

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Bohumil Poláček

Odpovědnost v přepravě podle smluvních typů

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Ondřej Frinta, Ph.D.

Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 14. 6. 2021

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

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 147 402 znaků včetně mezer.

diplomant

V Praze dne 14. 6. 2021

Chtěl bych tímto poděkovat vedoucímu své diplomové práce doc. JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D., za vstřícný přístup a odborné vedení při psaní této práce.

Obsah

ÚVOD	7
1 POJEM	8
1.1 Přeprava	8
1.2 Odpovědnost obecně	9
1.3 Odpovědnost v přepravě	11
2 ODPOVĚDNOST V PŘEPRAVĚ VE VNITROZEMSKÉM PRÁVU	13
2.1 Smlouva o přepravě osoby	13
2.1.1 Obecně	13
2.1.2 Povinnost provést dopravu včas	14
2.1.3 Odpovědnost dopravce	15
2.1.3.1 Újma na zdraví	15
2.1.3.2 Škoda na zavazadle přepravovaném společně s cestujícím a na věci, kterou měl cestující během přepravy u sebe	16
2.1.3.3 Škoda na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího	17
2.1.4 Přepravní řády	17
2.1.4.1 Vyloučení odpovědnosti dopravce za škodu na cestovním zavazadle a za jeho opožděný výdej	19
2.1.4.2 Náhrada škody	20
2.2 Smlouva o přepravě věci	21
2.2.1 Obecně	21
2.2.2 Odpovědnost dopravce přepravované věci	22
2.2.3 Přepravní řád	25
2.2.4 Přímá použitelnost	26
2.3 Smlouva o provozu dopravního prostředku	27
2.3.1 Obecně	27
2.3.2 Odpovědnost provozce	28
2.4 Smlouva o nájmu dopravního prostředku	29
2.4.1 Obecně	29
2.4.2 Odpovědnost pronajímatele	30
2.5 Smlouva o skladování	31
2.5.1 Obecně	31

2.5.2	Odpovědnost skladovatele	32
2.6	Zasílatelská smlouva	33
2.6.1	Obecně	33
2.6.2	Odpovědnost zasílatele	34
2.7	Komisionářská smlouva	35
2.7.1	Obecně	35
2.7.2	Odpovědnost komisionáře	36
3	ODPOVĚDNOST V PŘEPRAVĚ V UNIJNÍM PRÁVU	38
3.1	Nařízení o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě	38
3.1.1	Úmrtí nebo zranění cestujících a ztráta či poškození zavazadel	38
3.2	Nařízení o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod	39
3.3	Nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů	40
3.3.1	Odepření nástupu na palubu	40
3.3.2	Zrušení letu	40
3.3.3	Významné zpoždění letu	42
3.3.4	Změna třídy na vyšší nebo nižší	42
3.4	Nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě	43
3.4.1	Odpovědnost dopravce při usmrcení a zranění cestujících	43
3.4.2	Odpovědnost dopravce při nedodržení jízdního řádu	43
3.4.3	Odpovědnost dopravce za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla	44
3.5	Nařízení o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách	45
3.5.1	Povinnosti dopravců a provozovatelů terminálů v případě přerušení cesty	45
3.6	Nařízení o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod	46
4	ODPOVĚDNOST V PŘEPRAVĚ V MEZINÁRODNÍM PRÁVU	47
4.1	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)	47
4.1.1	Odpovědnost dopravce	47
4.1.2	Zproštění odpovědnosti dopravce	48
4.2	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě cestujících a zavazadel (CVR)	49

4.2.1	Odpovědnost dopravce za škody způsobené osobám	49
4.2.2	Odpovědnost dopravce za škody způsobené na zavazadlech	49
4.2.3	Liberační důvody	50
4.3	Montrealská úmluva	51
4.3.1	Odpovědnost dopravce za usmrcení a zranění cestujících, poškození zavazadel	51
4.3.2	Odpovědnost dopravce za poškození nákladu	51
4.3.3	Odpovědnost dopravce za zpoždění	52
4.3.4	Limity odpovědnosti, zpoždění zavazadla a nákladu	52
4.4	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)	54
4.4.1	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)	54
4.4.1.1	<i>Odpovědnost při usmrcení nebo zranění cestujících</i>	54
4.4.1.2	<i>Odpovědnost při nedodržení jízdního řádu</i>	54
4.4.1.3	<i>Odpovědnost za příruční zavazadla a zvířata</i>	55
4.4.1.4	<i>Odpovědnost za cestovní zavazadla</i>	55
4.4.2	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)	56
4.4.2.1	<i>Odpovědnost za ztrátu nebo poškození zboží</i>	56
4.4.2.2	<i>Odpovědnost při úbytku hmotnosti</i>	57
4.5	Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)	58
4.5.1	Odpovědnost dopravce	58
4.5.2	Zvláštní důvody pro zproštění odpovědnosti	58
4.6	Hamburská pravidla	59
4.6.1	Odpovědnost dopravce	59
4.7	Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři	60
4.7.1	Odpovědnost dopravce	60
5	KOMPARACE SMLUVNÍCH TYPŮ	62
	ZÁVĚR	64
	SEZNAM ZKRATEK	66
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	67
	ABSTRAKT	72

ÚVOD

Cílem diplomové práce je popsat a porovnat obligační poměry vzniklé z přepravy osob nebo věcí, a to konkrétně odpovědnost smluvních stran podle jednotlivých smluvních typů. Dalším cílem je porovnat jednotlivé principy týkající se odpovědnosti, protože považuji za přínosné zkoumat samotnou základní konstrukci odpovědnosti v různých řešeních od subjektivní odpovědnosti za zavinění po princip objektivní odpovědnosti modifikovaný liberačními důvody z důvodu případného doporučení *de lege ferenda*. Česká právní úprava obsažená v občanském zákoníku je významně ovlivněna mezinárodní a unijní legislativou. V práci budou shrnuty všechny smluvní typy týkající se dané oblasti, stručně doplněné o mezinárodní a unijní právní úpravu jednotlivých dopravních oborů.

Co se týká použitých metod, tak se v této práci vychází z obecné metodologie prof. Knappa. Metodou se podle něho rozumí v nejobyčejnějším smyslu způsob nebo postup, jímž se od určitého výchozího stavu dospěje ke stavu zamýšlenému výslednému. Mezi metody vědeckého poznání pak patří obecné metody (použitelné ve všech vědách bez rozdílu) a dílčí metody (vlastní určité vědě). Dílčími metodami, které v našem případě přicházejí v úvahu, jsou metody logické (abstrakce, indukce a dedukce, analýza a syntéza), exaktní (modelování, matematické metody, kybernetické metody), sociologické (metoda reprezentativního výběru, sociální statistika, sociální experiment), systémové (objekty jsou pozorovány jako systémy) a srovnávací (komparativní).¹ V diplomové práci jsou použity metody logické a srovnávací.

¹ KNAPP, V. *Vědecká propedeutika pro právníky*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 65–89.

1 POJEM

1.1 Přeprava

Pojmy doprava a přeprava jsou často zaměňovány a používají se nesprávně jako synonyma. Jejich význam se však liší. Lze konstatovat, že obsah výrazů doprava a přeprava není ustálen, a to ani obecně, ani v odborném jazyce užívaném v nauce o dopravě. Obecně lze říci, že by se neměl odborný právní jazyk u významu slov užívaných v právních předpisech odchylovat od jejich standardního významu ve spisovné češtině.²

Při pojmovém vymezení dopravy a přepravy pro účel této práce **dopravou** (*transport*) rozumíme soubor úkonů vedoucích k přemístování osob a nákladu z jednoho místa na jiné, a to dopravními prostředky po dopravních cestách. **Přeprava** (*carriage*) pak vyjadřuje už určitý stupeň individualizace předmětu přemístování, kterému vzniká konkrétní subjektivní právo na přemístění určitým způsobem do určeného místa, jež je zakotveno zpravidla v přepravní smlouvě.³ Pojem doprava je používán především veřejnoprávní úpravou, zatímco pojem přeprava je spíše spojen s právní úpravou soukromoprávní.⁴

Mezinárodní přeprava bývá zpravidla definována jako přeprava, jejíž místo výchozí a místo cílové se nacházejí v různých státech, tzn. že se zboží nebo osoby přepravují přes hranice státu, a to na základě jediné přepravní smlouvy. V některých případech se výchozí a cílové místo může nacházet v témže státě, avšak část přepravy se uskutečňuje na území jiného státu (peáž).⁵

Přepravní právo zahrnuje všechny soukromoprávní vztahy mezi stranami, které vznikají na základě vnitrostátní nebo mezinárodní přepravy zboží nebo osob na určitém úseku prostřednictvím nejrozličnějších prostředků přepravy a zprostředkování těchto činností.⁶

² FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2018, s. 10.

³ POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 17.

⁴ ROZEHNALOVÁ, N. *Právo mezinárodního obchodu*. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 209.

⁵ KUČERA, Z. PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. *Právo mezinárodního obchodu*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 294.

⁶ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 3.

V přepravě se v zásadě používají následující **smluvní typy**: smlouva o přepravě osoby, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku, smlouva o nájmu dopravního prostředku, smlouva o skladování, zasílatelská smlouva a komisionářská smlouva. Samozřejmě i v oblasti dopravy lze jako smluvní typ použít smlouvu inominátní (podle § 1746 odst. 2 OZ).

1.2 Odpovědnost obecně

Odpovědnost v právním smyslu je většinou spojována až s nějakým pochybením neboli až s porušením některé z právních povinností. Podle jednoho názoru je občanskoprávní odpovědností nepříznivý právní následek za újmu způsobenou v majetkové či nemajetkové sféře jiné osoby, který spočívá ve vzniku nové následné občanskoprávní povinnosti. Druhé hlavní pojetí (ze kterého vychází i náš občanský zákoník) pak stanovuje vznik občanskoprávní povinnosti již spolu se vznikem původní občanskoprávní povinnosti a provází ji latentně až do jejího porušení spojeného s újmou v majetkové nebo nemajetkové sféře postiženého.⁷

Problematika odpovědnosti za řádné plnění smlouvy je obecně řešena občanským zákoníkem v § 2894 a násl. Obsahem práce má být zkoumání pouze **smluvní odpovědnosti** (*ex contractu*), nikoli odpovědnosti mimosmluvní (*ex delicto*) vznikající protiprávním jednáním (majetkovou a nemajetkovou újmou, zneužitím a omezením soutěže) nebo jiným protiprávním jednáním než porušením smluvního závazku (bezdůvodným obohacením, nepřikázaným jednáním, upotřebením cizí věci ku prospěchu jiného).

Při smluvní odpovědnosti za škodu je nutné vzít v potaz následující obecné **předpoklady** jejího vzniku: 1) smluvní povinnost nebo závazek, 2) porušení smluvní povinnosti, 3) vznik škody, 4) příčinnou souvislost mezi porušením závazku a vznikem škody a 5) zavinění (úmysl, nedbalost) v případě, že odpovědnost je založena na principu zavinění odpovědného subjektu.⁸

⁷ DVOŘÁK, J. ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné I*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 352–355.

⁸ POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 23–24.

Odpovědnost objektivní vzniká bez ohledu na zavinění v návaznosti na objektivní situaci, kterou předvídá právní norma. Je ohraničena taxativně stanovenými **liberačními důvody** (prostá objektivní odpovědnost). Pokud liberační důvody nejsou připuštěny, jedná se o absolutní objektivní odpovědnost. **Odpovědnost subjektivní** (odpovědnost za zavinění) vzniká zaviněním odpovědného subjektu, který má možnost se vyvinut (exkullovat).

Liberační důvody mohou být **neprivilegované** (běžné důvody vyloučení odpovědnosti) nebo **privilegované** (na základě zvláštní právní domněnky je zvýhodněno prokazování příčinné souvislosti mezi příslušným důvodem vyloučení odpovědnosti a vzniklou škodou).⁹

Byla-li jednáním škůdce porušena původní občanskoprávní povinnost spojená s majetkovou újmou nebo došlo-li k právně relevantní události vyvolávající protiprávní stav v příčinné souvislosti s majetkovou újmou, hradí se podle § 2952 občanského zákoníku **skutečně vzniklá škoda** (*dammum emergens*) a **ušlý zisk** (*lucrum cessans*) za účelem zajištění plné a spravedlivé náhrady. **Způsob úhrady** újmy lze realizovat uvedením do předešlého stavu (naturální restituice) nebo v penězích (materiální kompenzace).¹⁰

Institut smluvní odpovědnosti jakožto povinnosti za porušení závazků vyplývajících ze smlouvy představuje obecně v každé právní úpravě obchodních vztahů určité kompromisní řešení, které je výslednicí působení rozdílných ekonomických zájmů smluvních a dalších stran.¹¹ Česká civilistika vnímá smluvní odpovědnost za škodu jako sankci za porušení právní povinnosti. Ustanovení § 2913 občanského zákoníku k tomu říká, že:

„Poruší-li strana povinnost ze smlouvy, nahradí škodu z toho vzniklou druhé straně nebo i osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti zjevně sloužit. Povinnosti k náhradě se škůdce zproští, prokáže-li, že mu ve splnění povinnosti ze smlouvy dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli. Překážka vzniklá ze škůdcových osobních poměrů nebo vzniklá až v době, kdy byl

⁹ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: ACADEMIA, 1985, s. 28 a 54.

¹⁰ DVOŘÁK, J. ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné I*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 357–358.

¹¹ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: ACADEMIA, 1985, s. 5.

škůdce s plněním smluvené povinnosti v prodlení, ani překážka, kterou byl škůdce podle smlouvy povinen překonat, ho však povinnosti k náhradě nezproští.“

Výše náhrady vzniklé újmy je přitom **liberována důvody**, které nejsou závislé na vůli škůdce (objektivní důvody), které nemohl předvídat a brání mu ve splnění povinnosti ze smlouvy.

1.3 Odpovědnost v přepravě

Odpovědnost dopravce byla známa již římskému právu, a to v institutu *receptum nautarum cauponum stabulariorum*, jakožto odpovědnost absolutní.

Ulpianus ve 14. knize K ediktu

Praetor říká: „Povolím spor proti vlastníkovi lodi, hostinskému a vlastníkovi stájí, jestliže nevrátí neporušené to, co od někoho převzali s takovou zárukou.“¹²

Liberačním důvodem začala být následně uznávána vyšší moc:

Ulpianus ve 14. knize K ediktu

Labeo proto píše, že když se něco ztratilo v důsledku ztroskotání, nebo násilí pirátů, není nespravedlivé povolit námitku.¹³

V případě škody z provozu dopravního prostředku podle § 2927 občanského zákoníku obecně platí:

„Kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový

¹² Dig. 4, 9, 1.

Ulpianus libro quarto decimo ad edictum

Ait praetor: „Nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint nisi restituent, in eos iudicium dabo.“ (*Digesta seu Pandectae*. Tomus I. Fragmenta Selecta. Liber I – XV. Digesta neboli Pandekty. Svazek I. Kniha I – XV. Vybrané části, red. SKŘEJPEK, M. Praha: Karolinum, 2015, s. 367.)

¹³ Dig. 4, 9, 3, 1.

Ulpianus libro quarto decimo ad edictum

Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari. (*Digesta seu Pandectae*. Tomus I. Fragmenta Selecta. Liber I – XV. Digesta neboli Pandekty. Svazek I. Kniha I – XV. Vybrané části, red. SKŘEJPEK, M. Praha: Karolinum, 2015, s. 369.)

dopravní prostředek poháněn lidskou silou. Povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se zprostit, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.“

Zákonná úprava povinnosti k náhradě škody způsobené provozem dopravního prostředku stojí vedle povinnosti k náhradě škody založené na porušení zákona. Provozovatel odpovídá za škodu, která vznikla v příčinné souvislosti se **zvláštní povahou provozu** dopravního prostředku. Provozovatelem nemusí být osoba, která se přímo zúčastnila dopravní nehody, ale provozuje dopravu či přepravu jako svou činnost nebo provozuje dopravní prostředek neorganizovaně (jiný provozovatel, který provozuje dopravní prostředek a který není poháněn lidskou silou).

Liberační důvod je dán existencí obecné neodvratitelné události, která vznikla nezávisle na vůli odpovědné osoby a vedla ke vzniku škody spjaté s provozem a nebylo jí možné předejít ani použitím dostupných opatření.¹⁴

¹⁴ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 55.

2 ODPOVĚDNOST V PŘEPRAVĚ VE VNITROZEMSKÉM PRÁVU

Podle smluvních typů budeme odpovědnost v přepravě zkoumat v následujících smlouvách: 1) o přepravě osoby (§ 2550 až 2554 OZ), 2) o přepravě věci (§ 2555 až 2571 OZ), 3) o provozu dopravního prostředku (§ 2582 až 2585 OZ), 4) o nájmu dopravního prostředku (§ 2321 až 2325 OZ), 5) o skladování (§ 2415 až 2429 OZ), 6) zasílatelské (§ 2471 až 2482 OZ) a 7) komisionářské (§ 2455 až 2470 OZ).

2.1 Smlouva o přepravě osoby

2.1.1 Obecně

Podle ustanovení § 2550 občanského zákoníku: „*Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.*“ Jelikož existují různé druhy přepravy (silniční, železniční, říční, námořní, letecká, kombinovaná, lanovková, v budoucnu potrubní), tvoří toto ustanovení pouze určitý rámec pravidel pro přepravu osob. Tedy je pouze stanoveno, že mezi stranami musí být dojednáno místo určení a cena jízdného.

Podstatnými náležitostmi smlouvy jsou tedy: (1) upřesnění přepravované osoby, (2) stanovení místa určení, (3) závazek dopravce přepravit cestujícího do místa určení a 4) závazek cestujícího uhradit jízdné. Jelikož je podstatnou náležitostí zaplacení jízdného, nelze smlouvu sjednat jako bezúplatnou. Jízdné lze sjednat (a běžně se tak děje) odkazem na příslušný **tarif** provozovatele pravidelné přepravy. Není vyžadována písemná forma (nepožaduje-li to jedna ze smluvních stran – § 1756 a násl. OZ).

Smluvními stranami jsou **doprovce** a **cestující**. Cestujícím může být jakákoliv fyzická osoba, jejíž přepravu připouští přepravní podmínky dopravce a která s dopravcem uzavře smlouvu.¹⁵ Přepravní smlouva se uzavře nástupem cestujícího do vozidla nebo vstupem do označeného prostoru s platnou jízdenkou. Dopravcem může být fyzická nebo právnická osoba, která je oprávněna provozovat daný typ přepravy.

¹⁵ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 4.

V rámci přepravy osob je aplikováno **spotřebitelské právo**. Definice spotřebitele je upravena v ustanovení § 419 občanského zákoníku, které říká, že: „*Spotřebitelem je každý člověk, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná.*“ Platná česká úprava vychází z pojetí, že spotřebitelem je člověk jako fyzická osoba.¹⁶

Závazky ze smluv uzavíraných mezi podnikatelem a spotřebitelem jsou obsahem ustanovení § 1810 a násl. občanského zákoníku. V rámci ochrany spotřebitele a tzv. **předsmluvní informační povinnosti** se vyžaduje, aby veškerá sdělení podnikatele byla učiněna jasně a srozumitelně v jazyce, ve kterém se uzavírá smlouva.¹⁷

Pro **výklad smlouvy** v případě více možností se použije způsob, který je pro spotřebitele nejprůzračnější (§ 1812 OZ). **Zneužívající klauzule** zakládající nerovnováhu práv nebo povinností stran v neprospěch spotřebitele jsou ve spotřebitelských smlouvách zakázány (§ 1813 OZ). V případě odstoupení spotřebitele od smlouvy se účinky odstoupení vztahují i na **smlouvu o financování** (§ 1816 OZ). Podnikatel nesmí po spotřebiteli požadovat **další platbu** (např. za pojistku) skrytou ve spotřebitelské smlouvě (§ 1817 OZ).

Prostředkem ochrany spotřebitele u **smlouvy uzavřené distančním způsobem** (na dálku) a **smlouvy uzavírané mimo provozovnu** (§ 1820 až 1851 OZ) je povinnost sdělit spotřebiteli další předsmluvní informace nad rámec informací stanovených v § 1811 odst. 2 občanského zákoníku. Dalším prostředkem je nezměnitelnost předsmluvních informací.¹⁸

2.1.2 Povinnost provést dopravu včas

Podle ustanovení § 2553 odst. 1 občanského zákoníku stanoví **pro pravidelnou přepravu** osob přepravní řády, jaká práva má cestující vůči dopravci, nebyla-li přeprava

¹⁶ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 13.

¹⁷ Do tohoto ustanovení byla transponována směrnice 2011/83/EU o právech spotřebitelů.

¹⁸ Srov. důvodová zpráva k osnově občanského zákoníku. Dostupné zde:

<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf> [cit. 2021-05-15].

provedena včas. Přepavní řád pak říká, že v městské hromadné dopravě se jízdné za jednotlivou jízdu nevrací a dodává, že nebyl-li cestující přepraven včas ve veřejné drážní a silniční dopravě, nemá právo na náhradu škody.¹⁹

Ustanovení § 2553 odst. 2 občanského zákoníku pak dodává, že: „**Při nepravidelné přepravě osob nahradí dopravce škodu vzniklou cestujícímu tím, že přeprava nebyla provedena včas; podmínky a rozsah náhrady stanoví přepravní řády.**“ Z této formulace plyne, že přepravní řády nemohou právo cestujícího na náhradu škody vyloučit. Cestující má v případě nepravidelné přepravy osob v železniční a silniční přepravě též právo na náhradu škody, která mu vznikne v důsledku skutečnosti, že nebyl do cílového místa určení přepraven včas.²⁰

2.1.3 Odpovědnost dopravce

Občanský zákoník upravuje následující druhy újem, které mohou vzniknout cestujícímu (§ 2554 OZ):

- 1) „*újmu na zdraví,*
- 2) *škodu na zavazadle přepravovaném společně s cestujícím,*
- 3) *škodu na věci, kterou měl cestující během přepravy u sebe,*
- 4) *škodu na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího.*“

2.1.3.1 Újma na zdraví

Rozsah **náhrady újmy na zdraví** je dán obecnou úpravou v § 2958 občanského zákoníku: „*Při ublížení na zdraví odčiní škůdce **újmu poškozeného** peněžitou náhradou, vyvažující plně vytrpěné bolesti a **další nemajetkové újmy**; vznikla-li poškozením zdraví překážka lepší budoucnosti poškozeného, nahradí mu škůdce i **ztížení společenského uplatnění.** Nelze-li výši náhrady takto určit, stanoví se podle zásad slušnosti.*“ Ustanovení § 2960 až 2968

¹⁹ Srov. § 42 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

²⁰ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek VI (relativní majetková práva, 2. část) § 2521 až 3081*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 55–55.

pak řeší právo na úhradu **nákladů spojených s péčí o zdraví** (vynaložené náklady na léčení, péče o poškozeného a jeho domácnost, ztrátu na výdělků a výživné).

Nemajetková újma se skládá z několika dílčích částí. Právo na **náhradu za bolest** se uplatňuje za bolest způsobenou škodou na zdraví, její léčení nebo odstraňování následků škody na zdraví. **Náhrada za ztížení společenského uplatnění** se poskytuje za trvalé následky vyvolané škodou na zdraví. **Další nemajetkové újmy** nemají trvalý charakter a jedná se o dočasná omezení v dosavadních aktivitách (dieta, fixace končetiny, hospitalizace apod.).²¹

Pro **ohodnocení subjektivních obtíží** se používá systém vypracovaný Nejvyšším soudem,²² kde pro určení výše náhrady je výsledný bodový součet násoben částkou odpovídající hodnotě jednoho bodu, jejíž výše je odvozena od jednoho procenta hrubé měsíční nominální mzdy za rok předcházející roku, v němž vznikl nárok na bolestné. Při výpočtu **ztížení společenského uplatnění** se vycházelo z Mezinárodní klasifikace funkčních schopností, omezené způsobilosti a zdraví vypracované Světovou zdravotnickou organizací (WHO).²³

2.1.3.2 Škoda na zavazadle přepravovaném společně s cestujícím a na věci, kterou měl cestující během přepravy u sebe

Náhrada škody na zavazadle přepravovaném společně s cestujícím a na věci, kterou měl cestující během přepravy u sebe, se řídí podle ustanovení § 2927 až 2932 OZ („podle ustanovení o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků“). Dopravce přitom nahradí škodu způsobenou odcizením nebo ztrátou jen v případě, že cestující neměl možnost **věc opatrovat**. Náhrada škody bude probíhat uvedením do předešlého stavu. Nebude-li to možné nebo o to požádá poškozený, pak bude náhrada peněžní (§ 2951 odst. 1 OZ). Při kalkulaci výše náhrady bude přitom možné uplatnit případně i ustanovení o **ceně zvláštní obliby** (§ 2969 odst. 2 OZ).

²¹ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 56–57.

²² Metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku).

²³ Dostupné zde: http://www.nsoud.cz/JudikaturaNS_new/ns_web.nsf/Metodika [cit. 2021-05-15].

2.1.3.3 Škoda na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího

Náhrada **škody na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího** bude realizována podle ustanovení § 2566 až 2569 občanského zákoníku („podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci“).²⁴ Dopravce nahradí škodu vzniklou na zavazadle v době od převzetí zavazadla dopravcem do vydání zavazadla cestujícímu. Tato odpovědnost dopravce je **liberována** následujícími důvody:

- 1) Dopravce prokáže, že škodu nemohl odvrátit ani při **vynaložení odborné péče** (§ 2566 odst. 1 věta druhá OZ).
- 2) **Škodu způsobil cestující** (vlastník zavazadla), nebo **vada** či přirozená povaha zavazadla, včetně obvyklého úbytku (§ 2566 odst. 2 OZ).
- 3) Dopravce upozornil cestujícího na **vadný obal** zavazadla při převzetí zavazadla k přepravě (§ 2566 odst. 3 OZ).

Výše náhrady (1) při ztrátě nebo zničení zavazadla se rovná ceně zavazadla v době převzetí, (2) při poškození nebo znehodnocení zavazadla je rovna rozdílu mezi cenou při převzetí dopravcem a cenou, kterou by v této době mělo zavazadlo poškozené nebo znehodnocené (§ 2567 OZ).

2.1.4 Přepravní řády

Podle ustanovení § 2553 občanského zákoníku stanoví **přepravní řády**²⁵ práva cestujících vůči dopravci, nebyla-li přeprava osob provedena včas. Pro přepravu osob byl vydán pouze **řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu**.²⁶ Podle ustanovení § 40 tohoto přepravního řádu má cestující **ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě** právo:

²⁴ Určil-li dopravce v nepravděpodobné hromadné přepravě osob, že zavazadlo bude přepravováno v zavazadlovém prostoru autobusu odděleně od cestujícího, je cestující, který dopravci zavazadlo předal, osobou oprávněnou k podání reklamace za úplnou ztrátu tohoto zavazadla (NS 25 Cdo 165/2003).

²⁵ Za situace, kdy neexistuje přepravní řád, na který odkazuje § 763 odst. 1 ObčZ 1964 (pozn. BP: v současnosti § 2553 odst. 1 OZ), je třeba, pokud jde o stanovení práv cestujícího vůči dopravci v souvislosti s nesplněním smluvní povinnosti dopravce, vycházet z přepravních podmínek žalované, jež jsou součástí smlouvy o přepravě (NS 33 Cdo 1466/2007).

²⁶ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

- 1) „Při **neprovedení přepravy** z důvodů na straně dopravce na vrácení jízdného,
- 2) *jestliže z důvodů na straně dopravce dojde **zpožděním spoje**, který cestující použil pro přepravu, ke ztrátě přípoje v rámci jedné přepravní smlouvy nebo nebyla-li dokončena započatá přeprava cestujícího spojem, jímž jízdu nastoupil, na a) **další přepravu** do cílové stanice nejbližším vhodným spojem příslušného dopravce nebo použití náhradní autobusové dopravy provozované přechodně za omezenou nebo zastavenou drážní dopravu, nebo b) bezplatnou **přepravu do nástupní stanice** nejbližším vhodným spojem příslušného dopravce; cestující s jízdenkou pro jednotlivou jízdu má v tomto případě také právo na vrácení zaplaceného jízdného, nebo c) **vrácení jízdného za neprojetý úsek cesty**, vzdal-li se cestující s jízdenkou pro jednotlivou jízdu další jízdy a dopravce tuto skutečnost potvrdil,*
- 3) *v případě, že spoj, který hodlal pro přepravu použít, má z nástupní stanice cestujícího **zpoždění 60 minut a více** a cestující s platnou jízdenkou pro jednotlivou jízdu se proto vzdal jízdy, na vrácení jízdného.“*

Cestující **na dráze celostátní a dráze regionální** s platnou jízdenkou pro jednotlivou jízdu má dále právo na:²⁷

- 1) „vrácení rozdílu jízdného, *jestliže byl přepraven z důvodů na straně dopravce v **nižší vozové třídě**, než na kterou měl zakoupenou jízdenku,*
- 2) *vrácení jízdného, jestliže se cestující s jízdenkou pro vyšší vozovou třídu **vzdá jízdy**, protože mu nebylo přiděleno místo ve vozové třídě, na niž měl zakoupenou jízdenku,*
- 3) *vrácení příplatku za **vlak vyšší kvality**, jestliže z důvodů na straně dopravce nebyl tímto vlakem přepraven nebo je-li zpoždění tohoto vlaku 60 minut a více v cílové stanici nebo ve stanici, kde se cestující z důvodu tohoto zpoždění vzdal další jízdy.“*

Cestující s platnou místenkou nebo dokladem o zaplacení ceny **příplatku za lůžko nebo za lehátko**, kterému z důvodů na straně dopravce nebylo přiděleno místo ve spoji uvedeném na těchto dokladech, má právo na vrácení zaplacené ceny za místenku nebo ceny příplatku za lůžko nebo za lehátko; v takovémto případě má cestující dále právo na zaplacení částky dopravcem ve výši pětinasobku ceny místenky. Cestující s platným dokladem

²⁷ Srov. § 40 odst. 2 přepravního řádu.

o zaplacení ceny **příplatku za lůžko**, který byl z důvodů na straně dopravce přepraven v lehátkovém vozu, má právo na vrácení rozdílu ceny mezi zaplaceným příplatkem za lůžko a příplatkem za použité lehátko.²⁸

Nenastoupí-li cestující s platnou jízdenkou pro jednotlivou jízdu cestu z důvodů na své straně, má právo na **vrácení zaplaceného jízdného**, jestliže nepoužitou jízdenku dopravci vrátí a) jde-li o veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, nejpozději v den na ní uvedený jako den nástupu jízdy nebo potvrdil-li dopravce nejpozději v tento den nevyužití jízdenky, a při částečném nevyužití jízdenky pro jednotlivou jízdu má v takovémto případě právo na vrácení jízdného za neprojetý úsek cesty; při samoobslužném způsobu odbavení se jízdné nevrací, b) před odjezdem spoje, na který byla jízdenka vydána, ve lhůtě stanovené dopravcem ve smluvních přepravních podmínkách, jde-li o veřejnou silniční osobní dopravu kromě městské autobusové dopravy.²⁹

Nevyužije-li cestující zaplacené místo v lůžkovém nebo lehátkovém voze z důvodů na své straně a doklad o zaplacení ceny příplatku za lůžko nebo za lehátko dopravci vrátí před odjezdem spoje, na který byl příplatek zakoupen, ve lhůtě stanovené dopravcem ve smluvních přepravních podmínkách, má právo na **vrácení ceny příplatku za lůžko nebo za lehátko**. Ve smluvních přepravních podmínkách může dopravce stanovit výši nákladů, které při vrácení jízdného, zaplacené ceny příplatku za lůžko nebo za lehátko odečte. Z vráceného jízdného je vyloučena cena za místenku.³⁰

2.1.4.1 Vyloučení odpovědnosti dopravce za škodu na cestovním zavazadle a za jeho opožděný výdej

Doprovce neodpovídá za škodu na přepravovaném cestovním zavazadle, pokud ztráta, poškození nebo opožděný výdej cestovního zavazadla byly způsobeny za těchto podmínek:

²⁸ Srov. § 40 odst. 3 a 4 přepravního řádu.

²⁹ Srov. § 41 odst. 1 přepravního řádu.

³⁰ Srov. § 41 odst. 2 přepravního řádu.

- 1) **obal neodpovídá** povaze přepravované věci,
- 2) obsahem cestovního zavazadla jsou **věci, které nesmí být obsahem zavazadla, živá zvířata a snadno zkazitelné věci**, jestliže obsah zavazadla nebyl pravdivě deklarován a k poškození došlo přirozenou povahou věci,
- 3) nastaly okolnosti, jimiž jsou **živelné pohromy** nebo **neodvratitelná jednání třetích osob**, které dopravce nemohl odvrátit ani při vynaložení veškerého úsilí,
- 4) **jednáním cestujícího**, které má za následek poškození nebo ztrátu jeho přepravovaného zavazadla.³¹

2.1.4.2 Náhrada škody

Podle ustanovení § 44 tohoto přepravního řádu:

- 1) Při **úplné ztrátě cestovního zavazadla** má oprávněný právo na vrácení zaplaceného přepravného za zavazadlo a na náhradu prokázané ceny ztraceného zavazadla, kterou mělo v době jeho podání k přepravě,
- 2) při **částečné ztrátě cestovního zavazadla** se poskytuje náhrada podle odstavce 1 odpovídající ztracené části zavazadla, **neprokáže-li oprávněný cenu** ztraceného cestovního zavazadla nebo jeho části, přísluší mu náhrada ve výši 100 Kč za každý i jen započatý chybějící kilogram hmotnosti cestovního zavazadla, nejvýše však 1 500 Kč,
- 3) při **poškození cestovního zavazadla** má oprávněný právo na náhradu škody, která odpovídá škodě vzniklé na cestovním zavazadle, nejvýše však do výše náhrady stanovené při ztrátě cestovního zavazadla,
- 4) za **nedodržení dodací lhůty** pro přepravu cestovního zavazadla dopravce zaplatí oprávněnému na jeho žádost částku ve výši jedné desetiny dovozného za každý i jen započatý den následující po dni, ve kterém mělo být zavazadlo přichystáno k výdeji, nejvýše však polovinu dovozného; prokáže-li oprávněný, že nedodržením dodací lhůty pro přepravu cestovního zavazadla utrpěl **jinou škodu**, vyplatí mu dopravce na jeho žádost namísto této částky **náhradu prokázané škody**, nejvýše však do výše zaplaceného dovozného. (Uvedené částky podle mého názoru jsou velmi nízké a bylo

³¹ Srov. § 43 přepravního řádu.

by *de lege ferenda* vhodné jejich výši přizpůsobit současným tržním cenám věcí obvykle přepravovaných v cestovních zavazadlech.)

Pokud je **součet náhrad** při nedodržení dodací lhůty, částečné ztrátě a poškození cestovního zavazadla vyšší než náhrada škody při úplné ztrátě cestovního zavazadla, poskytne se oprávněnému náhrada škody jako při úplné ztrátě cestovního zavazadla.³²

2.2 Smlouva o přepravě věci

2.2.1 Obecně

Podle ustanovení § 2555 občanského zákoníku: „*Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.*“

Podstatnými náležitostmi smlouvy jsou tedy: (1) specifikace zásilky, (2) určení místa odeslání a místa určení, (3) závazek dopravce přepravit zásilku z místa odeslání do místa určení a (4) závazek odesílatele uhradit přepravné. Přepravné nemusí být sjednáno, pak náleží dopravci obvyklé přepravné v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku (§ 2564 odst. 2 OZ). Není vyžadována písemná forma (nepožaduje-li to jedna ze smluvních stran – § 1756).

Mohou být sjednány i **další náležitosti smlouvy**, např.:

- 1) stanovení příjemce zásilky, kterého určí odesílatel před vydáním zásilky (§ 2559 OZ),
- 2) stanovení přepravného (§ 2564 OZ),
- 3) stanovení nákladů na inkasování ceny (§ 2560 OZ),
- 4) stanovení lhůty k převzetí zásilky (§ 2555 odst. 2 OZ),
- 5) vymezení lhůty k přepravě zásilky,
- 6) sankce za pozdní dodání,
- 7) nároky z vad plnění.

³² Srov. § 44 odst. 8 přepravního řádu.

Smluvními stranami jsou **odesílatel** a **dopravce**.³³ Odesílatelem může být jakákoliv fyzická nebo právnická osoba v pozici objednatele přepravy. Dopravcem může být fyzická nebo právnická osoba, která je oprávněna provozovat daný typ přepravy. Přepravy se mohou zúčastnit další osoby, které dopravce použije k provádění části (navazující dopravce) nebo celé přepravy (výkonný dopravce).

2.2.2 Odpovědnost dopravce přepravované věci

Občanský zákoník upravuje odpovědnost dopravce za škodu na zásilce jako **odpovědnost objektivní**, tedy odpovědnost, při které se nepřihlíží k zavinění dopravce. Dopravce přitom odpovídá za škodu na zásilce po dobu, po kterou ji má ve své moci.³⁴ Dopravce tedy odpovídá za škodu na zásilce od okamžiku převzetí zásilky do jejího vydání. Z povahy právní úpravy lze dovodit, že dopravce nese odpovědnost za škodu na zásilce i v případě, pokud k přepravě zásilky použije své zaměstnance či další třetí osoby.³⁵

Dopravce nahradí škodu vzniklou na zásilce **v době od převzetí zásilky dopravcem do vydání zásilky příjemci**. To neplatí, prokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče (**neprivilegované liberační důvody**).³⁶ Povinnosti k náhradě škody se **dopravce zproští**, prokáže-li, že škodu způsobili a) odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky nebo b) vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku. Způsobí-li škodu **vadný obal** zásilky, dopravce se povinnosti k náhradě škody zproští důkazem, že odesílatele na vadu při převzetí zásilky k přepravě upozornil; byl-li vydán nákladní nebo náložný list, musí v něm být vada obalu poznamenána. Neupozorní-li dopravce na vadný obal, zproští se povinnosti

³³ Dopravcem je ten, kdo provádí přepravu, zatímco přepravcem (odesílatelem, speditérem) je osoba, pro kterou dopravce provádí přepravu. (HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 77.)

³⁴ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek VI (relativní majetková práva, 2. část) § 2521 až 3081*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 86.

³⁵ Srov. § 28 a 29 nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb. a nařízení vlády č. 457/2013 Sb.

³⁶ Pro úspěšnou exoneraci u neprivilegovaných důvodů musí dopravce dokázat kauzální nexus mezi událostí vylučující odpovědnost a vznikem škody. U privilegovaných důvodů stačí, pokud dopravce prokáže, že ke stanovené události došlo a že škoda mohla být způsobena touto událostí.

k náhradě škody důkazem, že vadu nemohl při převzetí zásilky poznat (**privilegované liberační důvody**).³⁷ K **ujednáním omezujícím povinnost** dopravce se nepřihlíží.³⁸

Při **ztrátě nebo zničení** zásilky nahradí dopravce cenu, kterou zásilka měla v době, kdy ji převzal. Při **poškození nebo znehodnocení** zásilky nahradí dopravce rozdíl mezi cenou, kterou zásilka měla v době jejího převzetí dopravcem, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.³⁹ Důkazní břemeno v tomto případě nese poškozený.

Zničením zásilky je situace, kdy zásilka podlehne takové destrukci, že ztratí nejen své základní parametry a technické či fyzikální hodnoty, ale stane se zároveň i **zcela nepoužitelnou**, stav destrukce je tedy nevratný a neodstranitelný.

Ztrátou zásilky se rozumí situace, kdy zásilka nedojde do cílového místa určení a neví se, kde se nachází. Ke ztrátě přitom může dojít jak zásilky celé, tak i jen její části. Ztráta zásilky může spočívat buď ve **zmizení zásilky** (obvykle k tomu dojde společně i s použitým dopravním prostředkem), anebo v **odání zásilky jiné osobě**, která je následně neznáma. V souvislosti se ztrátou zásilky mezinárodní úmluvy obvykle upravují tzv. **domněnku ztráty**, kterou váží na dobu, po jejímž uplynutí se zásilka považuje za ztracenou.

Poškozením zásilky je třeba rozumět situaci snížení kvalitativních hodnot či technických vlastností a fyzikálních parametrů zásilky, které způsobí i **snížení hodnoty** této zásilky. Je přitom nerozhodné, zda poškození zásilky je vratné (odstranitelné), či nevratné (neodstranitelné). V důsledku snížení relevantních parametrů tedy dochází i ke ztrátě hodnoty zásilky.

³⁷ Předpoklady, na jejichž základě se může přepravce úspěšně domáhat na dopravci nahrazení škody na zásilce, jsou a) existence přepravní smlouvy (§ 765 obč. zák. – pozn. BP: v současnosti § 2555 OZ); b) vznik škody na přepravované zásilce v době od jejího převzetí k přepravě až do jejího vydání; c) reklamacie uplatněná oprávněnou osobou (tzv. aktivně legitimovanou osobou); d) podání reklamacie u dopravce (pasivní legitimace); e) dodržení lhůty oprávněným (prekluzivní lhůta); f) dodržení předepsaného obsahu reklamacie a g) ke škodě na zásilce nedošlo z důvodů uvedených v § 769 odst. 1 obč. zák. – pozn. BP: v současnosti § 2566 odst. 2 a 3 OZ (NS 25 Cdo 1815/1999).

³⁸ Srov. § 2566 OZ.

³⁹ Srov. § 2567 OZ.

Znehodnocením zásilky rozumíme situaci, kdy sice nedojde k mechanickému poškození zásilky či k fyzické změně jejích kvalitativních hodnot, ale kdy se sníží v důsledku přepravy pouze hodnota zásilky.

Odpovědnost dopravce za škodu na zásilce je upravena speciálně ve vztahu k obecné úpravě v § 2969 odst. 1 občanského zákoníku, podle něhož se při určení výše škody na věci vychází z její obvyklé ceny v době poškození a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit. I v případě škody na zásilce je použitelné ustanovení § 2969 odst. 2 občanského zákoníku, podle něhož poškodí-li dopravce věc ze své svévole nebo škodolibosti, hradí se poškozenému i **cena zvláštní obliby**.

Pro **náhradu škody na zásilce** se uplatní speciální úprava obsažená v ustanovení § 2951 odst. 1 občanského zákoníku, podle níž se škoda nahrazuje uvedením do předešlého stavu. Pouze v případě, není-li to dobře možné, anebo o to požádá poškozený, hradí se škoda v penězích. Je přípustné **snížení náhrady škody soudem** z důvodů zvláštního zřetele hodných podle ustanovení § 2953 občanského zákoníku, kdy soud vezme přitom zřetel zejména na to, jak ke škodě došlo, k osobním a majetkovým poměrům člověka, který škodu způsobil a odpovídá za ni, jakož i k poměrům poškozeného.

Právní úprava způsobu náhrady škody na zásilce a určení výše této náhrady není kogentní úpravou, takže se strany mohou od dané zákonné úpravy odchýlit. Přepravní řád může obsahovat odlišnou úpravu. Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu zvláštní úpravu však neobsahuje.⁴⁰

Postupnou dopravu více dopravci zákon neupravuje. Podrobnější úpravu přináší zejména přepravní řád.^{41, 42}

⁴⁰ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek VI (relativní majetková práva, 2. část) § 2521 až 3081*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 94–95.

⁴¹ Srov. § 28 až 30 nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb. a nařízení vlády č. 457/2013 Sb.

⁴² Srov. důvodová zpráva k osnově občanského zákoníku. Dostupné zde:

<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf> [cit. 2021-05-15].

2.2.3 Přepravní řád

Pro přepravu zboží byl vydán pouze **přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu**.⁴³ Podle § 27 tohoto přepravního řádu:

- 1) Vznikla-li příjemci **překročením dodací lhůty jiná škoda než škoda na přepravované zásilce**, hradí dopravce příjemci na jeho žádost prokázanou škodu, nejvýše však ve výši dovozného,
- 2) za **škodu vzniklou na zásilce překročením dodací lhůty** hradí dopravce oprávněnému skutečně vzniklou škodu na zásilce prokázanou oprávněným,
- 3) za **překročení dodací lhůty pro přepravu zásilky** dopravce uhradí oprávněnému na jeho žádost částku ve výši jedné desetiny dovozného za každých započatých 24 hodin, o které byla dodací lhůta překročena, nejvýše však polovinu dovozného,
- 4) kromě náhrady škody vzniklé na zásilce při úplné nebo částečné ztrátě zásilky nebo při poškození zásilky vrátí dopravce oprávněnému zaplacené přepravné, a to v celé výši, pokud byla **celá zásilka ztracena nebo zcela zničena**, jinak v poměrné výši odpovídající částečné ztrátě zásilky nebo míře jejího poškození; přepravné se nevrací, pokud bylo součástí ceny přepravované zásilky.⁴⁴

Pokud je **součet náhrad** při částečné ztrátě zásilky a poškození zásilky vyšší než náhrada škody při úplné ztrátě zásilky, nesmí náhrada škody oprávněnému překročit výši náhrady škody při úplné ztrátě zásilky.

⁴³ Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb. a nařízení vlády č. 457/2013 Sb.

⁴⁴ Otázka, zda vada zavazadla byla zevně znatelnou, jest otázkou právní. Dráha není povinna, by prozkoumávala podrobně bezvadnost obalu zboží podaného ku přepravě. § 97 (2) čís. 4 žel. dopr. ř. má na mysli jen vady, jež nebyly viditelné při pozorné, ale jen obvyklé manipulaci, již vyžaduje převzetí zboží. Neznatelnými jsou vady, jež mohou být poznány teprve zvláštním ohledáním (NS Rv II 272/1925).

2.2.4 Přímá použitelnost

Zákon č. 304/2017 Sb., který novelizoval silniční zákon (§ 9a),⁴⁵ umožňuje přímé použití některých ustanovení **Úmluvy CMR**⁴⁶ pro vnitrostátní nákladní silniční přepravu, a to konkrétně ustanovení (1) o uzavření a provádění přepravní smlouvy, (2) o odpovědnosti dopravce, (3) o reklamaci a žalobě a 4) o přepravě prováděné postupně několika dopravci.

Podle důvodové zprávy k tomuto zákonu⁴⁷ se jedná o podrobnější úpravu přepravy věcí, se kterou počítá občanský zákoník v § 2578, která ovšem v nákladní silniční přepravě (na rozdíl od silniční osobní přepravy) doposud neexistovala. Ustanovení neobsahuje samo o sobě pravidla pro tuto oblast, nicméně rozšiřuje působnost pravidel obsažených v mezinárodní Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě i na přepravu vnitrostátní. Podle ustanovení § 2578 občanského zákoníku právě podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropské unie.

Podle uvedeného zákonného ustanovení je článkem 23 odst. 3 Úmluvy CMR **limitována nejvyšší částka odpovědnosti** za škodu v případě úplné nebo částečné ztráty zásilky tak, že náhrada škody nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. Zúčtovací jednotkou se přitom rozumí zvláštní práva čerpání (SDR – *Special Drawing Right*) podle Mezinárodního měnového fondu, která jsou měnovou a účetní jednotkou odvozenou od amerického dolaru, evropského eura, japonského jenu, britské libry a čínského renminbi.

Podle článku 17 odst. 2 a 4 Úmluvy CMR se uplatní **liberační důvody**, dle kterých se dopravce zproští odpovědnosti za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky nebo za její poškození nebo překročení dodací lhůty, bylo-li zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce

⁴⁵ Zákon č. 111 /1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁶ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s. a sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s.

⁴⁷ Dostupné zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=7&CT=998&CT1=0> [cit. 2021-05-15].

nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci (**neprivilegované liberační důvody**).

Dále pak dopravce bude zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození: (1) použitím otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě, (2) chybějícím obalem nebo vadným obalem zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením, (3) manipulací, naložením, uložením nebo vyložením zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce, (4) přirozenou povahou určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců, (5) nedostatečnou nebo vadnou značkou nebo číslem jednotlivých kusů zásilky, (6) přepravou živých zvířat (**privilegované liberační důvody**).

2.3 Smlouva o provozu dopravního prostředku

2.3.1 Obecně

Podle ustanovení § 2582 občanského zákoníku: „*Smlouvou o provozu dopravního prostředku se **provozce** zavazuje **přepřavit náklad určený objednatelem** a k tomu účelu **vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a objednatel se zavazuje zaplatit provozci **odměnu**.***“⁴⁸

⁴⁸ Smluvní typy upravené v ustanoveních § 610 a násl. obch. zák. a § 638 a násl. obch. zák. (pozn. BP: v současnosti smlouva o přepravě věci – § 2555 a násl. OZ a smlouva o provozu dopravního prostředku – § 2582 a násl. OZ) jsou si v mnohém podobné, což je logickým důsledkem skutečnosti, že podstatou věcného (nepenížního) plnění je v obou případech přeprava věci (zásilky, nákladu) z místa A do místa B. Zatímco však právní úprava smlouvy o přepravě věci klade **těžiště na přepravovanou věc, na zásilku**, o níž je dopravce povinen pečovat (srov. zejm. § 617 odst. 1 větu první – pozn. BP: v současnosti § 2585 OZ – a § 622 a násl. obch. zákoníku – pozn. BP: v současnosti taktéž § 2585 OZ, který odkazuje na přiměřené použití ustanovení upravující smlouvu o přepravě, tudíž § 2558 OZ), takže pro tento smluvní typ je charakteristická vyšší míra odpovědnosti dopravce za předmětnou přepravu. V případě smlouvy o provozu dopravního prostředku (tzv. charteru), je již pojmově položen **důraz na poskytnutí provozu dopravního prostředku** (srov. též § 639 obch. zák. – pozn. BP: v současnosti § 2583) za účelem vykonání cest, tato smlouva tak v sobě nese určité znaky nájmu. Zejména jde-li o tzv. charter na dobu neboli *time charter*, závazek provozce pečovat o přepravovaný náklad esenciální obsahovou náležitostí tohoto smluvního typu není (NS 23 Cdo 5279/2009).

Podstatné náležitosti smlouvy o provozu dopravního prostředku jsou tedy: (1) alespoň druhová identifikace dopravního prostředku, (2) identifikace jedné nebo více cest (*trip charter*) nebo identifikace smluvené doby (*time charter*), (3) závazek provozce přepravit náklad určený objednatel a 4) závazek objednatele zaplatit provozci odměnu.

Smluvní strany se označují jako **provozce a objednatel**. Provozcem je poskytovatel provozu dopravního prostředku, který je odpovědný za tento provoz a způsobilost předmětného dopravního prostředku k přepravě, a to bez ohledu na druh dopravního prostředku. Objednatel je osoba, která si sjednává *charter*, a to ve vztahu k dopravnímu prostředku, příslušnému času nebo zvoleným cestám.⁴⁹

Smlouva o provozu dopravního prostředku se využívá pouze při přepravě nákladu, proto se na ni vztahují i speciální právní předpisy pro daný dopravní obor, a to: zákon č. 111/1994 Sb., **o silniční dopravě**, zákon č. 266/1994 Sb., **o dráhách**, zákon č. 49/1997 Sb., **o civilním letectví**, zákon č. 61/2000 Sb., **o námořní plavbě** a zákon č. 114/1995 Sb., **o vnitrozemské plavbě**.⁵⁰

2.3.2 Odpovědnost provozce

Občanský zákoník upravuje odpovědnost provozce za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku jako **odpovědnost objektivní**. **Liberačním důvod** nastává, jestliže provozce prokáže, že nezpůsobilost nemohl ani při zachování potřebné péče předvídat. **Důkazní břemeno** tak nese v tomto případě provozce na rozdíl od důkazního břemene o vzniku škody porušením povinnosti provozce a příčinné souvislosti, které nese objednatel.

Odpovědnost provozce je směřována k řádnému zajištění způsobilosti dopravního prostředku k vykonání přepravy podle sjednané smlouvy. Nicméně je otázkou, jakou má odpovědnost provozce za škodu na nákladu. Dle mého názoru provozce neodpovídá na základě smlouvy o provozu dopravního prostředku za škodu na nákladu, protože za případnou škodu

⁴⁹ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek VI (relativní majetková práva, 2. část) § 2521 až 3081*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 118.

⁵⁰ Rozumí se zákony ve znění pozdějších předpisů.

na nákladu nese odpovědnost dopravce podle smlouvy o přepravě věci. Nutné je vzít však v potaz obecné porušení smluvní povinnosti podle § 2913 a násl. občanského zákoníku, které se vztahuje na odpovědnost provozce v případě jiných škod, které vzniknou objednateli.

2.4 Smlouva o nájmu dopravního prostředku

2.4.1 Obecně

Podle ustanovení § 2321 občanského zákoníku: „*Nájemní smlouvou se **pronajímatel** zavazuje přenechat **nájemci** na určitou dobu **užívání dopravního prostředku** a nájemce se zavazuje platit za to pronajímateli **nájemné**.*“ Dopravním prostředkem se rozumí stroj schopný pohybu po dopravní cestě nebo umožňující pohyb, který slouží k přepravování nákladu a/nebo lidí.

Podstatné náležitosti smlouvy o nájmu dopravního prostředku jsou: (1) identifikace dopravního prostředku, (2) určení doby nájmu a (3) závazek pronajímatele přenechat nájemci užívání dopravního prostředku. Podstatnou náležitostí této smlouvy není ujednání o výši nájemného, protože lze použít ustanovení § 2217 odst. 1 občanského zákoníku o obvyklé výši v době uzavření nájemní smlouvy s přihlédnutím k nájemnému za nájem obdobných věcí za obdobných podmínek.

Smluvními stranami jsou **pronajímatel** a **nájemce**. Pronajímatelem může být kterýkoliv subjekt. Nájemní smlouva může být uzavřena se spotřebitelem (§ 1810 OZ). Pronajímatel může být podnikatelem (§ 420 a násl. OZ). Co se týká subjektů na straně nájemce, zákon zde také nestanoví při nájmu žádná omezení.⁵¹

⁵¹ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 219–221.

2.4.2 Odpovědnost pronajímatele

Nájemce dopravního prostředku není bez dalšího jeho provozovatelem, ať už ve smyslu veřejnoprávní úpravy (např. zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon o civilním letectví), či úpravy soukromoprávní (např. § 2927 OZ). Provozování vyžaduje právní a faktickou možnost dispozice s dopravním prostředkem, tu nájemce zpravidla nemá. Nezbytné je dlouhodobé oprávnění využívat základní funkce dopravního prostředku, rozhodování o jeho užití, provádění jeho údržby a oprav, placení provozních nákladů.⁵²

Pronajímatel odpovídá za škody způsobené nájemci tím, že dopravní prostředek není způsobilý k provozu a ke sjednanému způsobu užívání. Této odpovědnosti se pronajímatel zproští, jestliže prokáže, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku při zachování odborné péče do jeho převzetí nájemcem.

Odpovědnost nájemce vyplývá z ustanovení § 2325 občanského zákoníku, podle kterého „nájemce **udržuje dopravní prostředek** ve stavu, v jakém jej převzal, s přihlédnutím k obvyklému opotřebení“. Přihlédneme-li k ustanovení § 2205 písm. b) („**udržovat věc** v takovém stavu, aby mohla sloužit tomu užívání, pro které byla pronajata“) a 2207 odst. 1 občanského zákoníku („Po dobu nájmu provádí **běžnou údržbu** věci nájemce, ledaže se k ní zavázal pronajímatel. Ostatní údržbu věci a její **nezbytné opravy** provádí pronajímatel, ledaže se k některému způsobu nebo druhu údržby a k opravě některých vad zavázal nájemce. Pronajímatel **nahradí nájemci náklady**, které nájemce vynaložil na údržbu; neuplatní-li nájemce toto právo u pronajímatele do tří měsíců od vynaložení nákladů, právo zanikne.“), pak nájemce po dobu nájmu provádí vedle údržby i nezbytné opravy dopravního prostředku podle § 2210 občanského zákoníku.

Pokud se bude jednat o **podnikatelský nájem** dopravního prostředku, pak může nájemce z důvodu nepoužitelnosti dopravního prostředku smlouvu **okamžitě vypovědět** podle

⁵² HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 531–532.

§ 2227 občanského zákoníku, požadovat po pronajímateli **náhradní dopravní prostředek** dle § 2318 odst. 1 občanského zákoníku nebo **opravu** dopravního prostředku. Pokud se nájemce rozhodne pro opravu, zajistí si ji sám, a pak požádá pronajímatele o její úhradu. Když se bude jednat o **nepodnikatelský nájem** dopravního prostředku, nemusí nájemce oznámit pronajímateli potřebu oprav, které si je povinen provést sám (§ 2214 OZ).⁵³

2.5 Smlouva o skladování

2.5.1 Obecně

Podle ustanovení § 2415 občanského zákoníku: „*smlouvou o skladování se **skladovatel** zavazuje **převzít věc tak, aby ji uložil a opatroval, a ukladatel** se zavazuje zaplatit mu za to **skladné**. Je-li opatrování věci předmětem podnikání skladovatele, má se za to, že strany uzavřely smlouvu o skladování.*“

Podstatnými náležitostmi smlouvy o skladování jsou: (1) závazek skladovatele převzít a uložit individualizovanou hmotnou movitou věc, (2) dostatečně určitě určená věc a (3) závazek ukladatele zaplatit skladné. Pokud není sjednána doba uskladnění, pak je možné použít ustanovení § 2419 občanského zákoníku o tom, že „*závazek zanikne, pokud věc nebude skladovateli předána k uskladnění v ujednané době, jinak do šesti měsíců od uzavření smlouvy*“.⁵⁴

Smluvními stranami jsou **skladovatel** a **ukladatel**. I když na obou stranách smlouvy může být v podstatě jakákoli svéprávná osoba, zákon předpokládá, že skladovatelem bude podnikatel provozující sklad. Vlastníkem věci, která má být předmětem skladování, nemusí být ukladatel. Věc může uložit kdokoli, kdo má věc v detenci.⁵⁵

⁵³ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek V (relativní majetková práva I. část) § 1721 až 2520*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 1375–1376.

⁵⁴ Není rozhodné, jak je smlouva označena a o jaký typ smlouvy jde, nýbrž jaký je obsah smlouvy, tj. práva a povinnosti stran z této smlouvy plynoucí. Vykazuje-li smlouva pouze rámcovou úpravu s konečným časovým termínem, její předmět není dostatečně určitý (NS 32 Cdo 1292/2007).

⁵⁵ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 770.

2.5.2 Odpovědnost skladovatele

Povinnost skladovatele nahradit škodu se řídí zvláštní úpravou v § 2426 občanského zákoníku.⁵⁶ Podle § 2426 odst. 1 občanského zákoníku „*skladovatel nahradí ukladateli škodu vzniklou od převzetí věci do jejího vydání, neprokáže-li, že ji nemohl odvrátit*“ (**neprivilegovaný liberační důvod**). Skladovatel není tedy odpovědný za škodu, pokud prokáže, že ji nemohl odvrátit. Na skladovatele jakožto podnikatele je nutné klást objektivizující požadavek **odborné péče** podle § 5 občanského zákoníku, jedná se tedy o **objektivní odpovědnost**.

Podle § 2426 odst. 2 občanského zákoníku pak platí, že: „*skladovatel nehradí škodu způsobenou ukladatelem nebo vlastníkem věci, anebo vadou nebo přirozenou povahou uložené věci. Škodu způsobenou vadou obalu skladovatel nahradí, mohl-li vadu při vynaložení odborné péče poznat a upozornil-li na ni v potvrzení podle § 2416.*“ Jedná se tedy o **privilegované liberační důvody** k obecné povinnosti k náhradě škody skladovatelem. Skladovatel má však v každém případě **obecnou prevenční povinnost** ve smyslu § 2901 občanského zákoníku.

Smlouva o skladování je v podstatě samostatný smluvní typ podřazený obecnější úschově,⁵⁷ takže lze podle mého názoru další odpovědnost skladovatele odvodit od odpovědnosti schovatele k náhradě škody podle § 2402 a násl. občanského zákoníku. Povinností a následně i odpovědností skladovatele tedy dále je: (1) převzít věc, (2) opatrovat a vrátit uskladněnou věc, (3) při výkonu své činnosti respektovat pokyny ukladatele týkající se vrácení skladované věci, (4) zajistit bezpečnost ukladatele ve svých prostorách.

Skladovatel je povinen nahradit škodu, která vznikla v důsledku **porušení jeho smluvních povinností** podle § 2913 odst. 1 občanského zákoníku. Dle ustanovení § 2913 odst. 2 občanského zákoníku pak však může nastoupit **neprivilegovaný liberační důvod**, pokud skladovateli ve splnění povinností ze smlouvy dočasně nebo trvale zabránila mimořádná

⁵⁶ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 777–778.

⁵⁷ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek V (relativní majetková práva I. část) § 1721 až 2520*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 1540.

nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli. Škoda (na převzaté věci) může vzniknout i podle § 2944 občanského zákoníku, kdy je skladovatel povinen nahradit **poškození, ztrátu nebo zničení. Neprivilegovaným liberační důvodem** je zde okolnost, že skladovatel prokáže, že ke škodě mohlo dojít i jinak, tzn. i kdyby nebyla věc uskladněna.

Pokud je skladovaná věc poškozena, pak je skladovatel povinen **uvést ji do předešlého stavu** (opravit ji) podle ustanovení § 2951 občanského zákoníku. Není-li to dobře možné anebo žádá-li to poškozený, hradí se **škoda v penězích. Výše škody** se určí podle § 2969 občanského zákoníku, tzn. vyjde se z její **obvyklé ceny** v době poškození a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit, v případě svévole nebo škodolibosti se nahradí **cena zvláštní obliby**.

2.6 Zasílatelská smlouva

2.6.1 Obecně

Podle ustanovení § 2471 občanského zákoníku: „*Zasílatelskou smlouvou se **zasílatel** zavazuje **příkazci obstarat** mu vlastním jménem a na jeho účet **přepravu zásilky** z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli **odměnu**. Je-li ujednáno, že zasílatel obstará pro příkazce od příjemce zásilky **přijetí peněžních prostředků** nebo že uskuteční jiný inkasní úkon dříve, než příjemci vydá zásilku nebo doklad umožňující se zásilkou nakládat, použijí se přiměřeně i ustanovení o **dokumentárním inkasu**.*“

Podstatnými náležitostmi zasílatelské smlouvy jsou: (1) závazek zasílatele obstarat přepravu zásilky na účet příkazce, (2) určení místa nakládky a místa vykládky, (3) závazek příkazce zaplatit odměnu. Součástí smlouvy mohou být i další úkony zasílatele související s přepravou, např. zajištění proclení. Zasílatelská smlouva je specifickým druhem komisionářské smlouvy.⁵⁸

⁵⁸ Přiměřenou aplikací ustanovení o smlouvě komisionářské na zasílatelskou smlouvu se rozumí takové použití příslušných ustanovení o komisionářské smlouvě, podle kterého se na postavení zasílatele, jako obstaravatele přepravy věci, přiměřeně vztahují ustanovení o právech a povinnostech komisionáře coby osoby, jež pro komitenta zařizuje vlastním jménem na jeho účet určitou obchodní záležitost; pro vedlejšího účastníka pak přiměřeně platí ustanovení o právech a povinnostech komitenta (NS 29 Cdo 2629/2000).

Smluvními stranami jsou zde **zasílatel** a **příkazce**. V případě zasílatele se jedná o osobu, která vzhledem k předmětu své činnosti má znalosti na odpovídající odborné úrovni. Lze očekávat, že zasílatel bude jednat s náležitou odbornou péčí.⁵⁹ Ve smyslu živnostenského zákona je zasílatelství – spedice (ať vnitrostátní, či mezinárodní) pouze živností volnou,⁶⁰ což podle mého mínění nekoresponduje s náročností tohoto oboru.

Částečně tento nedostatek ve vztahu k dopravcům napravuje **Svaz spedice a logistiky České republiky**, jehož posláním je spolupůsobit při vytváření optimálních podmínek pro rozvoj oboru zasílatelství, logistiky a skladování, zajišťovat, podporovat a koordinovat profesní zájmy členů a který je řádným členem FIATA.⁶¹ Dalším důležitým subjektem působícím v oblasti zasílatelství je Sdružení automobilových dopravců **ČESMAD BOHEMIA**, které je našim největším sdružením dopravců podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě a které je členem Mezinárodní unie silniční dopravy.⁶²

2.6.2 Odpovědnost zasílatele

Podle ustanovení § 2478 občanského zákoníku: „vznikne-li na převzaté zásilce při obstarávání přepravy škoda, zasílatel ji nahradí, neprokáže-li, že škodu nemohl odvrátit.“ Neprivilegovaný liberační důvod zde spočívá v obecném požadavku prokázání nemožnosti odvrácení škody. Důkazní břemeno nese tedy zasílatel. Tato nemožnost není vázána na vynaložení „odborné péče“, ale pouze podle ustanovení § 2475 občanského zákoníku na vynaložení „potřebné péče“.

Pokud vznikne škoda během přepravy, kterou obstaral zasílatel tak, že uzavřel smlouvu o přepravě zásilky s dopravcem, tak se jej náhrada škody netýká. Za tuto škodu vzniklou během přepravy na zásilce odpovídá dopravce, a to od okamžiku jejího převzetí dopravcem až do

⁵⁹ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek V (relativní majetková práva 1. část) § 1721 až 2520*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 1607.

⁶⁰ Srov. Příloha č. 4 k zákonu č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

⁶¹ Fédération Internationale des Associations des Transitaires et Assimilés.

⁶² International Road Transport Union (IRU).

momentu vydání zásilky příjemci (§ 2566 a násl. OZ),⁶³ protože se na tuto skutečnost vztahuje smlouva o přepravě věci.⁶⁴

Zasílatel je povinen podle ustanovení § 2477 občanského zákoníku podat příkazci **zprávu o škodě**, která zásilce hrozí nebo na ní již vznikla, jinak nahradí příkazci škodu způsobenou tím, že příkazce takto nezpravil. Hrozí-li **podstatná škoda** na zásilce a není-li čas vyžádat si pokyny příkazce nebo prodlévá-li příkazce s nimi, má zasílatel právo zásilku prodat podle § 2126 a 2127. Jde o speciální ustanovení ve vztahu k obecné prevenci a oznamovací povinnosti v rámci náhrady škody.⁶⁵

2.7 Komisionářská smlouva

2.7.1 Obecně

Podle ustanovení § 2455 občanského zákoníku: „*komisionářskou smlouvou se komisionář zavazuje obstarat pro komitenta na jeho účet vlastním jménem určitou záležitost, a komitent se zavazuje zaplatit mu odměnu.*“ Právní úprava pojímá činnost komisionáře jako činnost v zásadě podnikatelskou, jejímž účelem je realizace obchodní činnosti pro všechny případy, kdy se sjednává nepřímé zastoupení.

Podstatnými náležitostmi komisionářské smlouvy jsou: (1) přesné určení zařizované záležitosti, (2) závazek komisionáře zařídit vlastním jménem pro komitenta na jeho účet záležitost a (3) závazek komitenta zaplatit odměnu.

⁶³ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 871.

⁶⁴ Ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ (pozn. BP: v současnosti § 2478 OZ) (upravuje odpovědnost zasílatele za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, a nikoli při přepravě zásilky. Zasílatel (při absenci jiné dohody) neodpovídá za škodu na zásilce vzniklou při přepravě věci, nýbrž pouze za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, tj. neodpovídá za případné porušení smlouvy sjednané s dopravcem a za škody vzniklé porušením přepravní smlouvy dopravcem. Nevznikla-li případná škoda na věci (převzaté zásilce) při obstarávání přepravy, nýbrž při přepravě samotné, není zasílatel za takto vzniklou škodu odpovědný ve smyslu § 603 odst. 2 ObchZ, avšak v úvahu přichází pouze odpovědnost za škodu při splnění předpokladů uvedených v § 373 a násl. ObchZ (pozn. BP: v současnosti § 2913 a násl. OZ) ve spojení s § 757 ObchZ (NS 32 Odo 529/2005).

⁶⁵ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek V (relativní majetková práva I. část) § 1721 až 2520*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 1612.

Smluvními stranami jsou **komisionář** a **komitent**. Obecná právní úprava nestanoví žádné požadavky na osobu komisionáře ani komitenta. Komisionářem tedy může být v podstatě jakákoli svéprávná osoba. Činnost komisionáře nevyklučuje příležitostný výkon nepodnikatelem. Nesmí však dosáhnout intenzity podnikatelské činnosti podle ustanovení § 420 občanského zákoníku, kdy se za tuto činnost považuje soustavný samostatný výkon výdělečné činnosti živnostenským nebo obdobným způsobem na vlastní účet a odpovědnost za účelem dosažení zisku. V tomto případě je již jeho povinností získat relevantní podnikatelské oprávnění.⁶⁶

2.7.2 Odpovědnost komisionáře

Podle § 2460 „*komisionář chrání komitentovy zájmy, které zná, a zpraví ho o každé okolnosti, která může mít vliv na změnu komitentova příkazu. Komisionář zpraví komitenta o plnění jeho příkazu. Po obstarání záležitosti provede vyúčtování, postoupí komitentovi práva nabytá v souvislosti s obstaráním záležitosti a vydá mu vše, co při tom získal.*“ Povinnost chránit komitentovy zájmy znamená, že se komisionář snaží dosáhnout vždy s náležitou péčí co nejlepšího výsledku pro komitenta.

Prevenční povinnost komisionáře spočívá v povinnosti informovat komitenta o veškerých skutečnostech, které by mohly mít vliv na změnu jeho pokynů. V rámci této informační povinnosti by komisionář měl informovat komitenta o podmínkách provádění jeho příkazu, tržních podmínkách, pokud jsou ve zjevném nesouladu s podmínkami pokynu. Dále by měl informovat komitenta o zvláštních rizicích, která mohou být s provedením pokynům spojena, včetně případných dodatečných povinností a právních nebo daňových rizik. Nesplnil-li komisionář svoji informační povinnost nebo poskytne-li komitentovi chybné informace, odpovídá za případnou škodu.⁶⁷

Komisionář je povinen kdykoli na žádost komitenta sdělit **stav provádění převzatého pokynu**. Provede-li komisionář pokyn, je o tom povinen informovat komitenta bez zbytečného

⁶⁶ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 836.

⁶⁷ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 846.

odkladu poté, co byl pokyn proveden. Tato **zpráva** musí obsahovat veškeré informace o obstarané záležitosti. Oznámení o provedení obchodu musí popisovat podstatný obsah sjednaného právního jednání a identifikovat protistranu. Neuvede-li komisionář v oznámení o provedení obchodu **identifikaci třetí osoby**, aplikuje se § 2461 občanského zákoníku, tudíž bude moci komitent uplatnit svá práva proti samotnému komisionáři.

Právo na **vydání komisních věcí** od komisionáře je odvozeno od vlastnického práva komitenta a jako takové se nepromlčuje (§ 614 OZ). Nevydá-li komisionář komisní věc komitentovi, ale použije-li ji k vlastnímu prospěchu, pak se bezdůvodně obohatí (§ 2991 a násl. OZ); vedle toho odpovídá za škodu, kterou porušením své povinnosti vydat komisní věci komitentovi způsobil.^{68, 69}

⁶⁸ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 848.

⁶⁹ Za předpokladu, že pachatel v souladu s podmínkami komisionářské smlouvy (§ 577 ObchZ – pozn. BP: v současnosti § 2455 OZ) uzavřené s poškozeným převzal cizí věc i po uplynutí doby trvání této smlouvy, přičemž předmětem zmíněného závazku byla trvalá činnost podle § 590 ObchZ (pozn. BP: v současnosti OZ odpovídají ustanovení neobsahuje, ale také nevyklučuje aplikaci ustanovení o obchodním zastoupení v případě trvalé činnosti), došlo tím ve smyslu § 667 ObchZ (pozn. BP: v současnosti § 2509 odst. 2 OZ) ke změně uvedené komisionářské smlouvy uzavřené na dobu určitou na smlouvu uzavřenou na dobu neurčitou. Za této situace byl proto pachatel povinen v souladu s § 584 odst. 1 ObchZ (pozn. BP: v současnosti § 2460 odst. 2 OZ) také provést vyúčtování související s prodejem cizí věci. Jestliže pachatel porušil zmíněnou povinnost, přisvojil si cizí svěřenou věc, takže svým jednáním naplnil znaky trestného činu zpronevěry podle § 248 tr. zák. (od 1. 1. 2010 podle § 206 TrZ) – NS 7 Tdo 106/2011-34.

3 ODPOVĚDNOST V PŘEPRAVĚ V UNIJNÍM PRÁVU

Pro oblast unijního práva je charakteristické, že právní úprava je obsažena v normách podle jednotlivých dopravních oborů, nikoli podle jednotlivých typů smluv jako v občanském zákoníku. V jednotlivých právních normách je pojednáno o nejdůležitějších ustanoveních.

3.1 Nařízení o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě⁷⁰

3.1.1 Úmrtí nebo zranění cestujících a ztráta či poškození zavazadel

Cestující mají v souladu s použitelným vnitrostátním právem nárok na **odškodnění v případě úmrtí**, včetně přiměřených nákladů na pohřeb, nebo v případě zranění, jakož i v **případě ztráty či poškození zavazadel** v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem. V případě úmrtí cestujícího se toto právo vztahuje přinejmenším na osoby, vůči nimž tento cestující měl nebo by měl zákonem stanovenou vyživovací povinnost.

Výše odškodnění se vypočte v souladu s použitelným vnitrostátním právem. Maximální výše stanovená vnitrostátním právem pro odškodnění za úmrtí nebo zranění cestujících nebo za ztrátu či poškození zavazadel nesmí být v jednotlivých případech nižší než: (i) **220 000 EUR na cestujícího**; (ii) **1 200 EUR za zavazadlo**. V případě poškození invalidních vozíků, jiného vybavení umožňujícího pohyb nebo pomocného vybavení výše náhrady škody vždy odpovídá nákladům na náhradu nebo opravu ztraceného nebo poškozeného vybavení.⁷¹

⁷⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

⁷¹ Srov. čl. 7 nařízení č. 181/2011.

3.2 Nařízení o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod⁷²

Dodatečná částka, kterou v souladu s čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy⁷³ může letecký dopravce EU požadovat, učiní-li cestující zvláštní prohlášení o zájmu na doručení jeho zavazadel na místo určení, se řídí tarifem pro dodatečné náklady na přepravu a pojištění daných zavazadel přesahující náklady na zavazadla oceněná ve výši limitu odpovědnosti nebo méně. Tarif je cestujícím sdělen na požádání.⁷⁴

Neexistují žádné finanční limity odpovědnosti v případě smrti nebo zranění cestujícího. Při odškodnění do výše 128 821 ZPČ (odpovídající částka v místní měně) nemůže letecký dopravce vznášet námitky proti vzniklým nárokům na odškodnění. Nad tuto částku se může letecký dopravce bránit tím, že prokáže, že se nejednalo o nedbalost nebo jiné zavinění. V případě smrti nebo zranění cestujícího musí letecký dopravce poskytnout **zálohu** na pokrytí bezprostředních hospodářských potřeb do 15 dnů od určení osoby oprávněné k odškodnění.

V případě **zpoždění při přepravě cestujících** odpovídá letecký dopravce za škodu kromě případů, kdy byla učiněna všechna přiměřená opatření pro předejití škodě nebo bylo nemožné taková opatření učinit. Pro odpovědnost za zpoždění při přepravě cestujících je stanoven limit 5 346 ZPČ (odpovídající částka v místní měně). V případě **zpoždění při přepravě zavazadel** odpovídá letecký dopravce za škodu kromě případů, kdy byla učiněna všechna přiměřená opatření pro předejití škodě nebo bylo nemožné taková opatření učinit. Pro odpovědnost za zpoždění při přepravě zavazadel je stanoven limit 1 288 ZPČ (odpovídající částka v místní měně).

Letecký dopravce odpovídá za **zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel** do výše 1 288 ZPČ (odpovídající částka v místní měně). Pokud jde o odbavená zavazadla, odpovídá i bez zavinění s výjimkou případů, kdy je zavazadlo vadné. Pokud jde o neodbavená zavazadla, odpovídá pouze za zavinění.

⁷² Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002.

⁷³ Limity odpovědnosti – zpoždění zavazadla a nákladu.

⁷⁴ Srov. čl. 3a nařízení č. 2027/97 ve znění nařízení č. 889/2002.

3.3 Nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů⁷⁵

3.3.1 Odepření nástupu na palubu

Nařízení stanoví **minimální práva cestujících**, jestliže: (i) je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, (ii) je jejich let zrušen, (iii) je jejich let zpožděn. **Odepřením nástupu na palubu** se rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za dále stanovených podmínek, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například (i) zdravotní důvody, (ii) důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo (iii) nedostatečné cestovní doklady.⁷⁶

3.3.2 Zrušení letu⁷⁷

Zrušením letu se rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.⁷⁸ V případě zrušení letu: (i) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem **pomoc** (právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování, strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době a zdarma dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou) a v případě přesměrování, jestliže

⁷⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.

⁷⁶ Srov. čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004.

Srov. např. rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012 ve věci C-22/11, jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Korkein oikeus (Finsko) ze dne 13. ledna 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 17. ledna 2011, v řízení **Finnair Oyj proti Timy Lassooy** a Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012 ve věci C-321/11, jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña (Španělsko) ze dne 29. března 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 28. června 2011, v řízení Germán Rodríguez **Cachafeiro**, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor **proti Iberia**, Líneas Aéreas de España SA.

Dostupné zde:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=128005&doclang=CS> [cit. 2021-05-15].

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=128002&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=514627> [cit. 2021-05-15].

⁷⁷ Srov. čl. 5 nařízení č. 261/2004.

⁷⁸ Srov. čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004.

očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc (ubytování v hotelu, pokud se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným, nebo se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím; přeprava mezi letištěm a místem ubytování); (ii) mají dotčení cestující **právo na náhradu škody** od provozujícího leteckého dopravce, jestliže (a) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo (b) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo (c) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

Jestliže jsou cestující informováni o zrušení, musí jim být poskytnuto **vysvětlení** ohledně možné náhradní přepravy. Provozující letecký dopravce **není povinen platit** náhradu (právo na náhradu škody), jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno **mimořádnými okolnostmi**,⁷⁹ kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla **všechna přiměřená opatření** přijata.⁸⁰ Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci.

⁷⁹ Mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce. (Srov. bod 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004.)

⁸⁰ Liberační důvod. Srov. např. rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 31. ledna 2013 ve věci C-12/11, jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Dublin Metropolitan District Court (Irsko) ze dne 10. listopadu 2010, došlým Soudnímu dvoru dne 10. ledna 2011, v řízení *Denise McDonagh proti Ryanair Ltd.*

Dostupné zde: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62011CJ0012:EN:HTML> [cit. 2021-05-15].

3.3.3 Významné zpoždění letu⁸¹

Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu **zpožděn**: (a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo (b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů v EU delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo (c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod písmeno (a) nebo (b), nabídne provozující letecký dopravce cestujícím: (i) pomoc (stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době a dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou) a (ii) pomoc (ubytování v hotelu, pokud se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným, nebo se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím; přeprava mezi letištěm a místem ubytování), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a (iii) pomoc (náhradu pořizovací ceny letenky do sedmi dní hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky nebo, v případě dohody podepsané cestujícím, cestovními poukazy nebo jinými službami, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti), jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.

3.3.4 Změna třídy na vyšší nebo nižší⁸²

Jestliže provozující dopravce umístí cestující **do třídy vyšší**, než pro kterou byla zakoupena letenka, nesmí požadovat žádnou dodatečnou platbu. Jestliže provozující dopravce umístí cestující **do třídy nižší**, než pro kterou byla zakoupena letenka, musí do sedmi dnů pomocí prostředků nahradit hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy

⁸¹ Srov. čl. 6 nařízení č. 261/2004.

Srov. rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009 (žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce Bundesgerichtshof, Handelsgericht Wien – Rakousko, Německo) – **Christopher Sturgeon**, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon, Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz) **proti Condor** Flugdienst GmbH, Air France SA (C-432/07) (spojené věci C-402/07 a C-432/07).

Dostupné zde: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=74448&doclang=CS> [cit. 2021-05-15].

⁸² Srov. čl. 10 nařízení č. 261/2004.

nebo bankovními šeky nebo, v případě dohody podepsané cestujícím, cestovními poukazy nebo jinými službami: (a) 30 % ceny letenky u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo (b) 50 % ceny letenky u všech letů v EU delších 1 500 kilometrů, s výjimkou letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty, a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo (c) 75 % ceny letenky u všech letů nespádajících pod písmeno (a) nebo (b), včetně letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty.

3.4 Nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě⁸³

3.4.1 Odpovědnost dopravce při usmrcení a zranění cestujících

Doprovce odpovídá za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví při úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování nebo vystupování, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije. Dopravce je této **odpovědnosti zproštěn**: (i) byl-li úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, (ii) byl-li úraz vyvolán zaviněním cestujícího, (iii) byl-li úraz vyvolán chováním třetí osoby a dopravce tomuto chování nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci a nemohl odvrátit jeho následky; jiný podnik, který užívá též železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva na regresní postih zůstávají nedotčena.

3.4.2 Odpovědnost dopravce při nedodržení jízdního řádu

Dopravce odpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že v cestě nebylo možné pokračovat téhož dne kvůli **odřeknutí, zpoždění** nebo **zmeškání přípojného vlaku** nebo proto, že pokračování v cestě nebylo za daných okolností únosné téhož dne. Náhrada škody

⁸³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob. Dopravce je této **odpovědnosti zproštěn**, je-li odřeknutí či zpoždění spoje nebo zmeškání přípoje vyvoláno následujícími důvody: (i) okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, (ii) zaviněním cestujícího nebo (iii) chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit; jiný podnik, který užívá též železniční infrastrukturu, se nepovažuje za třetí osobu; práva regresního postihu zůstávají nedotčena. Povinnost dopravce poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané výše upravuje vnitrostátní právo.⁸⁴

3.4.3 Odpovědnost dopravce za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla

Při usmrcení a zranění cestujících odpovídá dopravce také za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věcí, které měl cestující na sobě nebo které vezl jako **příruční zavazadlo**; totéž platí také pro **zvířata**, která veze cestující s sebou. Základ odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících se použije přiměřeně. V ostatních případech odpovídá dopravce za škodu z důvodů částečné nebo úplné ztráty nebo poškození věcí, příručních zavazadel nebo zvířat, na něž je povinen dohlížet cestující, pouze tehdy, je-li škoda zaviněna dopravcem.⁸⁵ Odpovídá-li dopravce za výše uvedené, činí **maximální hranice** odškodnění 1 400 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího.⁸⁶ **Dopravce neodpovídá** cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že cestující nedodržel své povinnosti vyplývající z celních nebo jiných předpisů orgánů státní správy.⁸⁷

Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením **cestovního zavazadla** v době od jeho převzetí dopravcem až do vydání zavazadla, jakož i jeho opožděným vydáním.

⁸⁴ Srov. čl. 32 Přílohy I nařízení č. 1371/2007.

⁸⁵ Srov. čl. 33 Přílohy I nařízení č. 1371/2007.

⁸⁶ Srov. čl. 34 Přílohy I nařízení č. 1371/2007.

⁸⁷ Srov. čl. 35 Přílohy I nařízení č. 1371/2007.

Je-li vozidlo z důvodu zaviněného dopravcem naloženo **později** nebo vydáno opožděně, je dopravce povinen, prokáže-li oprávněný, že tím vznikla škoda, vyplatit odškodnění, jehož výše nepřekročí cenu dovozného. Při úplné nebo částečné **ztrátě** vozidla se oprávněnému vypočítá odškodnění vyplácené za prokázanou škodu podle zůstatkové hodnoty vozidla. Toto odškodnění činí nejvýše 8 000 zúčtovacích jednotek. Přívěs s nákladem i bez nákladu se považuje za samostatné vozidlo.⁸⁸

3.5 Nařízení o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách⁸⁹

3.5.1 Povinnosti dopravců a provozovatelů terminálů v případě přerušení cesty

Potíže cestujících způsobené **zrušením** nebo **významným zpožděním**⁹⁰ jejich cesty by se aplikací tohoto nařízení měly zmírnit. Za tímto účelem by mělo být o cestující náležitě postaráno a měli by mít možnost svou cestu zrušit a nechat si proplatit přepravní doklad nebo za uspokojivých podmínek dosáhnout přesměrování. Vhodným ubytováním pro cestující nemusí nutně být hotelové pokoje, ale jakékoli jiné vhodné ubytování, které je dostupné, což závisí zejména na podmínkách v konkrétní situaci, vozidlech cestujících a parametrech lodí. V tomto ohledu a v odůvodněných případech za výjimečných a naléhavých podmínek by dopravci ve spolupráci s civilními orgány měli mít možnost plně využít příslušná zařízení, která jsou dostupná.

Žádné ustanovení nařízení nebrání cestujícím domáhat se v souladu s vnitrostátním právem **náhrady škody** způsobené zrušením nebo zpožděním přepravní služby u vnitrostátních soudů.⁹¹ Nařízení zakládá absolutní rigiditu práv a povinností. Práva a povinnosti vyplývající z nařízení **nelze vyloučit ani omezit**, zejména ne odchylnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy.⁹²

⁸⁸ Srov. čl. 45 Přílohy I nařízení č. 1371/2007.

⁸⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

⁹⁰ Srov. čl. 16 až 21 nařízení č. 1177/2010.

⁹¹ Srov. čl. 21 nařízení č. 1177/2010.

⁹² Srov. čl. 6 nařízení č. 1177/2010.

3.6 Nařízení o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod⁹³

Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři (PAL) z roku 1974 ve znění protokolu z roku 2002 se vztahuje pouze na mezinárodní dopravu. Na vnitřním trhu služeb námořní dopravy byl zrušen rozdíl mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou, a proto bylo vhodné zavést v rámci Evropské unie stejnou úroveň a povahu odpovědnosti ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě.⁹⁴ **Pojištění** požadované Athénskou úmluvou musí odpovídat finančním možnostem vlastníků lodí a pojišťoven. Pojištění podle tohoto nařízení by tedy mělo být stanoveno s přihlédnutím k různým třídám lodí.⁹⁵ V případě smrti nebo zranění cestujícího je vhodné zavázat dopravce k **zaplacení zálohy**, jež nepředstavuje uznání odpovědnosti.⁹⁶ Náležité **informace o právech přiznaných cestujícím** by jim měly být poskytnuty před uskutečněním cesty, nebo není-li to možné, nejpozději při odjezdu.⁹⁷

⁹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod.

⁹⁴ Srov. čl. 3 preambule nařízení č. 392/2009.

⁹⁵ Srov. čl. 4 preambule nařízení č. 392/2009.

⁹⁶ Srov. čl. 5 preambule nařízení č. 392/2009.

⁹⁷ Srov. čl. 6 preambule nařízení č. 392/2009.

4 ODPOVĚDNOST V PŘEPRAVĚ V MEZINÁRODNÍM PRÁVU

Taktéž pro oblast mezinárodního práva je charakteristické, že právní úprava je obsažena v normách podle jednotlivých dopravních oborů, nikoli podle jednotlivých typů smluv jako v občanském zákoníku. V mezinárodních smlouvách je pojednáno o nejdůležitějších ustanoveních.

4.1 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)⁹⁸

4.1.1 Odpovědnost dopravce

Doprovce odpovídá **jako komisionář**⁹⁹ za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů¹⁰⁰ v nákladním listě uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných; je však povinen nahradit nejvýše částku, kterou by hradil při ztrátě zásilky.¹⁰¹ Odpovědnost dopravce není však dána v případě, pokud použije informace poskytnuté odesílatelem nesprávným způsobem. Za nesprávné použití informací není zakotvena sankce, proto je v zájmu odesílatele z důvodu průkaznosti poskytovat informace dopravci v písemné podobě.

Doprovce, který neprovede dané příkazy nebo který je provede, aniž si vyžádal předložení prvního vyhotovení nákladního listu, **odpovídá** oprávněnému za škodu tím vzniklou. Předpokladem pro uplatnění nároku je však vždy, aby byl příkaz proveditelný a platný a byl udělen osobou, která příkaz udělit mohla na základě svého dispozičního oprávnění. Pokud dopravce opomene nebo vědomě nepodá osobě udělující příkaz zprávu o nemožnosti příkaz vykonat, je za vzniklou škodu odpovědný podle vnitrostátního právního řádu.

⁹⁸ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s. a sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s.

⁹⁹ Tato odpovědnost odpovídá odpovědnosti komisionáře podle příslušného vnitrostátního právního řádu (§ 2455 až 2470 OZ). Podle čl. 4 odst. 2 nařízení Řím I se řídí smlouva právem země, v níž má strana, která je povinna poskytnout plnění charakteristické pro smlouvu, své obvyklé bydliště.

¹⁰⁰ Jedná se např. o celní pokuty, skladné, stojné.

¹⁰¹ Srov. čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR.

Dopravce odpovídá za **úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození**, které vznikne **od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání**, jakož i za překročení dodací lhůty.¹⁰² **Dopravce je zproštěn** této odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo:¹⁰³ (i) **zaviněno oprávněným**, (ii) **příkazem oprávněného**, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, (iii) **vlastní vadou zásilky** nebo (iv) okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci (**neodvratitelné a neodstranitelné okolnosti**). Dopravce se nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani **vad vozidla** použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejích zástupců nebo pracovníků.¹⁰⁴

4.1.2 Zproštění odpovědnosti dopravce

Dopravce je **zproštěn odpovědnosti**, vznikne-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s jednou nebo více z těchto skutečností:¹⁰⁵ (i) **použití otevřených vozidel** bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě; (ii) **chybějící obal nebo vadný obal zásilky**, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením; (iii) **manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem**,¹⁰⁶ příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce; (iv) **přirozená povaha určitého zboží**, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysýcháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců;¹⁰⁷ (v) **nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky**;

¹⁰² Zavinění dopravce není rozhodující, jedná se o **objektivní odpovědnost**. Odpovědnost dopravce není odpovědností za výsledek, ale předpokládanou odpovědností za zavinění se ztřeštěnou povinností péče. (Srov. KOLLER, I. *Transportrecht*. 9. vydání. Mnichov: C. H. Beck, 2016. S. 1036.)

¹⁰³ Jedná se o tzv. **neprivilegované případy zprošťující odpovědnost**. Vedle uvedených případů lze na základě praxe soudů ještě jmenovat **neudání ceny zásilky**.

¹⁰⁴ Jde o **objektivní odpovědnost dopravce**. **Vadami vozidla** jsou všechny vady, které mají původ v samotném vozidle a jeho používání.

¹⁰⁵ Jedná se o tzv. **privilegované případy vyloučení odpovědnosti dopravce**.

¹⁰⁶ Pokud povinnost k nakládce spočívá na straně odesílatele nebo příjemce, pak je nutné rozlišit i) škodu na zásilce vzniklou během nakládky (není odpovědný dopravce) a ii) škodu vzniklou během přepravy (dána odpovědnost dopravce). V případě provádění nakládky dopravcem jedná se o jeho odpovědnost. Dojde-li během přepravy k překládce, pak nese odpovědnost dopravce, pokud však tuto překládku nevykonávaly třetí osoby, za které dopravce nenese odpovědnost (např. hasiči, celníci). (Srov. SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (komentář)*. *Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: VOX, 2009, s. 302–305.)

¹⁰⁷ Velké množství zboží vyžaduje stálou teplotu, proto je přepravováno ve speciálních vozech. Česká republika

(vi) **přeprava živých zvířat.**¹⁰⁸ Neodpovídá-li dopravce za některé z okolností, které způsobily škodu, odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za něž odpovídá, přispěly ke škodě (**spoluodpovědnost dopravce**).¹⁰⁹

4.2 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR)¹¹⁰

4.2.1 Odpovědnost dopravce za škody způsobené osobám

Doprovce odpovídá za škodu, která vznikla **zraněním** nebo jakýmkoli jiným poškozením tělesného nebo duševního zdraví cestujícího v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s přepravou buď v době, kdy byl cestující ve vozidle, nebo v době, kdy do něho nastupoval nebo z něho vystupoval, nebo v souvislosti s nakládkou nebo vykládkou zavazadla. **Doprovce se zproští** této odpovědnosti, jestliže příčinou nehody byly okolnosti, kterým dopravce ani při **vynaložení péče nezbytné** v konkrétním případě nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.¹¹¹

4.2.2 Odpovědnost dopravce za škody způsobené na zavazadlech

Doprovce odpovídá za škodu vzniklou **úplnou nebo částečnou ztrátou zavazadla a za jeho poškození**. Dopravce odpovídá za předané zavazadlo od okamžiku jeho převzetí k přepravě do okamžiku jeho vydání nebo uložení.¹¹² Za jiné zavazadlo dopravce odpovídá po

přistoupila k **Dohodě o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP)** (č. 32/2016 Sb. m. s.). Chlazení nebo mražení zásilky se považuje za formu obalu zásilky.

¹⁰⁸ Na povinnosti při přepravě zvířat se vztahuje **Evropská dohoda o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě** (č. 20/2000 Sb. m. s.) a **Evropská dohoda o ochraně jatečných zvířat** (č. 114/2003 Sb. m. s.).

¹⁰⁹ Český soud při stanovení rozsahu spoluodpovědnosti dopravce bude vycházet z vnitrostátních právních předpisů. Podle § 2915 odst. 1 OZ, je-li k náhradě zavázáno několik škůdců, nahradí škodu společně a nerozdílně a dle § 2916 OZ kdo je povinen k náhradě škody společně a nerozdílně s jinými, vypořádá se s nimi podle účasti na způsobení vzniklé škody. Nezakročí-li ten, komu újma hrozí, k jejímu odvrácení způsobem přiměřeným okolnostem, nese ze svého, čemu mohl zabránit (§ 2903 odst. 1 OZ).

¹¹⁰ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 91/2006 Sb. m. s., o přijetí Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR).

¹¹¹ Srov. čl. 11 Úmluvy CVR.

¹¹² Podle článku 10 odst. 3 Úmluvy CVR. Zavazadlo nevyzvednuté po příjezdu dopravního prostředku bez ohledu

dobu, po kterou je zavazadlo ve vozidle, avšak v případě jeho odcizení nebo ztráty, které nejsou v souvislosti s dopravní nehodou, jen bylo-li dáno pod jeho dohled. K těmto jiným zavazadlům se počítají osobní věci a předměty, které má cestující na sobě nebo u sebe.

4.2.3 Liberační důvody

Dopravce se zprošťuje této odpovědnosti, jestliže ztráta nebo poškození byly způsobeny vlastní vadou zavazadla, zvláštním rizikem spočívajícím v jeho snadno zkazitelné nebo nebezpečné povaze nebo okolnostmi, kterým dopravce ani při **vynaložení péče nezbytné** v konkrétním případě nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. **Dopravce se nemůže dovolávat** ve snaze zprostit se své odpovědnosti (i) ani tělesných nebo duševních vad řidiče, (ii) ani vad nebo selhání vozidla, (iii) ani zavinění osoby, od níž vozidlo najal, nebo (iv) osob, za které by uvedená osoba odpovídala, kdyby sama byla dopravcem.¹¹³

Dopravce se **zprošťuje plně nebo částečně odpovědnosti** vyplývající z Úmluvy CVR v té míře, v jaké škoda vznikla **vinou cestujícího** nebo v důsledku takového jeho chování, které neodpovídá normálnímu chování cestujícího. Odpovídá-li dopravce za **škodu, kterou však spoluzpůsobila svým jednáním nebo opomenutím třetí osoba**, odpovídá dopravce za celou škodu, má však právo postihu proti této třetí osobě. Dopravce **se zproští odpovědnosti** podle Úmluvy CVR, byla-li škoda způsobena **jadernou událostí** a jestliže podle zvláštních předpisů platných v smluvním státě upravujících odpovědnost v oblasti jaderné energie je odpovědnost za tuto škodu uložena operátoru jaderného zařízení nebo osobě jej zastupující.¹¹⁴

na to, byl-li na ně vydán zavazadlový lístek nebo ne, se uloží na bezpečné a vhodné místo; dopravce je uschovává na náklady cestujícího; úschovu může svěřit třetí osobě; uschovatel zavazadla má právo na přiměřenou náhradu. Jinak se uložení nevyzvednutého zavazadla řídí právem platným v místě, kde bylo zavazadlo uloženo.

¹¹³ Srov. čl. 14 Úmluvy CVR.

¹¹⁴ Srov. čl. 17 Úmluvy CVR.

4.3 Montrealská úmluva¹¹⁵

4.3.1 Odpovědnost dopravce za usmrcení a zranění cestujících, poškození zavazadel¹¹⁶

Doprovce odpovídá za vzniklou škodu, jež nastala tím, že došlo k **usmrcení nebo zranění cestujícího**, jestliže se nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění, stala (i) na palubě letadla nebo (ii) v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něj. Dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě (i) zničení nebo (ii) ztráty nebo (iii) poškození **zapsaného zavazadla** (tzn. zavazadla, které má pod svou kontrolou dopravce),¹¹⁷ jestliže se událost, která způsobila zničení nebo ztrátu nebo poškození, stala na palubě letadla a nebo kdykoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce.¹¹⁸

4.3.2 Odpovědnost dopravce za poškození nákladu¹¹⁹

Dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě **zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu**¹²⁰ pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy. Dopravce však neodpovídá za vzniklou škodu vůbec a nebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena z dále uvedených důvodů: (i) vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu; (ii) vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti;

¹¹⁵ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.

¹¹⁶ Srov. čl. 17 Montrealské úmluvy.

¹¹⁷ Tzn. od okamžiku, kdy dojde k předání zavazadla cestujícím zaměstnanci dopravce, do momentu převzetí zavazadla cestujícím z pásového dopravníku.

¹¹⁸ Aby se jednalo o **odpovědnost leteckého dopravce za škodu**, musí nastat: i) škodní událost na palubě letadla, v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho, nebo kdykoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce, zpoždění letu, ii) objektivní odpovědnost dopravce (z Úmluvy) a iii) kauzální nexus. Za příčinnou souvislost je považována i situace, kdy na základě nehody na palubě letadla dojde následně k traumatu, který bude mít za následek zranění nebo smrt cestujícího (Odvolací soud státu New York ve věci **Rosman v. Trans World Airlines**). Toto stanovisko je aplikovatelné pro Montrealskou úmluvu (dostupné zde: <https://www.leagle.com/decision/197441934ny2d3851368> [cit. 2021-05-15]).

¹¹⁹ Srov. čl. 18 Montrealské úmluvy. Vychází se z Montrealského protokolu č. 4.

¹²⁰ Termín „zboží“ z Varšavské úmluvy změněné v Haagu r. 1955 byl nahrazen termínem „náklad“.

(iii) válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu; (iv) zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.¹²¹

4.3.3 Odpovědnost dopravce za zpoždění¹²²

Doprovce odpovídá za škody způsobené **zpožděním letecké přepravy** cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že (i) on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že (ii) nebylo v jejich silách, aby tak učinili.¹²³

4.3.4 Limity odpovědnosti, zpoždění zavazadla a nákladu¹²⁴

V případě škody způsobené **zpožděním při přepravě osob** je odpovědnost dopravce za každého cestujícího omezena na částku 5 346 SDR. **Při přepravě zavazadel** je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 1 288 SDR pro každého cestujícího, pokud tento cestující neučiní v době, kdy předává zapsané zavazadlo dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání v místě určení a nezplatí příslušný příplatek, je-li za těchto okolností požadován. V takovém případě bude dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše udané částky, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem cestujícího na dodání do místa určení.

¹²¹ Liberační důvody. Důkazní břemeno nese dopravce. Skutečnou výši škody musí prokázat odesílatel, příjemce či jiná oprávněná osoba.

¹²² Srov. čl. 19 Montrealské úmluvy.

¹²³ Jedná se o presumované zavinění a prokázání náležité péče.

Obvodní soud pro východní New York ve věci **Edem v. Ethiopian Airlines Enterprise** konstatoval, že dopravce nemůže být odpovědný za zpoždění cestujícího, jestliže toto bylo způsobeno úředníky pasové kontroly. Podobně tak nebude dopravce odpovědný v případě, že se cestující nedostavil po opakované výzvě včas k odbavení v odletové přepážce a zrušené místo takto opozdilého cestujícího nabídl cestujícím bez rezervace („*stand-by*“) – srov. rozhodnutí Obvodního soudu pro severní Texas ve věci **Igwe v. Northwest Airlines**.

Dostupné zde:

http://www.ca2.uscourts.gov/decisions/isysquery/ee3880f7-276e-4299-aa40-e4cb37c2aea3/11/doc/11-3770_so.pdf# [cit. 2021-05-15].

http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCOURTS-txsd-4_05-cv-01423/pdf/USCOURTS-txsd-4_05-cv-01423-0.pdf [cit. 2021-05-15].

¹²⁴ Srov. čl. 22 Montrealské úmluvy.

Při přepravě nákladu je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 22 SDR za kilogram,¹²⁵ pokud odesílatel neučiní v době, kdy předává náklad dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatí příslušný příplatek, je-li za těchto okolností požadován. V takovém případě bude dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše udané částky, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění části nákladu nebo jakéhokoli předmětu tvořícího část nákladu se přihlíží při stanovení hranice odpovědnosti dopravce pouze k celkové hmotnosti dotčené části nebo předmětu. Je-li však ztrátou, poškozením nebo zpožděním části nákladu anebo jakéhokoli předmětu tvořícího součást nákladu ovlivněna hodnota ostatních zásilek uvedených ve stejném leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, anebo pokud tyto doklady nebyly vydány, ve stejném záznamu, pro jehož uložení se používají jiné prostředky, přihlédně se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky nebo zásilek.¹²⁶

¹²⁵ Odpovědnost dopravce za náklad je objektivní s neprolomitelným limitem.

¹²⁶ Soudní dvůr EU je oprávněn podávat výklad Montrealské úmluvy, protože EU je smluvní stranou (srov. rozhodnutí Rady 2001/539/ES). SDEU proto rozhodoval ve věci **Axel Walz v. Clickair SA** (C-63/09) a stanovil, že pojem „újmá“, který tvoří podklad čl. 22 odst. 2 úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, jenž stanoví mez odpovědnosti leteckého dopravce za újmu vzniklou zejména v důsledku ztráty zavazadel, musí být vykládán tak, že zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu.

Dostupné zde:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30dd40638e4b96144266a00cff110994d3f6.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuRa390?text=&docid=81177&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&oc c=first&part=1&cid=1188212> [cit. 2021-05-15].

4.4 Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)¹²⁷

4.4.1 Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)¹²⁸

4.4.1.1 Odpovědnost při usmrcení nebo zranění cestujících

Dopravce odpovídá za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví¹²⁹ při úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování nebo vystupování, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije. Dopravce je této **odpovědnosti zproštěn**: (i) byl-li úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, (ii) byl-li úraz vyvolán zaviněním cestujícího, (iii) byl-li úraz vyvolán chováním třetí osoby a dopravce tomuto chování nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci a nemohl odvrátit jeho následky; jiný podnik, který užívá též železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva na regresní postih zůstávají nedotčena.

4.4.1.2 Odpovědnost při nedodržení jízdního řádu

Dopravce odpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že v cestě nebylo možné pokračovat téhož dne kvůli **odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku** nebo proto, že pokračování v cestě nebylo za daných okolností únosné téhož dne. Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, je-li odřeknutí či zpoždění spoje nebo zmeškání přípoje vyvoláno následujícími důvody: (i) okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, (ii) zaviněním cestujícího nebo (iii) chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči

¹²⁷ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s., o sjednání Protokolu o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980.

¹²⁸ Přípojek A ke COTIF.

¹²⁹ Pojem „poškození duševního zdraví“ zahrnuje také např. šok.

odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit; jiný podnik, který užívá též infrastrukturu, se nepovažuje za třetí osobu; práva regresního postihu zůstávají nedotčena. Povinnost dopravce poskytnout náhradu za jiné škody než za škody výše předvídané upravuje vnitrostátní právo.¹³⁰

4.4.1.3 Odpovědnost za příruční zavazadla a zvířata

Při usmrcení a zranění cestujících odpovídá dopravce také za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věcí, které měl cestující na sobě nebo které vezl jako příruční zavazadlo; totéž platí také pro zvířata, která veze cestující s sebou. V ostatních případech odpovídá dopravce za škodu z důvodů částečné nebo úplné ztráty nebo poškození věcí, příručních zavazadel nebo zvířat, na něž je povinen dohlížet cestující, pouze tehdy, je-li škoda zaviněna dopravcem.¹³¹ Odpovídá-li dopravce podle výše uvedeného, činí **maximální hranice odškodnění** 1 400 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího.¹³² Dopravce **neodpovídá** cestujícímu **za škodu**, která vznikla tím, že cestující nedodržel své povinnosti vyplývající z celních nebo jiných předpisů orgánů státní správy.¹³³

4.4.1.4 Odpovědnost za cestovní zavazadla

Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením **cestovního zavazadla** v době od jeho převzetí dopravcem až do vydání zavazadla, jakož i jeho opožděným vydáním.¹³⁴ Dopravce je této **odpovědnosti zproštěn**, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné vydání zavazadla byly zaviněny cestujícím, jeho příkazem, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami cestovního zavazadla nebo okolnostmi, kterým

¹³⁰ Srov. čl. 32 Přílohy A ke COTIF. Předpokládá se objektivní ručení dopravce s jednotlivě vyjmenovanými důvody liberace. Není předvídan nárok na náhradu poplatku za rezervaci místa.

¹³¹ Srov. čl. 33 Přílohy A ke COTIF. Platí objektivní ručení dopravce s možným liberačním důvodem.

¹³² Srov. čl. 34 Přílohy A ke COTIF.

¹³³ Srov. čl. 35 Přílohy A ke COTIF.

¹³⁴ Je stanovena zásada objektivního ručení pro vyjmenované skutkové podstaty za škody způsobené provozem železnice – provozem dopravy a infrastruktury.

doprovce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.¹³⁵ Dopravce je této odpovědnosti také zproštěn, vznikne-li ztráta nebo poškození z jedné nebo více následujících skutečností, spojených se **zvláštním nebezpečím**: (i) chyběním nebo nedostatkem obalu; (ii) přirozenou povahou cestovního zavazadla; (iii) podejem předmětů, které jsou z přepravy vyloučeny, jako cestovních zavazadel.¹³⁶

4.4.2 Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)¹³⁷

4.4.2.1 Odpovědnost za ztrátu nebo poškození zboží

Dopravce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží v době od přijetí zboží až do jeho dodání, jakož i za škodu vzniklou překročením dodací lhůty, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije. Dopravce je této **odpovědnosti zproštěn**, došlo-li ke ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty zaviněním oprávněné osoby,¹³⁸ příkazem oprávněné osoby, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami zboží (vnitřní zkázou, ubýváním atd.) nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Jde o **samostatnou odpovědnost dopravce** jakožto první z modelů odpovědnosti založeného na principu objektivní odpovědnosti s možností liberace. **Liberační důvody** jsou zde obecné. Dopravce musí prokázat, že ke ztrátě, poškození nebo nedodržení přepravní lhůty došlo.

Dopravce je této **odpovědnosti zproštěn**, vyplývá-li ztráta nebo poškození ze **zvláštního nebezpečí** spojeného s jednou nebo s několika z následujících skutečností: (i) **přeprava v otevřených vozech** podle Všeobecných přepravních podmínek nebo je-li tak výslovně dohodnuto a zapsáno v nákladním listu; s výhradou škod, které nastaly v důsledku povětrnostních vlivů, se za přepravu v otevřených vozech nepovažuje přeprava zboží

¹³⁵ Dopravce musí dokázat kauzální souvislost uplatňovaného důvodu s nastalou škodou, aby se osvobodil.

¹³⁶ Privilegované důvody osvobození od ručení. Dopravce pouze osvědčí, že škoda mohla z uvedených důvodů vzniknout. Srov. čl. 36 Přílohy A ke COTIF.

¹³⁷ Příloha B ke COTIF.

¹³⁸ Oprávněnou osobou se rozumí osoba, která má oprávnění disponovat se zbožím. CIM neobsahuje ustanovení, které by bránilo dopravci poukazovat na vady vozidla, a dopravce se tedy může liberovat poukazem na vady vozidla použitého k přepravě. (Srov. KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. vydání. München: C. H. Beck, 2013, s. 1405.)

v intermodálních přepravních jednotkách¹³⁹ a v uzavřených silničních vozidlech přepravovaných na železničních vozech; použije-li odesílatel pro přepravu zboží v otevřených vozech plachty, odpovídá dopravce pouze v rozsahu, který mu přísluší pro přepravu v otevřených vozech bez plachty, a to i tehdy, jedná-li se o zboží, které se podle Všeobecných přepravních podmínek nepřepравuje v otevřených vozech, (ii) **chybějící nebo vadný obal** u zboží, které je v důsledku své povahy při nezabalení nebo nedostatečném zabalení vystaveno nebezpečí ztráty nebo poškození, (iii) **nakládání zboží** odesílatelem¹⁴⁰ nebo vykládání zboží příjemcem, (iv) **přírozená povaha určitého zboží**, v jejímž důsledku je vystaveno nebezpečí úplné nebo částečné ztráty nebo poškození, zejména lomem, zrezavěním, vnitřní zkázou, vysycháním, roztroušením, (v) **nesprávné, nepřesné nebo neúplné označení** nebo číslování kusů zásilky, (vi) **přeprava živých zvířat**, (vii) **přeprava**, která podle příslušných ustanovení nebo podle dohody uzavřené mezi odesílatelem a dopravcem a uvedené v nákladním listu musí být **doprovázena**, pokud ztráta nebo poškození vznikly z nebezpečí, které mělo být doprovodem odvráceno.¹⁴¹ Jde o **liberační důvody privilegované**. Dopravce pouze osvědčí, že škoda mohla z uvedených důvodů vzniknout. Oprávněná osoba má právo prokázat, že škoda nebyla výlučně způsobena některým z uvedených nebezpečí. Uplatňuje se zde tedy vyvratitelná domněnka příčinné souvislosti a postačí tedy prokázat, že škoda z tvrzeného zvláštního nebezpečí v konkrétním případě vzniknout mohla.

4.4.2.2 Odpovědnost při úbytku hmotnosti

U zboží, které je při přepravě v důsledku své přirozené povahy zpravidla vystaveno nebezpečí úbytku hmotnosti, **odpovídá** dopravce bez ohledu na délku projeté trasy pouze za tu část úbytku hmotnosti, která přesahuje následující procentní sazby: (i) dvě procenta hmotnosti u kapalin nebo u zboží podaného k přepravě ve vlhkém stavu; (ii) jedno procento hmotnosti u suchého zboží. Na **omezení odpovědnosti** se dopravce nemůže odvolávat, prokáže-li se, že ztráta nevyplývá podle okolností případu z příčin, které byly rozhodující pro přípustné procentní sazby. Přepravuje-li se více kusů nákladu s tímž nákladním listem, vypočítává se úbytek hmotnosti pro každý kus, pokud je jeho hmotnost při odeslání udána v nákladním listu

¹³⁹ Intermodální přepravní jednotku tvoří palety, kontejnery a výměnné nástavby, s jejichž obsahem se při přepravě nemanipuluje, ale zachází se s ní jako s ucelenou manipulační jednotkou.

¹⁴⁰ Odesílatel je v tomto případě neomezeně odpovědný dopravci za škodu vzniklou vadným naložením.

¹⁴¹ Srov. čl. 23 Přípojku B ke COTIF.

jednotlivě nebo lze-li ji zjistit jiným způsobem. Při úplné ztrátě zboží nebo při ztrátě jednotlivých kusů nákladu se při výpočtu odškodnění za úbytek hmotnosti nesráží nic. Tímto nejsou nijak dotčeny ustanovení o **základu odpovědnosti a důkazním břemenu**.¹⁴²

4.5 Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)¹⁴³

4.5.1 Odpovědnost dopravce

Doprovce **odpovídá** z časového hlediska **za škodu**, která vznikne ztrátou nebo poškozením zboží způsobenou v době od jeho převzetí k přepravě až do dodání zboží, nebo překročením doby doručení, pokud neprokáže, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit. Dopravce odpovídá rovněž za škodu vzniklou překročením doby pro doručení zásilky.¹⁴⁴ Dopravce je zavázán vynaložit před a na začátku plavby nezbytnou péči k zajištění toho, že je plavidlo ve stavu způsobilém k naložce přepravovaného zboží, způsobilé k plavbě, patřičně vybavené a obsazené posádkou podle platných předpisů a má nezbytná vnitrostátní a mezinárodní povolení potřebná pro přepravu příslušného zboží.

4.5.2 Zvláštní důvody pro zproštění odpovědnosti

Dopravce a další dopravce je **zproštěn odpovědnosti**, pokud byly ztráta, poškození nebo zpoždění způsobeny některou z následujících okolností a nebezpečí: (i) jednáním nebo opomenutím odesílatele, příjemce nebo osoby oprávněné k disponování se zbožím; (ii) manipulací, naložkou, ukládáním nebo vykládkou zboží odesílatelem nebo příjemcem nebo třetími osobami, které jednají za odesílatele nebo příjemce; (iii) přepravou zboží na palubě nebo v otevřených plavidlech, jestliže byl tento způsob přepravy sjednán s odesílatelem, v souladu se zvyklostmi příslušného obchodu nebo pokud byl nezbytný na základě zákonných předpisů;

¹⁴² Srov. čl. 31 Přílohy B ke COTIF. Jedná se o *lex specialis* k čl. 23.

¹⁴³ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 32/2006 Sb. m. s., o sjednání Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI).

¹⁴⁴ Srov. čl. 16 odst. 1 Úmluvy.

(iv) povahou zboží, v jejímž důsledku bylo zboží vystaveno úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození, zejména zlomením, rzi, vnitřním zkažením, vyschnutím, vytékáním, normálním úbytkem (objemu nebo hmotnosti) nebo působením hmyzu či hlodavců; (v) neexistencí nebo vadou obalu, jestliže bylo zboží podle svého charakteru v případě chybějícího nebo vadného obalu vystaveno ztrátám nebo poškozením; (vi) nedostatečným nebo nevyhovujícím označením zboží; (vii) provedením záchranných prací nebo pokusem o poskytnutí pomoci nebo záchrany na vnitrozemských vodních cestách; (viii) přepravou živých zvířat, ledaže dopravce neučinil příslušná opatření nebo nebral na vědomí instrukce sjednané ve smlouvě o přepravě.¹⁴⁵

4.6 Hamburská pravidla¹⁴⁶

4.6.1 Odpovědnost dopravce

Doprovce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči, pokud dopravce neprokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům.¹⁴⁷ **Opožděné dodání** nastane, jestliže zboží nebylo vydáno v přístavu vykládky stanoveném ve smlouvě o námořní přepravě v době výslovně ujednané, nebo jestliže nebylo takové ujednání, v době, ve které by to bylo rozumné požadovat od pečlivého dopravce s ohledem na okolnosti případu. Osoba oprávněná k uplatnění nároku za ztrátu zboží může považovat **zboží za ztracené**, jestliže nebylo dodáno do 60 po sobě jdoucích dnů následujících po uplynutí doby pro dodání.

Pokud jde o **živá zvířata**, dopravce neodpovídá za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, které vyplývají ze zvláštních nebezpečí vlastních takovému druhu přepravy. Jestliže dopravce prokáže, že splnil všechny zvláštní pokyny, které mu dal odesílatel ohledně zvířat, a že za daných okolností případu ztráta, poškození nebo opožděné dodání mohou být

¹⁴⁵ Rozsah odpovědnosti je vymezen liberačními důvody, při jejichž naplnění, resp. prokázání, je odpovědnost vyloučena.

¹⁴⁶ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb., o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978.

¹⁴⁷ Exkulpační klausule. *Asserenti incumbit probatio* – důkazní břemeno leží na osobě, která se něčeho domáhá.

připisovány takovým nebezpečím, má se za to, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání tak byly způsobeny, pokud se neprokáže, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastaly zcela nebo zčásti v důsledku zavinění nebo nedbalosti dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců.¹⁴⁸

Doprovce neodpovídá za škodu s výjimkou případu společné havárie, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastaly v důsledku **opatření k záchraně života nebo rozumných opatření k záchraně majetku** na moři.¹⁴⁹ Jestliže zavinění nebo nedbalost dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců spolu s jinou příčinou způsobily ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, dopravce **odpovídá pouze v rozsahu**, v jakém ztrátu, poškození nebo opožděné dodání lze připisovat takovému zavinění nebo nedbalosti, za podmínky, že dopravce prokáže částku připadající na ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, kterou takovému zavinění nebo nedbalosti nelze připisovat.¹⁵⁰

4.7 Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři¹⁵¹

4.7.1 Odpovědnost dopravce

Doprovce odpovídá za **škodu vzniklou smrtí nebo zraněním** cestujícího způsobeným nehodou lodi do výše 250 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě, pokud neprokáže, že nehoda (i) nastala v důsledku válečného činu, nepřátelského činu, občanské války, povstání nebo přírodního jevu výjimečné, nevyhnutelné a neodvratitelné

¹⁴⁸ Privilegovaný důvod vyloučení odpovědnosti.

¹⁴⁹ Výslovná výjimka z dopravcovy odpovědnosti.

¹⁵⁰ Srov. čl. 5 Hamburských pravidel. Zakotvuje princip odpovědnosti za presumované zavinění. V samotné formulaci je ovšem princip odpovědnosti vyjádřen pouze nepřímou, pomocí kritéria náležité péče. Hamburská pravidla vymezují náležitou péči jako opatření, která bylo možno rozumně požadovat (*due diligence*). Za účelem jasného a jednoznačného výkladu bylo k úmluvě připojeno tzv. Všeobecné dorozumění, které výslovně zdůrazňuje, že jde o princip odpovědnosti za zavinění: „*Je všeobecným dorozuměním, že se odpovědnost dopravce podle této Úmluvy zakládá na principu presumovaného zavinění nebo nedbalosti. To znamená, že důkazní břemeno zpravidla spočívá na dopravci, avšak ustanovení této Úmluvy toto pravidlo v určitých případech modifikují.*“ (Srov. PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava, 1995, č. 3, s. 16. Nebo PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: ACADEMIA, 1985, s. 73–74.)

¹⁵¹ Příloha I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod (Ustanovení Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři významná pro účely uplatňování tohoto nařízení – konsolidované znění Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 a protokolu k této úmluvě z roku 2002).

povahy nebo (ii) byla zcela způsobena jednáním nebo opomenutím třetí osoby s úmyslem způsobit nehodu. Pokud škoda přesahuje výše uvedené omezení a v míře, ve které ho přesahuje, je dopravce dále odpovědný, pokud neprokáže, že k nehodě, při které škoda vznikla, došlo bez jeho zavinění nebo nedbalosti. Za škodu v důsledku smrti nebo zranění cestujícího, jež nebyly způsobeny **nehodou lodi**, dopravce odpovídá v případě, že vznikla jeho zaviněním nebo nedbalostí. Důkazní povinnost týkající se zavinění nebo nedbalosti má osoba uplatňující nárok.

Doprovce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku **ztráty nebo poškození příručních zavazadel**, pokud k nehodě, která škodu způsobila, došlo jeho zaviněním nebo nedbalostí. V případě škod v důsledku nehody lodi se zavinění nebo nedbalost dopravce předpokládá. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku **ztráty nebo poškození zavazadel jiných než příručních**, pokud neprokáže, že k nehodě, která škodu způsobila, došlo bez jeho zavinění nebo nedbalosti. Odpovědnost dopravce se vztahuje pouze na škody v důsledku nehod, k nimž došlo během přepravy. Skutečnost, že k nehodě, při které vznikla škoda, došlo během přepravy, a rozsah škody **prokazuje osoba uplatňující nárok**. Domněnka zavinění nebo nedbalosti určité strany nebo její důkazní povinnost nebrání tomu, aby se přihlédlo k důkazu v její prospěch.¹⁵²

¹⁵² Srov. čl. 3 Přílohy I nařízení č. 392/2009.

5 KOMPARACE SMLUVNÍCH TYPŮ

Druhy odpovědnosti smluvních stran zajišťujících přepravní služby podle jednotlivých smluvních typů jsou následující: (1) **doprovce – přeprava osoby** (a) za včasnost přepravy, (b) za újmu na zdraví, (c) za škodu na zavazadle přepravovaném společně s cestujícím, (d) za škodu na věci, kterou měl cestující během přepravy u sebe, (e) za škodu na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího; (2) **doprovce – přeprava věci** (a) za ztrátu zásilky, (b) za zničení zásilky, (c) za poškození zásilky, (d) za znehodnocení zásilky, (e) za překročení dodací lhůty; (3) **provozce** (a) za nezpůsobilost dopravního prostředku, (b) za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku; (4) **pronajímatel** – za nezpůsobilost dopravního prostředku; (5) **skladovatel** – za uložení a opatrování věci; (6) **zasílatel** – za obstarání přepravy; (7) **komisionář** – za informovanost komitenta o plnění jeho příkazu.

Liberační důvody se uplatňují u jednotlivých smluvních typů následovně: (1) **u dopravce při přepravě osoby** (a) **zavazadlo přepravované odděleně od cestujícího** – škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče; škodu způsobil cestující (vlastník zavazadla) nebo vada či přirozená povaha zavazadla, včetně obvyklého úbytku; upozornil cestujícího na vadný obal zavazadla při převzetí zavazadla k přepravě; (b) **cestovní zavazadlo a jeho opožděný výdej** – obal neodpovídá povaze přepravované věci; obsahem cestovního zavazadla jsou věci, které nesmí být obsahem zavazadla, živá zvířata a snadno zkazitelné věci, jestliže obsah zavazadla nebyl pravdivě deklarován a k poškození došlo přirozenou povahou věci; nastaly okolnosti, jimiž jsou živelné pohromy nebo neodvratitelná jednání třetích osob, které dopravce nemohl odvrátit ani při vynaložení veškerého úsilí; jednání cestujícího, které má za následek poškození nebo ztrátu jeho přepravovaného zavazadla; (2) **u dopravce při přepravě věci**, pokud škodu způsobili (a) odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky nebo b) vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku; způsobil-li škodu vadný obal zásilky, dopravce se povinnosti k náhradě škody zproští důkazem, že odesílatele na vadu při převzetí zásilky k přepravě upozornil; byl-li vydán nákladní nebo náložný list, musí v něm být vada obalu poznamenána; neupozorní-li dopravce na vadný obal, zproští se povinnosti k náhradě škody důkazem, že vadu nemohl při převzetí zásilky poznat; liberační důvody se uplatní podle CMR; (3) **u provozce**, pokud prokáže, že nezpůsobilost dopravního prostředku nemohl ani při zachování potřebné péče předvídat; (4) **u pronajímatele**, pokud prokáže, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku při zachování odborné péče do jeho převzetí nájemcem; (5) **u skladovatele**, pokud prokáže, že nemohl odvrátit škodu na

věci; škodu způsobil ukladatel nebo vlastník věci, anebo vada nebo přirozená povaha uložené věci; (6) **u zasílatele**, pokud prokáže nemožnost odvrácení škody; (7) **u komisionáře**, pokud prokáže nemožnost odvrácení škody; škodu způsobí komitent, vada nebo přirozená povaha věci.

ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo popsat a porovnat obligační poměry vzniklé z přepravy osob nebo věcí, a to konkrétně odpovědnost smluvních stran podle jednotlivých smluvních typů. Dalším cílem bylo porovnat jednotlivé principy týkající se odpovědnosti.

V úvodu diplomové práce bylo nejdříve obecně pojednáno o problematice odpovědnosti za řádné plnění smlouvy (odpovědnost za majetkovou a nemajetkovou újmu, porušení smluvní povinnosti).

Diplomová práce byla vedle úvodu a závěru členěna podle smluvních typů na: (1) smlouvu o přepravě osoby, (2) smlouvu o přepravě věci, (3) smlouvu o provozu dopravního prostředku, (4) smlouvu o nájmu dopravního prostředku, (5) smlouvu o skladování, (6) zasílatelskou smlouvu a (7) komisionářskou smlouvu. U těchto smluvních typů byla pozornost zaměřena na problematiku odpovědnosti smluvní strany zajišťující přepravní služby.

V následující části práce byla zmíněna právní úprava odpovědnosti u přeprav v unijním právu a právní úprava odpovědnosti u přeprav v mezinárodním právu. V poslední kapitole diplomové práce jsou shrnuty a vyhodnoceny uplatněné právní principy odpovědnosti u jednotlivých smluvních typů (druhy odpovědnosti, liberační důvody).

U všech smluvních typů je uplatňován princip objektivní odpovědnosti. Limity odpovědnosti se týkají pouze smlouvy o přepravě věci v případě mezinárodní silniční nákladní přepravy, kdy se uplatní přímá úprava CMR. Jako návrh *de lege ferenda* bych doporučil legislativně zakotvit přímou použitelnost CMNI v případě vnitrozemské říční plavby, Hamburských pravidel a Athénské úmluvy v námořní plavbě, Montrealské úmluvy v letecké přepravě a CIM a CIV v železniční přepravě.

V modernějších právních úpravách se preferuje také princip subjektivní odpovědnosti, jakožto méně přísný požadavek na péči dopravce (CMNI,¹⁵³ Hamburská pravidla¹⁵⁴). Právě princip subjektivní odpovědnosti a možnost použití limitů odpovědnosti jsou podle mého názoru pádným argumentem proto, aby byla umožněna přímá aplikace mezinárodních úmluv v oblasti přepravy v našem vnitrostátním právu, protože vnitrostátní právní úprava je nevyvážená, nespravedlivě zatěžuje stranu dopravce, a proto může způsobit až jeho insolvenční situaci.

Uplatňování subjektivní odpovědnosti za presumované zavinění je pro dopravce výhodnější, protože příklon k objektivní odpovědnosti by logicky znamenal zdražení pojistného z důvodu krytí většího rizika v případě pojistného plnění. Samozřejmě pro druhou smluvní stranu je výhodnější systém objektivní odpovědnosti, protože kryje případně vzniklou škodu v plné výši. Přikláním se k postupnému zavedení modelu subjektivní odpovědnosti ve všech dopravních oborech, protože toto je podle mého názoru pouze jedna z mála možností, jak udržet přepravní náklady na akceptovatelné úrovni, zejména v kontextu roku 2021, kdy vlivem tzv. koronavirové krize je oblast přepravy velice oslabena.

¹⁵³ Podle čl. 16 § 1 Úmluvy CMNI: „Doprovce bude odpovídat za škodu, která vznikne ztrátou nebo poškozením zboží způsobenou v době od jeho převzetí k přepravě až do dodání zboží, nebo překročením doby doručení, pokud neprokáže, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit.“

¹⁵⁴ Podle čl. 5 § 1 Hamburských pravidel: „Doprovce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči, jak je stanoveno v článku 4, pokud dopravce neprokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům.“

SEZNAM ZKRATEK

- CIM** přípojek B ke sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s., o sjednání Protokolu o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980
- CIV** přípojek A ke sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s., o sjednání Protokolu o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980
- COTIF** sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s., o sjednání Protokolu o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980
- CVR** sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 91/2006 Sb. m. s., o přijetí Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR)
- CMNI** sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 32/2006 Sb. m. s., o sjednání Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)
- CMR** vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s., o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), a sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s., o přístupu České republiky k Dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), týkajícímu se elektronického nákladního listu
- NS** Nejvyšší soud
- OZ** zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

1. Seznam použité literatury

- [1] *Digesta seu Pandectae*. Tomus I. Fragmenta Selecta. Liber I – XV. Digesta neboli Pandekty. Svazek I. Kniha I – XV. Vybrané části, red. SKŘEJPEK, M. Praha: Karolinum, 2015. 704 s. ISBN 978-80-246-3063-2.
- [2] DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J. a kol. *Občanské právo hmotné 3*. Díl třetí: Věcná práva. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. 228 s. ISBN 978-80-7478-935-9.
- [3] DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné 1*. Díl první: Obecná část. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 436 s. ISBN 978-80-7552-187-3.
- [4] FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2018. 312 s. ISBN 978-80-7552-886-5.
- [5] HAVLÍČKOVÁ, K., KRÁLOVÁ, R. *Cestovní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015. 508 s. ISBN 978-80-7400-267-0.
- [6] HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. 239 s. ISBN 978-80-7400-634-0.
- [7] HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. 2080 s. ISBN 978-80-7400-287-8.
- [8] KNAPP, V. *Vědecká propedeutika pro právníky*. 1. vydání. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. 236 s. ISBN 80-86432-54-8.
- [9] KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. 416 s. ISBN 978-80-87212-10-3.
- [10] KOLLER, I. *Transportrecht*. 9. vydání. Mnichov: C. H. Beck, 2016. XXIX. 1875 s. ISBN 978-3-406-70113-9.
- [11] KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*. Příloha časopisu Policista č. 1/2009. Dostupné zde: www.mvcr.cz/soubor/01-priloha-pdf.aspx
- [12] KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. vydání. Praha: Leges, 2015. 288 s. ISBN 978-80-7502-082-6.
- [13] KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M., RŮŽIČKA, K. a kol. *Právo mezinárodního obchodu*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 407 s. ISBN 978-80-7380-108-3.
- [14] MALCOLM, A. C. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 6. vydání. New York: Informa Law from Routledge, 2014. 576 s. ISBN 978-04-1571-016-9.
- [15] NOVÁK, R. a kol. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018. 368 s. ISBN 978-80-7400-041-6.
- [16] NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2011. 392 s. ISBN 978-80-7357-735-3.
- [17] ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 5. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk. 2014. 491 s. ISBN 978-80-7380-506-7.

- [18] PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava, 1995, č. 3.
- [19] PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: ACADEMIA, 1985.
- [20] POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 388 s. ISBN 978-80-7552-133-0.
- [21] POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II (C. Železniční právo, D. Námořní právo)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 456 s. ISBN 978-80-7552-424-9.
- [22] POLÁČEK, B. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III (E. Silniční právo, F. Multimodální právo)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. 448 s. ISBN 978-80-7552-789-9.
- [23] POLÁČEK, B. *Mezinárodní říční doprava*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. 583 s. ISBN 978-80-7400-258-8.
- [24] POLÁČEK, B. *Právo mezinárodního obchodu*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. 340 s. ISBN 978-80-7552-770-7.
- [25] ROZEHNALOVÁ, N. *Právo mezinárodního obchodu*. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, ČR, 2010. 552 s. ISBN 978-80-7357-562-5.
- [26] RŮŽIČKA, K., POLÁČEK, B., NOVÁK, R., DOSTALÍK, P. *Vliv římského práva na vybrané instituty práva mezinárodního obchodu*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2018. 220 s. ISBN 978-80-7598-144-8.
- [27] SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (komentář). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: VOX, 2009. 624 s. ISBN 978-80-86324-82-1.
- [28] ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek V (relativní majetková práva 1. část) § 1721 až 2520*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 1700 s. ISBN 978-80-7478-638-9.
- [29] ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník – Komentář – Svazek VI (relativní majetková práva 2. část) § 2521 až 3081*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 1516 s. ISBN 978-80-7478-630-3.
- [30] VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L. a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. 840 s. ISBN 978-80-7400-409-4.
- [31] ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vydání. Praha: ASPI, 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf> [cit. 2021-05-15]

http://www.nsoud.cz/JudikaturaNS_new/ns_web.nsf/Methodika [cit. 2021-05-15]

<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=7&CT=998&CT1=0> [cit. 2021-05-15]

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=128005&doclang=CS> [cit. 2021-05-15]

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=128002&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=514627> [cit. 2021-05-15]

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62011CJ0012:EN:HTML> [cit. 2021-05-15]

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=74448&doclang=CS> [cit. 2021-05-15]

<https://www.leagle.com/decision/197441934ny2d3851368> [cit. 2021-05-15]

http://www.ca2.uscourts.gov/decisions/isysquery/ee3880f7-276e-4299-aa40-e4cb37c2aea3/11/doc/11-3770_so.pdf# [cit. 2021-05-15]

http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCOURTS-txsd-4_05-cv-01423/pdf/USCOURTS-txsd-4_05-cv-01423-0.pdf [cit. 2021-05-15]

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30dd40638e4b96144266a00cff110994d3f6.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuRa390?text=&docid=81177&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1188212> [cit. 2021-05-15]

3. Seznam použitých právních předpisů

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s. a sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s.

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111 /1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb., o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978

Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002

Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb. a nařízení vlády č. 457/2013 Sb.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 20/2000 Sb. m. s., o přijetí Evropské dohody o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě a přijetí Dodatkového protokolu k Evropské dohodě o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 114/2003 Sb. m. s., o přijetí Evropské dohody o ochraně jatečných zvířat (č. 102)

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 32/2006 Sb. m. s., o sjednání Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s., o sjednání Protokolu o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 91/2006 Sb. m. s., o přijetí Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod

Příloha I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod (Ustanovení Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři významná pro účely uplatňování tohoto nařízení – konsolidované znění Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 a protokolu k této úmluvě z roku 2002)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 3/2014 Sb. m. s., o sjednání Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP)

4. Seznam použité judikatury

NS Rv II 272/1925

NS 25 Cdo 1815/1999

NS 29 Cdo 2629/2000

NS 25 Cdo 165/2003

NS 32 Odo 529/2005

NS 32 Cdo 1292/2007

NS 33 Cdo 1466/2007

NS 23 Cdo 5279/2009

NS 7 Tdo 106/2011-34

Rozsudek Soudního dvora EU ve spojené věci C-402/07 a C-432/07

Rozsudek Odvolacího soudu státu New York ve věci Rosman v. Trans World Airlines

Rozsudek Obvodního soudu pro východní New York ve věci Edem v. Ethiopian Airlines Enterprise

Rozsudek Obvodní soud pro severní Texas ve věci Igwe v. Northwest Airlines

Rozsudek Soudního dvora EU C-63/09

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-12/11

5. Seznam ostatních zdrojů

Metodika Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku)

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE V ČESKÉM JAZYCE, ABSTRAKT V ČESKÉM JAZYCE A 3 KLÍČOVÁ SLOVA V ČESKÉM JAZYCE

Název diplomové práce v českém jazyce

Odpovědnost v přepravě podle smluvních typů

Abstrakt

Cílem diplomové práce bylo popsat a porovnat obligační poměry vzniklé z přepravy osob nebo věcí, a to konkrétně odpovědnost smluvních stran podle jednotlivých smluvních typů. Dalším cílem bylo porovnat jednotlivé principy týkající se odpovědnosti. Druhy odpovědnosti smluvních stran zajišťujících přepravní služby podle jednotlivých smluvních typů jsou následující: (1) dopravce – přeprava osoby (a) včasnost přepravy, (b) újma na zdraví, (c) škoda na zavazadle přepravovaném společně s cestujícím, (d) škoda na věci, kterou měl cestující během přepravy u sebe, (e) škoda na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího; (2) dopravce – přeprava věci (a) ztráta zásilky, (b) zničení zásilky, (c) poškození zásilky, (d) znehodnocení zásilky, (e) překročení dodací lhůty; (3) provozce (a) nezpůsobilost dopravního prostředku, (b) škoda způsobená provozem dopravního prostředku; (4) pronajímatel – nezpůsobilost dopravního prostředku; (5) skladovatel – uložení a opatrování věci; (6) zasílatel – obstarání přepravy; (7) komisionář – informovanost komitenta o plnění jeho příkazu. U všech smluvních stran zajišťujících přepravní služby se uplatňují liberační důvody. Liberační důvody mohou být neprivilegované (běžné důvody vyloučení odpovědnosti) nebo privilegované (na základě zvláštní právní domněnky je zvýhodněno prokazování příčinné souvislosti mezi příslušným důvodem vyloučení odpovědnosti a vzniklou škodou). U všech smluvních typů je uplatňován princip objektivní odpovědnosti. Limity odpovědnosti se týkají pouze smlouvy o přepravě věci v případě mezinárodní silniční nákladní přepravy, kdy se uplatní přímá úprava CMR.

Klíčová slova

smlouva, přeprava, dopravce

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE V ANGLICKÉM JAZYCE, ABSTRAKT V ANGLICKÉM JAZYCE A 3 KLÍČOVÁ SLOVA V ANGLICKÉM JAZYCE

Title of the diploma thesis in English

Liability of Carriage by Contract Types

Abstract

The aim of the thesis was to describe and compare relations arising from carriage of persons or articles, namely liability of contracting parties according to individual contractual types. Another goal was to compare individual principles of liability. Kinds of liability of the contracting parties ensuring carriage services by the contract type are as follows: (1) carrier – carriage of the person (a) timeliness of carriage, (b) damage to health, (c) damage to baggage carried with the passenger, (d) damage to the article which the passenger had with him during carriage (e) damage to baggage carried separately from the passenger; (2) carrier – carriage of goods a) loss of consignment, b) destruction of consignment, c) damage to consignment, d) depreciation of consignment, e) exceeding delivery time; (3) operator; (a) incapacity of the means of transport; (b) damage caused by operation of the means of transport; (4) lessor – incapacity of the means of transport; (5) storage provider – storage and custody of articles; (6) freight forwarder – provision of carriage; (7) mandatory – informing the mandator about true fulfillment of his order. Reasons to be relieved of liability apply to all contracting parties providing carriage services. Reasons to be relieved of liability may be unprivileged (common grounds for exclusion of liability) or privileged (special legal presumption gives preference to proving a causal link between the reason for excluding liability and the damage caused). The principle of strict liability is applied to all contractual types. The limits of liability apply only to the contract of carriage of goods in the case of international road haulage, where the direct CMR legislation applies.

Keywords

contract, carriage, carrier