A, B, C*, z nichž nejčastější a co do výčtu krytých rizik nejšířeji definovaná je klauzule A.²²³

7.5 Obecná odpovědnost majitele lodí: Úmluva 1924, Bruselská úmluva 57, Londýnská úmluva 76²²⁴

Od specifické úpravy odpovědnosti dopravce při mezinárodní přepravě zboží, která je do různé míry vymezena ve výše rozebraných Haagských, Haagsko-visbyských a Hamburských pravidlech, je třeba odlišit obecnou odpovědnost majitele lodí dle Mezinárodní úmluvy pro unifikaci některých pravidel o omezení odpovědnosti majitelů námořních plavidel z roku 1924 (Úmluva 1924), Mezinárodní úmluvy o omezení odpovědnosti vlastníků námořních plavidel z roku 1957 (Bruselská úmluva 1957) a Úmluvy o omezení odpovědnosti za námořní nároky z roku 1976 (Londýnská úmluva

220 *Cargo* – náklad. *Casco* - lodní trup. *Hull and Machinery Insurance* - pojištění trupu a motoru.

221 *Protection and Indemnity* – ochrana a pojištění, resp. pojistné plnění. Tento druh pojištění kryje mimo jiné odpovědnost za ztráty na přepravovaném zboží. (NOVÁK 2005 op. cit., s. 78).

222 *Pojistná hodnota* představuje maximální majetkovou újmu, zpravidla je vyjádřena cenou zásilky, může ale zahrnovat i další náklady jako např. přepravné. Od tohoto pojmu je třeba odlišovat pojistnou částku, což je nejvyšší hranice plnění pojišťovny. (ŠUBERT 2011 op. cit., s. 11).

223 NOVÁK 2005 op. cit., s. 77.

224 Tyto úmluvy nejsou pro Českou republiku závazné. (Status of Conventions. *IMO* [on-line]. [cit. 15.10.2013]. Dostupné z: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>).

1976).²²⁵ Úmluvy jsou založeny limitací odpovědnosti za danou škodnou událost, k čemuž slouží limitační fond (*limitation fund*). Bruselská úmluva 1957 a Londýnská úmluva 1976 mají široký dopad, vztahují se na případy kolizí a navigačních nehod, zranění i smrti. Limitaci odpovědnosti podle těchto úmluv však může podléhat i zboží,²²⁶ ačkoli o zboží častěji uvažujeme v souvislosti s odpovědností dopravce podle Hamburských a Haagských, resp. Haagsko-visbyských pravidel. V úvahu připadá současné užití obecné odpovědnosti majitele lodi a odpovědnosti dopravce dle Hamburských a Haagských, resp. Haagsko-visbyských pravidel. Hamburská pravidla v čl. 25 odst. 1 dokonce uvádí výslovně, že nevylučují mezinárodní smlouvu či vnitrostátní úpravu limitující odpovědnost majitele námořní lodi.²²⁷

7.6 Společná havárie

Společná havárie v námořní přepravě představuje vznik určité bezprostřední hrozby, kdy je třeba pro záchranu životů, lodi, nákladu či jiných hodnot dobrovolně obětovat část zboží, způsobit poškození lodi, popřípadě vynaložit dodatečné náklady.²²⁸ Jako příklad lze uvést uvíznutí lodi na mělčině. Takovou situaci lze řešit buď odhozením části nákladu a následným odlehčením lodi, nebo najmutím tažných lodí za účelem mechanického vyproštění lodi. Na takto způsobených ztrátách se pak poměrně dle svých zájmů na záchraně plavidla podílejí všechny subjekty, v jejichž prospěch bylo zasaženo. Na spoluúčast nemá dopravce pochopitelně nárok v případě, kdy sám ohrožující stav zapříčinil. Rovněž je nutné prokázat, že opatření bylo v zájmu všech. Za běžných podmínek pokryje spoluúčast odesílatele pojištění. Vydání zboží je podmíněno uhrazením spoluúčasti, dopravce má k zásilce zadržovací právo a může přistoupit i k jejímu prodeji. Pokud nebezpečí už přešlo na kupujícího, je na něm i závazek k

225 Úmluva 1924 byla omezena pouze na majitele lodi, Bruselská úmluva 1957 a Londýnská úmluva 1976 se už nevztahují pouze na majitele lodi, ale i na pronajímatele, dopravce, kapitány a personál přístavů. Úprava dvou naposledy jmenovaných úmluv však není totožná. (TETLEY, William. Maritime transportation. In: *International encyclopedia of comparative law*. Vol. 12, Law of transport, chap. 4. Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), 2001. 164 s. strana 83).

226 Pro rozsah limitace odpovědnosti podle jednotlivých úmluv viz TETLEY op. cit., s. 86 a násl.

227 TETLEY op. cit., s. 80; BLAHUTOVÁ op. cit., s. 127-129.

228 Společná havárie je spojena s tradičním právem kapitána v případě nebezpečí rozhodnout o opatření k prevenci dalších ztrát. (*E-Bulletin dopravního práva 1/2011* [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 22.9.2013]. s. 1. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>).

spoluúčasti.²²⁹

Konkrétní výše spoluúčasti na společné havárii se určuje v rozvrhovém (dispašním) řízení, kde dochází k stanovení výše škod a příspěvků jednotlivých subjektů. *Dispašní řízení* provádí dispašer, který je kvalifikovaným odborníkem pro problematiku společné havárie. Dispaš je návrhem na dohodu o účasti na nákladech, jedná se vlastně o odborný posudek bez právní závaznosti. Dispašní řízení je komplikovaný proces, který si často vyžádá několik let času a vyvolá vícero soudních sporů. Proto jsou v poslední době vyvíjeny snahy o zjednodušení administrativy s cílem dosáhnout tak úspory času a nákladů, zejména pokud se jedná o společné havárie malého rozsahu, kde se dispašní řízení často ukáže větší finanční zátěží než společná havárie jako taková.²³⁰

Společná havárie je upravena v zákoně č. 60/2000 Sb. o námořní plavbě. Zvláštní význam pro tuto problematiku mají také Yorsko-antverpská pravidla, která však nejsou mezinárodní smlouvou a strany si jejich užití sjednávají smluvně.^{231 232}

229 AUGUST op. cit., s. 635.

230 E-Bulletin DP 1/2011 op. cit., s. 2, 9.

231 K zatím poslední modifikaci Yorsko-antverpských pravidel došlo v roce 2004 (E-Bulletin DP 1/2011 op. cit., s. 2). Nedávný pokus o modifikaci, který proběhl v roce 2012 na konferenci Mezinárodního námořního výboru CMI v Pekingu se nesetkal s úspěchem (Revision of York Antwerp Rules 2004. *Comite Maritime* [on-line]. [cit. 29.10.2013]. Dostupné z: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR/CMI%20Report%20to%20NMLAs%20210612%20doc%20%282%29.pdf>; HARVEY, Michael. D. CMI Conference Beijing 2012. *MLAUS: Maritime Law Association of the United States* [on-line]. 2012 [cit. 29.10.2013]. Dostupné z: <http://www.mlaus.org/archives/library/2259.pdf>).

232 ŠUBERT, Miroslav a kol. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*. Praha: ICC Česká republika, 2007. 80 s. ISBN 978-80-903297-6-8. s. 7-8.

8. Vnitrozemská vodní přeprava

8.1 Obecně o vnitrozemské vodní přepravě

Říční přeprava má v České republice jen omezené uplatnění, jelikož není k dispozici dostatek splavných toků.²³³ Bohužel tedy není mnoha příležitostí využívat benefity říční dopravy, kterými jsou malá ekologická zátěž a relativně nízké přepravné. Přeprava po vnitrozemských vodních cestách je vyhrazena především pro hromadné substráty a dále pro nadgabaritní (tj. nadrozměrné) zásilky. Říční přeprava se zpravidla provádí jako součást dopravy kombinované, na celkovou přepravu má tedy značný vliv technické zázemí konkrétního přístavu.²³⁴

Existují plány na rozšíření české vnitrozemské vodní sítě. Podstatný rozvoj vnitrozemské vodní dopravy by v budoucnu mohl přinést infrastrukturní projekt „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“, který by mohl být podle nedávných prognóz Ministerstva dopravy v případě své realizace plně dokončen v roce 2039.²³⁵

8.2 Budapešťská úmluva CMNI

Významnou úmluvou v oblasti evropské vnitrozemské vodní přepravy je Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)²³⁶, přijatá v roce 2000.²³⁷ Úmluva CMNI byla otevřena k podpisům v roce 2001, vstoupila v platnost v roce 2005, od roku 2006 je platná i pro Českou republiku.²³⁸ V současnosti má úmluva 15 smluvních stran. Úmluva CMNI je do značné míry inspirována pravidly používanými v námořní přepravě, konkrétně Hamburskými pravidly a Haagsko-visbyskými pravidly. Svůj dopad měla i úprava silniční přepravy

233 Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 v § 3 poskytuje vymezení využívaných vnitrozemských vodních cest, které dělí na určité části vodního toku Labe, Vltavy a Moravy.

234 MACHKOVÁ op. cit., s. 153; PERNICA op. cit., s. 324-326.

235 Více viz webové stránky o projektu d-o-l.cz; časopis *Vodní cesty a plavba* 1/2013, 2/2013, 3/2013, dostupný z <http://www.rvccr.cz/casopis-vodni-cesty-a-plavba>.

236 Zkratka CMNI pochází z francouzského názvu Úmluvy: Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

237 Úmluva CMNI vznikla za spolupráce Evropské hospodářské komise OSN, Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) a Dunajské komise.

238 Viz č. 32/2006 Sb.m.s.

obsažená v Úmluvě CMR. Úmluva CMNI prosazuje omezenou odpovědnost dopravce, ve snaze podnítit rozvoj říční dopravy a zabránit zdražování přepravného a pojistného.²³⁹

Z dalších úmluv upravujících říční přepravu lze zmínit Štrasburskou úmluvu o omezení odpovědnosti majitelů plavidel při vnitrozemské plavbě (CLNI), ačkoliv Česká republika není smluvní stranou. Naopak, Česká republika je vázána Evropskou dohodou o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN) a Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN).

Podle článku 2 Úmluvy CMNI se tato úmluva použije, pokud se v přepravní smlouvě určený přístav nakládky nebo místo převzetí zboží a přístav vykládky nebo místo dodání zboží nacházejí ve dvou různých státech, přičemž alespoň jeden z nich je státem smluvním. Přepravní smlouvou se zde má na mysli smlouva o přepravě po vnitrozemských vodních cestách (čl. 1 Úmluvy CMNI). Pokud je místo vykládky nebo nakládky určeno ve smlouvě alternativně, rozhodující je místo skutečné realizace.

Toto pojetí je obdobné širšímu rozsahu použití mezinárodní smlouvy jak je stanoví například Úmluva CMR či Hamburská pravidla, jelikož ve všech případech postačuje, aby smluvním státem byl jen jeden ze států přepravní smlouvou dotčených. Použití termínů „místo převzetí“ a „místo dodání“ navíc poskytuje možnost vzít v úvahu i místo, které není přístavem.^{240 241}

Podobně jako u přepravy námořní jsou přepravní doklady děleny na list náložný a nákladní, popřípadě se může jednat o jinou formu dokumentu.²⁴² Dle čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMNI slouží tyto přepravní dokumenty k prokázání existence a obsahu přepravní smlouvy, stejně jako důkaz převzetí zboží dopravcem. Náložný list má navíc funkci cenného papíru (čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMNI). Přepravní dokumenty mají velký

239 POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. 563 s. ISBN 978-80-7400-258-8. s. 203-207.

240 Za určitých okolností stanovených v čl. 2 odst. 2 je Úmluva CMNI použitelná i v případě, kdy je záilka *bez překládky* dopravována jak po námořních, tak po vnitrozemských vodních cestách. K rozlišení vnitrozemských vodních a námořních cest se Úmluva CMNI nevyjadřuje, ani neposkytuje odkaz na vnitrostátní úpravu. Požadavek neprovádět překládku jinak vylučuje multimodální přepravu. (POLÁČEK op. cit., s. 208-209).

241 *E-Bulletin dopravního práva 2/2007* [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 17.9.2013]. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>

242 POLÁČEK op. cit., s. 208.

význam pro odpovědnost dopravce, a to zejména ve spojitosti s výhradami dopravce a příjemce. Výhrady dopravce zapsané do přepravních dokumentů (čl. 12 Úmluvy CMNI) znemožňují ustavení domněnky o dobrém stavu zásilky. Naopak příjemce má k dispozici výhradu vůči stavu předávané zásilky, nezaslání této výhrady dopravci v určené lhůtě zakládá právní domněnku o bezvadnosti zásilky, přesněji o stavu zásilky jako při převzetí k přepravě, což je dokazováno právě přepravními dokumenty (čl. 23 Úmluvy CMNI).

Samotná odpovědnost dopravce vykazuje prvky subjektivního i objektivního odpovědnostního principu.²⁴³ Rozsah odpovědnosti a eventuální možnosti zproštění odpovědnosti upravují články 16 a následující Úmluvy CMNI. Dopravce je odpovědný za ztrátu a poškození zboží nebo překročení dodací lhůty,²⁴⁴ dopravce není odpovědný za okolnosti náležející ve vyšší moci. Mezi taxativně stanovené zvláštní důvody zproštění odpovědnosti patří přeprava živých zvířat či nedostatečné značení zboží, tyto případy za splnění podmínek zakládají domněnku o právě takovém vzniku škody. Zásilka se oceňuje podle ve smlouvě předjímaného místa a času dodání, rozhodná je postupně cena burzovní, tržní a obvyklá. V čl. 20 Úmluvy CMR jsou konkrétně určeny limity odpovědnosti, které se ale nepoužijí v případě sjednání vyšší částky odpovědnosti nebo pokud byla vyšší hodnota zboží zaznamenána v přepravním dokladu. Ochrana dopravce popsaná výše nepřipadá v úvahu v případě úmyslu či vědomé nedbalosti na straně dopravce, resp. jeho zaměstnanců.

243 Výraznější jsou zřejmě prvky subjektivní odpovědnosti s presumpcí zavinění. (LOJDA, Jiří. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na přepravu námořní*. Praha, 2013. 250 s. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová. s. 80. cituje Korióth, W. *Binnenschiffrechtsrecht*. Berlin: Berliner Wissenschafts-verlag, 2008. s. 44).

244 Rozhodnou dobou je interval od převzetí zboží k přepravě až do dodání. Jinak se odpovědnost řídí zákony státu rozhodnými pro smlouvu o přepravě.

9. Kombinovaná a multimodální přeprava

Přes nejednotnost existujících definic lze *kombinovanou přepravu* vymezit jako přepravu využívající více modů přepravy pro přepravu zásilky v téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, kdy podstatná část přepravy má být vykonána po moři, vnitrozemských vodních cestách nebo železnici, a naopak silniční fáze v úvodu či závěru celé přepravy má být omezena na nutné minimum. K výhodám kombinované přepravy patří zvýšení efektivity a bezpečnosti, úspory na obalových materiálech i jiných nákladech. Požadavek omezené účasti silniční přepravy na kombinované přepravě vede k menším nárokům na silniční infrastrukturu i dopadům na životní prostředí, právě enviromentální aspekt stojí za širokou podporou multimodální přepravy ve vyspělých zemích. *Multimodální přeprava* náleží v angažování nejméně dvou typů přepravy, kdy je pro celou přepravu vydán jediný přepravní dokument. Toto pojetí multimodální přepravy se opírá o pravidla Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD)/Mezinárodní obchodní komory (ICC) z roku 1992. Příkladem přepravního dokumentu použitelného pro multimodální přepravu je zasílatelskou organizací FIATA²⁴⁵ definovaný multimodální konosament FIATA FBL (FIATA B/L)²⁴⁶ nebo tzv. průběžný konosament (Through Bill of Lading). Kombinovaná přeprava je zpravidla zajišťována specializovanými operátory – tzv. MTO (Multimodal Transport Operator).²⁴⁷

Multimodální přeprava představuje problém z hlediska určení odpovědnosti dopravce. Jedním z možných teoretických přístupů je tzv. network systém, kde je multimodální přeprava chápána jako řetězec různých druhů přepravy, na konkrétní úsek se aplikuje úprava odpovídající tomuto úseku. Tzv. uniformní systém zase aplikuje určený režim jednodruhové přepravy bez ohledu na souvislost s konkrétní fází přepravy. Oba přístupy jsou kombinovány v tzv. modifikovaném systému, na kterém je založena doposud neúčinná Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží z roku 1980. Úmluva OSN o multimodální přepravě stanoví odpovědnost jednotně pro lokalizované i

245 Mezinárodní federace (asociace) zasílatelských svazů.

246 B/L - Bill of Lading – konosament. O konosamentu blíže informuje kapitola 7 „Námořní přeprava“.

247 BENEŠ op. cit., s. 252-253; PERNICA op. cit., s. 338-339; NOVÁK, Jaroslav et al. *Kombinovaná přeprava*. 2. rozš. vyd. Praha: Institut Jana Pernera, 2010. 319 s. ISBN 978-80-86530-59-8. s. 25-27.

nelokalizované škody. Pro neúčinnost unifikující mezinárodní smlouvy je tedy situací třeba řešit za pomoci úmluv pro jednotlivé duhy dopravy. Zde je zásadní určit přesné časové vymezení jednotlivých úseků přepravy a determinovat okamžik vzniku škody, aby bylo možné škodu přičíst některé fázi přepravního procesu. To bude zpravidla vytvářet potíže mezi dopravcem a oprávněným, neboť každá ze stran se bude snažit dosáhnout pro ni výhodnějších – ať už vyšších či nižších – limitů odpovědnosti. Jednotlivé unimodální úmluvy o mezinárodní přepravě mohou obsahovat ustanovení ohledně případné použitelnosti na multimodální přepravu, zejména bývá zapovězena překládka.^{248 249}

Jelikož Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží z roku 1980 nemá reálnou šanci vstoupit v platnost, je třeba hledat nová řešení této problematiky. V září 2013 proběhla první společná konference CIT²⁵⁰ a IRU²⁵¹ na téma multimodální přepravy, kde došlo k diskusi nad možnými variantami formy právní úpravy. Jako první možnost se nabízí zopakovat pokus z roku 1980, tedy usilovat o úpravu v mezinárodní smlouvě. Práce na mezinárodní smlouvě je však dlouhodobý proces, obtíže navíc činí vymezit rozsah aplikace a zajistit kompatibilitu se stávajícími unimodálními mezinárodními smlouvami.²⁵² Další řešení založené na úpravě smlouvy o mezinárodní přepravě zcela bez ohledu na typy přepravy je nereálné, je třeba brát v úvahu specifickou jednotlivých druhů přepravy stejně jako různící se míru rizika. Určitým východiskem je již nyní používání multimodálních přepravních dokumentů, jejichž existence je spojena s činností organizací v mezinárodní přepravě a jejich spoluprací. Právě na takto položených základech bude snad v budoucnu možné přijmout mezinárodní smluvní úpravu.²⁵³

248 Příkladem může být čl. 2 Úmluvy CMR, viz kapitola 5 „Silniční přeprava“.

249 E-Bulletin DP 2/2007 op. cit.

250 Mezinárodní železniční přepravní výbor.

251 Mezinárodní silniční unie.

252 Významnějším pokusem poslední doby se stala Úmluva OSN o smlouvách v mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři (Rotterdamská pravidla) z roku 2009. Upravují multimodální přepravu ve vztahu námořní a některé jiné přepravy. Avšak nad vstupem Rotterdamských pravidel v platnost visí doposud otazníky. (NIKAKI, Theodora. Bringing multimodal transport law into the new century: is the uniform liability system the way forward? *Journal of Air Law and Commerce* [on-line]. 2013, Vol. 78, Issue 1, s. 69-120. [cit. 5.11.2013]. s. 70-71.

Dostupné z: http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?handle=hein.journals/jalc78&div=5&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults).

253 *CIT Info 5/2013* [on-line]. CIT: International Rail Transport Committee [cit. 2.11.2013]. s. 1-3.

Dostupné z: <http://www.cit-rail.org/en/additionals/cit-info/>.

Unifikace multimodální přepravy v jedné mezinárodní smlouvě předpokládá široký konsensus nejen na vládní úrovni, ale i mezi dopravci, operátory multimodální dopravy a odesílateli. Dohody je třeba dosáhnout zejména ve vztahu k odpovědnosti dopravce a její limitace, kde se dají očekávat snahy zástupců jednotlivých módů přepravy o prosazení pro daný typ přepravy již platné regulace, se kterou mají zkušenost. Rizikem v případě nedosažení potřebné podpory není jen nevstoupení mezinárodní smlouvy v platnost, jak k tomu došlo u Úmluvy z roku 1980. Při dostatečném, ale minimálním počtu ratifikací by mohla vzniknout územně omezená multimodální úmluva, což by znamenalo ještě větší nepřehlednost situace než doposud.²⁵⁴

²⁵⁴ NIKAKI op. cit., s. 79.

Závěr

Tato práce podává obraz současné situace v mezinárodní přepravě zboží, se zaměřením na institut odpovědnosti dopravce. Důraz byl kladen na námořní přepravu, kde je situace poměrně chaotická a bude vyžadovat kompromisy zainteresovaných skupin, a dále na stabilněji upravenou přepravu silniční. Ať už jde o unifikaci úspěšnou více či méně, je třeba mít na paměti, že potřeby přepravního trhu se neustále mění. Svoji roli hraje také rozmístění center výroby a spotřeby.

Jako příklad může posloužit západ Číny, kde dochází k masivnímu nárůstu průmyslových zón. Pozice dále od pobřeží není samozřejmě vhodná pro použití námořní přepravy, což iniciovalo výrazné oživení železniční přepravy mezi Čínou a Evropou, tak říkajíc po ose Hedvábné stezky. Takové změny kladou nároky nejen na technické zabezpečení, jelikož změna přepravní cesty znamená nové interakce mezi státy s odlišnými, s hlediska globálního pouze parciálními mezinárodními unifikacemi. Právě proto je zajisté nutné, aby byla k dispozici vhodně konstruovaná právní platforma upravující odpovědnost dopravce při podobných operacích. Jde o aktuální problematiku představující nové výzvy pro zástupce právnické veřejnosti jak ve sféře legislativní, tak ve sféře aplikační. Pokud jde o euro-asijské železniční spojení, zárodek takové právní platformy představuje kombinovaný CIM/SMGS nákladní list, o němž je řeč výše v kapitole 4 „Železniční přeprava“.

Z toho vyplývá, že od silniční a námořní přepravy odlišné mody nelze podceňovat, již zmíněná železniční, ale i vnitrozemská vodní a v neposlední řadě multimodální přeprava v sobě skrývají nevyužitý potenciál, který by do určité míry řešil stávající problémy námořní a silniční přepravy jako jsou bezpečnost či dopad na životní prostředí.

Odpovědnost dopravce je institut, bez kterého by byl mezinárodní obchod realizovatelný jen obtížně. Vyvažování zájmů dopravce a odesílatele při stanovování podmínek odpovědnosti dopravce je otázkou každé mezinárodní unifikace, přičemž zřejmě neexistuje „správné“ řešení, jde pouze o to, dosáhnout relativně spravedlivé distribuce rizika. Nejvyšší uskutečnitelná bezpečnostní opatření by byla prováděna na

úkor rychlosti a efektivity, a ani tak by nebylo reálné škodu zcela vyloučit. Proto je při opakovaně realizovaných přepravách vznik škody nikoli eventualitou, ale jistotou. Přes nespornou důležitost prevence a odborné péče ze strany dopravce lze tedy oběma stranám přepravní smlouvy doporučit sjednání kvalitního pojištění. Odesílatel by měl rovněž při koupi zboží zvážit, zda se mu transakce vyplatí i po přičtení nákladů přepravného, a s rizikem, že při vzniku škody bude náhrada škody poskytována jen omezeně, pokud se jí vůbec podaří vymoci.

Seznam zkratek²⁵⁵

E-Bulletin DP: E-Bulletin dopravního práva

Obchodní zákoník: zákon č. 513/1991 Sb.

Občanský zákoník: zákon č. 40/1964 Sb.

Vídeňská úmluva o smluvním právu: Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 15/1988 Sb. o Vídeňské úmluvě o smluvním právu

Použitá literatura

AUGUST, Ray. *International business law: text, cases, and readings*. 3. vyd. Upper Saddle River: Prentice Hall, 2000. 781 s. ISBN 0-13-014377-4.

BENEŠ, Vratislav a kol. *Zahraniční obchod*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2004. 328 s. ISBN 80-247-0558-3.

BLAHUTOVÁ, Lenka. *Aktuální právní otázky odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží*. Praha, 2010. 181 s. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

BOGUSZAK, Jiří, Jiří ČAPEK a Aleš GERLOCH. *Teorie práva*. Vyd. 1. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. 323 s. ISBN 80-86432-13-0.

CEMPÍREK, Václav, Marie SITTEROVÁ a Jaromír ŠIROKÝ. *Právo v dopravě II*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. 60 s. ISBN 80-7194-460-2.

CLARKE, Malcolm. Transport by rail and by road. In: *International encyclopedia of comparative law*. Vol. III, Private international law, chap. 25. Tübingen: Mohr, 1996. 17 s.

²⁵⁵ Zkratky jsou ve své většině objasnovány průběžně v textu.

CLARKE, Malcolm. Transport by sea and inland waterways. In: *International encyclopedia of comparative law*. Vol. III, Private international law, chap. 26. Tübingen: Mohr, 1996. 40 s.

ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis, 2005. 362 s. ISBN 80-86199-95-9.

ČERNÝ, Adam, Luboš FOJTÍK. Odpovědnostní vztahy v režimu Úmluvy CMR. *Právní fórum*. 2009, roč. 6, č. 4, s. 141-144. ISSN 1214-7966.

ELIÁŠ, Karel. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. vyd. Ostrava: Sagit, 2012. 1119 s. ISBN 978-80-7208-922-2.

GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2. rozš. vyd. Dobrá Voda u Pelhřimova: Čeněk, 2001. 299 s. ISBN 80-86473-04-x.

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

GLOSÍKOVÁ, Michaela. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na železniční přepravu*. Praha, 2007. 87 s. Rigorózní práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw convention annotated: a legal handbook*. 2. vyd. Hague: Kluwer Law International, 2000. 625 s. ISBN 90-411-1364-9.

KNAPPOVÁ, Marta, Jiří ŠVESTKA, Jan DVOŘÁK a kol. *Občanské právo hmotné*. 2. vyd. Praha: ASPI, 2006. 612 s. ISBN 80-7357-131-5.

KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vyd. Praha: Leges, 2009. 240 s. ISBN 978-80-87212-17-2.

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

KUČERA, Zdeněk. *Mezinárodní právo soukromé*. 7., opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2009. 462 s. ISBN 978-80-7239-231-5.

LOJDA, Jiří. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na přepravu námořní*. Praha, 2013. 250 s. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. *Mezinárodní obchodní operace*. 5. vyd. Praha: Grada, 2010. 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 2. přeprac. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2003. 250 s. ISBN 80-86395-53-7.

NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2. přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. 272 s. ISBN 80-7357-070-X.

NOVÁK, Jaroslav et al. *Kombinovaná přeprava*. 2. rozš. vyd. Praha: Institut Jana Pernera, 2010. 319 s. ISBN 978-80-86530-59-8.

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

PAUKNEROVÁ, Monika. Smlouvy o dopravě v Evropské unii. In: ČERNÁ, 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.

PERNICA, Petr a kol. *Doprava a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2001. 479 s. ISBN 80-869513-8.

PLÍVA, Stanislav. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: ASPI, 2006. 336 s. ISBN 80-7357-202-8.

POLÁČEK, Bohumil. *Mezinárodní říční doprava*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. 563 s. ISBN 978-80-7400-258-8.

ROŽEK, Petr. *Námořní doprava*. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. 79 s. ISBN 978-80-86530-39-0.

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

STANĚK, Jan a Ondřej STEHLÍK. *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.

STEJSKAL, Petr. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF): ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: Pro Ministerstvo dopravy vydává NADATUR, 2006. 243 s. ISBN 80-7270-026-X.

STEJSKAL, Petr. *Mezinárodní přeprava v České republice*. 1. vyd. V Praze: České vysoké učení technické, 2012. 202 s. ISBN 978-80-01-05059-0.

ŠTĚRBA, Roman. *Přepravní právo*. Vyd. 1. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006. 137 s. ISBN 80-01-03426-7.

ŠUBERT, Miroslav a kol. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*. Praha: ICC Česká republika, 2007. 80 s. ISBN 978-80-903297-6-8.

ŠUBERT, Miroslav. *Uplatňování pravidel Incoterms v praxi zahraničního obchodu*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2011. 124 s. ISBN 978-80-904651-0-7.

TETLEY, William. Maritime transportation. In: *International encyclopedia of comparative law*. Vol. 12, Law of transport, chap. 4. Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), 2001. 164 s.

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

Elektronické zdroje

Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note. *United Nations Treaty Collection* [on-line]. [cit. 6.11.2013]. Dostupné z:

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&lang=en

Administrative package for ratification of or accession to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999. *ICAO* [on-line]. [cit. 3.11.2013]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative Packages/mtl99_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf)

BAUGHEN, Simon. *Shipping Law* [on-line]. 4. vyd. Abingdon, New York: Routledge-Cavendish, 2009 [cit. 8.10.2013]. 442 s. ISBN 0-203-87682-2. Dostupné z: http://books.google.cz/books/about/Shipping_Law.htmlid=MBMSmolTv4cC&redir_esc=y

BERLINGIERI, Francesco. *A comparative analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules* [on-line]. 2009 [cit. 19.9.2013]. 65. s.

Dostupné z: http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

CIT Info 2/2013 [on-line]. CIT: International Rail Transport Committee [cit. 2.11.2013].
Dostupné z: <http://www.cit-rail.org/en/additionals/cit-info/>

CIT Info 5/2013 [on-line]. CIT: International Rail Transport Committee [cit. 2.11.2013].
Dostupné z: <http://www.cit-rail.org/en/additionals/cit-info/>

CLARKE, Malcolm. National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case-law. *Uniform Law Review* [on-line]. 2006, Vol. 11, Issue 3, s. 633-640. [cit. 3.10.2013].
Dostupné z: http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?handle=hein.journals/droit2006&div=52&collection=journals&set_as_cursor=2&men_t ab=srchresults

Dopravní noviny. Od května kabotáž bez výjimek. *Dopravní noviny 10/2010* [online]. [cit. 14.10.2013]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/od-kvetna-kabotaz-bez-vyjimek>

E-Bulletin dopravního práva 2/2007 [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 17.9.2013]. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>

E-Bulletin dopravního práva 1/2009 [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 18.9.2013]. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>

E-Bulletin dopravního práva 1/2011 [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 22.9.2013]. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>

E-Bulletin dopravního práva 3/2011 [on-line]. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol. [cit. 23.9.2013]. Dostupné z: <http://www.akmsv.cz/rubrika.php?id=8>

Forwarderlaw.com. Montreal Convention 1999 - increase of liability limit from 17 SDR to 19 SDR/kg. *Forwarderlaw* [on-line]. [cit. 28.10.2013]. Dostupné z http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=585

GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea : An Appraisal of the "Rotterdam Rules"* [online]. Berlin/Heidelberg: Springer, 2011 [cit. 12. 10. 2013]. 294 s. EISBN: 9783642196508.

Dostupné z: <http://site.ebrary.com/lib/alltitles/docDetail.action?docID=10494368>

HARVEY, Michael. D. CMI Conference Beijing 2012. *MLAUS: Maritime Law Association of the United States* [on-line]. 2012 [cit. 29.10.2013]. Dostupné z: <http://www.mlaus.org/archives/library/2259.pdf>

Hofstra.edu. Maritime Transportation. Transportation modes: An Overview. *Hofstra* [on-line]. [cit. 19.10.2013]

Dostupné z: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c1en.html>;
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>

JOHÁNEK, Tomáš. Cargo doplácí na preferenci osobní dopravy; Evropa by měla přehodnotit přístup k železniční dopravě. *Dopravní noviny: Železniční doprava 40/2013* [on-line]. [cit. 1.11.2013]. Dostupné z:

<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/cargo-doplaci-na-preferenci-osobni-dopravy>;
<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/evropa-by-mela-prehodnotit-pristup-k-zeleznicni-doprave>

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]. 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

Marine&Transit 2009. CMR – forum shopping. *Marine&Transit Newsletter* [on-line]. June 2009 [cit 18.10.2013].
Dostupné z: <http://www.weightmans.com/pdf/MarineJune2009.pdf>

NIKAKI, Theodora. Bringing multimodal transport law into the new century: is the uniform liability system the way forward? *Journal of Air Law and Commerce* [on-line]. 2013, Vol. 78, Issue 1, s. 69-120. [cit. 5.11.2013]. Dostupné z: http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?handle=hein.journals/jalc78&div=5&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults

OTIF. Map - Geographical scope of COTIF and its appendices. *OTIF* [on-line]. [cit. 1.11.2013]. Dostupné z: <http://www.otif.org/en/about-otif/geografischer-anwendungsbereich-des-cotif-und-dessen-anhaenge.html>

Průvodce nákladním listem CIM/SMGS. *ČD CARGO* [on-line]. [cit. 23.10.2013]. Dostupné z: http://www.cdcargo.cz/assets/zakaznicka-podpora/cotif-99/glv_cim-smgs-01012012-cz.pdf

Revision of York Antwerp Rules 2004. *Comite Maritime* [on-line]. [cit. 29.10.2013]. Dostupné z: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR/CMI%20Report%20to%20NMLAs%20210612%20doc%20%282%29.pdf>

Rozhodnutí Tunis Court of First Instance z 2.11.1994 – spisová značka neuvedena,

“Carte” Société tuniso-européenne d'assurances et de réassurances v. Sudcargos.
Case Law on UNCITRAL Texts (CLOUT) [online]. [cit. 8.11.2013]. Anglický výtah
dostupný z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V96/879/59/PDF/V9687959.pdf?OpenElement>

Rozhodnutí Republic of Korea: Seoul District Court z 28.8.2002 -2002GADAN121261,
Song Dong Geun v Geumchun Maritime Shipping. *Case Law on UNCITRAL Texts (CLOUT)* [online]. [cit. 8.11.2013]. Anglický výtah dostupný z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/881/97/PDF/V0788197.pdf?OpenElement>.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky z 10.10. 2012 - 31 Cdo 488/2010.
Judikáty.info [online]. [cit. 3.11.2013]. Dostupné z: <http://www.judikaty.info/cz/>.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 6. října 2009 (žádost o rozhodnutí o
předběžné otázce Hoge Raad der Nederlanden - Nizozemsko) - Intercontainer Interfrigo
SC (ICF) v. Balkenende Oosthuizen BV, MIC Operations BV; (Věc C-133/08); Úř. věst.
C 158, 21.6.2008. *Eur Lex* [online]. [cit. 7.11.2013]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62008CJ0133:CS:HTML>

SCHOLLENBERGER, David K.. Risk of Loss in Shipping under the Hamburg Rules.
Denver Journal of International Law and Policy [on-line]. 1981, Vol. 10, Issue 3, s.
568-576. [cit. 2.10.2013]. Dostupné z:
[http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?
collection=journals&handle=hein.journals/denilp10&id=583](http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?collection=journals&handle=hein.journals/denilp10&id=583)

SDR Valuation. *International Monetary Fund* [on-line]. [cit. 23.9.2013]. Dostupné z:
http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx

SPIJKER, Annemieke. Supreme Court overturns CMR limitation ruling od negligence.
Shipping & Transport - Netherlands [on-line]. 2012 [cit. 18.10.2013].
Dostupné z http://www.akd.nl/media/964330/ilo_aspijker_aug12.pdf#!

Status of Conventions. *IMO* [on-line]. [cit. 15.10.2013]. Dostupné z: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

Status of Treaties. *ICAO* [on-line]. [cit. 6.11.2013]. Dostupné z: http://www.icao.int/secretariat/legal/LEBTreatyCollectionDocuments/composite_table.pdf

ŠUBERT, Miroslav. Problémy s výkladem čl. 29 CMR. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo 2002/1* [on-line]. [cit. 18.10.2013]. Dostupné z http://www.csdp.cz/files/2002_1.pdf

TUMA, Otmar J. The Degree of Default under Article 29 CMR. *Uniform Law Review* [on-line]. 2006, Vol. 11, Issue 3, s. 585-608. [cit. 11.10.2013]. Dostupné z: <http://www.heinonline.org.ezproxy.is.cuni.cz/HOL/Print?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&id=585>

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. *United Nations Treaty Collection* [on-line]. [cit. 25.9.2013]. Dostupné z: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. *United Nations Treaty Collection* [on-line]. [cit. 26.9.2013]. Dostupné z: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en

Výroční zpráva ČD Cargo 2012. *ČD Cargo* [on-line]. [cit 15.10.2013]. Dostupné z <http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/vyrocni-zpravy/-4103/>

Wikipedia. Společenství nezávislých států. *Wikipedia* [on-line]. [cit 20.9.2013]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Společenství_nezávislých_států

Abstract

The purpose of this thesis is to offer an overview of current legislative situation in international carriage of goods. Special attention is dedicated to carrier's liability in international transport of goods. In a global world, it is vital to keep balance between the rights and duties of both the carrier and the shipper. Otherwise, international trade would become next to impossible to perform. Therefore, dealing with the topic of carrier's liability might clarify certain aspects and possibly bring benefits to both contracting parties.

This thesis consists of nine chapters. The three initial chapters present private international law and its methods. Next, the question of liability is briefly introduced. Finally, basic terms such as the carrier and the shipper are defined. In one of its subdivisions, the third chapter also mentions national regulations relevant to the topic discussed. On the contrary, the thesis as a whole addresses rules contained in international treaties. The following chapters are targeted on individual modes of transport, in order of appearance: carriage by rail, carriage by road, carriage by air, carriage by sea, carriage by inland waterways. However, not all of them are granted equal attention. The chapters covering carriage by road and by sea are essential. The reason for this is that compared to other modes of transport, they are the most frequently used ones. This is not meant to suggest that the remaining modes are menial. Especially carriage by rail and carriage by inland waterways are more than promising. Future development of these modes would overcome some major drawbacks of carriage by road and carriage by sea, such as poor safety often resulting in carrier's liability. To achieve this, a working legal background is needed. The final chapter concentrates on multimodal transport. Much expected international treaty in this area would facilitate a more efficient employment of individual transport modes. Nevertheless, other forms of international cooperation can also perform a suitable solution.

To sum up, there are some areas with well-designed and stable legislation. Other issues in international carriage of goods are yet to be solved in order to meet the demand of both the carriers and the shippers.

Abstrakt

Tato práce nabízí přehled současné právní úpravy v mezinárodní přepravě zboží, přičemž se zaměřuje zejména na odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží. Aby byl vůbec umožněn mezinárodní obchod, je důležité udržovat rovnováhu mezi zájmy dopravce a odesílatele. Každý příspěvek na téma odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží může pomoci objasnit některé problémy a být ku prospěchu jak odesílateli, tak dopravci.

Tato práce se skládá z devíti kapitol. Tři úvodní kapitoly seznamují s mezinárodním právem soukromým a jeho základními metodami, je zde stručně nastíněn institut odpovědnosti a v neposlední řadě jsou zde definovány některé základní pojmy jako například doprava a přeprava či dopravce a odesílatel. V jednom z pododdílů třetí kapitoly je představena vnitrostátní úprava přepravy. V práci je však obecně kladen důraz na právní úpravu obsaženou v mezinárodních smlouvách. Následující kapitoly se věnují jednotlivým druhům přepravy, a sice přepravě železniční, silniční, letecké, námořní a vnitrozemské vodní. Největší důraz je vzhledem k frekvenci jejich praktického využití kladen na přepravu silniční a námořní. To nicméně nesnižuje důležitost ostatních druhů přepravy. Velký potenciál má zejména přeprava železniční a vnitrozemská vodní, jejichž budoucí rozvoj by nabídl řešení mnoha současných problémů, jako je dopad dopravy na životní prostředí či malá bezpečnost. K tomu je třeba vytvářet funkční právní platformy. Poslední kapitola se věnuje multimodální přepravě. Mezinárodní smlouva by v této oblasti by umožnila efektivnější využití a kombinaci dostupných druhů přepravy, nicméně zvažít lze i jiné formy mezinárodní spolupráce.

Přestože některé oblasti právní úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží jsou kvalitně a stabilně zakotveny na mezinárodní úrovni, stále zůstávají témata, po jejichž řešení volá praxe.

Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží - Klíčová slova:

mezinárodní přeprava zboží

odpovědnost dopravce

Carrier's liability in international transport of goods - Key words:

international carriage of goods

carrier's liability