Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

DISERTAČNÍ PRÁCE

Odpovědnost dopravce a odpovědnost zasílatele v mezinárodní přepravě zboží

Školitelka:

Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Doktorand:

JUDr. David Mašek

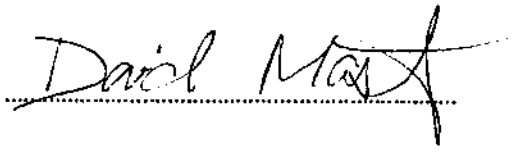
Knihovna UK PF

3125091853

Praha, duben 2009

Prohlašuji, že jsem tuto disertační práci zpracoval samostatně, a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal, způsobem ve vědecké práci obvyklým.

v Praze dne 27. dubna 2009



JUDr. David Mašek

ÚVOD

Mezinárodní přeprava a mezinárodní zasílatelství a v jejich rámci institut odpovědnosti dopravce a zasílatele představuje bezesporu zajímavou oblast studia, a to jak z hlediska ekonomického z důvodu postavení České republiky jako významného tranzitního státu, tak především z hlediska právního. S ohledem na specifika právních vztahů v oblasti přepravy a zasílatelství zde nelze vycházet z klasické obecné občanskoprávní, resp. obchodněprávní odpovědnosti. Tato obecná úprava musí být nahrazena právní úpravou zvláštní, lépe odpovídající specifikám oboru, která mnohdy zcela odlišným a svébytným způsobem oproti obecné úpravě koncipuje jednotlivá odpovědnostní ustanovení.

Z jiného hlediska specifičnost právní úpravy zvyšuje přítomnost mezinárodního prvku, který celou problematiku přesouvá z oblasti vnitrostátního práva do oblasti práva mezinárodního obchodu, resp. mezinárodního práva soukromého. Je třeba se vypořádat s přítomností právních řádů více států, kde se lze setkat s růzností jak obsahovou, tak formální a terminologickou. Navíc pro zkoumané právní vztahy platí, a to zejména v oblasti přepravních vztahů, že z pohledu MPS se jedná o specifické vztahy již proto, že se zde namísto „klasické" právní úpravy vztahů s mezinárodním prvkem pomocí kolizních norem ve velké míře uplatňuje přímá úprava pomocí mezinárodních smluv, stanovujících přímo aplikovatelnou právní úpravu na předmětné společenské vztahy. S tím je rovněž spojena otázka neúplné unifikace, kdy právní úpravu tvoří

několik smluvních dokumentů, resp. režimů, a je třeba vždy posuzovat rozsah jejich aplikovatelnosti.

Právní úprava mezinárodní přepravy a zasílatelství rovněž představuje relativně velmi dynamický obor, kde s ohledem na ekonomické a technické změny dochází k poměrně častým změnám a novelizacím příslušných pramenů práva. Mnohé z původních úprav byly již několikrát novelizovány, stejně tak ale nebývá výjimkou, že aktualizační pokusy narážejí na nepřekonatelný odpor, končící mj. nevhodnou paralelní existencí více úprav.

Z výše uvedeného tak vyplývá, že právní řešení odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží se v jednotlivých právních úpravách často různí, přestože regulují srovnatelné či alespoň obsahově blízké skutkové podstaty odpovědnosti. Jednotná nebývá ani interpretace odpovědnostních ustanovení jednotlivými národními soudy, občas neblaze vedenými pouze výkladovými pravidly vlastního vnitrostátního práva.

Lze tak uzavřít, že právní úpravu mezinárodní přepravy, resp. odpovědnost dopravce a zasílatele v těchto vztazích, lze charakterizovat jako celkem složitou a někdy i poněkud nejasnou oblast regulace daných společenských vztahů. Důsledkem této okolnosti je tak zákonitě i častější výskyt sporů týkajících se výkladu jednotlivých ustanovení právní úpravy a její aplikovatelnosti.

Předmětem této práce je popis, zhodnocení a srovnání právní úpravy odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží. V případě odpovědnosti dopravce jsou následující výklady zaměřeny především na obor letecké přepravy, kde právní úprava byla v nedávné době zásadním způsobem novelizována přijetím zcela nové mezinárodní smlouvy

- Montrealské úmluvy. Součástí této práce je dále i stručná část věnovaná obecným výkladům vztahujícím se k právním vztahům mezinárodní přepravy a zasílatelství a dále k otázkám pojmu odpovědnost a možným teoretickým koncepcím její úpravy.

1. Mezinárodní přeprava, mezinárodní zasílatelství a mezinárodní právo soukromé

1.1. Přeprava a její členění

Pojem přeprava lze obecně vymezit jako činnost, kterou se uskutečňuje přemísťování osob a věcí dopravními prostředky či zařízeními. Někdy bývá též zmiňován pojem doprava (způsob provedení přemístění v technickém smyslu), ovšem v praxi jsou oba pojmy brány za synonyma a také zákonodárce je promiscue používá.

Pro členění přepravy se nabízí hned několik dělících kriterií. Ve vztahu k právní úpravě jsou důležitá dvě - hledisko přepravovaného objektu a dle něho rozlišení přepravy osob, zavazadel a věcí, a rovněž hledisko použitých dopravních prostředků, rozlišujících jednotlivé dopravní obory. Posledně zmíněné „criterium divisio" lze nalézt jak v mezinárodních úmluvách, tak i ve vnitrostátních přepravních řádech. Leteckou přepravu zboží tak lze vymezit jako přepravu věcí prováděnou letecky (letadlem).

Historické, technické a ekonomické podmínky provozování přepravy v jednotlivých dopravních odvětvích jsou často v řadě otázek odlišné. Tato skutečnost se následně promítá i do právní úpravy jednotlivých přepravních odvětví, která se v některých otázkách různí (a to často i zásadním způsobem), ačkoliv v principu se stále jedná o velmi podobné právní vztahy.

1.2. Zasílatelství

Přepravní zajištění obchodních operací s hmotným zbožím se neomezuje pouze na samotnou přepravu (uskutečnění přemístění) zboží, ale často zahrnuje i zařízení dalších úkonů, jež jsou nezbytné pro provedení přepravy (např. balení, skladování, celní služby, pojištění apod.). Nemusí být vždy účelné, aby tyto související činnosti vždy vykonával dopravce. Rovněž může nastat situace, že výběr způsobu přepravy a potažmo vhodného dopravce je v daném případě nesnadný.

Realizaci požadovaného přepravního řešení tak může zajišťovat i zasílatel - osoba odlišná od dopravce, která přepravu sama zásadně neprovádí, ale která ji zajišťuje tím, že dle zadaných pokynů vybere vhodné přepravní řešení zásilky, uzavře přepravní smlouvu (smlouvy) s danými dopravci a případně zajistí i související činnosti. Soubor těchto právních vztahů se nazývá zasílatelství.[1] [2]

1.3. Mezinárodní prvek

Z hlediska právní úpravy je podstatné rozlišení přepravy a zasílatelství na vnitrostátní a mezinárodní. V případě mezinárodní přepravy a zasílatelství se tyto vztahy neřídí výlučně příslušným vnitrostátním právem, ale jsou upraveny zvláštním souborem norem - mezinárodním právem soukromým.

---

[1] Tyto vztahy jsou někdy rovněž nazývány jako tzv. spedice. K tomu je třeba uvést, že pojem „spedice", užívaný pro zasílatelské vztahy zejména v německy mluvících zemích (Německo, Rakousko), se v tuzemské právní úpravě v současné době nevyskytuje, a to jak v soukromoprávní, tak i veřejnoprávní oblasti. V současné době se tak jedná spíše o slangový výraz, a všude tam, kde jde o právní vymezení, je vhodné použít zákonné terminologie „zasílatelství" a jeho odvozenin.

[2] Podrobněji k problematice přepravy a zasílatelství např. P. Pernica a kol. Doprava a zasílatelství, Praha, 2001.

Vzniká tak potřeba identifikace tzv. mezinárodního prvku, jehož výskyt zakládá z právního hlediska mezinárodní povahu daného vztahu.

S ohledem na právní úpravu obsaženou v jednotlivých mezinárodních smlouvách unifikujících přepravní smlouvu (viz dále) lze považovat přepravní vztahy za mezinárodní obecně tehdy, jestliže místa odeslání a určení zboží se nacházejí v různých státech. Jiné hledisko, např. státní příslušnost zainteresovaných osob, nemá v tomto směru žádný význam.

V případě zasílatelství je situace poněkud odlišná, neboť zde neexistuje mezinárodní unifikovaná úprava zasílatelské smlouvy, která by mezinárodní prvek pro oblast zasílatelských vztahů jednotně vymezila. Za mezinárodní prvek v oblasti zasílatelských vztahů je tak třeba považovat alternativně povahu stran subjektů zasílatelské smlouvy jako subjektů se sídlem (bydlištěm) na území různých států, nebo kritérium teritoriální podle místa odeslání a místa určení zásilky (věci), jejíž přepravu zasílatel obstarává.[3]

1.4. Přepravní smlouva a její subjekty

Přepravní smlouvu, nebo také smlouvu o přepravě zboží, lze s jistým zobecněním pojmout jako zvláštní smluvní typ, kterým se dopravce zavazuje odesílateli přepravit zboží z jednoho místa do druhého proti zaplacení určité peněžité částky (přepravného).[4] V jednotlivých právních instrumentech lze nalézt drobné odchylky od tohoto vymezení, a to jak

[3] M. Pohůnek, Právní aspekty zasílatelství, Praha, 1997, str. 12.
[4] Podrobněji k přepravní smlouvě viz část 3. níže.

terminologické, tak i obsahové.[5] Značný význam ve smluvních přepravních vztazích mají „multifunkční" přepravní dokumenty (nákladní list, konosament), někdy mající i povahu cenného papíru.

Jedná se tedy o dvoustranný právní vztah mezi jeho subjekty - dopravcem a odesílatelem. Větší pozornost je třeba soustředit na prvně jmenovaného; ten vykonává charakteristickou činnost a proto i odpovědnost za porušení jeho povinností (především jeho závazku provést přepravu zásilky) musí být stanovena právní úpravou. Dopravce nelze zaměňovat se zasílatelem, který přepravu neprovádí, ale pouze obstarává.

V souvislosti s osobou dopravce je třeba zdůraznit význam přesného vymezení jeho osoby jako subjektu odpovědnosti. V přepravních vztazích často figuruje více osob a hledání odpovědného subjektu může být v praxi složité. Mnohost může pramenit v účasti více dopravců na téže přepravě (významné je rozlišení tzv. smluvního a skutečného dopravce) nebo v povaze dopravce jako podnikatele, používajícího pro svou činnost jiné osoby než sebe sama. Většina novějších mezinárodních úmluv však na tuto problematiku pamatuje a přispívá tak k právní jistotě v přepravních vztazích.

1.5. Zasílatelská smlouva a její subjekty

Zasílatelskou smlouvu lze vymezit jako smlouvu, kterou se zasílatel zavazuje příkazci za úplatu obstarat přepravu zboží z určitého místa do určitého jiného místa. Tuto činnost zasílatel vykonává zpravidla vlastní jménem na účet příkazce,

[5] Smlouva o přepravě *nákladu* dle § 765 a násl. OZ a smlouva o přepravě *věci* dle ust. § 610 a násl. ObchZ; čl. 1 Montrealské úmluvy umožňující její aplikaci i na bezplatnou přepravu apod.

v některých úpravách přichází v úvahu i jednání zasílatele jménem příkazce.[6]

Na rozdíl od přepravní smlouvy, jejímž předmětem je provedení přepravy věci, v případě zasílatelské smlouvy je jejím předmětem obstarání přepravy, tj. nikoliv její provedení. Tato skutečnost představuje zásadní odlišnost uvedených smluvních typů. Jinak však mají tyto smlouvy mnoho společných znaků, především pak vztah k přepravě věci z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení).

Přes výše uvedené vymezení předmětu zasílatelské smlouvy je zpravidla umožněno, aby zasílatel v určitých případech požadovaný přepravní výkon sám provedl. Tímto postupem tak de facto i de iure vstupuje do postavení dopravce a tato situace se nazývá jako tzv. samovstup.

V rámci zasílatelské smlouvy má významné postavení tzv. zasílatelský příkaz. Tímto dokumentem zpravidla příkazce specifikuje a konkretizuje obsah závazku zasílatele obstarat přepravu zásilky. Zasílatelský příkaz také představuje důkaz o uzavření smlouvy a jejím obsahu, zvláště v situaci zasílatelské smlouvy sjednané ústní formou.

1.6. Mezinárodní právo soukromé a základní způsoby úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem

Jak již bylo uvedeno výše, přítomnost cizího prvku v mezinárodní přepravě a zasílatelství způsobuje, že celá oblast těchto právních vztahů se přesouvá do roviny regulace zvláštním souborem právních norem - mezinárodního práva soukromého.

---

[6] Podrobněji k zasílatelské smlouvě viz část 4. níže.

Mezinárodní právo soukromé bývá definováno jako soubor právních norem, které výlučně upravují soukromoprávní vztahy (tj. vztahy práva občanského, obchodního, rodinného a pracovního) s mezinárodním prvkem, včetně právních norem upravujících postup soudů a jiných orgánů a účastníků, příp. i jiných osob, a vztahy mezi nimi vznikající v řízení o občanskoprávních věcech, v němž je obsažen mezinárodní prvek.[7]

Mezinárodní právo soukromé zná obecně dvě hlavní metody úpravy předmětných vztahů, a to metodu kolizní a přímou. Zatímco přímé normy, zpravidla obsažené v mezinárodních smlouvách sjednanými mezi státy, bezprostředně upravují dané vztahy, tak normy kolizní, mezinárodního nebo vnitrostátního původu[8], se omezují pouze na skutečnost, že pomocí tzv. kolizních určovatelů (mj. i volba práva) vybírají z dotčených právních řádů ten, který se v daném případě použije.[9]

V tomto směru se mezinárodní přeprava oproti ostatním vztahům s mezinárodním prvkem vyznačuje tím, že je zde kolizně právní řešení redukováno a právní úprava stěžejních otázek, tj. přepravní smlouvy včetně odpovědnosti dopravce, je provedena přímými normami, obsaženými v mezinárodních smlouvách pro jednotlivé dopravní obory. Oblast vztahů z mezinárodní přepravy totiž vytváří vhodné podmínky pro uplatnění přímé metody; výhody a přednosti mezinárodně jednotného právního řešení a potřeba ochrany odesílatele pomocí kogentních norem

---

[7] Z. Kučera, Mezinárodní právo soukromé, 6. vyd., Brno 2004, str. 22.

[8] V daném případě se tedy jedná pouze o unifikaci kolizních norem a nikoliv o přímo použitelnou věcnou úpravu daných právních vztahů. Jak je podrobně uvedeno níže, v případě přepravní a zasílatelské smlouvy se s ohledem na změny v právní úpravě ode dne 1.7.2006 již v rámci EU neuplatní kolizní normy obsažené v zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním (ZMPS), tj. v tuzemské právní normě, ale kolizní normy obsažené v Římské úmluvě o právu rozhodném pro závazkové vztahy (č. 64/2006 Sb.m.s.).

[9] Z. Kučera, opak. citace sub 7) nebo Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička a kol., Právo mezinárodního obchodu, Plzeň, 2008, str. 15 a násl.

převažuje nad negativním důsledkem vytvoření dualismu vnitrostátní a mezinárodní úpravy. Kolizní metoda, a to především v posuzované letecké přepravě, je tak velmi výrazně omezena.

Na rozdíl od mezinárodní přepravy, jejíž právní úprava je založena na přímé úpravě, nebyla dosud v mezinárodním zasílatelství unifikovaná úprava vytvořena. Vztahy v mezinárodním zasílatelství jsou tak upraveny pomocí kolizní metody, když je vnitrostátním právem (případně na základě unifikovaných kolizních norem jako v případě právních vztahů v rámci Evropské unie - viz výše) na základě kolizních norem stanoveno, který z dotčených právních řádů se na předmětný vztah v daném případě aplikuje.

Kolizní metoda úpravy má však i své místo v případě vztahů mezinárodní přepravy, které jsou obecně založeny na přímé metodě úpravy. I v případě mezinárodně unifikované úpravy příslušné mezinárodní smlouvy zpravidla neupravují veškeré aspekty a v některých otázkách odkazují na jednotlivé národní právní řády, resp. stanovují kolizní normy pro jejich určení.[10] Příslušný národní právní řád určený dle těchto kolizních norem se pak nazývá subsidiární statut.

1.7. Mezinárodní právo procesní

Procesní aspekty právních vztahů v mezinárodním obchodním styku, do jehož rámce je mezinárodní přeprava a zasílatelství zahrnuta, tj. soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem (viz. 1.6. výše), se vyznačují oproti vztahům čistě vnitrostátním řadou specifik. Je totiž nutné se vypořádat

[10] Např. čl. 10 železniční úmluvy COTIF / CIM.

s mezinárodním prvkem v řízení, který je v daném případě způsoben již samotnou obligatorní přítomností cizího prvku ve vztazích z mezinárodní přepravy. Obecné vnitrostátní civilní procesní právo se s těmito zvláštnostmi nedokáže samo vyrovnat, je tak třeba konstituovat soubor zvláštních právních norem – mezinárodní právo procesní, které jako součást mezinárodního práva soukromého[11] upravuje postup soudů a jiných orgánů a účastníků, příp. i jiných osob, a vztahy mezi nimi vznikající v řízení o občanskoprávních věcech, v němž se vyskytuje mezinárodní prvek.[12]

[11] Zařazení mezinárodního práva procesního do mezinárodního práva soukromého ale nebývá přijímáno jednoznačně. Akcentujeme-li ale souvislost mezi mezinárodním právem procesním a mezinárodním právem soukromým, která je mnohem užší, než mezi právem hmotným a procesním obvykle bývá, pak lze takový postup považovat za vhodný.

[12] Z. Kučera, op. cit. sub. 7, str. 21 a str. 375.

2. Obecné otázky odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží

Jak již bylo naznačeno v úvodu této práce, obecné pojetí odpovědnosti za škodu se pro úpravu vztahů přepravy zboží a zasílatelství příliš nehodí a jejich ekonomická a technická specifika vedla k tomu, že byla pro tyto vztahy přijata úprava zvláštní.

Dále v souvislosti s unifikací odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě provedené mezinárodními úmluvami, vytvořenými pod vlivem různých národních právních řádů, se v právní úpravě vyskytují právní instituty, které (nejen) v tuzemském právu nejsou obsaženy, a nebo které jsou jinak pojmenovány, a vzniká tak potřeba jejich výkladu.

Předmětem této kapitoly je stručný nástin vybraných obecných otázek soukromoprávní odpovědnosti ve vztahu k některým specifikům právní úpravy odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží, a to zejména ve vztahu k mezinárodně unifikované úpravě odpovědnosti dopravce.

2.1. Koncepce obecné odpovědnosti za škodu v českém právu, vybraná specifika odpovědnosti dopravce (zasílatele) se zřetelem k mezinárodní přepravě zboží

Pojem občanskoprávní odpovědnost (odpovědnost za škodu lze chápat jako jednu z forem této odpovědnosti) české právo považuje za následný (sekundární) nepříznivý právní následek, který vznikl porušením původní (primární) právní povinnosti, a který je předvídán v sankční složce příslušné normy občanského

práva.[13] Česká civilistika tak vychází z koncepce tzv. následné odpovědnosti. Skrz ni je vhodné nazírat i na unifikovanou odpovědnost dopravce, i přes některé odlišné formulace v jednotlivých úmluvách.

Podle toho, zda je ke vzniku odpovědnostního vztahu třeba porušení smluvní, nebo některé jiné, mimosmluvní povinnosti, rozlišujeme smluvní a mimosmluvní odpovědnost. Rozdělení je významné z toho důvodu, že mezinárodní smlouvy upravují a unifikují pouze smluvní odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě, tu mimosmluvní ponechávají vnitrostátní regulaci. V praxi nemusí být vždy zcela jednoznačné, lze-li odvodit vzniklou škodu z porušení smluvní nebo jiné právní povinnosti, a v návaznosti na to pak určit, zda se má v daném případě použít unifikovaná úprava smluvní odpovědnosti, mající odlišný odpovědnostní režim, včetně např. limitů náhrady škody (viz dále), nebo příslušná národní úprava. Některé mezinárodně unifikované instrumenty se snaží čelit těmto komplikacím, resp. snaze vyhnout se mezinárodně unifikované úpravě cestou užití národních řádů, a vztah obou druhů odpovědnosti upravují (příslušný národní právní řád se nazývá jako tzv. subsidiární statut – viz část 1.6. výše).[14]

Dále je možné rozlišit „užší odpovědnost" dopravce v mezinárodní přepravě, tj. odpovědnost za dopravní škody – poškození/ztrátu zboží, a odpovědnost za opožděnou dodávku, příp. další nepřímé škody. Jednotlivé právní instrumenty zpravidla tyto případy rozlišují a stanovují pro ně odlišný odpovědnostní režim. Konkrétně mohou činit rozdíl v případě

[13] M. Knappová, J. Švestka a kol., Občanské právo hmotné, svazek II., 4. vyd., Praha 2006, str. 59.

[14] Např. čl. 28 silniční úmluvy CMR. Montrealská ani Varšavská úmluva podobné ustanovení neobsahuje.

náhrady způsobené škody, případně ve způsobu uplatňování nároků ze vzniklé odpovědnosti.[15]

Pro užší odpovědnost dopravce je dále příznačné, že bývá přesně stanoven časový úsek jeho smluvní odpovědnosti za přepravované zboží, přibližně korespondující s dobou trvání přepravy, tedy kdy má být zboží tzv. pod ochranou dopravce. Obdobně je tento časový interval stanoven i v případě odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce. Přesné určení počátku a konce této doby je důležité z toho důvodu, že v praxi právě v tomto okamžiku zpravidla dochází ke škodám na zboží, tj. v souvislosti s nakládkou, vykládkou či překládkou zboží. Právní úprava není a ani nemůže být v tomto směru jednotná, neboť vymezení časového úseku je podmíněno možnostmi daných dopravních oborů.[16]

Významnou odlišnost mezi úpravou odpovědnosti v unifikované úpravě mezinárodní přepravy a českou vnitrostátní úpravou, provedenou obchodním, popř. občanským zákoníkem, představuje (jednostranná) kogentnost mezinárodních instrumentů. Takto vymezená kogentnost pak někdy v praxi činí problém, když subjekty přepravní smlouvy v domnění, že je jejich právní vztah regulován dispozitivní tuzemskou právní normou, na tuto kogentní úpravu obsažené v příslušné mezinárodní úmluvě neberou zřetel a vystavují se riziku neplatnosti příslušného smluvního ujednání. Tato situace v praxi nastává především

[15] Odlišnou úpravu náhrady škody ale nelze považovat za obecné pravidlo. Činí tak např. silniční úmluva CMR (čl. 23 a 25), Montrealská úmluva již ale počítá se stejným omezením náhrady pro všechny možnosti způsobení škody.

[16] V tomto směru je především třeba poukázat na rozdíly mezi silniční CMR a železniční COTIF/CIM na straně jedné a leteckými úmluvami na straně druhé.

v případě silniční úmluvy CMR, jejíž věcná působnost je velmi „agresivně" vymezena.[17]

Při určité míře zjednodušení a za využití východisek koncepce odpovědnosti za škodu v českém právu lze konstruovat obecnou skutkovou podstatu smluvní odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží, která je naplněna v případě kumulativní existence následujících podmínek:

1. Porušení smluvní povinnosti, resp. existence kvalifikované škodní události - smluvní závazek dopravce lze obecně charakterizovat jako dosažení určitého výsledku, tj. přepravení zboží ve smluveném úseku v neporušeném stavu, řádně a včas.
2. Vznik škody.
3. Příčinná souvislost mezi porušením závazku a vzniklou škodou.
4. Zavinění. Fakultativní předpoklad, uplatní se pouze tehdy, je-li odpovědnost založena na subjektivním principu.[18][19]

Striktně vzato, z koncepce následné odpovědnosti vyplývá, že odpovědnost nebude moci vzniknout, budou-li sice splněny všechny její předpoklady, ale zároveň bude naplněn některý z důvodů vyloučení odpovědnosti; než tak bude určeno, je možné hovořit pouze o presumpci odpovědnosti.

---

[17] Na toto úskalí upozorňuje v souvislosti se smlouvou o přepravě věci dle § 610 n. ObchZ např. K. Marek in: K. Marek, Obchodněprávní smlouvy, Brno 2003, str. 206 n.

[18] Srov. M. Pauknerová, Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha 1985, str. 14.

[19] Předmětem této práce není studium institutů, které bezprostředně nesouvisí se specifikami odpovědnosti dopravce. Podrobněji o odpovědnosti za škodu např. M. Knappová, J. Švestka a kol., op. cit. sub 13, str. 414 n.

2.2. Teorie odpovědnostního režimu a jeho jednotlivé složky

Určitým východiskem pro popis a hodnocení unifikované úpravy odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží (částečně také využitelné v případě odpovědnosti zasílatele) je teoretické pojetí M. Pauknerové, která rozlišuje tzv. odpovědnostní režim na straně jedné, a odpovědnostní princip a další složky odpovědnostního režimu na straně druhé.[20]

Podle názoru autorky se při formulaci odpovědnosti dopravce v mezinárodní unifikované úpravě přepravní smlouvy vedle samotného odpovědnostního principu dostávají do popředí i další složky, které se na konkrétním řešení odpovědnosti významně spolupodílejí. Tyto složky spolu s odpovědnostním principem vytvářejí celkový režim odpovědnosti, jakousi novou kvalitu, v jejímž rámci může být odpovědnostní princip ve své funkci určitým způsobem modifikován.

Celkový režim odpovědnosti pak prof. Pauknerová vymezuje jako souhrn právních prostředků vytvářejících odpovědnost v konkrétní právní úpravě, do kterého vedle (vůdčího) principu odpovědnosti patří dále právně stanovené důvody vyloučení odpovědnosti (včetně „specifické" vyšší moci - tzv. nevyhnutelných okolností), různá pomocná kriteria k posouzení jednání odpovědného subjektu (pojem náležité péče a tzv. potřebných opatření), právní domněnky ohledně některých relevantních skutečností, v širším smyslu pak i limity náhrady škody a konečně celý model je dotvářen z hlediska svých faktických důsledků systémem pojištění.

---

[20] M. Pauknerová, op. cit. sub. 18 nebo M. Pauknerová, Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Právník 2/1981, str. 188 n.

Uvedená konstrukce bezesporu přináší řadu výhod. Předně vyjasňuje odpověď na poněkud spornou otázku, jakým způsobem je třeba charakterizovat odpovědnost dopravce v konkrétní úpravě, resp. zda má tato odpovědnost charakter odpovědnosti subjektivní nebo objektivní. Rovněž vhodně vystihuje skutečnost, že ve vztazích mezinárodní přepravy, na rozdíl od přepravy vnitrostátní, existuje daleko více faktorů, které ovlivňují hodnocení „přísnosti či mírnosti" odpovědnosti dopravce, tzn. vlastně celkový odpovědnostní režim.

Na druhou stranu lze namítat, že tento princip reflektuje právní úpravu v mezinárodní přepravě v 80. letech minulého století a tedy vychází z poněkud jiné situace v právní úpravě mezinárodní přepravy než jaká je dnes (a to zejména v letecké přepravě, kde od té doby byla právní úprava podstatně novelizována přijetím Montrealské úmluvy). Navíc by zřejmě bylo možné zmínit i některé další faktory, které celkový odpovědnostní režim také mohou ovlivnit, jako především právní úpravu „procesních" práv poškozeného a dále zřejmě i pojem tzv. kvalifikovaného zavinění. Také je třeba zmínit soudní judikaturu jednotlivých národních soudů, a to především její vliv na interpretaci některých obecnějších ustanovení.[21]

Přes tyto některé skutečnosti se ale domnívám, že teorie celkového odpovědnostního režimu a jeho jednotlivých složek je stále aktuální a představuje vhodné východisko pro hodnocení unifikované odpovědnosti dopravce, tak částečně i odpovědnosti zasílatele v mezinárodní přepravě zboží.

[21] Např. ustanovení role soudní judikatury při upřesňování výkladu institutu náležité odborné péče.

a) Odpovědnostní princip a odpovědnostní režim

Podle toho, zda k naplnění skutkové podstaty odpovědnosti je třeba zavinění, tj. vnitřní (psychický, duševní) vztah odpovědného subjektu k jeho vlastnímu protiprávnímu úkonu, jakož i ke škodě a příčinné souvislosti, rozdělujeme odpovědnost založenou na subjektivním principu (se zřetelem k zavinění) a odpovědnost založenou na principu objektivním (bez zřetele k zavinění).[22] S ohledem na další dělící kriteria, tzn. (ne)existenci důvodů vyloučení odpovědnosti a zda je třeba v případě subjektivní odpovědnosti zavinění prokazovat, nebo to se naopak presumuje, můžeme rozlišit čtyři základní „možnosti" odpovědnosti dopravce:

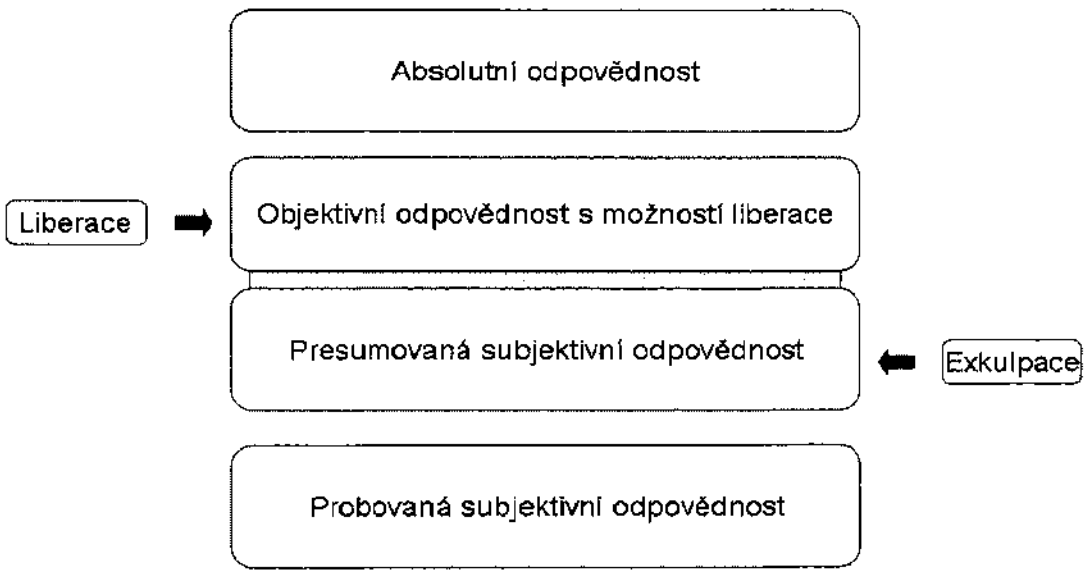
1. Absolutní odpovědnost. Jde o případ, kdy odpovědnost vychází pouze z objektivních podmínek a zároveň v žádném případě není připuštěna možnost liberace. V mezinárodní přepravě zboží se vyskytuje vzácně (a ještě zvláštněji v „obecných" právních vztazích); její užití může odůvodňovat pouze silný společenský zájem na tom, aby dané riziko nesl za všech okolností výlučně dopravce, popř. zasílatel.[23]
2. Objektivní odpovědnost s možností liberace. Zde je také odpovědnost založena na objektivním principu, ale je naopak umožněno, aby dopravce, prokáže-li některou z taxativně stanovených okolností (tzv. liberační důvody), byl odpovědnosti zproštěn.
3. Presumovaná subjektivní odpovědnost. Za této situace se již uplatňuje subjektivní kriterium zavinění, to se ale

[22] Podrobněji k problematice zavinění viz M. Knappová, J. Švestka a kol., opak. citace sub 13, str. 454 a násl.
[23] Např. odpovědnost dopravce dle čl. 17 odst. 3 silniční úmluvy CMR.

v tomto případě předpokládá a záleží tak na dopravci, zda nedostatek svého zavinění úspěšně prokáže (tj. vyviní se - exkulpuje). Spolu s předcházející možností jde o nejčastější způsob, pomocí kterého je odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě upravena.

4. Probovaná subjektivní odpovědnost. Tento případ se uplatněním subjektivního aspektu podobá předcházejícímu, avšak odpovědnost je naplněna, jen je-li dopravci zavinění prokázáno druhou smluvní stranou.

grafické znázornění „možností" odpovědnosti v mezinárodní přepravě se zdůrazněním blízkosti druhého a třetího případu



Odpovědnostní princip sice výrazně ovlivňuje dopravcovu odpovědnost, ale k jejímu úplnému pojetí nestačí. V případě mezinárodně unifikované úpravy odpovědnosti dopravce je patrná

tendence stírat rozdíly mezi jednotlivými principy a „možnostmi" odpovědnosti uvedenými Ad. 1. až Ad. 4. výše, zvláště pak mezi objektivní odpovědností s možností liberace a presumovanou subjektivní odpovědností.

Exkulpační klauzule, pojmově spojené se subjektivním aspektem, často obsahují určitá objektivní kriteria, naopak liberační důvody jsou prokládány subjektivnějšími prvky. Je tak velmi obtížné stanovit přesnou hranici mezi výše uvedenými „možnostmi" odpovědnosti, v důsledku čehož následně dochází k terminologické a interpretační neujasněnosti unifikované úpravy.[24] Přitom hledání pevného právního rámce není samoúčelné, jeho nalezení by poskytlo vhodné vodítko judikatuře, umožnilo její „zkonstantnění" a tím podporovalo právní jistotu ohledně výkladu příslušných odpovědnostních ustanovení.

b) Důvody vyloučení odpovědnosti

Pod tímto pojmem jsou chápány jednak liberační důvody, které vylučují odpovědnost v případech založených na objektivním principu, tak i obecný důvod exkulpace, tj. nezavinění příslušného subjektu, je-li použit subjektivní princip odpovědnosti.

Zavinění a exkulpace

Jak již bylo naznačeno výše, vyvinění, tak jak je upraveno ve vnitrostátním právu, tedy jako čistě subjektivní kategorie,

[24] Výskyt protikladných názorů na odpovědnost dopravce z hlediska toho, na jakém principu je odpovědnost postavena, se nejčastěji u úmluv COTIF/CIM a CMR.

bývá v mezinárodně unifikované úpravě odpovědnosti dopravce do jisté míry objektivizováno.[25] Předmětná ustanovení zakotvují určitá pomocná kriteria k posouzení jednání odpovědného subjektu, zejm. vynaložení potřebné péče k zabránění škodě; o náležité péči a jeho vztahu k zavinění viz dále.

Stejně tak jako i v jiných oblastech právní úpravy pak rovněž i ve vztazích v mezinárodní přepravě zboží platí, že dopravci převážně bývají právnické osoby, a že zavinění jako psychický vztah musí být zkoumáno u osob, které jménem právnické osoby jednají.

Zavinění můžeme podle uspořádání jeho složek vědomí a vůle rozčlenit na další subkategorie, a sice na formu nedbalostní a úmyslnou a ty pak dále na jednotlivé stupně.[26] Rozlišení má z pohledu úmluv velký význam, neboť kvalifikovaná forma zavinění má určité zvláštní sankční následky; někdy vede k prolomení limitů náhrady škody, čili k její plné náhradě, jindy k nemožnosti uplatnění důvodů vylučujících dopravcovu odpovědnost. Některé úmluvy obsahují také některé kategorie kvalifikovaného zavinění, které platné vnitrostátní české právo nezná, např. tzv. Willful misconduct (k tomuto pojmu viz bod 3.4.2.1. níže).

Liberace

Tyto důvody vyloučení odpovědnosti, nacházející uplatnění v případě objektivního principu, mají svůj historický původ v ustanoveních přepravních smluv, ve kterých se dopravci

---

[25] Příkladem „objektivizovaného" vyvinění je např. čl. 19 MÚ nebo čl. 20 VÚ.

[26] Podrobněji o zavinění a jeho formách např. M. Knappová, J. Švestka a kol., op. cit. sub. 13, str. 454 n.

snažili omezit svoji odpovědnost, a odtud byly také převzaty do obecných unifikovaných úprav. Jejich původ pak formulačně a obsahově ovlivnil příslušná odpovědnostní ustanovení. Skutkové podstaty liberačních důvodů jsou často kazuistické a někdy se překrývají, jindy může být nejasná otázka jejich procesního dokazování. S ohledem na tyto skutečnosti tak vzrůstá úloha soudní judikatury při jejich výkladu.

Z jiného hlediska působí potíže okolnost, že do liberačních klauzulí, vycházejících z objektivního principu, jsou někdy vnášeny určité subjektivní prvky. To způsobuje, že tyto klauzule se přibližují klauzulím exkulpačním, od kterých je často bývá těžké odlišit. Proto zpravidla nepanuje jednotný názor na výklad daných ustanovení, jak ostatně dokazuje i soudní judikatura.

Jistou výjimku z jinak konkrétně formulovaných liberačních důvodů představuje institut tzv. vyšší moci. Ta ale není v jednotlivých národních právních řádech chápána jednotně, tato disparátnost se pak nutně musí odrazit v rozdílné interpretaci daných odpovědnostních ustanovení úmluv.

Česká civilistika chápe tento pojem jako kvalifikovanou náhodu, tj. náhodu za daných podmínek ani při vynaložení veškerého potřebného úsilí (péče) nikým na tomto místě (objektivní hledisko) vzhledem k její neobvyklosti (mimořádnosti) neodvratitelnou.[27] Obecný odkaz na vyšší moc neodpovídá potřebám moderní regulace přepravy, a proto se unifikovaná úprava v některých případech snaží o normativnější vymezení znaků tohoto institutu ve snaze dosáhnout jednotné soudní interpretace.[28] Tím ale došlo k určitému významovému

[27] M. Knappová, J. Švestka a kol., op. cit. sub. 13, str. 469 n.
[28] Čl. 27/2 úmluvy COTIF/CIM a čl. 17/2 úmluvy CMR.

posunu a nově se konstruují tzv. nevyhnutelné okolnosti (viz dále).

c) Nevyhnutelné okolnosti a hledisko náležité péče

Nevyhnutelné okolnosti, představující zvláštní liberační důvod v systému objektivní odpovědnosti, jsou zajímavé ve dvou směrech. Především jejich normativním vymezením dochází k významovému posunu proti dřívějším úpravám; je možno je vymezit jako „okolnosti, jimž se dopravce nemohl vyhnout a jejichž následky nemohl odvrátit"[29], neobsahují již tedy znak nepředvídatelnosti a svou vnější povahu. Dále takovým vymezením je dán prostor pro subjektivnější hodnocení, což někdy může vést až k závěrům, že daný institut vychází ze subjektivního odpovědnostního principu.

Obdobná situace nastává v případě, kdy je v odpovědnostním režimu založeném na subjektivním odpovědnostním principu vyvinění spojeno s existencí vynaložení potřebné péče k odvrácení škody. Např. subjektivní Varšavská úmluva vylučuje odpovědnost dopravce (tedy ho exkulpuje), když ten učiní veškerá nutná opatření k zabránění škodě, nebo tak nemohl učinit, resp. tak jednají jeho zaměstnanci.[30] Je tak zřejmé, že formulací „ veškerých nutných opatření" je po dopravci žádáno, aby pro svou exkulpaci prokázal ne pouze své nezavinění, ale i určité objektivnější prvky. To by tak při určitém výkladu mohlo nasvědčovat závěru, zohledníme-li ještě přísnou soudní interpretaci čl. 20 Varšavské úmluvy, že předmětné ustanovení zakotvuje objektivní odpovědnost ve Varšavské úmluvě.

---

[29] M. Pauknerová, op. cit. sub. 14, str. 21.
[30] Čl. 20 Varšavské úmluvy.

K odstranění vznikajících pochybností o povaze odpovědnosti v jednotlivých úmluvách může přispět výše uvedené pojetí celkového odpovědnostního režimu M. Pauknerové.[31] V souladu s tímto přístupem je pak třeba odmítnout absolutizaci některých prvků odpovědnostního režimu, v daném případě tedy nevyhnutelných okolností a hlediska náležité péče, které pouze do jisté míry korigují vůdčí odpovědnostní princip. Zároveň je ale nutno uvést, že hranice mezi „možnostmi" odpovědnosti je poněkud neostrá a proměnlivá v čase, a že dané předmětné prvky mohou způsobit jistý „posun" k opačnému odpovědnostnímu principu.

d) Limitace náhrady škody

Další z prvků odpovědnostního režimu a významný faktor ovlivňující jeho celkové hodnocení představuje způsob, jakým je řešen rozsah náhrady škody. Finanční limitace odpovědnosti dopravce představuje pro mezinárodní přepravu charakteristický rys, obsažený ve všech zkoumaných unifikovaných instrumentech, a také významnou odlišnost od obecné úpravy náhrady škody v českém právu, resp. vnitrostátní úpravy přepravní smlouvy. Finanční limity odpovědnosti jsou rovněž zakotveny v některých zahraničních úpravách odpovědnosti zasílatele.

Lze se domnívat, že užití limitace náhrady maximálními částkami nepochybně přispívá ke spravedlivějšímu rozložení rizik mezi dotčené subjekty; může zmírňovat přísnou odpovědnost dopravce při použití objektivního principu, nebo naopak posilovat subjektivní odpovědnost dopravce.

---

[31] M. Pauknerová, op. cit. sub. 14, str. 24 n.

Z hlediska zhodnocení odpovědnosti dopravce (a případně zasílatele) v mezinárodní přepravě zboží je třeba stanovení odpovědnostních limitů posoudit ze dvou aspektů:

(i) v jaké výši je náhrada limitována, popř. jakým způsobem je limit určen; a

(ii) jedná-li se o hranici nepřekročitelnou, resp. za jakých podmínek lze limit prolomit a požadovat plnou náhradu.

Jednotlivé limity jsou určovány částkou připadající na jeden kilogram hmotnosti přepravovaného zboží, resp. na jinou relevantní jednotku.

V mezinárodně unifikované úpravě se zpravidla vyskytují ustanovení, která za určitých podmínek umožňují překročení odpovědnostních limitů. Těmito důvody může být zvláštní prohlášení (tzv. prohlášení hodnoty zboží nebo prohlášení zvláštního zájmu na dodání) nebo existence kvalifikovaného zavinění odpovědného subjektu.[32]

e) Ostatní prvky odpovědnostního režimu

Významným doplňkem odpovědnostních ustanovení a v širším slova smyslu též prvkem odpovědnostního režimu jsou důkazní pravidla uvedená v mezinárodní unifikované úpravě. Tato pravidla stanovují postup, jak mají být jednotlivé nároky vzniklé z odpovědnosti dopravce řádně procesně uplatněny. Rozvržení důkazních povinností již bylo naznačeno výše, o tzv. privilegovaných liberačních důvodech bude pojednáno v souvislosti s rozborem platné právní úpravy.

---

[32] Podrobněji o limitaci náhrady škody a o konkrétních limitech v mezinárodní letecké přepravě zboží a zasílatelství viz příslušné partie části 3. a 4. této práce.

Jiným faktorem, který by v konkrétním případě mohl působit na celkový odpovědnostní režim, a sice ve smyslu zmírňování odpovědnosti dopravce, je postup oprávněného při uplatňování jeho odpovědnostních práv. Konkrétně je-li vyžadována „přísná" a rychlá reklamace nebo jsou-li stanoveny krátké lhůty pro soudní uplatnění práv. Naopak opačným způsobem na dopravcovu odpovědnost, tj. ve smyslu jejího zpřísnění, působí ustanovení, která s jeho kvalifikovaným zaviněním spojují nějaké sankční důsledky.

Celkový odpovědnostní režim je dále dotvářen institutem pojištění, které z hlediska svých ekonomických důsledků právní úpravu svým způsobem vyvažuje a ovlivňuje tak celkové hodnocení „přísnosti" odpovědnosti dopravce. Také nelze zapomínat ani na význam soudní judikatury, která v některých případech může odpovědnostní režim fakticky také ovlivnit, zejm. ve směru zpřísňování odpovědnosti.

3. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké přepravě zboží

3.1. Úvod

Jak již bylo uvedeno v části 1.6. výše, mezinárodní právo soukromé využívá dva hlavní způsoby úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, a sice metodu kolizní a přímou. Stěžejní význam pro úpravu odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží, leteckou přepravu nevyjímaje, mají unifikované přímé normy obsažené v příslušných mezinárodních smlouvách dojednaných mezi jednotlivými státy, popř. mezinárodními organizacemi. Kolizněprávnímu řešení, které jinak představuje hlavní způsob regulace vztahů s mezinárodním prvkem, zde zůstává jen druhořadá úloha.[33]

Tradice unifikace právních vztahů v oblasti mezinárodní letecké přepravy je poměrně dlouhá a sahá do 20. let minulého století. Přestože úprava přijatá ve 20. letech představovala nesporný úspěch, s ohledem na technický vývoj v oblasti letecké přepravy a ve společnosti vůbec, bylo nutno záhy přistoupit k modernizaci této úpravy. Vzhledem k rozdílným představám jednotlivých aktérů mezinárodního společenství, jak by měla modernizovaná úprava vypadat, se ale nepodařilo nalézt univerzálně akceptovatelný konsenzus, nýbrž došlo k uzavření několika dokumentů - doplňků původní úpravy, které se liší svojí věcnou úpravou a také okruhem svých signatářů. Výsledkem, který ostatně do jisté míry přetrvává i dodnes, tak

[33] Kolizní normy mohou nalézt uplatnění i při užití přímé metody, pokud mezinárodně sjednaný soubor přímých norem ponechává některé otázky neupravené. Jimi určené rozhodné právo pak nazýváme subsidiární statut (viz část 1.7. výše).

byla fragmentizace právní úpravy a paralelní existence několika právních režimů, aplikujících se podle geografické trasy daného přepravního vztahu.

Předmětem této kapitoly je především popis a porovnání jednotlivých režimů odpovědnosti dopravce ve vztahu k odesilateli či příjemci zboží v mezinárodní letecké přepravě zboží, které podle platné právní úpravy existují, se speciálním zaměřením na tzv. Montrealskou úmluvu, přijatou v roce 1999. Pozornost je rovněž věnována vývoji právní úpravy, a to především s ohledem na potřebu vyjasnění základních vztahů mezi jednotlivými prameny právní úpravy. Dále je záměrem zhodnotit přínos Montrealské úmluvy a důkladněji se pozastavit u některých pojmů a jevů, které jsou pro právní úpravu mezinárodní letecké přepravy typické. Konečně pozornost bude věnována také uplatnění právní úpravy v praxi, včetně komentáře možné argumentace smluvních stran v případě sporu.

V závěru této části je také stručně nastíněna odpovědnost dopravce v dalších dopravních oborech.

3.2. Vývoj unifikace v oblasti letecké přepravy

Již od prvních počátků komerčního letectví byla zřejmá potřeba sjednotit právní pravidla upravující režim mezinárodní letecké přepravy.[34] Toto mladé a rychle se rozvíjející odvětví

[34] Podrobněji o vývoji právní úpravy mezinárodní letecké přepravy např. P. S. Dempsey, International Air Cargo and Baggage Liability and the Tower of Babel, George Washington International Law Review, 2004, str. 240 a násl., nebo L. Moore, The New Montreal Liability Convention, Major Changes in International Air Law: an End to the Warsaw Convention, Tulane Journal of International and Comparative Law, 2001, str. 223 a násl., nebo B. Cheng, A new Era in the Law of International Carriage by Air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999), International and Comparative Law Quarterly, 2004.

přepravy potřebovalo jednotný a stabilní právní režim, univerzálně aplikovatelný, který by napomohl dalšímu rozvoji odvětví, a to především pokud se týče odpovědnosti leteckého dopravce a přepravních dokumentů. S ohledem na tehdejší technické nedostatky a rizikovost letecké dopravy dále panovala všeobecná shoda, že nelze aplikovat princip plné náhrady škody a že je potřeba omezit odpovědnost dopravce pouze na určitou výši.

Tyto snahy vyústily v přijetí Varšavské úmluvy, která byla sjednána v roce 1929[35][36]. Odpovědnost dopravce byla založena na presumované subjektivní odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou zničením, ztrátou nebo poškozením zboží, stejně tak za škodu způsobenou zpožděním přepravy. Zároveň byly stanoveny limity odpovědnosti dopravce vyjádřené absolutní částkou ve francouzských zlatých francích.

Technický a společenský vývoj ale šel rychle kupředu a záhy po druhé světové válce bylo jasné, že dosavadní úprava rychle zastarává a vyžaduje novelizaci. Zejména Spojené státy a země západní Evropy požadovaly revizi Varšavské smlouvy, a to hlavně zvýšení limitů náhrady škody při přepravě osob. Výsledkem bylo uzavření Haagského protokolu z roku 1955[37], který ale mimo jiné přinesl pouze nepatrné zvýšení limitů, neb

---

[35] Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international), podepsaná ve Varšavě dne 12.10.1929, která nabyla své účinnosti dne 13. 2. 1933. Česká republika (Československo) je jejím členem s účinnosti od 15.2.1935.

[36] Podrobněji k Varšavské úmluvě, k okolnostem jejího vzniku a k její přípravě a k teoretickým otázkám omezené odpovědnosti dopravce viz. H. Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law, Paris, 1954.

[37] Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12.10.1929, který byl podepsán dne 28. 9. 1955 v Haagu (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929). Haagský protokol nabyl své účinnosti dne 1. 8. 1963. Česká republika (Československo) je členem s účinností od 1. 8. 1963.

ostatní země se obávaly finančního dopadu amerického návrhu na své státní, resp. polostátní přepravce.

Především americká strana ale nebyla s přijatým kompromisem spokojena a proto nedošlo k okamžité ratifikaci protokolu americkým Kongresem[38]. Spojené státy se tak nestaly smluvní stranou Haagského protokolu a došlo tak k prvnímu štěpení dosud unifikované právní úpravy.

Spojené státy, nespokojené s Haagským kompromisem, se následně pokusily svoje požadavky prosadit mimo rámec mezinárodní společenství. Po určité době jednání a nátlaku ze strany USA došlo k uzavření Montrealského ujednání[39], dvoustranné dohody mezi USA na straně jedné a mezinárodními leteckými dopravci operujícími na území Spojených států na straně druhé, jejímž předmětem byl závazek dopravců zvýšit limit odpovědnosti při mezinárodní přepravě osob, de facto ale pouze pro americké občany. Tento právně sporný krok byl následně vzorem pro některé další státy, které podobně „jednostranně" dosáhly zvýšení limitů pro lety týkajících se jejich území[40].

Vedle Montrealského ujednání došlo v 60. letech v souvislosti s rozvojem charterových letů dále k uzavření Guadalajarské úmluvy[41], která rozšiřuje režim Varšavské úmluvy i na případy,

---

[38] Haagský protokol by l Kongresem ratifikován až v roce 2003.

[39] Montreal Intercarrier Agreement (Agreement CAB 18900), přijaté dne 13.5.1966).

[40] Spojené království v roce 1975, Itálie v roce 1988 apod. Za tento krok lze rovněž považovat i nařízení ES č. 2027/97.

[41] Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu (Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier), sjednaná dne 18. 9. 1961, která vstoupila v platnost dne 1. 5. 1964. Česká republika (Československo) je členem s účinností od 25. 10. 1967.

kdy skutečnou přepravu provádí jiný dopravce nežli ten, se kterým je uzavřena přepravní smlouva.

Sedmdesátá léta minulého století jsou poté ve znamení snahy o nalezení nového konsensu ohledně nastavení odpovědnosti dopravce a překonání „zastaralosti" právní úpravy, a to zejména v případě odpovědnosti dopravce při přepravě osob. Dále bylo nutné zavést novou měnovou jednotku, se kterou všechny smlouvy operují, a sice Zlaté francouzské franky nahradit tzv. Zvláštními právy čerpání (Angl. Special Drawing Rights) Mezinárodního měnového fondu. Výsledkem tohoto úsilí bylo uzavření Protokolu z Guatemala City v roce 1971[42] a čtyř Montrealských protokolů v roce 1975[43] jako dodatků Varšavské smlouvy. Přestože uvedené dokumenty obsahovaly některé moderní prvky, na které navazuje nejnovější právní úprava, nenašly širokou podporu mezi státy a dokonce v případě Protokolu z Guatemala City ani nevstoupily v platnost.

Teprve až v 90. letech, mj. i na základě tlaku jednotlivých leteckých společností[44], byla konečně nalezena potřebná shoda napříč mezinárodním společenstvím ohledně nové unifikované právní úpravy, která vyústila v uzavření Montrealské úmluvy v roce 1999[45]. Tato moderní úmluva představuje svébytnou a

---

[42] Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12.10.1929, ve znění Haagského protokolu ze dne 28. 9. 1955 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955), podepsaný dne 8. 9. 1971 v Guatemala City.

[43] Dodatkové protokoly č. 1-4, kterými se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12.10.1929 (Additional Protocols No. 1-4 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929). Česká republika není signatařem žádného z těchto protokolů.

[44] Zejm. tzv. Japonská iniciativa z r. 1992 a tzv. dohody mezi přepravci v rámci IATA (IATA Intercarrier Agreement) z let 1995-96.

[45] Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Convention for the Unification of Certain Rules for International

komplexní právní úpravu, která nahrazuje Varšavskou úmluvu a její doplňky[46]. Z obsahového hlediska pak je zřejmá kontinuita na dosavadní právní úpravu, nicméně „modernizační úsilí" někdy vedlo k zásadním změnám, zejm. pak k příklonu k objektivní odpovědnosti dopravce a k rozsáhlé úpravě limitů náhrady škody v osobní přepravě (viz dále).

Výsledkem téměř 80tiletého unifikačního úsilí tak byl vznik tzv. Varšavského systému, tj. Varšavské smlouvy z roku 1929 a jejích jednotlivých doplňků, a dále uzavření Montrealské úmluvy. Mimo tyto mezinárodní smlouvy uzavřené mezi státy je třeba dále vzít v úvahu dohody jednotlivých dopravců dojednané mezi nimi a dohody těchto dopravců s některými státy, které odpovědnost dopravce také ovlivňují. Tento stav pak vzhledem k rozdílnému okruhu signatářů jednotlivých smluv vede v současnosti k paralelní existenci několika právních režimů odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží. Právní režim se pak odvíjí od geografické trasy dané mezinárodní přepravy[47]. Východiskem z tohoto právního labyrintu bude jedině akceptace Montrealské úmluvy celým mezinárodním společenstvím a tím dosažení „reálné unifikace" v mezinárodní přepravě zboží.

Carriage by Air), podepsaná v Montrealu 28. května 1999. Úmluva vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003 a tímto dnem vstoupila v platnost na základě téhož ustanovení i pro Českou republiku.

[46] Montrealská úmluva předchozí dokumenty přirozeně nederoguje, pouze se aplikuje přednostně (čl. 55 MÚ).

[47] Vzhledem k platné právní úpravě, mezinárodní prvek v mezinárodní letecké přepravě spočívá právě v přepravě „ze státu do státu", nikoliv např. v rozdílné státní příslušnosti subjektů přepravní smlouvy.

3.3. Právní úprava letecké přepravy zboží

3.3.1. Mezinárodní unifikovaná úprava

Unifikovaná úprava představuje základ právního režimu mezinárodní letecké přepravy zboží, když příslušnými dokumenty jsou Varšavská úmluva z r. 1929 a její jednotlivé doplňky a dále pak Montrealská úmluva z r. 1999.

3.3.1.1. Varšavská úmluva

Kdy je třeba úmluvu použít, upravuje ust. čl. 1 VÚ. Úmluva se tak obligatorně uplatní při veškeré mezinárodní přepravě osob, zavazadel a nákladu, prováděné letadlem za úplatu; v určitých případech se vztahuje i na přepravu bezplatnou. Mezinárodní přeprava je definována jako přeprava, kdy podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran, nebo pouze jedné, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to eventuálně i státu nečlenského.

Stěžejní part úmluvy pak představuje kapitola III., která upravuje odpovědnost dopravce.[48]

„Dopravce je odpověden za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením … zboží, stane-li se událost, jež způsobila škodu, za letecké dopravy."

(čl. 18 odst. 1 VÚ)

---

[48] Mimo odpovědnosti dopravce také úmluva unifikuje zejména pravidla pro přepravní dokumenty a pro výběr jurisdikce.

„Dopravce je odpověden za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě … zboží."

(čl. 19 VÚ)

Dopravce tak odpovídá za poškození, ztrátu nebo zničení zboží a za zpoždění při přepravě zboží[49], pokud se tak stane během letecké dopravy, tzn. kdy je zboží pod dopravcovým dozorem.

„Dopravce není odpověden, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učinit."

(čl. 20 odst. 1 VÚ)

„Při dopravě zboží a zavazadel není dopravce odpověden, prokáže-li, že škoda nastala chybou v ovládání letadla, ve vedení letadla nebo v navigaci, a že ve všech ostatních směrech on i jeho zaměstnanci učinili všechna nutná opatření, aby se zabránilo škodě."

(čl. 20 odst. 2 VÚ)

„Prokáže-li dopravce, že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby, nebo k ní přispělo, může soud podle předpisů svého domácího právního řádu vyloučit nebo zmenšit odpovědnost dopravce."

(čl. 21 VÚ)

Dopravci se odpovědnosti zprostí (vyviní), pokud prokáže existenci veškerých nutných opatření. Tento důvod vyloučení odpovědnosti není nijak objektivně vymezen a je třeba ho definovat subjektivně. Speciálně se pak úmluva vyjadřuje k tzv. nautickému zavinění (odst. 2), které je zde za daných

[49] Úmluva nicméně pojem zboží (cargo) nedefinuje, lze se však ztotožnit s názorem, že pod pojem zboží je nutno zahrnout veškeré přepravované věci mimo zavazadel (baggage). Srov. P. S. Dempsey, op. cit. sub. 34, str. 4.

okolností důvodem vyloučení odpovědnosti. Odpovědnost dopravce je také omezena pro případ spoluzavinění poškozeného (angl. contributory necligence), kdy úmluva umožňuje zmírnění odpovědnosti na základě použití příslušného národního právního řádu.[50]

Odpovědnost dopravce při přepravě zboží Varšavská úmluva omezuje maximální částkou ve výši 250 zlatých franků za kilogram (ekvivalent 9,07 USD za libru) nákladu (čl. 22 odst. 2 VÚ). Prolomení této částky je možné pouze v případě, kdy odesílatel při předání zboží dopravci učiní prohlášení o vyšší hodnotě zásilky a pokud je tak požadováno, zaplatí příslušný poplatek (čl. 22 odst. 2 in fine). Odpovědnostní limit se dále neuplatní v případě, že škoda vzešla ze zlého úmyslu dopravce či jeho zaměstnance nebo z jejich zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlému úmyslu - angl. Willful misconduct či fra. dol (čl. 25 odst. 1 a 2 VÚ). V tomto případě je dopravce povinen nahradit škodu v plné výši.

V souvislosti s úpravou přepravních dokumentů Varšavská úmluva také stanovuje, že pokud dopravce přijme zboží k přepravě, aniž byl vyhotoven nákladní list letecký (angl. Air waybill, fra. lettre de transport aérien), nebo neobsahuje-li tento všechny některé vyžadované údaje, není dopravce oprávněn dovolávat se ustanovení úmluvy, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost (čl. 9 VÚ).[51]

Lze tak shrnout, že odpovědnost dopravce v případě Varšavské úmluvy je založena na presumovaném subjektivním principu,

---

[50] Úmluva v tomto směru neobsahuje přímou úpravu, ale pouze umožňuje vyloučení/zmírnění odpovědnosti při použití právního řádu určeného dle lex fori.

[51] V tomto případě lze hovořit o absolutní odpovědnosti dopravce.

který se uplatní jak v případě škody na „zásilce", tak i u škody způsobené zpožděním. Zároveň je ale odpovědnost výrazně omezena stanovenou částkou, kterou ale lze v určitých případech prolomit.

3.3.1.2. Haagský protokol

Jelikož primárním účelem tohoto protokolu nebyla úprava odpovědnosti dopravce při přepravě zboží,[52] tak Haagský protokol zakotvuje jen některé dílčí změny oproti předchozí úpravě.

Za nejvýraznější novelizaci lze považovat vypuštění ustanovení čl. 20 odst. 2 VÚ, tj. vypuštění nautického zavinění jako důvodu vyloučení odpovědnosti dopravce. V souvislosti s odpovědnostními limity je dále stanoveno pravidlo, že limity se aplikují samostatně na jednotlivé věci tvořící náklad, nikoliv celkově na celou zásilku (čl. 22 odst. 2 písm. b) VÚ). Dále je také výslovně stanoveno, že pravidla obsažená v úmluvě (zejm. omezení odpovědnosti) se uplatní i v případě, pokud je náhrada škody uplatňovaná přímo proti zaměstnanci dopravce, který škodu způsobil (nový čl. 25a VÚ). Nově je koncipován i čl. 9 úmluvy, kdy nevystavení nákladního listu, resp. jeho vystavení bez některých povinných náležitostí, je sankcionováno nemožností se dovolat „pouze" limitů odpovědnosti, a ne absolutní odpovědností dopravce. Ostatní změny provedené protokolem, které se vtahují

[52] Haagský protokol se zaměřuje zejm. na zvýšení odpovědnostního limitu při přepravě osob a na modernizaci přepravních dokumentů (viz výše). Dále srov. např. P. S. Dempsey, op. cit. sub. 34, str. 250 a násl., nebo J. C. Batra, Modernization of the Warsaw System - Montreal 1999, Journal of Air Law and Commerce, Summer 2000.

k odpovědnosti dopravce při přepravě zboží, mají pouze povahu určitého formulačního zpřesnění.

3.3.1.3. Guadalajarská úmluva

Guadalajarská úmluva nepřináší žádnou změnu ohledně odpovědnosti dopravce. Jejím účelem je rozšířit aplikaci unifikovaného režimu Varšavské úmluvy a jejích doplňků i na případy, kdy mezinárodní leteckou přepravu provádí jiný dopravce nežli ten, který uzavírá přepravní smlouvu.

Úmluva tak rozlišuje pojmy smluvní dopravce a skutečný dopravce. Smluvním dopravcem se rozumí *„... osoba, která jako podnikatel uzavřela přepravní smlouvu podle Varšavské úmluvy s cestujícím nebo zasílatelem nebo s osobou jednající jménem cestujícího nebo zasílatele ..."*[53] Skutečným dopravcem dále bude *„... osoba jiná než smluvní dopravce, která na základě zmocnění smluvního dopravce provádí celou nebo část přepravy ..."*.[54][55]

3.3.1.4. Protokol z Guatemala City a Montrealský protokol č. 4

Prvně jmenovaný dokument se pokusil zásadně obměnit odpovědnost dopravce při přepravě osob, když vedle razantního zvýšení odpovědnostního limitu[56] také v určitém rozsahu zavádí objektivní odpovědnost dopravce. Novinkou bylo dále např. zakotvení tzv. páté jurisdikce (viz níže).

---

[53] Čl. I. odst. b) úmluvy.
[54] Čl. I. odst. c) úmluvy.
[55] Blíže ji ke Guadalajarské úmluvě srov. např. P. S. Dempsey, op. cit. sub. 34, str. 255 nebo M. Zapp, Nároky vůči skutečnému dopravci v mezinárodní letecké přepravě, Jurisprudence, 4/2001, str. 41 a násl.
[56] Na cca 100 000 USD za jednoho cestujícího.

Tyto změny ale zřejmě představovaly pro většinu států moc radikální zásah a rovněž lpění na zlatém standardu v měnových otázkách způsobilo, že protokol nenalezl dostatečný počet signatářů a nikdy nevstoupil v platnost.[57] Česká republika není signatářem tohoto protokolu.

Naopak Montrealský protokol č. 4[58] byl výlučně zaměřen na změnu Varšavsko-Haagských pravidel platných pro přepravu zboží a ustanovení, která se týkala přepravy osob, nechal bez povšimnutí. Nově došlo k jemnému zvýšení odpovědnostního limitu na 17 SDR (cca 25 USD) na kilogram zboží[59] a k modernizaci pravidel pro přepravní dokumenty týkající se zboží.

Z pohledu odpovědnosti dopravce ale zásadní změnu představovalo zavedení objektivní odpovědnosti dopravce pro případy odpovědnosti za škodu na zásilce (odpovědnost za zničení, ztrátu nebo poškození zboží), když jsou zároveň objektivně stanoveny liberační důvody.[60] Tyto liberační důvody mají taxativní povahu. Odpovědnost za zpoždění zůstala nedotčena, tj. subjektivní princip s vyviněním pomocí „veškerých nutných opatření" byl ponechán.[61]

Podobně jako Protokol z Guatemala City i Montrealský protokol č. 4 nebyl po svém podpisu rychle ratifikován dostatečným počtem států, ale na rozdíl od prvně jmenovaného nakonec

---

[57] Podrobněji o Protokolu z Guatemala City např. P. S. Dempsey, op. cit. sub. 34, str. 258 a násl.

[58] Montrealské protokoly č. 1 a 2 byly zaměřeny na technické aspekty přepravy, protokol č. 3 pak především nahradil měnovou jednotku, když zlaté franky byly vystřídány Zvláštními právy čerpání Mezinárodního Měnového Fondu.

[59] Také pravidla pro aplikaci odpovědnostních limitů doznaly dílčích změn.

[60] Čl. 18. odst. 2. a 3. Montrealského protokolu č. 4.

[61] Podrobněji o změnách provedenými Montrealskými protokoly např. P. S. Dempsey, op. cit. sub. 34, str. 260 a násl.

v platnost vstoupil, a to koncem 90. let, nedlouho po své ratifikaci Spojenými státy. Česká republika není smluvní stranou této úmluvy.

3.3.1.5. Montrealská úmluva

Přijetím Montrealské úmluvy[62] byl završen dlouhodobý proces modernizace a reformace mezinárodní unifikované úpravy přepraní smlouvy v letecké přepravě. Přestože se jedná o samostatnou úmluvu formálně stojící vně předchozí právní úpravy, úmluva se zřetelně hlásí k dědictví instrumentů Varšavského systému, jak je zřetelné z její struktury a její terminologie, a jak je ostatně výslovně zakotveno v preambuli dokumentu. Zároveň je ale explicitně zdůrazněna potřeba modernizace a konsolidace dosavadní právní úpravy[63], včetně vyjádření důležitosti *„ … zabezpečení ochrany zájmů uživatelů v mezinárodní letecké přepravě a nutnost spravedlivého odškodnění založeného na zásadách nápravy utrpěné škody … „*[64].

Úmluva je rozčleněna do preambule a 7 kapitol, když právní úprava odpovědnosti dopravce je zakotvena především v hlavě třetí (odpovědnost dopravce a rozsah náhrady škody; §§ 17 až 37), která je doplněna hlavou pátou (letecká přeprava prováděná jinou osobou, než je smluvní dopravce; §§ 39 - 48).

---

[62] Podrobněji o Montrealské úmluvě mimo výše uvedené prameny ještě např. P. M. De Leon, a W. Eyskens, The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, Journal of Air Law and Commerce, Summer 2001, nebo B. I. Rodriguez, Recent Developments in Aviation Liability Law, Journal of Air Law and Commerce, Winter 2000.
V německo-jazyčné literatuře pak dále srov. C. Harms, M. Schuler-Harms, Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen, Transportrecht, 10/2003, str. 369 a násl.

[63] Výslovně je uvedeno v preambuli dokumentu, že vypracování nové Úmluvy je „nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení všech zájmů".

[64] Preambule úmluvy.

Určitá odpovědnostní ustanovení jsou rovněž obsažena i v hlavě druhé v souvislosti s přepravními dokumenty. Lze tak říci, že regulace odpovědnosti dopravce tak představuje stěžejní part úmluvy.

Kdy je třeba úmluvu použít, upravuje ust. čl. 1 MÚ.[65] Úmluva se tak obligatorně uplatní při veškeré mezinárodní přepravě osob, zavazadel a nákladu, prováděné letadlem za úplatu; v určitých případech se vztahuje i na přepravu bezplatnou. Mezinárodní přeprava je definována jako přeprava, kdy podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran, nebo pouze jedné, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to event. i nečlenského.

„Dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy."

(čl. 18 odst. 1 MÚ)

„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy … nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili."

(čl. 19 MÚ)

[65] Vymezení působnosti Montrealské úmluvy uvedené v čl. 1 odpovídá definici obsažené ve Varšavské úmluvě.

Montrealská úmluva rozlišuje mezi „užší odpovědností" (odpovědnost za zničení, poškození nebo ztrátu zboží) dopravce a odpovědností za škodu způsobenou zpožděním nákladu. V prvním případě, tj. v případě zničení, ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu[66], které nastane v průběhu letecké přepravy, tj. v době, kdy je náklad tzv. v péči dopravce (čl. 18 odst. 3)[67], dopravce odpovídá podle objektivního principu, doplněného možností liberace v taxativně stanovených případech (viz dále). Naopak při odpovědnosti za škody vzniklé zpožděním je předvídána subjektivní odpovědnost s možností exkulpace. Montrealská úmluva tak rozštěpuje původně jednotný odpovědnostní režim Varšavské úmluvy a zakotvuje dualismus odpovědnosti dopravce podle toho, jakým způsobem ke škodě došlo.

„Dopravce však neodpovídá za vzniklou škodu vůbec, a nebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena z dále uvedených důvodů:

(a) vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu;

(b) vadným balením nákladu, které provedla jiná osoba než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti;

(c) válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu;

---

[66] Montrealská úmluva se odlišuje i terminologicky, původní pojem *zboží* je nahrazen pojmem *náklad*.

[67] Zároveň je ale v čl. 18. odst. 4. MÚ výslovně stanoveno, že doba letecké přepravy nezahrnuje přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště. Dojde-li však k takové přepravě v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání, bude se mít za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké dopravy, pokud nebude prokázán opak. Jestliže dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být podle smlouvy mezi stranami provedena letecky, taková přeprava jiným způsobem se považuje za přepravu leteckou.

(d) zásahem úředního orgánu provedeného v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu."

(čl. 18 odst. 2 MÚ)

Citované ustanovení, vztahující se k objektivní odpovědnosti dopravce v případě škod na zboží (nákladu), dává dopravci možnost při prokázání stanovených liberačních důvodů vyloučit svou odpovědnost. Montrealská úmluva také nerozlišuje privilegované a neprivilegované liberační důvody[68]. Dopravci se tedy neposkytuje výhoda danou okolnost pouze osvědčit. Příčinou souvislost mezi liberačním důvodem a vzniklou škodou je třeba vždy prokázat.

„Jestliže dopravce prokáže, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva, bude dopravce zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti v té míře, jak taková nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí způsobily škodu nebo k ní přispěly. … Tento článek platí pro veškerá ustanovení, vztahující se k odpovědnosti podle této Úmluvy …"

(čl. 20 MÚ)

Spoluzavinění poškozeného představuje obecný důvod vyloučení odpovědnosti dopravce a použije se jak v případě odpovědnosti za zničení/ztrátu/poškození nákladu, tak i při škodách způsobených zpožděním.

---

[68] Podrobněji k tomuto pojmu srov. M. Pauknerová, Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha 1985. Toto rozlišení je běžné v mezinárodně unifikované úpravě přepravní smlouvy v silniční a železniční dopravě v případě úmluv CMR a COTIF/CIM.

„Při přepravě nákladu je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 17 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) za kilogram …"

(Čl. 22. odst. 3 MÚ)

Na rozdíl od odpovědnosti při osobní přepravě ponechává Montrealská úmluva finanční limit maximální výše odpovědnosti na stejné hodnotě, tak jak byl nastaven v 70. letech minulého století. Prolomení tohoto limitu je možné pouze v případě, že odesílatel učiní v době předání nákladu dopravci zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplatí 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.

Omezení náhrady se uplatní, na rozdíl od přepravy cestujících a zavazadel, i když se prokáže, že ke škodě došlo za daných podmínek jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. (čl. 22 odst. 5 MÚ).

Čl. 22 úmluvy je dále doplněn čl. 24, který nově zakotvuje mechanismus pravidelného přezkoumávání výše limitů vzhledem k dosažené inflaci, když k přezkoumávání má dojít v pravidelných pěti-ročních cyklech.

Montrealská úmluva se dále výslovně vyjadřuje k možnosti smluvně upravit uvedený odpovědnostní režim - tzv. Freedom to Contract Clause. Dopravce může stanovit, že se na přepravní smlouvu vztahují vyšší limity odpovědnosti, než jaké jsou

stanovené touto úmluvou, a nebo, že nestanoví žádné limity své odpovědnosti[69], nicméně jakékoliv ujednání, jejichž účelem je zbavit dopravce odpovědnosti nebo stanovit nižší limity odpovědnosti jsou neplatná a právně neúčinná.[70] Dopravci je dále výslovně dovoleno vzdát se jakékoli obrany předpokládané v úmluvě nebo stanovit takové podmínky ve smlouvě, které nejsou v rozporu s úmluvou.[71]

Úmluva v čl. 36 také upravuje situaci, kdy přepravu provádí postupně více dopravců (angl. successive carriage). V případě postupné přepravy se každý dopravce okamžikem přijetí nákladu považuje ze jednu ze stran přepravní smlouvy. Jsou stanovena pravidla, u kterého konkrétního dopravce příp. dopravců je třeba uplatňovat náhradu, a zároveň je zakotvena solidární odpovědnost těchto dopravců.[72]

„Jednání a opomenutí skutečného dopravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou skutečným dopravcem považují také za jednání a opomenutí smluvního dopravce."

(Čl. 41 odst. 1 MÚ)

„Jednání a opomenutí smluvního dopravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou skutečným dopravcem považují také za jednání a opomenutí skutečného dopravce …"

(Čl. 41 odst. 2 MÚ)

---

[69] Čl. 25 MÚ.
[70] Čl. 26 MÚ.
[71] Čl. 27 MÚ.
[72] Čl. 36 odst. 3 MÚ.

Na rozdíl od starší Varšavské úmluvy Montrealská úmluva upravuje v hlavě V. také v praxi poměrně častou situaci, kdy jedna osoba jako dopravce uzavírá přepravní smlouvu (tzv. smluvní dopravce) a jiná osoba na základě zmocnění smluvního dopravce celou nebo část přepravy provádí, avšak není pro tuto část přepravy postupným dopravcem ve smyslu úmluvy.[73][74]

Stanovením solidární odpovědnosti smluvního a skutečného dopravce je sledován cíl, aby při neexistenci smluvního vztahu mezi faktickým dopravcem a potenciálním poškozeným nebyl faktický dopravce žalován na náhradu škody v režimu neunifikované mimosmluvní odpovědnosti s neomezenou náhradou škody a tak nedocházelo k obcházení úmluvy. Faktický dopravce je podřízen smluvnímu odpovědnostnímu režimu (čl. 40 MÚ), včetně limitace náhrady škody (čl. 41. odst. 2 in fine v souvislosti s čl. 44 MÚ).

Novinkou a doplňkem odpovědnostních ustanovení je čl. 50 úmluvy, který upravuje pojištění. Každému smluvnímu státu je nově umožněno požadovat po dopravci zřízení pojištění ke krytí odpovědnosti dle Úmluvy, resp. požadovat prokázání takového pojištění.

Výše uvedené lze shrnout, že pro odpovědnostní režim při přepravě zboží dle Montrealské úmluvy je charakteristické jeho rozdělení - pro případ odpovědnosti za dopravní škody je nově zakotven objektivní princip, zatímco pro odpovědnost za zpoždění je ponecháno dosavadní presumované zavinění. Oproti původní Varšavské úmluvě je dopravci umožněno zbavit se své

---

[73] Čl. 39. MÚ.

[74] Ve Varšavském systému tuto problematiku upravovala samostatná Guadalajarská úmluva, viz výše.

odpovědnosti prokázáním některého z konkrétních liberačních důvodů, resp. v případě odpovědnosti za zpoždění při svém vyvinění. Odpovědnost dopravce je omezena odpovědnostním limitem, který je ponechán ve výši stanovené v Montrealském protokolu č. 4 v 70. let minulého století, ale s možností jeho navyšování pro futuro. Kvalifikované zavinění není při přepravě nákladu důvodem prolomení odpovědnostního limitu, ani jiného sankčního následku pro dopravce. Úmluva upravuje také účast více dopravců na jedné přepravě, včetně provádění přepravy jinou osobou než smluvním dopravcem.

3.3.2. Mimosmluvní ujednání a závazky dopravců a opatření států

Mezinárodní unifikovaná úprava je dále doplněna závazky dopravců, které byly dojednány mezi dopravci a některými státy. Účelem těchto závazků bylo úsilí států o zpřísnění odpovědnosti dopravce v letecké přepravě, především pak o zvýšení odpovědnostního limitu v přepravě osob. Typickým příkladem této praxe bylo Montrealské ujednání z roku 1966 mezi Spojenými státy a leteckými dopravci operujícími z a do Spojených států.[75]

Dalším typem těchto závazků, dojednaných mimo mezinárodně unifikovanou úpravu založenou na mezinárodních smlouvách mezi státy, jsou dohody mezi jednotlivými dopravci o dobrovolném vzdání se ochrany vyplývající z mezinárodních smluv, především nízkého odpovědnostního limitu a některých obran.

[75] Obdobné dohody uzavřely následně i některé státy západní Evropy, Kanada, Austrálie a některé další státy.

Nejvýznamnější z těchto dohod je tzv. IATA dohoda mezi dopravci z roku 1995 (angl. IATA Intercarrier Agreement).

Přestože tato praxe přispěla k modernizaci mezinárodní unifikované úpravy, spornou otázkou ale zůstává slučitelnost těchto instrumentů s úpravou v mezinárodních smlouvách. Vzhledem ke skutečnosti, že se tyto dohody dotýkají pouze odpovědnosti při přepravě osob a nikoliv odpovědnosti při přepravě nákladu, tak těmto ujednáním není dále věnována pozornost.[76]

3.3.3. Právo Evropských společenství (Evropské Unie)

Přestože právo Evropské Unie zasahuje do právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, soukromoprávní aspekty mezinárodní letecké nákladní přepravy však zatím zůstávají nedotčeny. V soukromoprávní oblasti je předmětem zájmu především ochrana cestujících v osobní přepravě (nařízení ES č. 889/2002)[77] a vztahy týkající se pojištění leteckých dopravců (nařízení ES 785/2004)[78].

---

[76] Pro bližší informace o těchto dohodách a jejich legalitě srov. T. A. Weigand, A. Tory, The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight, Massachusetts Law Review, Spring, 2000, nebo P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 263 a násl.

[77] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

[78] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004, o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

3.3.4. Právní vztahy neupravené unifikovanou úpravou - tuzemská úprava přepravní smlouvy v letecké přepravě

Mezinárodní unifikované přímé normy upravují prakticky veškeré aspekty spojené se smluvní odpovědností dopravce v mezinárodní letecké přepravě zboží. Zbylé otázky, které nejsou dotčené unifikovanou úpravou, je pak nutné posoudit podle hmotného práva určeného podle příslušných kolizních norem (podle tzv. subsidiárního statutu).[79] V některých případech, zejm. u starší Varšavské úmluvy, pak přímo unifikovaná úprava přímo určuje kolizní normu pro určení rozhodného práva, a sice pomocí hraničního určovatele lex fori (právní řád soudu, u něhož se věc projednává).[80]

3.3.4.1. Určení kolizní normy

Pokud zkoumané vztahy neupravují přímé normy, resp. pokud unifikovaná úprava přímo kolizní normu nestanovuje, pak s ohledem na nabytí účinnosti Římské úmluvy o právu rozhodném pro závazkové vztahy (č. 64/2006 Sb.m.s.) se ode dne 1.7.2006 na vztahy v rámci EU již neuplatní kolizní normy obsažené v příslušné národní úpravě, tj. ZMPS, ale je třeba obligatorně postupovat dle pravidel obsažených v této mezinárodní úmluvě.

Dle této úmluvy, pokud se smluvní strany nedohodnou na volbě práva v souladu s jejím čl. 3, se smlouva řídí právem země, s níž nejúžeji souvisí (čl. 4 odst. 1 Římské úmluvy). Pro

---

[79] Jedná se např. o vymezení pojmů škoda či zpoždění nebo o postup při uplatňování odpovědnostních nároků v případě zničení či ztráty zboží apod.

[80] Např. při posuzování kvalifikovaného zavinění dopravce dle čl. 21 odst. 1 VÚ.

smlouvy přepravě zboží pak dle čl. 4 odst. 4 Římské úmluvy zásadně platí domněnka, že smlouva nejúžeji souvisí se zemí, v níž má přepravce (zasílatel) v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu, nachází-li se v této zemi také místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží.

Právní úprava kolizního práva obsažená v Římské úmluvě bude již s účinností ode dne 17.12.2009 nahrazena ustanoveními nařízení Evropského parlamentu a č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy a od této doby bude nutné stanovit příslušnou kolizní normu a určit rozhodné právo dle pravidel obsažených v tomto nařízení. V případě smluv o přepravě zboží ale uvedené nařízení prakticky přejímá dosavadní úpravu obsaženou v Římské úmluvě a výše uvedená kolizní pravidla (včetně prioritní volby práva) by měla být i nadále aplikovatelná.

3.3.4.2. Česká vnitrostátní úprava přepravní smlouvy

Pokud příslušná kolizní norma odkazuje na použití tuzemského práva[81], pak je třeba vzhledem k ustanovení § 261/1 ObchZ provést kvalifikaci smluvních stran (tj. jedná-li se o podnikatelské, resp. nepodnikatelské subjekty)[82] a též zjistit, zdali nebyla učiněna dohoda o volbě obchodního zákoníku dle ust. § 262 ObchZ. Podle toho tak mohou konkrétní vztahy z mezinárodní přepravy zboží de lege lata podléhat buď režimu občanskoprávní Smlouvy o přepravě nákladu dle ustanovení § 765

[81] Přestože použití tuzemského práva je ve zkoumaných vztazích velmi omezené, uvedení vnitrostátní úpravy je podle názoru autora významné jak z hlediska širšího pohledu na mezinárodně unifikovanou úpravu, tak pro umožnění srovnání vnitrostátní a mezinárodní unifikované úpravy.

[82] Smlouva o přepravě věci dle ObchZ de lege lata není tzv. absolutním obchodem.

a násl. OZ nebo obchodněprávní Smlouvy o přepravě věci dle ustanovení § 610 n. ObchZ.

Český právní řád tak zakotvuje dvojí režim právní regulace s ohledem na povahu subjektů. Protože mezinárodní přeprava zboží se uskutečňuje prakticky výlučně jen mezi podnikateli, tato práce je dále zaměřena především na zkoumání obchodněprávního režimu. S ohledem na změny v českém občanském právu a na přípravu nového občanského zákoníku je rovněž dále nastíněna úprava obsažená v rekodifikovaném občanském zákoníku.

Smlouva o přepravě věci dle ObchZ

Tato smlouva vymezuje závazek smluvních stran tak, že dopravce se zavazuje odesílateli přepravit věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého místa (místo určení) a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu.

Je třeba zdůraznit vymezení mezinárodní přepravy (viz část 3.2. výše) a tak některé případy mezinárodní přepravy, zdánlivě vypadající jako přeprava vnitrostátní, podřazovat pod příslušnou mezinárodní smlouvu. Uzavírají-li dva české subjekty smlouvu o přepravě věci, kde místo odeslání zásilky je v Praze a místo přijetí v Bratislavě, musí být obligatorně použita mezinárodní úmluva a nikoliv český obchodní zákoník. Trvalé bydliště, resp. státní příslušnost stran, zde nehraje žádnou roli. Správné právní hodnocení má pak význam konkrétně v tom, pomineme-li míru smluvní volnosti poskytnutou mezinárodně unifikovanou úpravou, že jednotlivé mezinárodní úmluvy upravují odchylně odpovědnostní režim nežli ObchZ.

V případech, kdy je zásilka postupně přepravována několika dopravci, přičemž s každým je uzavírána samostatná smlouva, odpovídá každý dopravce samostatně. Naopak je-li smlouva uzavřena pouze s dopravcem jediným a ten potom využívá ke splnění svého závazku dopravce další, odpovídá „smluvní" dopravce tak, jakoby celou přepravu uskutečňoval sám.[83]

Klíčové ustanovení ohledně odpovědnosti dopravce představuje § 622 ObchZ, zakotvující jeho odpovědnost za škodu na zásilce.[84] Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci. To neplatí, nemohl-li škodu odvrátit při vynaložení odborné péče[85] (§622 odst. 1 ObchZ). Za škodu dále neodpovídá, jestliže prokáže, že škoda byla způsobena:

a) odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky;
b) vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku;
c) vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána;
d) vadným obalem, i když dopravce na vadnost obalu neupozornil, jestliže vadnost nebyla při převzetí poznatelná (§ 622 odst. 2 ObchZ).

Také v případech, kdy dopravce po úspěšném provedení důkazu nebude za vzniklou škodu odpovědný, je povinen vynaložit

---

[83] § 621 ObchZ.

[84] Toto ustanovení se vztahuje pouze na tzv. škodu na zásilce (tj. užší odpovědnost dopravce), nikoliv na jiné škody způsobené dopravcem porušením povinností ze smlouvy o přepravě věci.

[85] Výklad tohoto pojmu je dlouhodobě sporný. Podrobněji k této problematice viz Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. a kol. Obchodní zákoník, Komentář. 11. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, str. 1313 a násl.

odbornou péči, aby rozsah škody byl co nejmenší. Odpovědnost dopravce dle ust. § 622 ObchZ je možno charakterizovat jako objektivní s možností liberace v případě prokázání některého z taxativně stanovených liberačních důvodů.

Kogentní ustanovení § 622 odst. 4 ObchZ umožňuje odpovědnost dopravce dle ust. § 622 ObchZ rozšířit, naopak jakékoliv zúžení jeho odpovědnosti je v tomto ustanovení prohlášeno za neplatné (za neplatné by bylo třeba mj. považovat ujednání, že existence liberačního důvodu se předpokládá a tuto skutečnost není potřeba dokazovat). Rozsah náhrady škody je pak zakotven v ust. § 624 ObchZ.

Úprava smlouvy o přepravě věci v ObchZ má obecnou povahu, bez přihlédnutí ke specifickým potřebám jednotlivých dopravních oborů. Proto zákon připouští, aby zákonná úprava byla doplněna prováděcími předpisy - přepravními řády[86]. Ty mohou některé otázky upravit odchylně, avšak nesmí omezit odpovědnost dopravce dle ust. § 622 a ust. § 624. (tzn., mohou omezit odpovědnost dopravce v jiných případech - př. při škodě způsobené prodlením).

Smlouva o přepravě věci podle návrhu nového občanského zákoníku

Návrh ustanovení o smlouvě o přepravě věci (nákladu) je uveden v ust. § 2200 až § 2226 návrhu nového občanského zákoníku.[87] Návrh obsahově vychází z úpravy smlouvy o přepravě věci dle ObchZ (§ 610 a násl.), kterou prakticky přejímá bez

---

[86] V letecké přepravě je platným přepravním řádem vyhl. č. 17/1966 Sb., v novelizovaném znění.

[87] V současné době je vypracována konsolidovaná verze celého návrhu v paragrafovém znění, která je doplněna důvodovou zprávou. Tento text je možné nalézt na www.juristic.cz.

podstatných obsahových změn. To platí především o klíčovém ustanovení § 2211, který upravuje odpovědnost dopravce za škodu na zásilce, včetně jednostranné kogentnosti tohoto ustanovení (viz výše).

Stejně jako v současnosti platné úpravě i návrh nového občanského zákoníku zmocňuje přepravní řády, aby upravily právní vztahy, které nejsou výslovně regulovány zákonem. Na rozdíl od úpravy uvedené v ObchZ se ale navrhuje umožnit, aby přepravní řády mohly omezit odpovědnost dopravce ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu, s výjimkou škod způsobených úmyslně nebo z hrubé nedbalosti (§ 2225 návrhu). Toto ustanovení představuje prakticky jedinou, ale zásadní změnu oproti stávající úpravě uvedené v obchodním zákoníku.

V ostatních ohledech lze konstatovat, že návrh ustanovení o smlouvě o přepravě věci je oproti současné úpravě přehledněji systematicky uspořádán, včetně vyčlenění ustanovení o nákladním listu do zvláštního pododdílu.

3.4. Vybrané aspekty právní úpravy

3.4.1. Montrealská úmluva a změny oproti dosavadní úpravě

Přestože Montrealská úmluva výslovně odkazuje na tradici instrumentů Varšavského systému, obsahuje oproti předchozí úpravě některé změny, které více či méně ovlivňují odpovědnostní režim dopravce. Vzhledem k svému praktickému významu (počtu signatářů) je v následujícím výkladu pro srovnání použita Varšavská úmluva v původním znění, popř. ve

znění Haagského protokolu. Montrealský protokol č. 4 není předmětem komparace.

Základ odpovědnosti dopravce při přepravě zboží je zakotven v ustanovení čl. 18 odst. 1 a 2 MÚ (odpovědnost za zničení, poškození nebo ztrátu zboží) a v ust. čl. 19 MÚ (odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním nákladu). Na rozdíl od starší úpravy, která obsahovala pro obě výše uvedené skutkové podstaty prakticky totožný režim (čl. 18 odst. 1, čl. 19. odst. 1 v návaznosti na čl. 20 odst. 1. a 2 VÚ), nová úprava mezi odpovědností za dopravní škody a odpovědností za zpoždění významně diferencuje. Odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním nákladu je ponechána na stávajícím obecně aplikovatelném principu presumované subjektivní odpovědnosti dopravce, kdy formulace odpovědnostního ustanovení obsahuje možnost vyvinění v případě „veškerých možných opatření, která lze spravedlivě požadovat" (angl. all the measures that could reasonably be required).[88] Je ale třeba poznamenat, že takto formulované vyvinění se lehce odlišuje od původní formulace „veškerých nutných opatření" (viz část 3.3.1.1. výše).

Odpovědnost za zničení, poškození nebo ztrátu zboží je naopak zcela nově koncipována jako odpovědnost objektivní, když vyvinění pomocí „veškerých nutných opatření" bylo vypuštěno a nově nahrazeno čtyřmi objektivně formulovanými liberačními důvody [čl. 18 odst. 2 písm. a) až d)].[89] Tato odpovědnost se nově podle výslovného ustanovení Montrealské úmluvy uplatní i v situaci, kdy dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být podle smlouvy mezi stranami provedena letecky.[90]

---

[88] P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 267.
[89] P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 268.
[90] Čl. 18 odst. 4 in fine MÚ.

Stejně jako u předchozí úpravy uvedené v ust. čl. 21 VÚ, tak i v nové úpravě je odpovědnost dopravce omezena zcela nebo z části v případě, pokud *„škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu, a nebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva"* (tzv. spoluzavinění poškozeného).[91] Oproti předchozí úpravě má ale tato formulace povahu přímé normy a nikoliv pouze odkazu na vnitrostátní právo určené dle lex fori, které toto omezení odpovědnosti umožňuje.

Montrealská úmluva dále ponechává limit odpovědnosti dopravce pro případ zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění ve výši 17 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) za kilogram (čl. 22 odst. 3 MÚ), tzn. ve výši ujednané v Montrealském protokolu č. 4 v roce 1975. Proti úpravě obsažené ve Varšavské úmluvě, popř. Haagském protokolu, tak dochází k nepatrnému zvýšení z původní hodnoty dvou set padesáti franků za kilogram (čl. 22 odst. 2 VÚ). Uvedené zvýšení tak nelze považovat za zásadní rozdíl oproti starší úpravě.

Výraznější novinkou nežli hodnota odpovědnostního limitu je úprava možnosti prolomení daného limitu. Nově je stanoveno, že důvodem prolomení je pouze zvláštní prohlášení odesílatele o zájmu na dodání do místa určení a zaplacení příslušného příplatku, je-li požadován.[92] Překročení limitu v případě, pokud *„škoda vznikne ze zlého úmyslu dopravce nebo jeho zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlému úmyslu"* (čl. 25. odst. 1 VÚ)

---

[91] Čl. 22 MÚ.

[92] Výše této částky - ocenění „zájmu na dodání" - není neomezená, nepřekročitelnou hranici pak představuje skutečný zájem na dodání. Tento pojem je však velmi vágní. Viz. čl. 22 odst. 3. in fine. Srov. J. C. Batra, op. cit sub 52.

není v Montrealské úmluvě při přepravě zboží dovoleno.[93] Úmluva tak nespojuje s existencí kvalifikovaného zavinění žádné negativní následky pro dopravcovu odpovědnost za škodu na zboží/škodu způsobenou zpožděním zboží a tato skutečnost představuje zásadní změnu oproti dosavadní úpravě.[94]

Novinkou Montrealské úmluvy a doplňkem ustanovení, jež upravují odpovědnostní limit, je čl. 24 zakotvující mechanismus pravidelného přezkoumávání výše limitů v závislosti na růstu inflace, a to v pětiletých intervalech.[95] Takovéto ustanovení úprava ve Varšavské úmluvě neobsahovala. Úmluva ale neobsahuje konkrétní pravidla, jak by k danému zvýšení mělo dojít, resp. kdo by ho měl iniciovat, a v jaké výši by měl být nový limit stanoven.[96]

Úmluva dále obsahuje některá nová ustanovení, která se sice přímo nedotýkají odpovědnosti dopravce, ale jeho odpovědnostní režim doplňují nebo nepřímo ovlivňují. V souladu s úmluvou je nově možné po dopravcích požadovat, aby si sjednali dostatečné pojištění ke krytí jejich odpovědnosti dle úmluvy, resp. požadovat prokázání takového pojištění.[97] Nově je také výslovně v souvislosti s rozsahem náhrady škody stanoveno, že represivní, exemplární a jiné nenahraditelné škody jsou nevymahatelné (tzv. punitivní náhrada škody tak dle montrealské úmluvy není dovolena).[98] Ostatní ustanovení, která odpovědnostní režim doplňují (zálohové platby náhrady škody,

---

[93] Dopravci je ale dovoleno stanovit, že se na přepravní smlouvu vztahují vyšší limity odpovědnosti, než jaké jsou stanovené v úmluvě, resp. že se nestanoví žádné limity své odpovědnosti (čl. 25 MÚ).

[94] Kvalifikované zavinění je ve Varšavské úmluvě v původním znění důvodem de facto absolutní odpovědnosti dopravce. Srov. ustanovení čl. 25 odst. 1 VÚ.

[95] Tzv. Escalator Clause.

[96] podrobněji k problematice tzv. Escalator Clause srov. B. Cheng, op. cit sub 34 a J. C. Batra, op. cit. sub 52.

[97] Čl. 50 MÚ.

[98] Čl. 29 MÚ in fine.

zavedení tzv. páté jurisdikce apod.), se uplatňují pouze při odpovědnosti dopravce při přepravě osob a nikoliv při odpovědnosti při přepravě zboží.[99]

Konečně novinkou úpravy v Montrealské úmluvě z hlediska legislativní techniky je i zařazení hlavy V. - Letecká přeprava prováděná jinou osobou, než je smluvní dopravce - přímo do úmluvy, když v původní úpravě byla tato problematika regulována v samostatné Guadalajarské úmluvě. Nová úprava nicméně nepřináší žádnou obsahovou změnu.

3.4.2. Výklad některých pojmů

Mezinárodní unifikovaná úprava obsahuje některé pojmy, které jsou použity pro stanovení odpovědnostního režimu dopravce a které významně ovlivňují celkový odpovědnostní režim, ale zároveň které nejsou formulovány dostatečně určitě. Typické pro tyto instituty je využití subjektivních kriterií pro jejich formulaci, kdy je třeba více či méně hodnotit subjektivní složku jednání dopravce. Mezi takovéto pojmy patří především kvalifikované zavinění dopravce, které bývá důvodem zpřísnění odpovědnosti dopravce, a také tzv. veškerá nutná opatření, jejichž prokázaná existence naopak vede ke zproštění odpovědnosti za vzniklou škodu.

3.4.2.1. Kvalifikované zavinění dopravce

Kvalifikované zavinění dopravce[100] jako důvod zostření jeho odpovědnosti je v platné právní úpravě možné nalézt ve

---

[99] Podrobněji k odpovědnosti dopravce při přepravě osob srov. P. M. De Leon, a W. Eyskens, op. cit sub 62 str. 1159 a násl. nebo B. I. Rodriguez, op. cit. sub 62, str. 25 a násl.

Varšavské úmluvě, a to jak v jejím původním znění (čl. 25 odst. 1 VÚ)[101], tak v Haagském protokolu (čl. 25 VÚ/HP)[102]. Naopak Montrealská úmluva v případě přepravy zboží srovnatelné ustanovení neobsahuje.[103]

Varšavská úmluva v původním znění zakotvuje pojem „zlý úmysl nebo zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlému úmyslu". Z pohledu tohoto ustanovení bude třeba vždy zkoumat, zdali právní řád určený dle lex fori rozlišuje mezi neúmyslnými subjektivními kategoriemi zavinění a úmyslem, nebo naopak dané kategorie pod úmysl podřazuje. Citovaná subjektivní kategorie zavinění není v pozitivním českém právu zakotvena[104].

V zemích anglo-americké právní kultury je „zlý úmysl" interpretován judikaturou poměrně konstantně, a to jako (1) „úmyslné jednání nebo jednání s vědomím, že takto ke škodě pravděpodobně dojde nebo (2) jednání, z něhož lze dovodit bezohlednost ve vztahu k pravděpodobným následkům"[105] V návaznosti na tuto interpretaci pak lze dovodit, že pojem „zlý úmysl" je chápán široce jako zavinění, které více méně odpovídá kategorii vědomé nedbalosti, jak je uvedena v českém

---

[100] Anglicky willful misconduct, francouzsky dol.

[101] „Dopravce nebude oprávněn dovolávati se ustanovení této Úmluvy, jež vylučují nebo omezují jeho odpovědnost, vzejde-li škoda z jeho zlého úmyslu nebo ze zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlému úmyslu.".

[102] "Hranice odpovědnosti stanovené v článku 22 neplatí, je-li prokázáno, že škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustili buď s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne ….".

[103] Kvalifikované zavinění se uplatní pouze při přepravě osob.

[104] „Zavinění rovnocenné úmyslu" zná např. německé či francouzské právo.

[105] Koirala v. Thai Airways Intern., Ltd., 126 F.3d 1205, 1209 (9th Cir. 1997), a dále srov. Ospina v. Trans World Airlines, Inc. 975 F. 2d 35, 37 (2nd Cir 1992) nebo Air Korean Disaster, 932 F.2nd 1475, 1479 (D.C. Cir. 1983. Srov. dále případ Butler v. Aeromexico, 774 F.2nd 429, 432 (11th Cir. 1985), kde byl willful misconduct shledán ve vypnutí radaru posádkou letadla za nepříznivého počasí.

právu.[106] V souladu s tímto výkladem se ale o „zlý úmysl" nejedná zřejmě v případě běžné nebo hrubé nedbalosti, kde zavinění nedosahuje požadované intenzity.[107]

Haagský protokol toto ustanovení novelizoval a jemně jej přeformuloval na „úmysl způsobit škodu nebo nerozvážnost s vědomím, že škoda z daného jednání dopravce pravděpodobně vznikne". Formulace „nerozvážnosti s vědomím ..." implikuje stejný jazykový výklad jako u předchozího znění, kdy se musí jednat nejméně o vědomou nedbalost, protože úmluva hovoří o jednání s vědomím možnosti způsobení škody.[108] Lze tedy zastávat názor, že modernizovaná formulace Haagského protokolu neznamená obsahový posun ve výkladu pojmu „willful misconduct".

Pojem kvalifikované zavinění dopravce je používán i v právních úpravách jiných dopravních oborů mezinárodní přepravy. Silniční úmluva CMR používá pojem „zavinění, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu".[109][110] Železniční úmluva COTIF/CIM pak používá výraz „škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím železnice způsobeným s úmyslem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyslností s vědomím, že k takové škodě může pravděpodobně dojít"[111]

S kvalifikovaným zaviněním v mezinárodní silniční dopravě a s interpretací čl. 29 úmluvy CMR se musel vypořádat ve svém nedávném rozhodnutí Vrchní zemský soud v Düsseldorfu v

---

[106] Formulace „jednání s vědomím ...".
[107] Srov. T. A. Weigand, A. Tory, op. cit. sub 76, str. 6 a násl. a P. S. Dempsey, op cit sub 34, str. 303 a násl.
[108] Srov. T. A. Weigand, A. Tory, op. cit sub 76, str. 8 a násl.
[109] Čl. 29 úmluvy CMR.
[110] Podrobněji k úmluvě CMR srov. V. Roubal, Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů, Praha 1995.
[111] Čl. 44 úmluvy COTIF/CIM.

Německu. Ten judikoval, s ohledem na změny v německém přepravním právu, v tom smyslu, že za „zavinění rovnocenné úmyslu" je třeba podle německého práva považovat jednání činěné lehkomyslně s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde.[112]

Citované rozhodnutí německého soudu potvrzuje shora uvedený výklad, když pojem kvalifikovaného zavinění (willful misconduct), bez ohledu na doslovnou formulaci v jednotlivých úmluvách, lze považovat za ekvivalent vědomé nedbalosti, jak je uvedena v tuzemském právu. Pro toto pojetí nedbalosti je typická vědomost ve vztahu k následku spojená s nepřiměřeným spoléháním na to, že následek nenastane.[113]

3.4.2.2. Veškerá nutná opatření

Institut veškerých nutných opatření jako důvod zprošťující dopravce odpovědnosti lze nalézt jak v právní úpravě Varšavského systému (identická formulace jak ve Varšavské úmluvě v původním znění, tak i v Haagském protokolu - čl. 20 odst. 1 VÚ a čl. 20 VÚ/HP)[114], tak také i v Montrealské úmluvě pro případ škody způsobené zpožděním zboží (čl. 19 MÚ in fine).[115]

---

[112] Rozh. OLG Düsseldorf z 24. 7. 2002, č. 18 U 33/02, publik. v TR 2003/9, str. 343 n.

[113] Podrobněji o vědomé nedbalosti a zavinění v českém právu např. M. Knappová, J. Švestka a kol., Občanské právo hmotné, svazek II., str. 454 n.

[114] Dopravce není odpovědný, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učiniti.

[115] Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.

Formulaci „veškerá nutná opatření k zabránění škody",[116] která je obsažená ve Varšavské úmluvě, lze interpretovat jako veškerá přiměřená opatření, kterými dopravce disponuje, a která jsou z racionálního pohledu schopna zabránit škodě. Dopravce tedy musí být schopen prokázat, že příčina škody byla způsobena něčím, co se nachází mimo jeho kontrolu.[117][118] Z pohledu zavinění dopravce se nejedná o obecnou exkulpační klauzuli vyvinění, zproštění odpovědnosti je vázáno na určitá objektivizovaná kriteria ve formě „náležité odborné péče". V každém případě představuje takový stupeň náležité odborné péče přísnější požadavek pro dopravcovu exkulpaci nežli pouhé vyžadování nezavinění, na druhou stranu toto objektivizované vyvinění nedosahuje intenzity hospodářsky nejzazší možné péči.

Montrealská úmluva příslušnou klauzuli nově formuluje jako *„veškerá možná opatření k odvrácení škody, která lze spravedlivě požadovat"*.[119] Přestože se jedná o lehce odlišnou formulaci, lze očekávat, že judikatura setrvá na původním výkladu veškerých nutných opatření, tak jak byla interpretována v souvislosti s Varšavskou úmluvou.[120]

3.4.3. Koexistence více smluvních režimů a její řešení

Výsledkem dlouhodobého procesu unifikace přepravní smlouvy v mezinárodní letecké přepravě, resp. neshod jednotlivých států o podobě mezinárodní unifikované úpravy (viz část 3.2. výše), je de lege lata existence několika režimů unifikované

[116] Angl. all reasonable measures nebo all necessary measures.
[117] T. A. Weigand, op. cit sub 34, str. 5.
[118] Srov. Martin v. Pan Am. World Airways, Inc., 563 F. Supp. 135, 140 (D.D.C. 1983).
[119] Angl. „all measures that could reasonably be required".
[120] B. I. Rodriguez, op. cit sub 62, str. 60.

odpovědnosti. Stanovení správného právního režimu v každém jednotlivém případě je velmi důležité, neb posouzení daného případu podle jiné právní úpravy může vést k rozdílným závěrům ohledně odpovědnosti dopravce za vzniklou škodu.

Po stanovení geografické trasy dané mezinárodní přepravy, tj. určení, ve kterých státech se nachází místo odletu a místo určení[121], je nutné vždy ověřit, které konkrétní mezinárodní úmluvy jsou pro jednotlivé dotčené státy závazné.[122] Je nutné aplikovat pravidla Vídeňské úmluvy o smluvním právu[123] a určit, která unifikovaná úprava je společná pro oba dotčené státy. Poměrně jednoduchá situace nastává tehdy, pokud žádná společná úprava neexistuje, nebo pokud existuje pouze jedna jediná. V prvním případě nelze mezinárodní unifikovanou úpravu s ohledem na vymezení její působnosti aplikovat vůbec (poněkud jiná situace ale nastává v případě různých znění Varšavské smlouvy - viz níže), v druhém se použije právě ta jediná společná.

Obtížnější situace nastává v případě, když existuje více společných úprav. V této situaci je nutné řešit tzv. konflikt mezinárodních smluv.[124] V případě konfliktu úpravy obsažené v Montrealské úmluvě a Varšavské úmluvě je nutné aplikovat čl. 55 MÚ, který zakotvuje aplikační přednost režimu Montrealské

---

[121] Mezinárodní přeprava je vymezena prakticky shodně ve všech odpovědnostních režimech jako přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran, a nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.

[122] Tuto informaci je možné zjistit na internetových stránkách Mezinárodní organizace pro civilní letectví www.icao.int. Česká republika je k datu 21.5.2007 členem Varšavské úmluvy, Haagského protokolu, Guadalajarské úmluvy a Montrealské úmluvy.

[123] Vídeňská úmluva o smluvním právu uzavřená dne 23. 6. 1969, č 15/1988 Sb. (angl. Vienna Convention on Law of Treaties).

[124] Podrobněji k problematice střetu mezinárodních smluv viz. Z. Kučera, op. cit sub 7, str. 48 a násl.

úmluvy.[125][126] Pokud se jedná o střet více verzí Varšavské úmluvy, je nutné s odkazem na čl. 30 odst. 3 a odst. 4 písm. a) Vídeňské úmluvy použít Varšavskou úmluvu ve znění poslední společné novelizace.[127] Tato řešení by bylo třeba zřejmě aplikovat i v případě, když se mezinárodní přeprava uskutečňuje pouze „v rámci" jednoho státu při mezipřistání ve státu jiném.

Patrně nejobtížnější situaci je nutno řešit tehdy, jsou-li dotčené státy signatáři pouze různých znění Varšavské smlouvy. V tomto případě se patrně uplatní pravidlo tzv. nejmenšího společného jmenovatele (angl. lowest common denominator), kdy novější znění Varšavské smlouvy zároveň obsahuje i starší

---

[125] Ustanovení tohoto čl. zní:

„Tato úmluva má přednost před jakýmikoli pravidly, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava:

1. mezi členskými státy této úmluvy, pokud jsou tyto státy společně členskými státy

(a) Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsané ve Varšavě 12. října 1929 (dále Varšavská úmluva);

(b) Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, podepsaného v Haagu 28. září 1955 (dále Haagský protokol);

(c) Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděnou jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, podepsané v Guadalajaře 18. září 1961 (dále Guadalajarská úmluva);

(d) Protokolu, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, ve znění Protokolu podepsaného v Haagu 28. září 1955, podepsaného v Guatemala City 8. března 1971 (dále protokol z Guatemala City);

(e) Doplňkových protokolů č. 1 až 3 a Montrealského protokolu č. 4, kterými se doplňuje Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu nebo Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu a protokolu z Guatemala City, podepsaných v Montrealu 25. září 1975 (dále Montrealské protokoly); nebo

2. na území kteréhokoli členského státu této úmluvy, pokud je tento stát členským státem jednoho z dokumentů uvedených v bodech (a) až (e) výše.".

[126] Při přípravě Montrealské úmluvy byl zvažován i návrh Velké Británie, která doporučovala, aby po určitém počtu ratifikací nové úmluvy byly její členské státy povinny ostatní starší úpravy denunciovat, čímž by se zamezilo konfliktu jednotlivých úprav. Blíže o tomto návrhu srov. Cheng, Bin, str. 15 a násl.

[127] Kučera, Z., op. cit. sub 7, str. 50.

verze úmluvy.[128] Tak např. pokud stát A je signatářem Varšavské úmluvy v původním znění a stát B signatářem pouze Haagského protokolu, použije se odpovědnostní režim Varšavské úmluvy v původním znění.

3.5. Aplikace právní úpravy v praxi - argumentace dopravce a odesílatele při řešení sporů

Přes rozdílné skutkové okolnosti jednotlivých případů v mezinárodní přepravě zboží je možné zobecnit argumentaci obou smluvních stran přepravní smlouvy v případě sporu. Odesílatel jako žalobce, ve snaze získat plnou náhradu vzniklé škody, se zpravidla snaží využít všechny možnosti k prolomení odpovědnostních limitů, resp. se snaží vyloučit aplikaci unifikované úpravy stanovující omezenou odpovědnost dopravce vůbec. Dopravce jako žalovaný naopak usiluje vyloučení své odpovědnosti, když využívá všechny důvody omezující nebo vylučující jeho odpovědnost, které mu unifikovaná úprava poskytuje.

3.5.1. Argumentace odesílatele jako žalobce

V návaznosti na jednotlivé případy z praxe, kdy odesílatel požaduje po dopravci náhradu škody vzniklé při mezinárodní letecké přepravě zboží, lze uvést následující způsoby

[128] Tento výklad podporuje i judikatura amerických soudů. Srov. P. S. Dempsey, op. cit sub 34, str. 269 a násl. Je však možné se výjimečně setkat s názorem, že novelizace Varšavské smlouvy jsou natolik samostatné dokumenty, že konstituují samostatný režim, a že pravidlo nejmenšího společného jmenovatele nelze použít. Srov. Chubb and Son v. Asiana Airlines, 214 F.3d 301, 304 (2nd Cir 2000), publ. v M. Milde, P. Dempsey & H. Khadjavi, Private International Air Law: Cases and Materials, Institute of Air and Space Law, McGill Univ., 2004.

argumentace odesílatele, když pro všechny tyto postupy je společná snaha prolomit odpovědnostní limity stanovené unifikovanou úpravou a dosáhnout plné náhrady škody:

a) Uskutečněné přeprava neměla mezinárodní povahu.
b) Provedená přeprava neměla charakter letecké přepravy.
c) Letecký nákladní list nebyl řádně vystaven, resp. neobsahoval předepsané náležitosti.
d) V dopravcovu jednání lze shledat kvalifikované zavinění.[129]

V případě prvních dvou tvrzení je snahou dopravce vyloučit použití mezinárodně unifikovaného režimu odpovědnosti jako celku a naopak aplikovat vnitrostátní úpravu určenou dle kolizních norem. Poslední dvě metody vedou k použití unifikovaného režimu, ale zabraňují aplikaci limitů odpovědnosti. Tyto dvě poslední metody ale nelze uplatnit v rámci právního režimu Montrealské úmluvy.[130]

Ad a) Uskutečněné přeprava neměla mezinárodní povahu

Mezinárodní unifikovaný režim se uplatní pouze za podmínky, že uskutečněná přeprava má mezinárodní povahu. Přeprava má zpravidla mezinárodní povahu, pokud podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď

[129] P. A. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 276 a násl.
[130] Další možností, jak prolomit odpovědnostní limity, je zvláštní prohlášení odesílatele o zájmu na dodání zboží do místa určení. Toto prohlášení je odesílateli využíváno zejména u zásilek, které mají vyšší hodnotu. V těchto případech ale dopravci zpravidla požadují příplatek, který se de facto rovná výši pojišťovací prémie.

na území dvou smluvních stran, a nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou. Přeprava mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany bez dohodnuté zastávky na území jiného státu se pro účely této úmluvy nepovažuje za mezinárodní přepravu."[131][132]

Mezinárodní povaha přepravy byla např. shledána příslušným americkým soudem v případu Adler v. Malev Hungarian Airlines. V daném případě sice bylo místo odletu a místo určení ve Spojených státech, ale byla sjednána zastávka v Budapešti, tj. na území jiného státu.[133]

V případě, že je mezinárodní přeprava prováděna postupně několika dopravci, ale je stranami zamýšlena jako jediný výkon, považuje se podle unifikované úpravy[134] za přepravu nepřerušenou, která neztrácí svou mezinárodní povahu pouze proto, že její část byla provedena pouze na území jednoho státu.[135]

Ad b) Provedená přeprava neměla charakter letecké přepravy

Mezinárodní unifikovaná úprava obsažená ve Varšavské, resp. Montrealské úmluvě se zásadně uplatňuje pouze v případě letecké přepravy, resp. v době tzv. letecké přepravy.[136] Letecká přeprava je pak Varšavskou úmluvou definována jako „doba, po kterou zavazadla nebo zboží jsou pod dozorem

---

[131] Čl. 1 odst. 2 MÚ a obdobně čl. 1. odst. 2 VÚ.
[132] P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 279.
[133] Adler v. Malev Hungarian Airlines, No. 89 Civ. 8252, 1992 WL 15144 (S.D.N.Y. 1992).
[134] Čl. 1 odst. 3 MÚ a obdobně čl. 1 odst. 3 VÚ.
[135] Srov. Lufthansa German Airlines v. Am. Airlines, Inc., 797 F. Supp. 446, 454 (D.V.I. 1992).
[136] P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 281.

dopravcovým, ať již na letišti nebo v letadle či kdekoli jinde při přistání mimo letiště".[137] Doba letecké dopravy tak nezahrnuje dopravu pozemní, námořní nebo říční, prováděnou mimo letiště. Pokud ale k takové dopravě dojde při provádění letecké dopravní smlouvy za účelem nakládání, dodání nebo překládání, má se za to, že každá škoda vzešla z události nastalé při letecké dopravě, nebude-li prokázán opak.[138] Varšavská úmluva tak de facto „rozšiřuje" svoji aplikaci i na část „neletecké" dopravy, pokud nelze prokázat vznik škody při „neletecké" dopravě.[139]

V případě Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight[140] posuzoval příslušný americký soud ztrátu zásilky léčiv při přepravě z Frankfurtu nad Mohanem do New Yorku. Bylo dojednáno, že si příjemce zásilky zboží vyzvedne ve skladu přepravce v New Yorku, zboží se však při pokusu o vyzvednutí ve skladě nenacházelo. Soud v daném případě považoval za nesporné, že se zboží ztratilo přímo ve skladě dopravce, který se nacházel mimo letiště, a tudíž odpovědnostní režim Varšavské úmluvy neaplikoval.

V dalším případě Patou v. Pier Air International, Ltd.[141] jiný americký soud rozhodoval poškození zásilky dámské kosmetiky při přepravě z Paříže do New Yorku. Součástí přepravy bylo i dodání zboží do provozovny příjemce, tj. pozemní přeprava. Jelikož nebylo možné vznik škody s určitostí lokalizovat, soud uplatnil domněnku, že škoda vzešla z události nastalé při

[137] Čl. 18 odst. 2 VÚ.
[138] Čl. 18 odst. 3. VÚ.
[139] Srov. S. Sorkin, Limited Liability in Multimodal Transport and the Effect of Deregulation, 13 Tul. Mar. L.J. 285,306 (1989).
[140] Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, 917 F.2d 705 (2nd Cir. 1990).
[141] Patou v. Pier Air International Ltd., 714 F. Supp. 81 (S.D.N.Y. 1989).

letecké dopravě, a aplikoval odpovědnostní režim Varšavské úmluvy.

Montrealská úmluva do značné míry ponechává původní znění Varšavské úmluvy, avšak nová definice letecké přepravy jako „doby, po kterou je náklad v péči dopravce"[142] by umožňovala i výklad, že režim unifikované úpravy je rozšířen i na situace, kdy se zboží nachází v celním skladu nebo mimo letiště, ale zůstává pod kontrolou dopravce.[143]

Ad c) Letecký nákladní list nebyl řádně vystaven, resp. neobsahoval předepsané náležitosti

Varšavská úmluva v původním znění postihuje dopravce, který přijme zboží k přepravě, aniž by vystavil letecký nákladní list, nebo pokud takový nákladní list neobsahuje náležitosti požadované úmluvou, ztrátou práva dovolávat se ustanovení úmluvy, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost.[144] V čl. 8 pak stanovuje 17 povinných náležitostí leteckého nákladního listu, z dnešního pohledu většinou již archaické povahy.

Přestože citované ustanovení je pro dopravce poněkud drakonické, soudní praxe v případě amerických soudů se zpravidla drží znění ustanovení úmluvy a nepřipouští zmírnění ve prospěch dopravce, a to bez ohledu na hospodářské důsledky.[145][146]

---

[142] Čl. 18 odst. 3 MÚ.
[143] Srov. T. Whalen, The New Warsaw Convention: The Montreal Convention, Air and Space Law 12/2000, str. 18.
[144] Čl. 8 VÚ.
[145] P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 296.
[146] Viz. Fujitsu Ltd. v. Fed. Express Corp., 247 F. 3d 423, 429 (2nd Cir. 2001), Intercargo Ins. Co. v. China Airlines, Ltd., 208 F.3d 64, 67 (2nd Cir. 2000) nebo Brink's Ltd. v. S. African Airways, 93 F.3d 1022, 1033-34 (2nd Cir. 2000).

V souladu s touto praxi judikoval Federální obvodní soud v New Yorku v případě Republic National Bank v. Delta Airlines, že omezení odpovědnosti dopravce se neuplatní v případě ztráty zásilky cenností v hodnotě 1 mil. USD při přepravě z New Yorku do Moskvy, pokud dopravce v leteckém nákladním listě neuvedl místo jeho vystavení (čl. 8 písm. a) VÚ). Při uplatnění odpovědnostního limitu by odpovědnost činila pouze cca 230 USD.[147]

Poněkud nejednoznačná judikatura se vztahuje k požadavku uvedení stanovených zastávek v leteckém nákladním listě (čl. 8 písm. c) VÚ). V případě Brink's Ltd. v. South African Airways příslušný americký soud požadoval uvedení stanovených zastávek alespoň odkazem na letový řád, jinak by nebylo možné uplatnit odpovědnostní limit. Naopak jiný americký soud zaujal „pružnější" výklad v případě Insurance Co. of North America v. Federal Express Corp.[148] V tomto případě došlo k odcizení zásilky počítačových komponentů v terminálu FedExu v Memphisu při přepravě z Kanady do Kalifornie, Memphis ale nebyl uveden jako stanovená zastávka v leteckém nákladním listě. V typizovaném nákladním listě dopravce ale bylo ustanovení o výhradě dalších zastávek, pokud tak dopravce uzná za vhodné. Soud tak judikoval ve prospěch dopravce, tj. uplatnil odpovědnostní limit, když shledal výhradu dopravce v nákladním listě za dostatečnou.

Haagský protokol podstatně zmírňuje informační povinnosti dopravce v leteckém nákladním listě a sankci neuplatnění odpovědnostního limitu spojuje pouze s nevystavením nákladního listu vůbec nebo s neuvedením sdělení o omezení odpovědnosti

[147] Republic Nat'l Bank v. Delta Air Lines, 27 Av. Cas. (CCH) P 17,916, at 17,918 (S.D.N.Y. 2000).
[148] Ins. Co. of N. Am. V. Fed. Ex. Corp., 189 F.3d 914, 919 (9th Cir. 1999).

v souladu s Varšavskou úmluvou.[149] Montrealská úmluva již „vadný" letecký nákladní list zpřísněním odpovědnosti dopravce nesankcionuje.

Ad d) V dopravcovu jednání lze shledat kvalifikované zavinění

Varšavská úmluva sankcionuje dopravce zostřením jeho odpovědnosti v případě, pokud v jednání dopravce, které způsobilo škodu, lze nalézt „zlý úmysl.[150][151]

Formulace čl. 25 Varšavské úmluvy není ale jednoznačná, což způsobuje nejednotný výklad tohoto ustanovení v soudní judikatuře jednotlivých národních soudů. Při jistém zobecnění lze konstatovat, že v přístupu soudů k výkladu „zlého úmyslu" lze shledat dva základní přístupy.

V prvním případě soudy považují formulaci úmluvy za svébytnou a za výsledek mezinárodního vyjednávání bez výraznější vazby na jednotlivé národní úpravy.[152] Při zkoumání dopravcova zavinění je pak třeba hodnotit jeho aktuální znalost okolností daného případu, tedy subjektivně.

V druhém případě soudy více zdůrazňují právní principy národních úprav, včetně principu plné náhrady škody, a používají zkoumané ustanovené jako cestu k přisuzování plné náhrady škody poškozenému.[153] Tento přístup pak vyžaduje objektivnější hodnocení dopravcova zavinění, tj. jak by měl „rozumně jednající dopravce" v daném případě postupovat.[154]

---

[149] Čl. 9 VÚ/HP.
[150] Viz část 3.4.2.1. výše.
[151] Čl. 25 VÚ a čl. 25 VÚ/HP.
[152] Např. anglická či belgická judikatura.
[153] Např. kanadská nebo francouzská judikatura.
[154] P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 303.

V případě Newell v. Canadian Pacific Airlines[155] příslušný kanadský soud posuzoval kvalifikované zavinění dopravce, který přepravoval dva živé psy v nákladním prostoru (tj. jako zboží). Vzhledem k přítomnosti suchého ledu jako chlazení pro ostatní zásilku, jeden pes byl zabit a druhý vážně nemocný. Soud konstatoval, že zaměstnanci měli tento vývoj předvídat, a shledal v jejich jednání bezohlednost ve vztahu k následku. Soud aplikoval čl. 25 Varšavské úmluvy.

Jiný případ kvalifikovaného zavinění zkoumal příslušný americký soud v případě World of Art Inc. v. Koninklijke Luchtvaart Maatchappij N.V.[156] Žalobce, dovozce koberců z Teheránu, žádal dopravce, aby zboží nebylo přepravováno přes území Spojených států, s ohledem na riziko zadržení zásilky americkými úřady. Chybou personálu však k přepravě přes Spojené státy došlo a zboží bylo zadrženo americkými úřady. Soud, který tentokrát spíše aplikoval subjektivní test, konstatoval kvalifikované zavinění dopravce a přisoudil žalobci plnou náhradu.

S ohledem na jednotlivé projednávané případy před národními soudy lze vyvodit závěr, že kvalifikované zavinění dopravce bylo shledáno pouze v malém množství případů. Obzvláště bylo judikováno tehdy, pokud se jednalo o přepravu zboží zvláštní povahy (cennosti, křehké věci apod.) a dopravce znal tuto zvláštní povahu zboží a úmyslně nepřijal příslušná opatření k ochraně přepravovaného zboží, a to zejm. v případě, když nedodržel ani svá vlastní pravidla pro nakládání s takovýmito

[155] Newell v. Canadian Pacific Airlines, 1977, 74 D.L.R. (3d) 574 (Co. Ct.).
[156] World of Art Inc. v. Koninklijke Luchtvaart Maatchappij N.V. (2000) O.J. No. 4565 (C.A.).

zvláštními zásilkami.[157] Kvalifikované zavinění naopak zpravidla nebývá shledáno při škodě vzniklé zpožděním zásilky.[158][159]

Naproti tomu Montrealská úmluva kvalifikované zavinění, zřejmě i jako důsledek důkazních a interpretačních obtíží, které jsou s tímto ustanovením obvykle spojeny, jako důvod zostření odpovědnosti dopravce při přepravě zboží neuvádí.

3.5.2. Argumentace dopravce jako žalovaného

Stejně jako u odesílatele/příjemce zboží jako žalobců lze i v případě dopravce jako žalovaného typizovat některé z možných „obran", které unifikovaná úprava dopravci poskytuje a které při jejich úspěšném prokázání vedou k vyloučení nebo k omezení odpovědnosti dopravce za vzniklou škodu. Lze uvést následující možné postupy dopravce:

a) Právo na náhradu škody nebylo uplatněno ve stanovené lhůtě.
b) Spoluzavinění poškozeného.
c) Dopravce učinil veškerá nutná opatření k odvrácení škody.
d) Uplatní se některý ze stanovených liberačních důvodů.[160]

Pro úplnost je nutné doplnit, že Varšavská úmluva ve svém původním znění obsahuje ještě jeden důvod zproštění dopravcovy

[157] Connaugh Laboratories, Ltd. v. British Airways, 217 D.L.R. (4th), 720. Srov. ale Bayer v. British Airways, LLC, 210 F.3d, 236, 239 (4th Cir. 2000).
[158] Lokken v. Fed. Express Corp., 27 Av. Cas. (CCH) P17,596, at 17,600 (S.D.N.Y. 2000).
[159] P. S. Dempsey, op. cit. sub 34, str. 308.
[160] P. A. Dempsey, op. cit. sub. 34, str. 308 a násl.

odpovědnosti, a to tzv. nautické zavinění, kdy škoda nastala v důsledku chyby v ovládání letadla, ve vedení letadla nebo v navigaci, za předpokladu, že ve všech ostatních směrech byla učiněna všechna nutná opatření k zabránění vzniku škody.[161] Novější právní úprava již tento „historicky překonaný" důvod zproštění odpovědnosti neuvádí.

Ad a) Právo na náhradu škody nebylo uplatněno ve stanovené lhůtě

Varšavská i Montrealská úmluva obsahují poměrně krátké lhůty, ve kterých musí být příjemcem notifikováno dopravci poškození zboží. Podle starší úpravy musí být oznámení učiněno do 7 dnů ode dne převzetí zásilky[162], podle novější pak do 14 dnů.[163] V případě škody způsobené zpožděním[164] pak činí lhůta 14 dnů ode dne dodání[165], resp. 21 dnů[166]. Notifikace musí být vždy učiněna písemně a dále ve stanovených lhůtách, pozdější uplatnění je přípustné pouze, pokud by se dopravce dopustil podvodu. V ostatních případech dochází k prekluzi práva nároky soudně uplatnit.[167]

Unifikovaná úprava ale neuvádí žádné notifikační lhůty v souvislosti se škodou způsobenou zničením nebo ztrátou zboží. Otázkou je, zda se na tyto případy analogicky aplikují lhůty uvedené pro poškození zboží či pro škody vzniklé zpožděním nebo zda tyto případy unifikovaným lhůtám vůbec

---

[161] Čl. 20 odst. 2. VÚ.
[162] Čl. 26 odst. 2 VÚ.
[163] Čl. 31 odst. 2 MÚ.
[164] V této souvislosti je ale nutné poukázat na skutečnost, že unifikovaná úprava pojem zpoždění nedefinuje, a ani neposkytuje žádné interpretační vodítko.
[165] Čl. 26 odst. 2 VÚ.
[166] Čl. 31 odst. 2 MÚ.
[167] Čl. 26 odst. 4 VÚ a čl. 31 odst. 4 MÚ.

nepodléhají. Britská Sněmovna lordů v případě Fothergill v. Monarch Airlines judikovala, že škoda ve smyslu čl. 26 Varšavské úmluvy zahrnuje i částečnou ztrátu zboží.[168] V jiném případě ale příslušný americký soud ponechal v platnosti dopravcem stanovenou lhůtu pro notifikaci ztráty zboží.[169] V souvislosti s oznámením škody je třeba zdůraznit, že kvalifikované zavinění dopravce nebo chybné vystavení leteckého nákladního listu dopravcem nezbavuje příjemce zboží notifikační povinnosti.[170]

Zajímavý případ, který se týkal povinnosti oznámit škodu na zásilce, rozhodoval nedávno příslušný americký soud ve věci O'Gray Import and Export v. British Airways PLC, kdy se jednalo o dodávku uzených ryb z Ghany do Spojených států.[171] Předmětem posouzení především bylo, zda se jedná o poškození, zpoždění či zničení zboží, a následně, zda a jak je nutné notifikovat zničení dodávky. Soud dovodil, že unifikovaná úprava nestanoví žádnou prekluzivní lhůtu pro notifikaci zničení zboží, a že zničení zboží nastává tehdy, když destrukce zásilky je v době její předání úplná a zřejmá.

Unifikovaná úprava obsahuje mimo notifikačních lhůt také lhůtu pro soudní uplatnění nároků, a sice ve lhůtě dvou let ode dne příletu na místo určení a nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, a nebo ode dne zastavení dopravy.[172] S ohledem na gramatický výklad uvedených ustanovení má lhůta uvedená

---

[168] Fothergill v. Monarch Airlines, Ltd., 2 Lloyd's Rep. 295 (H.L. 1980).

[169] Srov. Denby v. Seaboard World Airlines, 575 F. Supp. 1134, 1138 (E.D.N.Y. 1983). Pro případ škody způsobené zničením zboží srov. Dalton v. Delta Airlines, Inc., 570 F.2d 1244 (5th Cir. 1978). Obojí citováno v Dempsey, Paul Stephen, str. 309.

[170] Srov. Nwachuwu v. KLM Royal Dutch Airlines, 166 F. Supp. 2d 1136, 1141-42 (E.D. Mich. 2001), cit. v: Dempsey, Paul Stephen, str. 311.

[171] O'Gray Import and Export v. British Airways PLC, 2007 U.S. Dist. LEXIS 33360.

[172] Čl. 35 odst. 1 MÚ a obdobne čl. 29 odst. 1 VÚ.

v Montrealské úmluvě charakter promlčecí lhůty (formulace „... *právo na náhradu škody se promlčuje* ..."), zatímco lhůta uvedená ve Varšavské úmluvě charakter prekluzivní (formulace „... *žalobní právo zaniká* ..."). Způsob výpočtu lhůty stanoví právní řád soudu, na nějž věc byla vznesena.[173] Vnitrostátní právo tak určuje pravidla pro počátek a běh lhůty, nikoliv však skutečnost, zdali se má lhůta uplatnit.[174] V již výše uváděném případě Royal Ins. Co. v. Emery Air Freight Corp. ale příslušný americký soud dovodil závěr, že prekluzivní lhůta uvedená ve Varšavské úmluvě může být prolomena, pokud byl odesílatel uveden v omyl jednáním dopravce a spoléhaje na jeho radu nepodal žalobu v předepsané lhůtě (tzv. případ překážka uplatnění práva z důvodu předchozího chování oprávněného - angl. Estoppel).

Ad b) Spoluzavinění poškozeného

Dalším důvodem, který při svém prokázání zprošťuje odpovědnost dopravce, popř. jeho odpovědnost omezuje, je spoluzavinění poškozeného, a tato obrana dopravce je zahrnuta jak ve starší Varšavské úmluvě, tak i v novější Montrealské úmluvě.[175]

---

[173] Čl. 35 odst. 2 MÚ a obdobne čl. 29 odst. 2 VÚ.
[174] Srov. Royal Ins. Co. v. Emery Air Freight Corp., 834 F. Supp. 633,636 (S.D.N.Y. 1993), cit. v: Dempsey, Paul Stephen, str. 310.
[175] Čl. 20 MÚ a obdobně čl. 21 VÚ.

Ad c) Dopravce učinil veškerá nutná opatření k odvrácení škody

Tento důvod zprošťující dopravce jeho odpovědnosti je součástí exkulpační klauzule obsažené v úmluvách a do jisté míry „objektivizuje" dopravcovo vyvinění. Veškerá nutná opatření se uplatní podle Varšavské úmluvy obecně pro všechny případy vzniku škody[176], Montrealská úmluva pak tyto omezuje pouze na případy škody vzniklé zpožděným dodáním zboží.[177] Pro bližší výklad pojmu „veškerá nutná opatření" viz část 3.4.2.2. výše.

Ad d) Uplatní se některý ze stanovených liberačních důvodů

Liberační důvody jsou obsaženy pouze v Montrealské úmluvě pro případ odpovědnosti za škodu na zboží, a nahrazují tak exkulpaci doplněnou institutem veškerých nutných opatření. Starší úprava založená na subjektivní odpovědnosti liberaci neumožňuje a tyto důvody nezahrnuje.[178][179] Všechny liberační důvody jsou formulovány konkrétně a právní úprava neobsahuje žádný obecnější liberační důvod „neodvratitelných okolností", jak je typické pro jiné přepravní obory[180][181]

---

[176] Čl. 20 VÚ.
[177] Čl. 19 MÚ.
[178] Čl. 18. odst. 2 MÚ. zní (cit.):
„Dopravce však neodpovídá za vzniklou škodu vůbec a nebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena z dále uvedených důvodů:
(a) vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu;
(b) vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti;
(c) válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu;
(d) zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.".
[179] V anglické literatuře jsou tyto liberační důvody nazývány také jako „common law exceptions from liability".
[180] Srov. čl. 17. odst. 2 silniční úmluvy CMR a čl. 36 odst. 2. železniční úmluvy CIM.

Liberační důvod uvedený v čl. 18 odst. 2 písm. b) byl dotčen v případě Wea Farms, Lima Peru v. American Airlines Inc.[182], rozhodovaným příslušným obvodním soudem na Floridě ve Spojených státech. V daném případě šlo o přepravu zásilky čerstvého chřestu z Peru na Floridu, při které byla nedostatečně zabalená zásilka poškozena. Jelikož zásilka byla předána dopravci v bezvadném stavu a vadné balení bylo provedeno třetí osobou - provozovatelem letištního skladu, která jednala jako agent dopravce, byl dopravce uznán odpovědným za vzniklou škodu.

3.6. Zhodnocení nové úpravy (Montrealská úmluva)

Montrealská úmluva představuje významný milník ve vývoji unifikované právní úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní letecké přepravě a završuje dlouholeté úsilí o překonání nežádoucí koexistence více právních režimů, kdy původních šest různých instrumentů Varšavského systému má být nahrazeno jedinou, místně a věcně univerzálně aplikovatelnou úpravou. Úmluva tak má naplnit jeden ze základních motivů unifikačního úsilí - vytvoření jednotného právního režimu přepravní smlouvy v mezinárodní letecké přepravě. V tomto směru je nutno považovat úmluvu za nesporný úspěch.

Je ale třeba podotknout, že tento cíl bude naplněn pouze tehdy, pokud bude úmluva akceptována bez výhrad celým mezinárodním společenstvím, jinak se bude opakovat situace z minulosti a dojde pouze k dalšímu štěpení již tak rozdělené

---

[181] V anglické literatuře je tento obecný liberační důvod nazýván Act of God Defense.

[182] Wea Farms, Lima Peru v. Američan Airlines Inc., 2007 U.S. Dist. Lexis 28507.

právní úpravy. S ohledem na rychle rostoucí počet ratifikací úmluvy jednotlivými státy lze tvrdit, že tento cíl není nereálný.

Vedle svého unifikačního přínosu je záměrem úmluvy také modernizovat stávající právní úpravu a aktualizovat ji na dosaženou technickou a společenskou úroveň mezinárodní přepravy. Tento trend je patrný zejména u novelizace právní úpravy přepravních dokumentů a také v osobní přepravě. Zároveň je ale zřejmé, že se úmluva snaží zachovat kontinuitu dosavadní úpravy, když ponechává v platnosti mnoho ustanovení starší úpravy, včetně svého systematického členění.

Významnou změnou, kterou Montrealská úmluva ve srovnání se starší úpravou v letecké nákladní dopravě zavádí, je „objektivizace" odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu. Tento trend je patrný ve více směrech. Předně úmluva v případě odpovědnosti dopravce za škodu na zboží[183] zakotvuje objektivní princip odpovědnosti, kdy ke vzniku odpovědnostního právního vztahu není vyžadováno zavinění dopravce. Dále, stanovené liberační důvody jsou formulovány velice konkrétně, úmluva neobsahuje žádný liberační důvod typu „neodvratitelných okolností", jak je typické pro právní úpravu mezinárodní silniční a železniční přepravy. V neposlední řadě je třeba tento trend spatřovat i ve skutečnosti, že Montrealská úmluva v případě přepravy nákladu nespojuje s kvalifikovaným zaviněním dopravce prolomení odpovědností limitů, tudíž jeho zkoumání je v daném případě bezpředmětné.

Příklon k objektivnímu pojetí odpovědnosti je třeba podle mého názoru hodnotit pozitivně. Objektivně a konkrétně formulovaná právní úprava odpovědnosti dopravce je daleko méně

[183] Odpovědnost za zničení, ztrátu nebo poškození zboží.

náročná pro soudní interpretaci úmluvy. Judikatura se nemusí vypořádávat s neurčitými a subjektivně formulovanými právními instituty, když tato činnost zpravidla ústí v odchylné interpretační závěry. V tomto ohledu by provedené změny mohly přispět k docílení jednotné interpretace odpovědnostních ustanovení úmluvy bez ohledu na státní příslušnost rozhodovací instituce a k dosažení „unifikované interpretace" právní úpravy. Tento trend ale není přijímán jednoznačně pozitivně a vyskytují se i odchylné názory. Zejména v americké literatuře je argumentováno, že subjektivní hledisko je pro dopravcovu odpovědnost důležité jako stimulace dopravce, aby dodržoval a zlepšoval bezpečnostní standardy a „péči" o své zákazníky, a proto zavedení objektivní odpovědnosti je považováno za chybný krok.[184]

Stejně jako starší úprava i Montrealská úmluva vychází z koncepce omezené odpovědnosti, když plná náhrada škody je omezena maximální částkou výše náhrady. Výše odpovědnostního limitu je v případě nákladní přepravy stanovena prakticky ve stejné výši jako ve Varšavské úmluvě, na rozdíl od významného navýšení v osobní přepravě. Důvodem ponechání původního limitu je vedle možnosti prolomení limitu při zvláštním zájmu na dodání zásilky zřejmě skutečnost, že v nákladní přepravě je v hojné míře využíváno pojištění přepravovaného zboží a odesílateli je tak zajištěna plná náhrada, byť za cenu navýšení ceny přepravy o pojišťovací prémii. Dopravci a odesilatelé byli s dosavadním režimem spokojeni a proto nebyl vyvíjen výraznější tlak na zvýšení odpovědnostního limitu.[185]

[184] Srov. např. T. A. Weigand, op. cit. sub 76, str. 13.
[185] Srov. Cheng, Bin, op. cit. sub 34.

Ze širšího pohledu může být předmětem diskuse, zda omezení odpovědnosti finančními limity její maximální výše má v dnešní době ještě své opodstatnění. Národní právní úpravy takovéto limity zpravidla neznají a vyvstává tak otázka, zda je legitimní činit rozdíl mezi právním režimem vnitrostátní a mezinárodní přepravy, když se po technické stránce dnes již výrazně neliší.[186] Preambule Montrealské úmluvy sice zdůrazňuje nutnost *„spravedlivého odškodnění založeného na zásadách nápravy utrpěné škody"*, nicméně ostatní ustanovení úmluvy vycházejí z principu odpovědnosti omezené. Je také třeba zmínit prvotní funkci limitů, tzn. ochranu mladého dopravního odvětví, a jestli tato funkce přetrvává ještě i dnes, na počátku 21. století.

Dalším rysem charakteristickým pro novou úpravu je snaha „zabezpečit ochranu zájmů uživatelů (spotřebitelů) v mezinárodní letecké přepravě". Zatímco starší úprava hájí především zájmy leteckých dopravců, Montrealská úmluva se snaží posilovat postavení druhé, „slabší" smluvní strany. Tento trend „ochrany spotřebitele", zřetelný i v jiných odvětvích, se projevuje v řadě ustanovení úmluvy, především pak v osobní přepravě. V nákladní přepravě lze v této souvislosti uvést především institut pravidelného přezkoumávání limitů odpovědnosti v závislosti na inflaci (tzv. Escalator clause)[187], možnost smluvně upravit odpovědnost dopravce ve prospěch odesilatele, ne však v jeho neprospěch[188] a také nový požadavek na dopravce ohledně uzavření pojištění ke krytí své odpovědnosti.[189] Celkově je ale možné shrnout, že

---

[186] Srov. T. A. Weigand, op. cit. sub 76, str. 18 nebo Batra, J.C., op. cit. sub 52, str. 9.
[187] Čl. 24 MÚ.
[188] Čl. 25 a čl. 26 MÚ.
[189] Čl. 50 MÚ.

nová úprava v Montrealské úmluvě postavení odesilatele jako „spotřebitele" výrazně neposiluje, a naopak v některých aspektech ho dokonce oslabuje. V literatuře je možné se také setkat s názorem, že by bylo dále vhodné vytvořit organizaci hájící zájmy spotřebitelů jako protiváhu ICAO nebo IATA.[190]

Montrealská úmluva také obsahuje některá ustanovení, která nejsou dostatečné specifikována a která budou muset být vysvětlena národními soudy aplikujícími úmluvu, a to na základě jednotlivých národních úprav. Jedná se především o definici klíčových pojmů škody a zpoždění. V zájmu jednotné aplikace a interpretace by bylo jistě žádoucí tyto pojmy vymezit již přímo v úmluvě a neponechávat je interpretaci založené na národních úpravách.

Další nejasnost vyplývající z nové úpravy představuje mechanismus přezkoumávání limitů odpovědnosti. Úmluva předpokládá, že tuto proceduru má provádět depositář úmluvy, jímž je s ohledem na čl. 53 odst. 5 úmluvy ICAO. Není jasné, kdo má být v daném případě kompetentní orgán, jestli generální sekretář nebo rada. Dále úmluva nedefinuje, jakou diskreční pravomocí depositář disponuje, především jestli musí sazba zvýšení limitu přesně odpovídat dosažené inflaci a jestli musí být zvýšení identické pro všechny zvyšované limity.[191] Obdobně neurčitě se Montrealská úmluva vyjadřuje v případě požadavku pojištění odpovědnosti dopravců dle úmluvy. Zejména by bylo žádoucí konkrétněji vymezit, co je třeba chápat pod pojmem „vhodné pojištění".[192]

Konečně pozornost zasluhuje i skutečnost, že na rozdíl od předchozí úpravy je Montrealská úmluva je sepsána v anglickém,

---

[190] Podrobněji k této problematice srov. J. C. Batra, op. cit. 52, str. 9.
[191] Podrobněji o této problematice viz B. Cheng, op. cit. sub 34, str. 14.
[192] Srov. Nařízení ES/EU 2027/97.

arabském, čínském, francouzském, ruském a španělském jazyce, přičemž všechny texty jsou stejně platné. Lze téměř s jistotou očekávat, že všechny jazykové mutace nejsou 100 % obsahově identické a tato skutečnost jistě nenahrává jednotné aplikaci úmluvy. V tomto směru by proto bylo žádoucí učinit jednu jazykovou mutaci za rozhodující, jak je učiněno ve prospěch francouzského textu ve starší úpravě.[193]

3.7. Stručný nástin právní úpravy odpovědnosti dopravce v dalších dopravních oborech

V oblasti mezinárodní přepravy zboží byla přijata mezinárodní unifikovaná úprava rovněž i v dalších dopravních oborech, která více méně obdobným způsobem jako v případě letecké přepravy upravuje základní otázky přepravní smlouvy, tj. rovněž i odpovědnost dopravce. Jedná se především o přepravu silniční, železniční, námořní a částečně na evropské úrovni také přeprava říční.

Odpovědnost dopravce za škodu na přepravované zásilce, případně za škody způsobené zpožděním je tak nutno posuzovat dle příslušných mezinárodních smluv. V případě, že mezinárodně unifikovaná úprava se s ohledem na rozsah své působnosti na dané vztahy nepoužije (zpravidla se bude jednat o vztahy s nečlenskými státy), je nutno postupovat podle příslušné národní právní úpravy, určené dle kolizních norem, stejným způsobem, jako v případě vztahů z letecké přepravy (viz část 3.3.4.1. výše).

Níže uvedený výklad představuje pouze stručný nástin základních otázek právní úpravy odpovědnosti dopravce

[193] Srov. B. Cheng, op. cit. sub 34, str. 15.

v mezinárodní přepravě zboží ve výše uvedených dopravních oborech.[194]

3.7.1. Mezinárodní silniční přeprava

Mezinárodní silniční přeprava zboží je unifikována úmluvou CMR (Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě), která byla uzavřena v Ženevě roku 1956. Česká republika je jejím smluvním státem.

Dle této úmluvy odpovídá dopravce za škodu na zásilce - za její úplnou nebo částečnou ztrátu, a nebo za její poškození, která vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě do okamžiku jejího vydání, jakož i za škodu způsobenou překročením dodací lhůty (čl. 17 odst. 1 úmluvy CMR). Dopravce je zproštěn své odpovědnosti, pokud vznik škody byl zaviněn oprávněným, jeho příkazem, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, a dále také pokud byla škoda způsobena vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit a jejichž následky nebylo v jeho moci odstranit. V některých případech postačí dopravci k vyloučení své odpovědnosti stanovené liberační důvody pouze osvědčit (tzv. privilegované liberační důvody).

Výše uvedená odpovědnost dopravce je obecně omezena maximální částkou 8,33 zúčtovacích jednotek SDR na kilogram hrubé hmotnosti zásilky. Tohoto omezení se však dopravce nemůže dovolat (stejně jako ostatních omezení dle úmluvy CMR), v případě, že škoda byla způsobena úmyslně nebo takovým

[194] Podrobněji o unifikované právní úpravě odpovědnosti dopravce v jednotlivých dopravních oborech mezinárodní přepravy zboží např. Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička a kol., Právo mezinárodního obchodu, Plzeň, 2008, str. 296 a násl.

zaviněním, které se považuje za rovnocenné úmyslu (čl. 29 odst. 1 úmluvy CMR).

3.7.2. Mezinárodní železniční přeprava

Mezinárodně unifikovanou úpravou v případě mezinárodní železniční přepravy zboží představuje Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF, přípojek CIM z roku 1980, která byla poměrně zásadně novelizována Vilniuským protokolem z roku 1999. Česká republika je členským státem obou uvedených dokumentů.

Dle této úpravy dopravce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží vzniklé v době od přijetí zboží k přepravě až do jeho vydání, jakož i za škodu vzniklou překročením dodací lhůty (čl. 36 odst. 1 CIM). Dopravce je zbaven této odpovědnosti (liberován), pokud vznik škody byl zaviněn oprávněným, jeho příkazem nevyplývajícím ze zavinění dopravce, zvláštní vadou zboží (tento liberační důvod má navíc tzv. privilegovanou povahu, tj. není ho potřeba dokazovat) nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit (čl. 36 odst. 2 a 3 CIM).

Rovněž jako v případě úmluvy CMR je odpovědnost dopravce omezena, a to částkou 17 SDR za kilogram hrubé váhy zboží. Omezení odpovědnosti dopravce se však neaplikují v případě jeho kvalifikovaného zavinění (viz čl. 44 CIM).

3.7.3. Mezinárodní námořní přeprava

Ustanovení přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě zboží byla unifikována tzv. Haagskými pravidly o konosamentech

z roku 1924, která byla v dále v roce 1968 revidována Bruselským protokolem (po novelizace se úmluva nazývá jako tzv. Haagsko-Visbyská pravidla). Česká republika však není signatářem těchto úmluv, které reprezentují většinu významných států mezinárodního společenství.

Česká republika je naopak členským státem tzv. Hamburských pravidel o konosamentech z roku 1978 (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží). Dle této úmluvy odpovídá dopravce za škodu vyplývající ze ztráty či poškození zboží, jakož i za jeho opožděné dodání, pokud událost, která způsobila vznik škody, nastala v době, kdy bylo zboží v péči dopravce. Tomu je umožněno zprostit se své odpovědnosti v případě, že prokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno škodní události a jejím následkům. Stejně jako v případě výše uvedených úmluv je odpovědnost dopravce omezena maximálními částkami.

3.7.4. Mezinárodní říční přeprava

V případě mezinárodní říční přepravy zboží dosud nebyla přijata žádná univerzálně platná unifikovaná úprava; říční přeprava je regulována zatím pouze regionálně, v rámci jednotlivých říčních toků.

Na celoevropské úrovni však byla v roce 2000 přijata Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách CMNI (platná od roku 2006). Česká republika je smluvním státem této úmluvy.

Dle této úmluvy odpovídá říční dopravce za škodu na zásilce (její ztrátu, poškození či zničení) způsobenou v době

přepravy, a dále rovněž za škodu vzniklou překročením dodací lhůty. Odpovědnosti se dopravce zprostí za podmínky prokázání skutečnosti, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit, a jejichž následky by nemohl odvrátit. Odpovědnost dopravce je rovněž omezena stanoveným finančním limitem. Omezení odpovědnosti se nelze dovolávat, pokud by škoda byla způsobena úmyslně nebo lehkomyslností s vědomím toho, že ke vzniku škody pravděpodobně dojde.

4. Odpovědnost zasílatele v mezinárodním zasílatelství

4.1. Úvod

Mezinárodní zasílatelství jako obstarání přepravy věcí v mezinárodním měřítku představuje odlišné právní vztahy nežli mezinárodní přeprava zboží, kde se naopak jedná o provedení přepravy. Odlišnosti lze nalézt i v právní úpravě obou činností. Pro zasílatelskou smlouvu v mezinárodních obchodních vztazích je typické, že v tomto oboru neexistuje mezinárodně unifikovaná právní úprava, jež by byla závazná pro subjekty zasílatelské smlouvy, tak jak se uplatňuje v jednotlivých dopravních oborech mezinárodní přepravy zboží. Právní úprava mezinárodního zasílatelství tak spočívá v jednotlivých národních úpravách dotčených států, které jsou aplikovány na základě odkazu (navázání) příslušné kolizní normy.

Pojem obstarání přepravy představuje mnohem různorodější a komplexnější soubor činností nežli je provedení přepravy, tzn. fyzické přemístění přepravovaného objektu z místa odeslání do místa určení. Obstarání přepravy může v některých případech vyústit i v její faktické provedení (tzv. samovstup). Činnost zasílatele a v návaznosti pak jeho povinnosti a odpovědnost jsou ve srovnání s dopravcem a jeho odpovědností proto daleko pestřejší a zahrnují více jednotlivých ustanovení právní úpravy. Také je nutné řešit zasílatelovu odpovědnost v případě, kdy přepravu věci přímo provádí, nebo pokud ji svou osobou zaštiťuje a vystupuje vůči příkazci jako smluvní dopravce.

Předmětem této kapitoly je při absenci mezinárodní unifikované úpravy hlavně popis tuzemské právní úpravy odpovědnosti zasílatele, která se uplatní i ve vztazích s mezinárodním prvkem, tj. v problematice mezinárodního zasílatelství. Pozornost je také věnována zasílatelským podmínkám a jiným právním instrumentům, sjednaných v rámci Svazu spedice a logistiky České republiky[195] nebo Mezinárodní federace zasílatelských svazů FIATA[196]. Tyto dokumenty, i když mají pouze povahu soft-law a jejich aplikace zpravidla závisí na vůli subjektů zasílatelské smlouvy, mají v praxi velký význam. Konečně určitý prostor bude věnován i nástinu úpravy zasílatelské smlouvy v zahraničí.

4.2. Mezinárodní unifikační pokusy

Přestože právní úprava zasílatelství v mezinárodních vztazích je stále založena na jednotlivých národních úpravách zasílatelské smlouvy a nikoliv na unifikované přímo aplikovatelné právně úpravě, tak jak je to typické pro mezinárodní přepravu, došlo v minulosti k několika pokusům o sjednání mezinárodní smlouvy, jež by právní úpravu zasílatelské smlouvy v mezinárodním měřítku unifikovala.[197]

---

[195] Svaz spedice a logistiky České republiky (dříve Svaz spedice a skladování ČR) je nezávislé dobrovolné zájmové profesní sdružení podnikatelů z oboru zasílatelství v České republice. Svaz je zároveň i členem FIATA. Blíženi viz. www.sslczech.cz.

[196] Mezinárodní federace zasílatelských svazů (Féderation Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) je mezinárodní zájmová podnikatelská asociace oboru zasílatelství. Blíženi o této organizaci viz. odst. 4.3.4. níže nebo www.fiata.com.

[197] K unifikačním pokusům v mezinárodním zasílatelství srov. M. Pohůnek, Právní aspekty zasílatelství, Praha, 1997, str. 118 a násl. a J. Ramberg, Unification of the Law in International Freight Forwarding, Uniform Law Review, 3/1998, str. 5 a násl. (text článku rovněž dostupný na internetové adrese http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1998-1.htm).

Prvořadě se jednalo o pokus Mezinárodního ústavu pro sjednocení soukromého práva v Římě (UNIDROIT) koncem 60. let minulého století, jehož výsledkem byl návrh mezinárodní úmluvy o zasílatelské smlouvě v mezinárodní přepravě zboží. Tato úmluva by unifikovala pouze problematiku mezinárodního zasílatelství, když úprava podmínek vnitrostátního zasílatelství by byla nadále ponechána jednotlivým národním úpravám. Tento návrh však skončil nezdarem a nezískal jak podporu států ke svolání mezinárodní konference za účelem projednání tohoto návrhu a uzavření mezinárodní smlouvy, tak ani zájmového mezinárodního sdružení FIATA.[198]

Další pokus UNIDROIT se datuje do začátku 90. let minulého století. I když byla vytvořena ad hoc pracovní skupina FIATA pod vedením Dr. Jana Ramberga, která podpořila myšlenku přijetí unifikované úpravy, FIATA nakonec setrvala na odmítavém stanovisku. Po tomto opětovném neúspěchu byla zaměřena pozornost alespoň na přijetí určitých zásad zasílatelské smlouvy, které by se mohly stát součástí zasílatelských podmínek a které by se staly závazné ve chvíli, pokud s tím budou smluvní strany souhlasit. Koncem roku 1996 tak došlo na platformě FIATA ke sjednání Vzorových pravidel FIATA pro zasílatelské služby.[199] Podrobněji je o těchto podmínkách pojednáno v samostatném odstavci této práce.

V souladu s hodnocením Miloše Pohůnka lze dospět k závěru, že neúspěch unifikačních pokusů byl zapříčiněn kromě značně rozdílné právní úpravě zasílatelství mezi státy common law systému a Francií a Německem, tak především neochotou národních zasílatelských svazů přijmout unifikovanou úpravu.

---

198 M. Pohůnek, op. cit. sub 197, str. 119.
199 FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services.

4.3. Právní úprava zasílatelství v mezinárodní přepravě zboží

4.3.1. Určení příslušného právního řádu pomocí kolizní normy

Jelikož právní vztahy z mezinárodního zasílatelství nejsou upraveny přímými normami, je nutné pomocí příslušné kolizní normy vyhledat rozhodný právní řád, který zasílatelskou smlouvu v konkrétním zkoumaném případě upravuje. S ohledem na změny v právní úpravě a na nabytí účinnosti Římské úmluvy o právu rozhodném pro závazkové vztahy (č. 64/2006 Sb.m.s.) se ode dne 1.7.2006 již neuplatní kolizní normy obsažené v příslušné národní úpravě (ZMPS[200]), ale naopak je třeba přednostně použít pravidla mezinárodní úmluvy.

Dle této úmluvy, pokud se smluvní strany nedohodnou na volbě práva v souladu s jejím čl. 3, se smlouva řídí právem země, s níž nejúžeji souvisí (čl. 4 odst. 1 Římské úmluvy). Pro smlouvy o přepravě zboží a smlouvy související (tj. zřejmě i pro smlouvu zasílatelskou) pak dle čl. 4 odst. 4 Římské úmluvy pak zásadně platí domněnka, že smlouva nejúžeji souvisí se zemí, v níž má přepravce (zasílatel) v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu, nachází-li se v této zemi také místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží.

Právní úprava kolizního práva obsažená v Římské úmluvě bude již s účinností ode dne 17.12.2009 nahrazena ustanoveními nařízení Evropského parlamentu a č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy a od této doby bude nutné stanovit příslušnou kolizní normu a určit rozhodné právo dle pravidel obsažených v tomto nařízení. V případě smluv o

200 Zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním.

přepravě zboží a smluv souvisejících ale uvedené nařízení prakticky přejímá dosavadní úpravu obsaženou v Římské úmluvě a výše uvedená kolizní pravidla (včetně prioritní volby práva) by měla být i nadále aplikovatelná.[201]

4.3.2. Odpovědnost zasílatele dle tuzemské právní úpravy

Pokud příslušná kolizní norma (resp. přípustná volba práva smluvních stran) odkazuje na použití českého právního řádu, je nutné s ohledem na ust. § 261 odst. 3 ObchZ použít vždy právní úpravu obchodního zákoníku. Zasílatelská smlouva je totiž de lega lata považována za tzv. absolutní obchod, kdy je třeba aplikovat obchodně právní úpravu vždy, bez ohledu na charakter účastníků smlouvy. Tím se zasílatelská smlouva liší od smlouvy přepravní, která je dle současné právní úpravy považována za obchod relativní.[202]

4.3.2.1. Zasílatelská smlouva dle obchodního zákoníku

Obchodní zákoník upravuje zasílatelskou smlouvu v ust. § 601 a násl.[203] Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem a na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu.[204] Předmětem

---

201 K rozdílům v kolizní úpravě obsažené v Římské úmluvě a v nařízení č. 593/2008 srov. R. Wagner, Neue kollisionsrechtliche Vorschriften für Beförderungsverträge in der Rom I-Verordnung, Transportrecht 6/2008, str. 221 a násl.

202 Viz část 3.3.4.2. výše.

203 Podrobněji k právní úpravě zasílatelské smlouvy v obchodním zákoníku viz M. Pohůnek, op. cit. sub 197, str . 16 a násl., nebo K. Marek, Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům, Právní fórum, 3/2006, str. 91 a násl.

204 Ustanovení § 601 odst. 1 ObchZ.

zasílatelské smlouvy je tak obstarání přepravy věcí, kterou zasílatel provádí vlastním jménem na účet příkazce. Předmětem zasílatelské smlouvy naopak zásadně není provedení přepravy.

Obstaráním přepravy je třeba rozumět zařízení úkonů, které jsou nezbytné k uskutečnění přepravy, tj. především uzavření příslušné přepravní smlouvy, resp. uzavření několika na sebe navazujících přepravních smluv, jakož i zařízení úkonů s přepravou souvisejících. Za tyto související úkony je třeba považovat zejm. obstarání dopravního prostředku a jeho přistavení, svoz zásilek do sběrných středisek, obstarání balení a značení zásilek, skladování, nakládku, překládku a vykládku zboží a také vystavování přepravních dokladů, případně i některé další úkony.[205]

Z povinností zasílatele dle zasílatelské smlouvy pak vyplývá jeho odpovědnost, která se především váže na plnění zasílatelovy základní povinnosti jednat při plnění zasílatelské smlouvy s vynaložením odborné péče a povinnosti plnit příkazy příkazce. Právní úprava obsažená v ust. § 601 a násl. ObchZ obsahuje některé zvláštní skutkové podstaty zasílatelovy odpovědnosti. V případě, že tyto skutkové podstaty na danou situaci nedopadají, je pak nutné aplikovat obecnou odpovědnost za porušení povinnosti ze závazkového vztahu dle ust. § 373 a násl. ObchZ.[206]

Vzhledem k platné právní úpravě zasílatelství a zasílatelské smlouvy v obchodním zákoníku, především k výše uvedenému vymezení zasílatelské smlouvy a povinností zasílatele vztahujících se k jeho hlavnímu závazku obstarat přepravu, lze

[205] M. Pohůnek, op. cit. sub 197, str. 21.
[206] M. Pohůnek, op. cit. sub 197, str. 37 a násl.

odpovědnost zasílatele dle obchodního zákoníku rozdělit na následující dílčí případy (skutkové podstaty odpovědnosti):

a) Odpovědnost za škodu na zásilce;
b) Odpovědnost za škodu na zásilce, kterou má zasílatel u sebe;
c) Odpovědnost za dalšího zasílatele (tzv. mezizasílatele);
d) Odpovědnost jako dopravce v případě tzv. samovstupu a v dalších případech;
e) Obecná odpovědnost zasílatele za porušení povinnosti ze závazkového vztahu.

Ad a) Odpovědnost za škodu na zásilce

Obchodní zákoník v souvislosti se zasílatelskou smlouvou prvořadě upravuje situaci, resp. odpovědnost zasílatele pro případ vzniku škody na zásilce, tj. na věci, jež má být hmotným předmětem zasílatelského závazku.

„Zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, ledaže ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče."

(§ 603 odst. 2 ObchZ)

Jak vyplývá z uvedené citace, v daném případě se jedná o odpovědnost zasílatele za škodu vzniklou pouze na převzaté zásilce, k niž došlo při obstarávání přepravy, tzn. při plnění základní povinnosti zasílatele ze zasílatelské smlouvy. S ohledem na vymezení závazku zasílatele obstarat přepravu

zásilky[207] se bude jednat především o případy, kdy zasílatel porušil odbornou péči při sjednávání smlouvy o přepravě s příslušným dopravcem, porušení odborné péče zakládající vznik odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce však může nastat i v souvislosti s plněním jiných závazků zasílatele (viz dále).

Škodou na zásilce se rozumí, obdobně jako u odpovědnosti dopravce za provedení přepravy,[208] ztráta (úplná nebo částečná) či poškození zásilky, příp. její znehodnocení.

Podmínkou odpovědnosti zasílatele je předně, aby škoda vznikla při obstarávání přepravy (k tomuto pojmu viz výše). Odpovědnost zasílatele za škodu na zásilce se tak nemůže týkat škody vzniklé při uskutečňování přepravy, tj. při plnění přepravní smlouvy. Za tuto škodu příkazci neodpovídá zasílatel, ale dopravce, podle podmínek přepravní smlouvy a podle druhu použitého dopravního prostředku.[209]

Odpovědnost zasílatele podle zkoumaného ustanovení je odpovědností objektivní, když pro vznik odpovědnostního právního vztahu není vyžadováno zavinění. Zasílateli je umožněno vyloučit svou odpovědnost při prokázání, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče.

---

207 Jak je zdůrazňováno v odborné a komentářové literatuře k citovanému ustanovení obchodního zákoníku, odpovědnost zasílatele za škodu na zásilce je „funkčně" omezena a zasílatel tak nenese nebezpečí škody na věci bez dalšího – viz K. Marek, Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům, Právní fórum, 2006/3, str. 95. Skutečnost, že odpovědnost zasilatele za škodu na zásilce se zásadně vztahuje pouze k obstarání přepravy zásilky, a nikoliv k jejímu provedení, byla rovněž zdůrazněna i relevantní soudní judikaturou – viz právní věta uvedená v rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. dubna 2004, spis.zn. 29 Odo 152/2003.

208 Srov. vymezení odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce dle mezinárodní unifikované úpravy přepravní smlouvy uvedené v části 3.3. výše.

209 M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 42.

Za odbornou péči zasílatele je třeba považovat takovou péči, která vychází ze znalostí a zkušeností z oboru zasílatelství a vlastního předmětu zasílatelské činnosti, tzn. obstarání přepravy vhodným dopravním prostředkem a provedení souvisejících úkonů. Vynaložení odborné péče musí být zaměřeno především na dosažení „optimálních podmínek" přepravy a „optimálního způsobu přepravy, a to vždy s ohledem na zájmy příkazce, které vyplývají ze smlouvy nebo jeho příkazů, popř. které jsou zasílateli jinak známé.[210]

Má-li tak zasílatel volit mezi několika možnými druhy přeprav a dopravních prostředků, musí se vyznat v technice zabezpečení jednotlivých přeprav, odborně zvažovat výhody a nevýhody té které přepravy, rizika s tím spojená apod., a následně zvolit ten způsob, který odpovídá „nejlépe zájmům příkazce".[211] V souladu se zájmy příkazce by zřejmě nebylo, pokud by zasílatel sledoval pouze ekonomické hledisko a zaměřil se výlučně na dosažení nejlevnější varianty přepravního řešení, tzn. na dosažení nejnižšího přepravného.[212]

Odborná péče musí být zasílatelem vyvíjena při jeho veškeré činnosti z uzavřené zasílatelské smlouvy. Tato péče však nemůže přesahovat obor zasílatelství. Odborná péče zasílatele se proto nedotýká např. vztahů mezi prodávajícím a kupujícím z kupní smlouvy. Zasílatel ale musí přihlédnout k podmínkám uzavřené kupní smlouvy, zejm. k dodacím a platebním podmínkám, pokud jsou mu známé a pokud jsou pro obstarání přepravy relevantní.

---

[210] Srov. ust. § 603 odst. 1 ObchZ.

[211] V konkrétním případě půjde především o ekonomické hledisko, které musí být doplněno hlediskem přepravní doby, povahou zboží, rizikem ztráty či poškození zboží apod.

[212] M. Pohůnek, op. cit sub. 197, str. 32.

Jiným příkladem porušení odborné péče a následně nemožnosti se liberovat ze vzniklé odpovědnosti za škodu na zásilce je nepodání zprávy o hrozící škodě nebo o škodě již vzniklé, jakmile se o tom zasílatel dozví. Zde jde navíc o porušení povinnosti uložené zasílateli již přímo v zákonné úpravě.[213] Takto je zdůrazněna povinnost zasílatele sledovat zásilku v průběhu přepravy. Při sledování zásilky je třeba přihlížet k povaze přepravované věci (např. rychle se kazící nebo nebezpečné věci apod.).[214]

Dalším příkladem porušení odborné péče by byla dále situace, kdyby zasílatel ani škodu na zásilce, vzniklou v důsledku porušení povinností dopravce z přepravní smlouvy uzavřené se zasílatelem, vůbec nevymáhal. V této souvislosti je třeba upozornit na ustanovení § 586 ObchZ (které se dle § 609 Obchz použije i na zasílatelskou smlouvu), dle kterého je komisionář (tj. zasílatel) povinen na účet komitenta (tj. příkazce) vymáhat závazky třetích osob, se kterými při zařizování záležitosti (tj. při obstarávání přepravy) uzavřel smlouvu. Pokud tedy zasílatel škodu na zásilce vzniklou při provádění přepravy na dopravci vůbec nevymáhá, v důsledku čehož dojde k promlčení nároku, jednalo by se rovněž o porušení odborné péče zasílatele.[215]

Porušení odborné péče ze strany zasílatele bylo v soudní judikatuře[216] shledáno i v případě, kdy zasílatel neupozornil příkazce na nesprávnost jeho pokynů, resp. nepožádal o jejich

---

213 Ustanovení § 606 odst. 1 ObchZ, které představuje o speciální ustanovení k obecné preventivní a oznamovací povinnosti v rámci úpravy náhrady škody v obchodním zákoníku.

214 M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 42.

215 A. Bártková, K odpovědnosti zasílatele za zásilku ve světle judikatury Nejvyššího soudu ČR, Bulletin advokacie, 11/2008, str. 36.

216 Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. ledna 2005, spis.zn. 32 Odo 336/2004.

doplnění ve vztahu k zásilce - potravinářskému zboží, která neměla dostatečnou veterinární atestaci pro dovoz do EU. Nejvyšší soud ČR v této souvislosti uvedl, že povinnost postupovat s odbornou péčí se nevztahuje pouze na závazek zasílatele uzavřít přepravní smlouvu s dopravcem, ale také na zajišťování ostatních podmínek přepravy, a to včetně péče ve vztahu k charakteru zásilky a její řádné dokumentaci.

V odborné literatuře převládá názor, že pojem odborná péče představuje objektivní hledisko, jakýsi „standard daného oboru", který je třeba aplikovat na individuální případy. Skutečný stav znalostí a zkušeností konkrétního zasílatele a jeho zaměstnanců v jednotlivém případě není rozhodující.[217]

Ad b) Odpovědnost za škodu na zásilce, kterou má zasílatel u sebe

V návaznosti na odpovědnost zasílatele je obchodním zákoníkem speciálně upraven případ, kdy zasílatel v rámci svého závazku obstarat přepravu předmětnou zásilku skladuje.

V tomto případě odpovědnost zasílatele není stanovena přímo v právní úpravě zasílatelské smlouvy dle § 601 a násl. ObchZ, ale vyplývá z podpůrného použití ustanovení komisionářské smlouvy na zasílatelskou smlouvu (§ 609 ObchZ)[218] a následně z přiměřené aplikace ustanovení smlouvy o skladování na odpovědnost komisionáře za škodu na věcech mu svěřených (§ 583 odst. 2 ObchZ)[219].

---

[217] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 32.

[218] Ustanovení § 609 odst. 1 ObchZ zní cit.: *„Na zasílatelskou smlouvu se použijí podpůrně ustanovení o smlouvě komisionářské"*.

[219] Ustanovení § 583 odst. 2 ObchZ zní cit.: *„Za škodu na věcech uvedených v odstavci 1* (pozn.: tj. na movitých věcech svěřených komisionáři) *odpovídá komisionář podle ustanovení o smlouvě o skladování."*.

Zasílatel, který se nachází v postavení skladovatele, tak s ohledem na tyto skutečnosti a na znění § 533 ObchZ odpovídá za škodu na skladované zásilce, jež vznikla v intervalu od převzetí věci do jejího vydání, ledaže tuto škodu nemohl odvrátit s vynaložením odborné péče. Neodpovídá však za škodu na věci, pokud byla způsobena:

(i) ukladatelem nebo vlastníkem věci, nebo

(ii) vadou nebo přirozenou povahou uložené věci, nebo

(iii) vadným obalem, na který skladovatel při převzetí věci ukladatele upozornil a toto upozornění zahrnul do potvrzení o převzetí věci; neupozornil-li skladovatel na vadnost obalu, neodpovídá za škodu na věci jen tehdy, když vadnost obalu nebyla poznatelná.[220]

Jak vyplývá z uvedených zákonných ustanovení, stejně jako u „běžné" odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce ad a) výše je i odpovědnost v případě skladování zásilky založena na objektivním principu. Rovněž i v tomto případě se nejedná o odpovědnost absolutní a zasílatel se zprostí své odpovědnosti, pokud úspěšně prokáže, že vynaložil příslušnou odbornou péči a že přesto nebylo možné škodu odvrátit. K výkladu pojmu odborná péče viz výše.

---

[220] V ustanovení § 533 ObchZ je odpovědnost skladovatele za škodu na skladované věci vymezena následovně:

(1) Skladovatel odpovídá za škodu na skladované věci, jež vznikla po převzetí věci, a to až do jejího vydání, ledaže tuto škodu nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče.

(2) Skladovatel neodpovídá za škodu na věci, jestliže byla způsobena:

a) ukladatelem nebo vlastníkem věci,

b) vadou nebo přirozenou povahou uložené věci nebo

c) vadným obalem, na který skladovatel při převzetí věci ukladatele upozornil a toto upozornění zahrnul do potvrzení o převzetí věci; neupozornil-li skladovatel na vadnost obalu, neodpovídá za škodu na věci jen tehdy, když vadnost obalu nebyla poznatelná.

(3) *Vznikla-li škoda způsobem uvedeným v odstavci 2, je skladovatel povinen vynaložit odbornou péči, aby škody byla co nejmenší".*

Oproti „obecné" odpovědnosti za škodu na zásilce dle § 603 odst. 2 obchodního zákoníku jsou ale zasílateli poskytnuty další, konkrétně stanovené liberační důvody (viz ad (i) až ad (iii) výše), při jejichž naplnění, resp. prokázání ze strany zasílatele, je jeho odpovědnost za škodu na zásilce vyloučena. V případě skladování zásilky je tak odpovědností režim z pohledu zasílatele příznivější.[221]

Ad c) Odpovědnost za dalšího zasílatele (tzv.mezizasílatele)

Obchodní zákoník dále výslovně upravuje i situaci, kdy zasílatel neprovádí obstarání celé přepravy osobně, ale v souladu se svým zákonným oprávněním činí obstarání přepravy, resp. její části pomocí jiného zasílatele.

„Použije-li zasílatel k obstarání přepravy dalšího zasílatele (mezizasílatele), odpovídá při tom, jako by odpovídal sám."

(§ 605 odst. 2 ObchZ)

Na rozdíl od zahraničních úprav zasílatelské smlouvy,[222] kde převládá systém odpovědnosti zasílatele pouze za volbu dalšího zasílatele[223], je dle tuzemské úpravy v obchodním zákoníku zřejmé, že zasílatel odpovídá za veškeré jednání jím zvoleného dalšího zasílatele.[224] V konkrétním případě pak zasílatel musí

---

[221] Ačkoliv tak není v textu zákona přímo stanoveno, tento „příznivější" odpovědnostní režim je dle názoru autora třeba vztáhnout i na případ, kdy zásilku neskladuje přímo zasílatel, ale i jiný zasílatel/třetí osoba, kterého prvně jmenovaný zasílatel ke splnění svého smluvního závazku obstarat přepravu použije. Tato skutečnost je důsledkem ustanovení § 605 odst. 2 ObchZ (viz část ad c) dále).

[222] Viz odstavec 4.3.3. níže.

[223] Tzv. culpa in eligendo.

[224] Toto pojetí naopak odpovídá konstrukci používané v přepravní smlouvě ve vztahu smluvní dopravce – skutečný dopravce.

ke zproštění své odpovědnosti prokázat, že s odbornou péčí jednal nejen on, ale i také jím zvolený další zasílatel. Pouze v tomto případě pak může přicházet jeho liberace v úvahu.

Z pohledu citovaného odpovědnostního ustanovení není rozhodné, zdali se zasílatel rozhodl zapojit dalšího zasílatele o své vůli, nebo jestli jeho zapojení bylo objektivní nutností a bylo v zájmu příkazce. Stejně tak na výslednou odpovědnost nebude mít vliv, když zvolený další zasílatel je jiné státní příslušnosti nežli zasílatel „hlavní".

Výjimku ale budou tvořit případy, kdy rozhodnutí použít dalšího zasílatele vyplývá z příkazu příkazce nebo jinak z jeho rozhodnutí. Zde již zasílatel o zapojení dalšího zasílatele nerozhoduje sám o své vůli, nýbrž pouze plní pokyny příkazce, a proto je oprávněn svou odpovědnost za jednání dalšího zasílatele vyloučit. Tato výjimka sice není v zákonné úpravě přímo uvedena, ale vyplývá z logiky právní úpravy zasílatelské smlouvy jako takové.[225]

Konečně v souvislosti s ustanovením § 605 odst. 2 ObchZ je také třeba upozornit na skutečnost, že ke vzniku odpovědnosti „hlavního" zasílatele (tj. toho, který uzavírá s příkazcem zasílatelskou smlouvu) dle tohoto ustanovení musí závazek třetí osoby směřovat pouze na „obstarání" přepravy a souvisejících činností (viz vymezení zasílatelství v části 4.3.2.1. výše). Pokud by závazek smluvního partnera naopak směřoval k samotnému uskutečnění přepravních úkonů, nejedná se již o plnění zasílatelských činností a odpovědnost dle § 605 odst. 2 ObchZ nemůže vzniknout.

---

[225] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 40 - 41.

Ad d) Odpovědnost jako dopravce (samovstup a další případy)

Ačkoliv zasílatel přepravu zásadně pouze obstarává a nikoliv provádí, může být za určitých okolností odpověden za její provedení, tzn. za splnění přepravní smlouvy. K tomuto rozšíření odpovědnosti zasílatele zpravidla dochází tehdy, pokud vykoná v souladu s obchodním zákoníkem tzv. právo samovstupu[226] a rozhodne se přepravu přímo sám vykonat. podrobněji o tomto oprávnění viz odstavec 4.4.1. níže.

Jiný případ, kdy by mohlo dojít k rozšíření odpovědnosti zasílatele na provedení přepravy, představuje tzv. nedobrovolné či nevědomé převzetí odpovědnosti „smluvního dopravce" zasílatelem.[227][228] Jednalo by se především o situaci, kdy by způsob úhrady nákladů zasílatele spojených s jeho činnosti dle uzavřené smlouvy byl sjednán formou paušální částky za přepravu (nebo jindy tzv. přejímací sazba), která by zahrnovala i odměnu zasílatele. Případ tzv. přejímací sazby ale není v obchodním zákoníku výslovně upraven, může působit určité interpretační úskalí a vedle teoretických východisek je při jeho posuzování nezbytné vycházet z dosavadní soudní praxe.

K převzetí odpovědnosti za provedení přepravy zásilky ze strany zasílatele by dle platné tuzemské právní úpravy mohlo dojít i v případě, že by zasílatel porušil svou povinnost informovat příkazce o uzavření přepravní smlouvy, resp. označit osobu, se kterou tuto smlouvu uzavřel.[229] Blíženi o

---

[226] Ustanovení § 605 odst. 1 ObchZ.
[227] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 44.
[228] Některé tyto případy jsou v odborné literatuře také nazývány jako tzv. „smluvní samovstup".
[229] Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. března 2008, spis.zn. 32 Odo 272/2006.

všech výše uvedených případech nedobrovolném převzetí odpovědnosti dopravce je pojednáno v odstavci 4.4.2. níže.

Vzhledem k existenci mezinárodní unifikované úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě zboží je následně nutné posuzovat zasílatelovu odpovědnost za provedení přepravy podle úpravy obsažené v příslušných mezinárodních úmluvách[230] a nikoliv podle tuzemské úpravy obsažené v obchodním zákoníku. Vnitrostátní úpravu je pak možné aplikovat pouze tehdy, pokud daný dopravní obor není mezinárodně unifikován, nebo pokud unifikovaná úprava nepokrývá veškeré aspekty odpovědnostního vztahu a ponechává určitý prostor kolizním normám.

Ad e) Obecná odpovědnost zasílatele za porušení povinnosti ze závazkového vztahu

V případech, které nejsou výslovně upraveny v částech Ad a) až Ad d) výše, je nutno odpovědnost zasílatele za porušení jeho povinností vyplývajících ze zasílatelského vztahu, resp. z uzavřené zasílatelské smlouvy[231], posuzovat podle obecných

---

[230] V letecké přepravě zboží tuto úpravu představuje především Varšavská úmluva (č. 15/1935 Sb.) a její doplňky a nově Montrealská úmluva (sdělení Ministerstva zahr. věcí č. 123/2003 Sb.m.s.). V oboru silniční přepravy pak Úmluva CMR (vyhl. č. 11/1975 Sb.), v oboru železniční přepravy pak Úmluva COTIF/CIM (č. 8/1985), v oboru námořní přepravy pak hlavně Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (sdělení MZV č. 193/1996 Sb.).

[231] V konkrétním případě se jedná především o odpovědnost zasílatele za splnění následujících povinností vztahujících se k jeho závazku obstarat přepravu zásilky s odbornou péčí:

(i) za včasné obstarání přepravy;
(ii) za udělení správných dispozic k provedení přepravy, tj. k nakládce zboží, ke způsobu nakládky, k použití vhodného dopravního prostředku apod.;
(iii) za upozornění příkazce na nesprávnost jeho pokynů (§ 602 odst. 1 ObchZ);
(iv) za správné nakládání se zásilkou v případě nebezpečí z prodlení;
(v) při odvracení škody na převzaté zásilce;
(vi) za řádnou péči v případě prodeje zásilky, které hrozí bezprostřední podstatná škoda.

ustanovení obchodního zákoníku o odpovědnosti za škodu, tj. dle § 373 a násl. ObchZ.

„Kdo poruší svou povinnost ze závazkového vztahu, je povinen nahradit škodu tím způsobenou druhé straně, ledaže prokáže, že porušení povinnosti bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími odpovědnost."

(§ 373 ObchZ)

Tato obecná odpovědnost dle § 373 ObchZ je stejně jako v případě odpovědnosti zasílatele Ad a) až d) výše založena na objektivním principu, kdy ke vzniku odpovědnostního vztahu není vyžadováno zavinění. Obdobně je také umožněno zasílateli se této odpovědnosti zprostit (liberovat), a to v případě, pokud prokáže, že porušení povinnosti bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími odpovědnost.

Za tyto okolnosti jsou dle ustanovení § 374 odst. 1 ObchZ obecně považovány překážky, které povinné straně brání ve splnění její povinnosti, které vznikly nezávisle na její vůli, a tyto překážky musí být pro povinnou stranu subjektivně nepředvídatelné a neodvratitelné.[232]

Poškozená strana v souladu s ustanovením § 376 ObchZ dále obecně nemá nárok na náhradu vzniklé škody, pokud nesplnění povinnosti povinné strany bylo způsobeno jejím jednáním (tzv.

Podrobněji k jednotlivým povinnostem zasílatele dle zasílatelské smlouvy viz K. Marek, Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům, Právní fórum, 2006/3, str. 95 a 96.

[232] Ustanovení § 374 odst. 1 ObchZ zní cit.: *„Za okolnosti vylučující odpovědnost se považuje překážka, jež nastala nezávisle na vůli povinné strany a brání ji ve splnění její povinnosti, jestliže nelze rozumně předpokládat, že by povinná strana tuto překážku nebo její následky odvrátila nebo překonala, a dále, že by v době vzniku závazku tuto překážku předvídala."*

spoluzavinění poškozeného), nebo pokud tato škoda byla způsobena nesplněním povinnosti za účelem předcházení vzniku škody nebo omezení jejího rozsahu.[233]

Pro všechny případy odpovědnosti zasílatele Ad a) až Ad e) výše dále platí, že v případě vzniku škody je zasílatel v souladu s § 379 obchodního zákoníku povinen nahradit příkazci jak skutečnou škodu, tak i ušlý zisk. Jak tedy z obchodního zákoníku vyplývá, je patrně nutné nahradit vždy veškerou způsobenou škodu; její omezení pomocí limitace výše škody, typické pro některé zahraniční úpravy, by zřejmě odporovalo znění obchodního zákoníku, jež zakazuje vzdát se nároku na náhradu škody před jejím vznikem (k problematice možnosti omezení odpovědnosti zasílatele podrobněji viz část 4.4.3. níže).

V souvislosti s výše uvedeným je také třeba opětovně zdůraznit, že odpovědnost zasílatele se, s výjimkou určitých omezených případů uvedených v části Ad d) výše, vztahuje zásadně pouze k jeho zasílatelskému závazku, tj. k závazku obstarat přepravu a k s tím souvisejících úkonů. Dle této konstrukce tedy zasílatel neodpovídá příkazci za porušení přepravních smluv, které zasílatel uzavře s příslušnými dopravci, tj. za samotné uskutečnění přepravy.

4.3.2.2. Zasílatelská smlouva (zasílatelství) dle návrhu nového občanského zákoníku

Návrh nového občanského zákoníku upravuje zasílatelskou smlouva (resp. zasílatelství) v § 2201 až § 2212.

[233] Ustanovení § 382 ObchZ

Návrh zachovává a fakticky recipuje současnou podobu právní úpravy uvedené v obchodním zákoníku, a to jak z hlediska obsahu (tj. pojmového vymezení zasílatelské smlouvy, práva samovstupu, vymezení odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce, možnosti využívat ke splnění svého závazku dalšího zasílatele apod.), tak i rozsahu zákonných ustanovení. Návrh rovněž zachovává i současnou konstrukci přiměřeného použití ustanovení komisionářské smlouvy (komise) na zasílatelskou smlouvu. Kontinuita na stávající právní úpravu obsaženou v obchodním zákoníku je navíc i výslovně uvedena v důvodové zprávě k návrhu.

U některých ustanovení vztahujících se k odpovědnosti zasílatele dle nové navrhované úpravy je však třeba se blíže zastavit.

To platí především o ustanovení § 2209 návrhu, které upravuje odpovědnost zasílatele za škodu na zásilce. Při srovnání textace tohoto ustanovení se zněním § 603 odst. 2 obchodního zákoníku je patrné, že v nově navrhované úpravě v souvislosti s liberací zasílatele není obsažena formulace „s vynaložením odborné péče".[234] Není proto zcela zřejmé, zda zákonodárce zamýšlí změnit současnou právní úpravu v tom smyslu, že liberaci připouští pouze v případě, že zasílatel škodu nemohl odvrátit absolutně (tj. nikoliv pouze v případě vyvinutí přiměřené odborné péče k jejímu odvrácení, jak požaduje stávající právní úprava), nebo zda dochází pouze ke změně formulace zákona, aniž by zároveň došlo k významovému posunu (tj. že zákonodárce uplatnění liberace v případě vynaložení dostatečné odborné péče implicitně předpokládá). Ačkoliv

[234] Formulace § 2209 návrhu nového občanského zákoníku zní cit.: *„Vznikne-li na převzaté zásilce při obstarání přepravy škoda, zasílatel ji nahradí, neprokáže-li, že škodu nemohl odvrátit."*.

závazný výklad k uvedenému ustanovení návrhu poskytne až soudní judikatura, lze se tak pravděpodobně domnívat, že bez ohledu na změnu formulace zákona by pravděpodobně mělo dojít k zachování současného stavu, jak také výslovně plyne z textu důvodové zprávy. Jednání zasílatele „s odbornou péčí" je ostatně implicitně znakem zasílatelského vztahu (zasílatelství) a tato skutečnost by se proto měla zřejmě uplatnit i v případě liberace zasílatele.

Dále je třeba zmínit i skutečnost, že návrh nové úpravy neobsahuje ustanovení o odpovědnosti zasílatele v případě využití jiného zasílatele k obstarání přepravy (tzv. mezizasílatele). Rovněž tak není zcela jasné, zda zasílatel má odpovídat i za jeho činnost, jak výslovně stanovuje stávající úprava (§ 605 odst. 2 Obchz). S ohledem na výše uvedené (zejm. na text důvodové zprávy k návrhu) lze předpokládat, že tato odpovědnost zasílatele má být v návrhu obsažena.

4.3.2.3. Zasílatelské podmínky SSL

Důležitým pramen právní úpravy zasílatelské smlouvy, resp. odpovědnosti zasílatele, jsou rovněž zasílatelské podmínky. V souladu s ustanovením § 273 odst. 1 ObchZ je umožněno, aby část obsahu smlouvy byla určena odkazem na všeobecné obchodní podmínky vypracované odbornými nebo zájmovými organizacemi nebo odkazem na jiné obchodní podmínky, jež jsou stranám uzavírajícím smlouvu známé nebo k návrhu přiložené. Tato úprava má pak přednost před dispozitivními normami zákonné úpravy.

Odbornou nebo zájmovou organizací ve smyslu uvedeného ustanovení obchodního zákoníku je v České republice Svaz

spedice a logistiky České republiky (dříve Svaz spedice a skladování ČR). Tímto svazem byly vytvořeny s účinností od 1.1.1993 Všeobecné zasílatelské podmínky, které tak mají povahu „všeobecných obchodních podmínek" ve smyslu ust. 273 odst. 1 ObchZ, a které tvoří součást zasílatelské smlouvy, pokud je na ně odvoláno a pokud se strany v konkrétním případě nedohodnou odchylně.[235] V současné době se aplikuje verze zasílatelských podmínek SSL, která nabyla účinnosti dne 1.7.2005.

Zasílatelských podmínky SSL navazují na příslušná ustanovení obchodního zákoníku o zasílatelské smlouvě, a většina jejich ustanovení je s nimi plně v souladu, a to jak obsahově, tak i svou dikcí. Lze tedy říci, že účelem zasílatelských podmínek je především konkretizace a doplnění zákonných pravidel stanovených pro oblast zasílatelství, resp. zasílatelské smlouvy. Ostatně Zasílatelské podmínky SSL by měly zákonnou úpravu respektovat, neboť ta jejich ustanovení, která by byla v rozporu s kogentními normami obchodního zákoníku, by byla s ohledem na § 263 ObchZ neplatná.[236]

Pouze menší část Všeobecných zasílatelských podmínek SSL se týká otázek výslovně neupravených obchodním zákoníkem, ale i zde lze stále hovořit o „doplnění či rozšíření zákonné úpravy". Tato ustanovení především směřují k rozšíření a konkretizaci odborné péče zasílatele, aby *„zasílatel vždy dbal na to, aby kvalitně, hospodárně a pečlivě uspokojil zájmy*

---

[235] Ustanovení § 273 odst. 2 v návaznosti na § 273 odst. 1 ObchZ.

[236] Ustanovení § 263 ObchZ zní (cit.):
„(1) *Strany se mohou odchýlit od ustanovení této části zákona nebo její jednotlivá ustanovení vyloučit s výjimkou (…).*
(2) Strany se nemohou odchýlit od základních ustanovení v této části a od ustanovení, která předepisují povinnou písemnou formu právního úkonu.".

příkazce" (bod 1.1. VZP). Tato generální povinnost je pak rozvedena v několika konkrétních ustanoveních.

Z uvedeného vztahu Zasílatelských podmínek SSL k zákonné úpravě se však poněkud vymyká ustanovení odst. 4.4. VZP SSL „rozsah odpovědnosti zasílatele", které je v Zasílatelských podmínkách SSL ve znění účinném od 1.7.2005 nově formulováno, a které nově zakotvuje omezení odpovědnosti zasílatele.

„Pokud zasílatel odpovídá ze zasílatelské smlouvy za škodu, je jeho povinnost škodu nahradit omezena:

a) ve všech případech částkou odpovídající SDR 20.000 na škodní událost nebo více škodních událostí majících jednu a tutéž příčinu vzniku škody nebo

b) v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky při obstarání přepravy, popřípadě zásilky převzaté zasílatelem k přepravě nebo úkonům s přepravou souvisejícím částkou odpovídající SDR 8,33 za jeden kg brutto hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky

c) v případě škody vzniklé z opožděného dodání částkou odpovídající výši odměny /úplaty/ dle bodu 3.4 Všeobecných zasílatelských podmínek"

(odst. 4.4.1. VZP SSL)

„Nepřímá škoda ani ušlý zisk se nenahrazuje"

(odst. 4.4.2. VZP SSL)

Citovaná ustanovení zasílatelských podmínek tak sledují trend viditelný v některých zahraničních úpravách, a to omezení či dokonce vyloučení odpovědnosti zasílatele v některých taxativně stanovených případech, konkrétně úplným vyloučením náhrady nepřímých škod a ušlého zisku, a také stanovením

odpovědnostního limitu pro ostatní škody. Limitace odpovědnosti je také vztažena na situaci, kdy zasílatel přepravu přímo provádí (odst. 4.4.1. písm. b) VZP SSL). Výjimku představuje pouze jednání zasílatele činěné vědomě, při kterém se výše uvedená omezení neuplatní a zasílatel odpovídá v plném rozsahu (viz ustanovení odst. 4.4.3 VZP SSL)[237].

Tímto pojetím se Všeobecné zasílatelské podmínky SSL zřetelně odchylují od koncepce obchodního zákoníku, který je naopak založen na principu plné náhrady vzniklé škody, tj. veškeré vzniklé skutečné škody a dále rovněž i ušlého zisku[238]. Je diskutabilní, zda stanovené omezení odpovědnosti je v souladu s obchodním zákoníkem a nemá povahu částečného vzdání se nároku na náhradu škody ex ante, které zákonná úprava zakazuje[239]. Stejně tak je toto omezení odpovědnosti problematické, pokud se zasílatel při využití samovstupu dostane do režimu mezinárodní úmluvy unifikující přepravní smlouvu, která kogentně stanovuje přísnější režim odpovědnosti dopravce. Více o problematice omezení odpovědnosti zasílatele viz část 4.4.3. níže.

Naopak potvrzením koncepce zasílatelské smlouvy a odpovědnosti zasílatele obsažené v zákoně je ustanovení odst. 4.4.4. VZP SSL, která vyjadřuje pravidlo, že zasílatel zásadně neodpovídá za dopravce a případné nároky vůči dopravci uplatňuje vlastním jménem na účet příkazce. Je tak zdůrazněna podstata zasílatelského vztahu, který je zaměřen na obstarání přepravy a nikoliv její vlastní provedení. Toto pravidlo se

---

[237] Ustanovení odst. 4.4.3 VZP SSL zní (cit.): *„Zasílatel se nemůže dovolat omezené odpovědnosti dle bodu 1 anebo 2 v případě škod jím způsobených vědomě (např. úmyslně nebo s vědomím, že škoda vznikne)"*.

[238] Viz § 379 ObchZ.

[239] Ustanovení § 386 odst. 1 ObchZ.

ale z povahy věci neuplatní v případě, že zasílatel vykoná právo samovstupu nebo jinak převezme odpovědnost za provedení přepravy.

Zasílatelské podmínky rovněž ve své části 4.5 definují překážky odpovědnosti zasílatele (liberační důvody), při kterých se odpovědnost zasílatele obecně neuplatní. Uvedené ustanovení je zcela v souladu s definicí obsaženou v § 374 odst. 2 ObchZ (viz výše).

4.3.3. Nástin zahraniční právní úpravy

Právní postavení zasílatele a jeho odpovědnost není v jednotlivých národních úpravách stanoveno shodně, a naopak mezi jednotlivými národními úpravami jsou někdy i značné rozdíly. V zásadě ale lze vymezit 3 základní pojetí právního postavení zasílatele, a to:

(i) „Německý model", kde zasílatel vystupuje jako komisionář.

Tento model právního postavení zasílatele, který se uplatňuje v Německu a dalších německy mluvících zemích, a také ve Skandinávii, je tuzemské úpravě patrně nejbližší. V tomto pojetí jedná zasílatel jako komisionář, tedy uzavírá smlouvy vlastním jménem a na účet příkazce, a zároveň neodpovídá za třetí osoby, s kterými uzavřel příslušné smlouvy. V případě sporu s těmito osobami pak zasílatel postupuje svá práva příkazci a ten případné nároky sám vymáhá.

(ii) „Anglo-americké pojetí" zasílatele jako „agenta" nebo „principala"

Naproti tomu jiné pojetí se uplatňuje v zemích anglo-amerického právního systému, kde zasílatel vystupuje jako agent nebo jako tzv. principal. V prvním případě zasílatel jedná jménem a na účet svého příkazce, přepravu obstarává a k obstarání přepravy směřuje i jeho odpovědnost. Pokud ale vystupuje jako principal, jedná svým jménem a odpovídá za provedení přepravy jako dopravce.

(iii) „Francouzská koncepce",

Poslední systém se uplatňuje ve Francii a v zemích ovlivněných francouzským právem (např. v Belgii). Pro tento model je především charakteristická zásada, že pokud zasílatel uzavírá s dopravcem přepravní smlouvu vlastním jménem, odpovídá jako dopravce.[240]

Rozdíly v jednotlivých národních úpravách se projevují především při posuzování otázky, kdy zasílatel odpovídá jako dopravce. Zpravidla shodně jsou řešeny situace, kdy zasílatel přepravu sám fakticky provádí, nebo kdy výslovně smluvně přebírá dopravcovu odpovědnost. V ostatních případech, již ale daná právní úpravy nebývají jednotné. Z tohoto důvodu je proto vždy nutné řádně stanovit a posoudit příslušnou právní úpravu a v návaznosti na ní vydané všeobecné zasílatelské podmínky.[241]

---

[240] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 118 a násl.

[241] Např. v poměrně moderní švýcarské úpravě jsou případy odpovědnosti jako dopravce taxativně vypočteny takto:
a) uzavřel-li přepravní smlouvu vlastním jménem,
b) vydal-li přepravní doklad obsahující závazek k dodání (konosament),
c) týká-li se zasílatelská smlouva obstarání přepravy v Evropě po souši.

Jisté odlišnosti panují i v rámci „klasické" odpovědnosti zasílatele za obstarání přepravy. Jednotně není řešeno, na jakém odpovědnostním principu je odpovědnost založena. Tento typ odpovědnost zpravidla spočívá na subjektivněji formulovaném odpovědnostním principu, když zavinění se v některých úpravách předpokládá, v jiných je ho nutné naopak prokazovat (mj. presumované zavinění v rakouské úpravě). Pro tyto úpravy je dále typické, že zasílatel neodpovídá za třetí osoby, které se dále podílejí na plnění zasílatelského závazku (mezizasílatelé), a odpovídá pouze za řádný výběr těchto osob (tzv. culpa in eligendo). Naproti tomu francouzské pojetí setrvává na plné odpovědnosti za použité osoby.[242][243]

Pro značnou část zahraničních úprav je také typické omezení zasílatelovy odpovědnosti. Toto omezení se projevuje ve dvou rovinách. Jednak jsou stanovovány finanční limity odpovědnosti za škodu na zásilce (věcnou škodu), zpravidla kopírující výši limitů platných pro mezinárodní unifikovanou úpravu přepravní smlouvy v silniční, popř. námořní přepravě (Skandinávie, Itálie, Nizozemsko a další). Dále dochází k úplnému vyloučení odpovědnosti zasílatele za některé jiné než věcné škody (ušlý zisk a jiné finanční škody). Zasílatel také zpravidla neodpovídá za škody způsobené opožděnou dodávkou, pokud není smluvně ujednána určitá dodací lhůta. V této souvislosti některé právní úpravy (Skandinávie) přímo uvádějí lhůty, které je zasílatel v závislosti na geografické trase obstarávané přepravy povinen dodržet.[244]

[242] Srov. ust. § 605 odst. 2 ObchZ.
[243] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 126.
[244] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 125.

4.3.3.1. Právní úprava zasílatelství v SRN

Z pohledu tuzemské právní úpravy a rovněž s ohledem na četnost zasílatelských vztahů v praxi je především relevantní právní úprava zasílatelství a odpovědnosti zasílatele ve Spolkové republice Německo.

Právní úprava zasílatelství (zasílatelské smlouvy) v SRN především vychází z příslušných ustanovení Německého obchodního zákoníku (Handelsgesetzbuch, zkratka HGB) z roku 1897, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně z jeho ustanovení § 453 až 466.[245]

Vymezení zasílatelské smlouvy uvedené v § 453 HGB je prakticky totožné s tuzemskou úpravou uvedenou v § 601 odst. 1 ObchZ a závazek zasílatele (der Spediteur) z této smlouvy směřuje na povinnost „obstarat přepravu zboží" (něm. „die Versendung des Gutes zu Besorgen)".[246]

HGB především upravuje odpovědnost zasílatele za škodu na zásilce (ztrátu nebo poškození zboží). Dle ustanovení § 461 HGB jsou v uvedeném případě rozlišovány situace, kdy zásilka je „v péči zasílatele", resp. zasílatel ji má „u sebe" (in seiner Obhut) a kdy nikoliv. Tyto případy se liší především stanovením rozdílných důvodů vyloučení odpovědnosti; zatímco v prvně uvedeném případě je liberace zasílatele připuštěna na základě neodvratitelných a nepředvídatelných okolností[247] a dále konkrétně formulovaných liberačních důvodů[248], v druhém

[245] Kompletní aktuální znění HGB je možné stáhnout na internetové adrese http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/index.html.

[246] Podrobně o právní úpravě zasílatelské smlouvy a souvisejících otázek ve Spolkové republice Německo srov. C. Reimann, D. Martiny, Internationales Vertragsrecht, 6. vydání, Köln, 2004.

[247] Srov. § 374 odst. 1 ObchZ.

[248] Srov. liberační důvody uvedené v ustanovení § 533 ObchZ pro případ odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce, kterou má u sebe, viz část 4.3.2.1. výše.

případě je odpovědnost zasílatele vázána na porušení některé zákonné povinnosti související se závazkem obstarat přepravu a na zanedbání „péče řádně jednajícího obchodníka" (něm. Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns). V obou případech je odpovědnost zasílatele dále vyloučena pro případ spoluzavinění příkazce (odesílatele) a pro případ škody pramenící ze zvláštní povahy zboží.[249]

Obdobně jako tuzemská úprava umožňuje § 458 HGB, aby zasílatel sám obstaral přepravu zásilky, kterou má obstarat. V tomto případě zasílatel přebírá práva a povinnosti přepravce, tj. včetně jeho odpovědnosti za provedení přepravy.

Zajímavé ustanovení, které tuzemská právní úprava neobsahuje, je § 459 HGB, které upravuje situaci, kdy je odměna zasílatele sjednána fixní částkou a zahrnuje i úplatu za provedení přepravy (něm. tzv. Spedition zu festen Kosten). V tomto případě pak platí, že ve vztahu k přepravě zásilky vstupuje zasílatel do práv a povinností dopravce, tj. přebírá i jeho odpovědnost za provedení přepravy. V posuzovaném případě se tedy jedná o další případ odpovědnosti zasílatele „jako dopravce".

V případě zasílatelské smlouvy se dle § 461 odst. 1 HGB aplikují limity maximální výše odpovědnosti, obdobně jak jsou stanoveny pro přepravní smlouvu dle § 431 HGB. Tyto limity, stejně jako jiná omezení odpovědnosti zasílatele, ale s ohledem na ustanovení 435 HGB nelze aplikovat v případech škody „způsobené úmyslně nebo kvalifikovanou nedbalostí" (něm.

[249] Pro odpovědnost zasílatele za ztrátu/poškození zboží nebo za nepřímé škody dle německého práva dále srov. K. Ehmen, Zur Haftung des Frachtführers und des Spediteurs für streikbedingte Verzögerungsschäden bei innerdeutschen und internationalen Transporten, Transportrecht, 9/2007, str. 354 a násl.

„ (...) vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde").

Obdobně jako v případě tuzemské úpravy je zákonná úprava obsažená v HGB dále doplněna zasílatelskými podmínkami (Všeobecné německé zasílatelské podmínky, něm. Allgemeine deutsche Spediteurbedingungen, zkratka ADSp), jejichž aktuální znění nabylo svou účinnost dne 1.1.2003.[250] Rovněž platí, že tyto podmínky nemohou být v rozporu se zákonnou úpravou (resp. jejich ustanovení, která by byla v rozporu se zákonnou úpravou, by nebylo možné aplikovat), a dále je smluvním stranám zasílatelské smlouvy dovoleno se v případě užití ADSp od jejich znění odchýlit na základě dohody smluvních stran.

Dle ustanovení odst. 2.1 ADSp se tyto podmínky použijí na všechny smlouvy týkající se přepravy zboží, včetně jejího obstarání a souvisejících činností. ADSp se tedy vztahují i na případy provádění přepravy, resp. na případy, kdy se zasílatel nachází v postavení dopravce, včetně jeho odpovědnosti. ADSp dále výslovně potvrzují zákonné pravidlo, že v případě zasílatelských služeb, které se řídí příslušnými ustanoveními HGB, zasílatel odpovídá zásadně jen za obstarání přepravy, pokud není výslovně stanoveno jinak (odst. 2.2. ADSp).

Odpovědnost zasílatele je upravena v části 22. ADSp. V této souvislosti je především uvedeno, že zasílatel nese odpovědnost dle příslušné (zákonné) právní úpravy (odst. 22.1 ADSp). Dále je stanoveno pravidlo, že v případě odpovědnosti zasílatele za obstarání přepravy (tj. pokud zasílatel neodpovídá jako dopravce), se odpovídá pouze za řádný výběr dopravce, resp. jiných třetích osob (odst. 22.2 ADSp). Rovněž

[250] Aktuální znění ADSp je k dispozici na internetové adrese Spolkového svazu spedice a logistiky http://www.spediteure.de/de/site/index.xml.

ADSp stanoví důvody vyloučení odpovědnosti zasílatele při škodě na zásilce, pokud z některého důvodu není možné aplikovat výše uvedenou zákonnou úpravu.

V souvislosti s odpovědností zasílatele je také v odst. 22.5 ADSp výslovně stanoveno, že pokud zasílatel disponuje nároky na náhradu škody, za kterou neodpovídá příkazci, resp. které přesahují příslušný odpovědností limit, je zasílatel povinen na žádost příkazce tyto nároky na něj převést, pokud sám uvedené nároky vůči třetím osobám neuplatní.

ADSp také poměrně podrobně upravuje ve své části 23. omezení odpovědnosti zasílatele, resp. příslušné odpovědností limity, a jejich aplikaci.

4.3.4. Právní instrumenty FIATA

Vedle příslušných národních právních úprav zasílatelské smlouvy a v návaznosti na ně pak všeobecných zasílatelských podmínek, vypracovaných „národními" zasílatelskými svazy[251] existují ještě další právní instrumenty, které se uplatňují v mezinárodním zasílatelství. Jedná se především o tzv. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services a tzv. FIATA konosament pro multimodální přepravu.

Mezinárodní federace (asociace) zasílatelských svazů - FIATA[252], založená roku 1926, je zájmová podnikatelská asociace oboru zasílatelství. Tato organizace dále představuje reprezentativního zástupce oboru zasílatelství, resp. jednotlivých národních zasílatelských svazů, v řadě vládních i

[251] V České republice tuto úpravu představuje obchodní zákoník a všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR.

[252] Fra. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, ang. International Federation of Freight Forwarders Associations.

nevládních mezinárodních organizací. Řádnými členy FIATA jsou národní svazy zasílatelů, individuálními členy jsou pak jednotliví zasílatelé. Cílem této organizace je podporovat a hájit zájmy oboru zasílatelství, a následně také snaha o zkvalitnění právní úpravy zasílatelství, včetně přípravy nových návrhů[253].

4.3.4.1. FIATA Model Rules

Tato vzorová pravidla pro zasílatelskou smlouvu byla původně vypracována jako předloha pro jednotlivé národní úpravy zasílatelské smlouvy, resp. pro „národní" všeobecné zasílatelské podmínky, za účelem dosažení mezinárodní unifikace právní úpravy zasílatelství[254]. Rovněž bylo původně úmyslem projednat tyto pravidla s Mezinárodní obchodní komorou a z pravidel vytvořit mezinárodní obchodní zvyklost, závaznou jako pramen práva.[255] Počáteční ambice však nebyly naplněny a proto tato pravidla mají zatím jen nezávazný charakter, když jejich použití závisí na vůli smluvních stran. Lze uvést, že využití těchto pravidel je v současné době velmi omezené, přesto však tento unifikační pokus zasluhuje pozornost, mj. i proto, že obsahuje některé „moderní trendy" v právní úpravě zasílatelství.

V souladu se vzorovými pravidly je zasílatel odpovědný příkazci za škodu na zásilce a za přímé finanční ztráty, pokud zasílatelské služby vykonává bez řádné péče a nepřijme nutná

[253] Podrobněji k organizaci FIATA a její organizaci a činnosti viz P. Pernica a kol., Doprava a zasílatelství, Praha, 2001, str. 378 a násl., a dále internetové stránky této organizace http://www.fiata.com/.
[254] P. Pernica a kol., op. cit. sub 253, str. 383 nebo M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 156.
[255] Srov. ust. § 730 ObchZ v návaznosti na ust. § 264 ObchZ.

opatření (fails to exercise due diligence and take reasonable measures).[256] Zároveň zasílatel není odpovědný za jednání či opomenutí třetích osob, které se podílejí na obstarání přepravy, odpovídá pouze za řádnou péči při jejich výběru.[257]

Dále jsou také stanoveny případy, kdy zasílatel odpovídá jako dopravce (liability as carrier, liability as principal). Jedná se o situace, kdy zasílatel sám provede přepravu zboží, vystaví přepravní dokument nebo výslovně či jinak převezme odpovědnost dopravce.[258] Předmětem úpravy je také odpovědnost zasílatele při plnění dalších činností, které spadají do rámce obstarání přepravy.

Z odpovědnosti zasílatele jsou zásadně vyloučeny cennosti a nebezpečné zásilky, škody způsobené zpožděním a také všechny nepřímé škody.[259] Ostatní škody jsou nahrazovány pouze v omezené výši stanovené finančním limitem, který pro případ škody na zásilce činí 2 SDR za kilogram.[260][261]

4.3.4.2. FIATA konosament

FIATA konosament pro multimodální přepravu (FIATA FBL) je zasílatelský (spediční doklad) vydávaný zasílateli v případě, kdy má být přeprava provedena více druhy přepravy a zasílatel vystupuje v pozici operátora multimodální přepravy[262]. Tento konosament je vytvořen na platformě FIATA a je v souladu s Pravidly UNCTADu / Mezinárodní obchodní komory pro dokumenty

---

[256] Odst. 6.1.1. Vzorových podmínek FIATA (FMR).
[257] Odst. 6.1.2. FMR.
[258] Odst. 7.1. FMR.
[259] Odst. 8.1. FMR.
[260] Odst. 8.3.1. FMR.
[261] Podrobněji k vzorovým pravidlům srov. M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 159 a násl.
[262] FIATA konosament je ale možné vystavit i v případě, že přeprava má být provedena jediným dopravním prostředkem nebo jedním druhem přepravy.

multimodální přepravy (publikace ICC č. 481 z r. 1992). Představuje nejrozšířenější dokument používaný v multimodální přepravě v celosvětovém měřítku.[263]

Důsledkem vydání tohoto konosamentu je skutečnost, že zasílatel přejímá smluvní odpovědnost za provedení přepravy z místa převzetí zásilky do místa určení. Jeho následná odpovědnost je omezena, a to dle limitů stanovených ve Standardních podmínkách použitelných pro FIATA konosament[264], nebo podle režimu stanoveném příslušnou mezinárodní úmluvou unifikující přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě nebo kogentním ustanovením národního práva.

4.3.5. Právo Evropských společenství (Evropské Unie)

Právo Evropské unie ponechává soukromoprávní aspekty zasílatelské smlouvy stranou svého zájmu a plně ve výlučné kompetenci členských států EU (s výjimkou úpravy kolizních norem pro určení rozhodného práva - viz část 4.3.1. výše).

4.4. Vybrané aspekty právní úpravy

4.4.1. Samovstup

Jedním z institutů typických pro právní úpravu zasílatelství je tzv. právo samovstupu, které představuje výjimku ze zásady, že zasílatel přepravu pouze obstarává a nikoliv provádí. Tímto technickým termínem se tak rozumí oprávnění zasílatele, který má přepravu obstarat, rozhodnout se, že - místo pouhého

[263] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 156.
[264] Standard Conditions governing the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, odst. 6., 7. a 8.

obstarání - přepravu sám provede. Smyslem uplatnění tohoto práva je zpravidla minimalizace přepravního rizika a snížení přepravních nákladů na některém úseku přepravního řetězce nebo i na celé trase přepravy.[265]

Ve vztahu k právu samovstupu je podstatné, že realizace tohoto oprávnění má závažné důsledky pro odpovědnost zasílatele. V důsledku skutečnosti, že zasílatel přepravu osobně provádí, se stává i za toto provedení odpovědný, tj. odpovídá jako dopravce.[266] Jeho odpovědnost za provedení přepravy je pak nutné posuzovat nikoliv podle úpravy zasílatelské smlouvy, ale smlouvy o přepravě, tj. zpravidla v režimu mezinárodní smlouvy upravující příslušný druh přepravy.

Právo samovstupu je v tuzemské úpravě uvedeno v § 605 odst. 1 ObchZ. V souladu s touto úpravou je toto právo přiznáno zasílateli tehdy, jestliže:

a) to neodporuje smlouvě, nebo

b) nezakáže-li to příkazce nejpozději do začátku uskutečňování přepravy.

Zákaz nemusí být v zasílatelské smlouvě stanoven jen přímo, ale také nepřímo, pokud je ve smlouvě (příp. zasílatelském příkazu předepsáno provedení přepravy jmenovitě určeným dopravcem. Následný zákaz příkazce dle písm. b) nemusí být podmíněn informací zasílatele o jeho záměru provést přepravu osobně.

Právo samovstupu je rovněž běžně uvedeno i v zahraničních úpravách zasílatelské smlouvy. V této souvislosti lze poukázat

---

[265] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 48 až str. 53.

[266] Tento důsledek realizace práva samovstupu není, na rozdíl např. od německé úpravy, v ustanovení § 605 odst. 1 ObchZ výslovně uveden, z povahy věci je ho ale třeba jednoznačně dovodit.

na německou úpravu uvedenou v § 458 HGB (viz část 4.3.3.1. výše).

S ohledem na důsledky realizace práva samovstupu pro odpovědnost zasílatele jsou tímto způsobem v odborné literatuře[267] označovány i případy pouhého převzetí odpovědnosti zasílatele za provedení přepravy. Právo samovstupu tak lze vykonat nejen skutečným provedením přepravy vlastním nebo najatým dopravním prostředkem zasílatele, nýbrž také smluvním převzetím odpovědnosti dopravce, bez ohledu na to, že přepravu uskutečňuje jiný subjekt. Skutečné provedení přepravy zasílatelem je navíc v praxi spíše výjimkou. Naopak nejběžnějším případem převzetí smluvní odpovědnosti za provedení přepravy bývá vystavení FIATA konosamentu pro multimodální přepravu (viz část 4.3.4.2. výše). Převzetí smluvní odpovědnosti je ale možné i jinak, např. pokud zasílatel vystaví přepravní doklad, směřující k provedení přepravy (typicky CMR nákladní list v mezinárodní silniční přepravě zboží).

4.4.2. Nedobrovolné převzetí odpovědnosti dopravce

Vedle dobrovolného a vědomého smluvního převzetí odpovědnosti dopravce zasílatelem v případě realizace práva samovstupu mohou nastat i situace, kdy je odpovědnost dopravce převzata zasílatelem nedobrovolně. Dle platné právní úpravy důvodem tohoto převzetí může být především:

(i) Sjednání paušální částky za obstarání přepravy (tzv. přejímací sazba);

[267] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 50.

(ii) Nepodání zprávy příkazci o uzavření přepravní smlouvy a neoznačení osoby přepravce;

(iii) Vystavení přepravního dokladu, ve kterém figuruje zasílatel jako „dopravce" nebo „spoludopravce".

Ad (i) Sjednání paušální částky za obstarání přepravy

K rozšíření odpovědnosti zasílatele i na provedení přepravy dochází předně v případě sjednání paušální částky za obstarání přepravy, která zahrnuje jak náklady zasílatele za uskutečnění přepravy (přepravné hrazené dopravcům) a jiné náklady zasílatele spojené s obstaráním přepravy, tak i zasílatelovu odměnu.[268] Tato paušální částka je také nazývána jako tzv. přejímací sazba[269]. Nejčastěji se tak postupuje u tzv. sběrných zásilek, kdy drobné kusové zásilky jsou „konsolidovány" za účelem maximálního využití kapacity dopravního prostředku.

Tento postup je v zahraničí běžně považován za převzetí odpovědnosti za provedení přepravy[270], a to bez ohledu na to, že o tom nebylo učiněno žádné výslovné ujednání mezi smluvními stranami. Tato kvalifikace může vyplývat přímo ze zákona nebo ze zasílatelských podmínek, nebo také z rozhodovací praxe soudů. Důvodem tohoto postupu je skutečnost, že v případě paušální sazby chybí několik typických rysů zasílatelské smlouvy (obstarání přepravy na účet příkazce a za úplatu, vyúčtování nákladů vynaložených zasílatelem na účet příkazce)

[268] M. Pohůnek, op. cit. sub. 197, str. 51 nebo P. Pernica, Petr a kol., op. cit. sub 253, str. 356 a násl.

[269] V německém právním prostředí je tento případ nazývám jako Spedition zu festen Kosten.

[270] Viz např. ustanovení § 459 HGB v německém právu.

a tato paušální sazba de facto představuje úplatu za provedení přepravy (přepravné).[271]

V případě použití tuzemského práva ale důsledky využití „přejímací sazby" nemusejí být zcela jednoznačné, neboť platná právní úprava její důsledky neupravuje. V této souvislosti lze pouze vyjít z dispozitivního ustanovení § 607 odst. 1 ObchZ[272], který upravuje odměnu zasílatele za obstarání přepravy a jeho nárok na úhradu nákladů při plnění jeho závazku.

Dle názoru uvedeného v odborné literatuře[273] lze v případě přejímací sazby a jejích důsledků na odpovědnost zasílatele u zasílatelské smlouvy, která by se řídila tuzemskou úpravou, teoreticky vyjít z následujících možných řešení:

a) Zasílatel i přes sjednání přejímací sazby nadále zůstává v právním postavení „čistého zasílatele" a odpovídá čistě za obstarání přepravy, neboť obchodní zákoník (ust. § 607 odst. 1 ObchZ) stanovuje způsob sjednání odměny zasílatele a náhradu jeho nákladů dispozitivně a je tak zcela na vůli smluvních stran, jak si tuto otázku smluvně upraví.

   S tímto řešením ale nelze z pohledu teoretických východisek souhlasit a je pravděpodobně třeba ho považovat za nesprávné, neboť popírá jeden ze základních definičních znaků zasílatelské smlouvy dle kogentního ustanovení § 601 ObchZ, jímž je právě jednání zasílatele na účet příkazce. Dle těchto teoretických východisek je zřejmé, že v případě

[271] Pohůnek, Miloš, str. 51.

[272] Ustanovení § 607 odst. 1 ObchZ zní (cit.): *„Zasílateli přísluší smluvní úplata, nebo nebyla-li smluvena, úplata obvyklá v době sjednání smlouvy při obstarání obdobné přepravy. Kromě toho má zasílatel nárok na úhradu nutných a užitečných nákladů, které zasílatel vynaložil za účelem splnění svých závazků. Kromě toho má zasílatel nárok na úhradu nákladů, které účelně vynaložil při plnění svého závazku.*".

[273] A. Bártková, op. cit. sub 215, str. 36 a násl.

přejímací sazby nelze o jednání „na účet příkazce" vůbec hovořit.

b) Subjekt, který se zavázal k obstarání přepravy za pevné náklady, není zasílatelem, ale ani dopravcem, a to pro nenaplnění základních definičních znaků zasílatelské, resp. přepravní smlouvy; v takové situaci tedy dochází ke sjednání jakési nepojmenované, quasimandátní smlouvy. Dle obecných ustanovení obchodního zákoníku o odpovědnosti za škodu pak bude třeba, při zohlednění konkrétních práv a povinností smluvních stran tak, jak jsou ve smlouvě sjednána, dovodit odpovědnost za škodu na zásilce jako odpovědnost v postavení dopravce.

c) Aplikovat ustanovení § 605 odst. 1 ObchZ (viz část 4.4.1. výše) a při zohlednění definice zasílatelské smlouvy dle § 601 ObchZ z něho dovodit, že tam, kde se zasílatel zavázal k obstarání přepravy za pevné náklady, převzal takto na sebe odpovědnost i za její provedení a odpovídá jako dopravce.

Uvedená teoretická východiska je však třeba konfrontovat s názorem uvedeným v soudní judikatuře.

Jak vyplývá z dosavadní rozhodovací praxe Nejvyššího soudu ČR, tento soud ve své judikatuře (např. rozsudek ze dne 22. března 2006, spis. zn. 32 Odo 529/2005, nebo již výše zmiňovaný rozsudek spis. zn. 29 Odo 152/2003) v zásadě shodně vychází z názoru, že ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ upravuje odpovědnost zasílatele za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy a nikoliv při přepravě zásilky samotné.

Tento právní závěr soud vyslovil bez ohledu na to, jakým způsobem byla sjednána úplata za obstarání přepravy, tj. zda

standardním způsobem nebo tzv. paušální sazbou (32 Odo 529/2005), nebo dokonce i při sjednání odměny zasílatele touto paušální sazbou (29 Odo 152/2003). Z uvedeného je patrné, že dle stanoviska Nejvyššího soudu ČR sjednání tzv. paušální sazby nezpůsobuje rozšíření odpovědnosti zasílatele i na provedení přepravy, tj. nezpůsobuje převzetí odpovědnosti dopravce.

Tento právní závěr Nejvyšší soud výslovně potvrdil i ve své nejnovější rozhodovací praxi v rozsudku ze dne 9. září 2008, spis.zn. 32 Cdo 1365/2007, kde uvedl (cit.): *„Náš právní řád pojem „přejímací sazba" nezná a s jejím jednáním takový důsledek nespojuje (...) z žádného ustanovení obchodního zákoníku upravujícího zasílatelskou smlouvu nevyplývá, že by zasílatel v případě fakturace služeb spojených s obstaráním dopravy zboží tzv. přejímací sazbou vstupoval do postavení dopravce, přičemž od tohoto závěru nemá dovolací soud důvod odchýlit se ani v posuzované věci. Dovodil-li proto odvolací soud závěr opačný (...) postupoval v rozporu s hmotným právem"*.

Jak vyplývá z posledně uvedeného rozhodnutí, tento judikát potvrdil dosavadní rozhodovací praxi Nejvyššího soudu ČR a velmi jasně formuloval jeho stanovisko k předmětné otázce. Lze tak velmi pravděpodobně očekávat, že obecné soudy nižších stupňů budou postupovat v souladu s tímto výkladem, tj. že sjednání tzv. přejímací sazby nezpůsobuje převzetí odpovědnosti za provedení přepravy.

S ohledem na výše uvedená teoretická východiska ad b) a ad c) výše se ale dle názoru autora s tímto pojetím nelze plně ztotožnit a lze pochybovat o jeho teoretické správnosti.[274] Lze totiž namítat, zda v případě sjednání tzv. přejímací sazby se

[274] Rovněž srov. A. Bártková, op. cit. sub 215, str. 37.

vůbec jedná o sjednání „čisté" zasílatelské smlouvy dle § 601 ObchZ, resp. zda v tomto případě fakticky nedochází ke „smluvnímu samovstupu" s důsledky dle § 605 odst. 1 ObchZ.

Rovněž lze uvažovat o možných dopadech uvedeného stanoviska Nejvyššího soudu ČR na vzájemné vymezení zasílatelské a přepravní smlouvy. Z hlediska odpovědnosti je totiž zřejmé, že uvedené stanovisko stanovuje hranici mezi odpovědností zasílatele a odpovědností dopravce v rámci přepravy zboží, a to odlišným způsobem, než je obvyklé pro právní úpravy jiných států EU, které naopak v případě užití tzv. přejímací sazby zakotvují odpovědnost zasílatele i za provedení přepravy.

S ohledem na výše uvedenou situaci, tj. stanovisko Nejvyššího soudu k výkladu problematiky tzv. přejímací sazby v tuzemské právní úpravě, které je zřejmě není v souladu s teoretickým vymezením zasílatelské smlouvy dle § 601 a násl. ObchZ a které se odchyluje od právní úpravy většiny ostatních států EU, lze proto doporučit, aby zákonodárce odpovědnost zasílatele v případě tzv. přejímací sazby (resp. její rozšíření) stanovil výslovně v zákoně, jak je např. uvedeno v německé pr. úpravě (viz § 459 HGB). V této souvislosti je ale nutno uvést, že návrh nového občanského zákoníku s tímto řešením nepočítá a plně recipuje stávající právní úpravu.

Ad (ii) Nepodání zprávy příkazci o uzavření přepravní smlouvy a neoznačení osoby přepravce

Dalším případem, kdy by mohlo dojít k převzetí odpovědnosti dopravce ze strany zasílatele, je dle tuzemské právní úpravy nepodání zprávy příkazci o uzavření přepravní smlouvy a neoznačení osoby přepravce, jak uvedl podpůrným použitím

ustanovení obchodního zákoníku o komisionářské smlouvě na smlouvu zasílatelskou Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 26. března 2008, spis.zn. 32 Odo 272/2006.[275]

Dle ustanovení § 607 odst. 3 ObchZ je příkazce povinen zaplatit zasílateli úplatu a vzniklé náklady bez zbytečného odkladu po té, kdy zasílatel zajistil obstarání přepravy uzavřením příslušných smluv a podal o tom zprávu příkazci. Vzhledem k tomu, že uvedené ustanovení ObchZ nestanovuje obsah této zprávy a důsledky jejího neučinění, je nutno dle Nejvyššího soudu ČR podpůrně aplikovat ustanovení § 584 odst. 2 ObchZ, dle kterého je komisionář povinen (tj. zasílatel) ve zprávě označit osobu, se kterou smlouvu uzavřel, a pokud tak neučiní, je komitent (tj. příkazce) oprávněn vymáhat vůči komisionáři nárok na plnění závazku z této smlouvy.

Dle názoru Nejvyššího soudu ČR právě tím, že uvedené ustanovení umožňuje, aby příkazce v daném případě vymáhal plnění nároků z přepravní smlouvy přímo po zasílateli, zasílatel přebírá odpovědnost za provedení přepravy, tj. odpovídá jako dopravce. S tímto názorem (na rozdíl od výše uvedeného stanoviska Nejvyššího soudu ČR k přejímací sazbě) je třeba se ztotožnit.

Ad (iii) Vystavení přepravní dokladu, ve kterém figuruje zasílatel jako „dopravce" nebo „spoludopravce"

Nedobrovolné převzetí odpovědnosti za provedení přepravy ze strany zasílatele by rovněž obecně přicházelo v úvahu i v případě, že by byl vystaven přepravní doklad, v němž by

[275] Stejný právní názor vyslovil Nejvyšší soud ČR i ve svém rozsudku ze dne 26. září 2007, spis.zn. 32 Odo 1254/2005.

zasílatel figuroval jako dopravce, popř. jako „spoludopravce" vedle skutečného dopravce. V tomto případě by pak mohlo být sporné, zda úmyslem smluvních stran bylo rozšíření odpovědnosti zasílatele i na provedení přepravy, nebo zda se jednalo pouze o nevhodně zvolenou formulaci. V případě absence dohody smluvních stran v této věci by pak musel být zasílatel schopen druhou variantu v příslušném sporu prokázat, což by bylo zřejmě značně obtížné.

Lze tak doporučit se této praxi vyhýbat, neb činí smluvní vztahy nejasnými a zpravidla rezultuje v nechtěné rozšíření odpovědnosti zasílatele.

4.4.3. Možnost omezení odpovědnosti zasílatele

Pro mezinárodní zasílatelskou praxi je příznačné, že odpovědnost zasílatele je omezena pomocí finančních limitů, obdobně jako v mezinárodní přepravě zboží. Někdy jsou dokonce i některé druhy škod přímo vyloučeny ze zasílatelovy odpovědnosti (typicky finanční a jiné nepřímé škody). Děje se tak především na základě aplikace všeobecných zasílatelských podmínek té které země[276], někdy je dokonce omezení odpovědnosti zakotveno přímo v zákonné nebo podzákonné normě (viz část 4.3.3. výše).

Tuzemská právní úprava, založená na úpravě provedené Obchodním zákonikem a v návaznosti na něj pak Všeobecnými zasílatelskými podmínkami, dlouho s podobným omezením výslovně nepočítala a setrvávala na principu plné náhrady škody. Tuto situaci změnila poslední novelizace Všeobecných zasílatelských

[276] Odst. 23 ADSp (Všeobecných německých zasílatelských podmínek) v platném znění, francouzská úprava, rakouská úprava apod.

podmínek, účinná ode dne 1.7.2005, která zakotvuje omezení odpovědnosti zasílatele pomocí finančních limitů a dále vylučuje náhradu škody v případě nepřímých škod a ušlého zisku (viz ustanovení 4.4.1. a 4.4.2. VZP).

Tato nová úprava Všeobecných zasílatelských podmínek je bezesporu progresivní a reaguje na ekonomickou potřebu oboru, především s ohledem na obvyklost omezení odpovědnosti v zahraničních úpravách a význam limitů při kalkulaci rizika a tvorbě cen. V souvislosti s uvedenou novelizací ale vyvstává otázka, zdali je toto omezení odpovědnosti, eventuelně její vyloučení pro některé případy, plně v souladu se zákonnou koncepcí stanovenou obchodním zákoníkem v platném znění. Jak ustanovení obchodního zákoníku o obecné skutkové podstatě odpovědnosti za škodu[277], tak i speciální ustanovení o odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce[278], jsou sice prohlášena za dispozitivní a umožňují odchylnou úpravu[279], je však třeba vzít v úvahu kogentní ustanovení § 386 odst. 1 ObchZ, které zakazuje vzdání se náhrady škody před porušením povinnosti, z níž může škoda vzniknout.[280]

V odborné a komentářové literatuře k tomuto ustanovení obchodního zákoníku lze nalézt dva přístupy. První, striktní výklad, považuje jakékoliv omezení rozsahu náhrady škody oproti rozsahu stanovenému za částečné vzdání se nároku, a proto za neplatné. Druhý názor, který naopak toto ustanovení vykládá v širším kontextu ostatních odpovědnostních ustanovení

[277] Odpovědnost za škodu vzniklou porušením povinnosti ze závazkového právního vztahu dle § 373 a násl. ObchZ.
[278] Ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ.
[279] Naproti tomu je odpovědnost dopravce za škodu na zásilce při přepravě zboží stanovena obchodním zákoníkem kogentně. Srov. ust. § 622 odst. 4 a § 629 ObchZ.
[280] Ustanovení § 386 odst. 1 ObchZ zní (cit.): *„Nároku na náhradu škody se nelze vzdát před porušením povinnosti, z něhož může škoda vzniknout"*.

obchodního zákoníku, omezení odpovědnosti principielně nevylučuje.[281] Ani jedno z výše uvedených výkladových řešení ale není podloženo relevantní judikaturou obecných soudů, neboť příslušné rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR zatím chybí.

Převažující část odborné veřejnosti se v současné době přiklání ke druhému stanovisku, které omezení náhrady škody dohodou stran před porušením povinnosti připouští. Toto stanovisko bývá zdůvodňováno zásadou autonomie vůle smluvních stran a dále rovněž dispozitivní povahou právní úpravy náhrady škody dle obchodního zákoníku, především pak zněním dispozitivního ustanovení § 379 ObchZ.[282]

Zároveň je ale zdůrazňováno, že dohoda stran by nemohla náhradu škody vyloučit úplně (tj. v případě, kdy by bylo sjednáno vyloučení nároku na náhradu škody vůbec), a dále by byla neplatná dohoda stran, která by ponechávala náhradu pouze v neúměrně nízké výši nebo která by neodpovídala zásadám poctivého obchodního styku.[283] Argumentem pro podporu výkladu připouštějícího omezení odpovědnosti je konečně i skutečnost, že princip omezení odpovědnosti za škodu dohodou stran ex ante lze považovat za obecný právní princip, který je sdílen ve velké většině evropských právních řádů, a který je také obsažen v zásadách mezinárodních obchodních smluv UNIDROIT.[284]

S uvedeným výkladovým stanoviskem k § 386 odst. 1 ObchZ připouštějícím omezení odpovědnosti na základě dohody stran se lze v zásadě ztotožnit a je třeba ho podpořit. Vzhledem ke

---

[281] Srov. Štenglová I., Pliva S., Tomsa M. a kol. Obchodní zákoník, Komentář. 11. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, str. 1117.

[282] V daném kontextu je relevantní první věta tohoto ustanovení, která zní (cit.): *„Nestanoví-li tento zákon jinak, nahrazuje se skutečná škoda a ušlý zisk"*.

[283] Srov. K. Marek, K limitaci náhrady škody a smluvním pokutám, Právní fórum 6/2005, str. 236 až 239.

[284] Srov. P. Čech, Několik dalších poznámek ke smluvní limitaci náhrady škody, Právní fórum 12/2006, str. 428 až 432.

převažujícímu stanovisku sdíleném v okruhu odborné veřejnosti se také lze domnívat, že ustanovení 4.4.1 VZP, které stanovuje limitaci odpovědnosti zasílatele, by a priori nemuselo představovat porušení zákonné úpravy obsažené v ObchZ. V konkrétním případě ale bude třeba posoudit, jestli v důsledku aplikace odpovědnostního limitu dle VZP SSL fakticky nedochází ke vzdání se nároku na náhradu škody v důsledku toho, že výsledná hodnota náhrady škody je zjevně nepřiměřeně nízká v poměru k náhradě, kterou by příkazce obdržel při neaplikování limitu. V tomto případě by zřejmě bylo použití ustanovení 4.4.1. VZP v rozporu s § 386 odst. 1 ObchZ.

Poněkud komplikovanější situace nastává v případě posouzení zákonnosti ustanovení 4.4.2. VZP, které náhrady škody pro dané případy (nepřímé škody a ušlý zisk) pouze neomezuje, ale přímo vylučuje. Striktně vzato, uvedené ustanovení VZP tak představuje, byť pouze částečné, vyloučení odpovědnosti, a jako takové by bylo dle výše uvedeného převažující výkladového stanoviska v rozporu s § 386 odst. 1 ObchZ a tedy neplatné.

Na druhou stranu ale při komplexnějším přístupu, při kterém by byly hodnoceny veškeré nároky uplatňované příkazcem, by bylo možné toto ustanovení považovat za omezení odpovědnosti sui generis (tj. nikoliv její vyloučení), a za předpokladu, že výsledná náhrada škody v daném případě není v porovnání s její hypotetickou plnou náhradou nepřiměřeně nízká, bylo by možné ustanovení 4.4.2. VZP aplikovat. Z povahy věci by tak toto ustanovení nebylo možné aplikovat tehdy, kdy by byly příkazcem uplatňovány pouze nepřímé škody (tj. kdy by mu dle úpravy ve VZP SSL nepříslušela žádná náhrada).

V rozporu se zásadou poctivého obchodního styku by však patrně bylo, pokud by byla ustanovení 4.4.1 a 4.4.2 VZP SSL aplikována v případech škody způsobené úmyslně. Na tuto situaci však Všeobecné zasílatelské podmínky pamatují (ustanovení 4.4.3) a pro případy škody vědomě způsobené (tj. včetně úmyslné škody) aplikaci ustanovení 4.4.1 a 4.4.2 vylučují.

Výše uvedené tak lze shrnout, že dle převažujícího názoru odborné veřejnosti k výkladu § 386 odst. 1 ObchZ by mělo být použití omezení odpovědnosti zasílatele dle ustanovení 4.4.1 a 4.4.2 VZP pravděpodobně v souladu se zákonnou úpravou. Limitace odpovědnosti by ale v konkrétním případě neměla vést k nepřiměřené nízké náhradě škody, která by fakticky znamenala její úplné vyloučení. Je však třeba ale zdůraznit, že s ohledem na nejednotné stanovisko k výkladu § 386 odst. 1 ObchZ a s ohledem na absenci relevantního rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR v této věci může být uvedený závěr o přípustnosti aplikace limitace odpovědnosti problematický. Řešením této situace by byla výslovná právní úprava obsažená v příslušné zákonné normě, resp. novelizace ustanovení § 386 odst. 1 ObchZ.[285]

Omezení odpovědnosti zasílatele pomocí výše uvedené limitace bývá také vztahováno i na situace, kdy zasílatel využije práva samovstupu a přepravu sám provede, nebo pokud za její provedení převezme odpovědnost[286]. Odpovědnost dopravce

[285] Návrh příslušné změny obchodního zákoníku byl v době zpracování této práce (duben 2009) již projednáván v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Podrobněji tomuto návrhu a k této problematice srov. K. Vodička, Limitace náhrady škody v obchodních vztazích de lege ferenda, Bulletin advokacie č. 3/2009, str. 19 a násl.

[286] Srov. odst. 4.4.1. písm. b) VZP SSL, FIATA konosament a Vzorová pravidla FIATA pro zasílatelskou smlouvu.

(odpovědnost za provedení přepravy) v mezinárodní přepravě zboží je však upravena mezinárodní unifikovanou úpravou, jež má kogentní charakter a tedy aplikační přednost. Pokud by se tedy odpovědnost zasílatele dostala do působnosti této úpravy, zásadně bude nutné aplikovat mezinárodní unifikovanou úpravu odpovědnosti v přepravě zboží a použít zda stanovený odpovědnostní režim; úprava v zasílatelských podmínkách, která by byla s mezinárodní úmluvou, resp. s jejími závaznými ustanoveními, v rozporu, by byla neplatná pro rozpor s kogentní normou. Výjimka by snad mohla nastat pouze v případě, že zasílatelovi je v zasílatelských podmínkách předepisována přísnější odpovědnost, než jaká je stanovena pro odpovědnost dopravce v mezinárodní úmluvě.[287]

K této otázce tak lze uzavřít, že při aplikaci limitů odpovědnosti zasílatele stanovenými zasílatelskými podmínkami, resp. dokumenty FIATA, na odpovědnost zasílatele za provedení přepravy, bude v každém konkrétním případě nutné posoudit, jakou odpovědnost pro provedení přepravy předepisuje příslušná mezinárodně unifikovaná úprava, resp. v jaké výši je dle této úpravy stanoven odpovědnostní limit. V případě, že tato mezinárodní úprava odpovědnosti za provedení přepravy předepisuje přísnější odpovědnost (tj. výsledná částka náhrady škody vypočtená v daném případě dle této úpravy je vyšší nežli ta vypočtená dle příslušných zasílatelských podmínek, resp. dokumentů FIATA), je třeba postupovat podle této úpravy. Naopak, pokud by výsledná částka odpovědnosti zasílatele dle zasílatelských podmínek byla vyšší nežli mezinárodně

[287] Srov. čl. 25 a čl. 27 Montrealské úmluvy.

unifikovaná úprava odpovědnosti dopravce, zasílatelské podmínky lze aplikovat.[288]

4.5. Shrnutí

Mezinárodní zasílatelství jako oblast právních vztahů souvisejících s obstaráním přepravy představuje vedle samotné mezinárodní přepravy další odvětví, kterému je při mezinárodní přepravě zboží (zásilek) nutno věnovat pozornost. Mezinárodní zasílatelství představuje zcela svébytný, perspektivní a v praxi hojně využívaný obor, který zasahuje širokou oblast právních vztahů mezi odesílatelem (příkazcem) a samotným dopravcem.

Významným rysem mezinárodního zasílatelství a odpovědnosti zasílatele v těchto vztazích je skutečnost, že v současné době neexistuje mezinárodně jednotná právní úprava, která by unifikovala právní úpravu základních otázek této problematiky, a to včetně odpovědnosti zasílatele. Veškeré mezinárodně sjednané instrumenty, zpravidla sjednané v rámci mezinárodní federace zasílatelských svazů FIATA, mají pouze povahu tzv. soft-law a jejich použití je tak závislé na míře smluvní volnosti poskytnuté relevantní právní úpravou.

Ve vztahu k mezinárodním unifikačním pokusům lze dále ve stručnosti uvést, že mezinárodně unifikovaná kogentní právní úprava mezinárodního zasílatelství včetně otázek odpovědnosti zasílatele, přijatá velkou většinou mezinárodního

[288] Je ale třeba podotknout, že limity odpovědnosti zasílatele dle zasílatelských podmínek, resp. dokumentů FIATA, limity uvedené v mezinárodních úmluvách upravující odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zpravidla respektují a uvádějí totožnou částku. Uvedený konflikt obou právních úprav by tak zřejmě neměl být častý, nelze ho ale úplně vyloučit.

společenství, by byla bezesporu přínosná a vedla by k značnému zjednodušení a zpřehlednění. Je ale třeba konstatovat, že veškeré dosavadní unifikační pokusy nebyly, i s ohledem na poněkud rezervovaný postoj silných národních zasílatelských svazů, úspěšné. Lze tak učinit závěr, že mezinárodní unifikace je spíše perspektivní cestou přijímání soft-law instrumentů, které budou odrážet „moderní trendy" oboru a které by byly postupně přejímány do jednotlivých národních úprav.[289]

Při absenci mezinárodní úpravy tak právní režim zasílatelství a odpovědnosti zasílatele v souvislosti s obstaráním přepravy v konkrétním případě určuje ta národní úprava, kterou je třeba dle příslušných mezinárodně unifikovaných kolizních norem aplikovat. Tuto úpravu pak zpravidla představuje zasílatelská smlouva obsažená v národních obchodních kodexech, která bývá v mezích poskytnuté smluvní volnosti doplněna a detailně rozpracována všeobecnými zasílatelskými podmínkami, vypracovanými národními zasílatelskými svazy, příp. již výše uvedenými dokumenty soft-law dokumenty FIATA (zejm. Vzorovými pravidly pro zasílatelskou smlouvu FIATA). V České republice pak relevantní právní úpravu zasílatelských vztahů představuje obchodní zákoník a v návaznosti na něj pak Všeobecné zasílatelské podmínky vypracované Svazem spedice a logistiky ČR.

Zasílatelství jako široká skupina právních vztahů souvisejících s obstaráním přepravy zahrnuje širokou škálu povinností zasílatele, ke kterým se váže jeho odpovědnost pro případ jejich porušení (odpovědnost za škodu na zásilce, odpovědnost za zpoždění a jiné finanční/nepřímé škody,

[289] Souhlasné stanovisko lze nalézt i v příslušné odborné literatuře. Srov. M. Pohůnek, op. cit. sub 197, str. 118 a násl.

odpovědnost za dalšího zasílatele, odpovědnost za porušení dalších povinností souvisejících s obstaráním přepravy apod.). Je nutno zdůraznit, že odpovědnost zasílatele, resp. příslušný odpovědnostní režim (odpovědnostní princip, liberační důvody/vyvinění, použití limitů odpovědnosti apod.), je v uvedených případech stanovena různě a může se výrazně lišit. V každém konkrétním případě porušení povinností ze strany zasílatele tak bude pro řádné vymezení jeho odpovědnosti nezbytné identifikovat veškeré aspekty odpovědnostního režimu, včetně zhodnocení jejich souladu s relevantní kogentní právní úpravou.

Ze skutečnosti, že zasílatel přepravu zásilky pouze obstarává a nikoliv zároveň i provádí, vyplývá zásadní rys odpovědnosti zasílatele, a to že odpovídá zásadně jen za obstarání přepravy. Z tohoto pravidla ale existují určité výjimky a v tomto směru by dokonce bylo možné hovořit o určitém trendu rozšiřování odpovědnosti zasílatele, který odráží ekonomický vývoj zasílatelství v posledních letech a trend tzv. „komplexních řešení".

Již tradičně představuje výjimku z tohoto pravidla institut tzv. samovstupu, který opravňuje zasílatele přepravu přímo provést a v návaznosti na to převzít tak i odpovědnost za její provedení. Převzetí odpovědnosti zasílatele za provedení přepravy může dále dojít i v případech, že zasílatel přepravu fyzicky neprovádí, ale za její provedení se smluvně zaváže. Tyto případy jsou v odborné literatuře považovány za specifický případ samovstupu.

Od těchto případů vědomého a dobrovolného převzetí odpovědnosti za provedení přepravy ze strany zasílatele je ale

třeba odlišit případy, kdy zasílatel „jako dopravce" odpovídá nedobrovolně, resp. nevědomě.

Podle některých národních právních úprav se jedná především o případ tzv. přejímací sazby, tj. situace, kdy je úplata za obstarání přepravy sjednána paušální částkou, která zahrnuje jak náklady zasílatele za uskutečnění přepravy (přepravné hrazené dopravcům) a jiné náklady zasílatele spojené s obstaráním přepravy, tak i zasílatelovu odměnu. Případ této „přejímací sazby" ale není v české právní úpravě výslovně upraven a bez ohledu na zřejmou teoretickou správnost této konstrukce je nutno vycházet ze stanoviska Nejvyššího soudu ČR, že sjednání přejímací sazby nezpůsobuje rozšíření odpovědnosti zasílatele i na provedení přepravy.

Dle tuzemské právní úpravy může však převzetí odpovědnosti za provedení přepravy nastat také jako důsledek toho, že zasílatel nepodá příkazci zprávu o uzavření přepravní smlouvy a neoznačí osobu dopravce. Nedobrovolné a nevědomé převzetí odpovědnosti dopravce by obecně dále přicházelo v úvahu i v případě, že by byl vystaven přepravní doklad, v němž by byl zasílatel označen jako dopravce, popř. jako „spoludopravce" vedle skutečného dopravce.

Dalším, poněkud protichůdným trendem proti přebírání odpovědnosti „jako dopravce", jež je pro právní úpravu zasílatelství charakteristický, je omezení odpovědnost zasílatele pomocí limitů jeho odpovědnosti. Tyto limity jsou vyjádřeny určitou finanční částkou ve vztahu k určité zásilce jako celek nebo ve vztahu k její hmotnostní jednotce, příp. některé druhy škod jsou z rozsahu odpovědnosti zasílatele vyjmuty úplně. Tento postup je v Evropě typický tradičně

především pro státy západní Evropy, naopak v případě bývalých států sovětského bloku se jedná spíše o relativní novinku.

Uvedená limitace odpovědnosti se v tuzemské úpravě objevuje teprve nedávno, a to v souvislosti s novelizací Všeobecných zasílatelských podmínek vydaných Svazem spedice a logistiky ČR s účinností od 1.7.2005. Může však být sporné, zda toto omezení, byť z hlediska oboru zasílatelství žádoucí, je možné dle platné právní úpravy aplikovat, a to s ohledem výklad § 386 odst. 1 ObchZ, vylučujícím vzdání se práva na náhradu škody ex ante. Vzhledem k převládajícímu stanovisku odborné veřejnosti k uvedenému ustanovení obchodního zákoníku zřejmě lze omezení odpovědnosti dle Všeobecných zasílatelských podmínek obecně připustit, pokud by v konkrétním případě fakticky neznamenalo úplné vyloučení odpovědnosti zasílatele a pokud by z jiných důvodů bylo v rozporu se zásadou poctivého obchodního styku.

5. Srovnání odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží

V návaznosti na popis a zhodnocení právní úpravy odpovědnosti dopravce a odpovědnosti zasílatele v mezinárodní přepravě zboží uvedeného v předcházejících kapitolách lze učinit srovnání jejich odpovědnostních režimů. Tato komparace, s ohledem na výše uvedenou platnou právní úpravu a na teoretická východiska, je provedena dle následujících srovnávacích kriterií:

(i) Jakým způsobem je formálně-právně (tj. v jakých pramenech práva a jakého původu jsou tyto prameny) odpovědnost dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží upravena;
(ii) Za porušení jakých právních vztahů dopravce a zasílatel odpovídá;
(iii) Na jakém odpovědnostním principu je odpovědnost uvedených subjektů založena;
(iv) V jakých případech lze dopravce a zasílatele zprostit jejich odpovědnostního závazku;
(v) Zda je výše jejich odpovědnostního závazku nějak vyloučena či omezena, případně jak je tento limit stanoven a v kterých případech se aplikuje.

S ohledem na zaměření části třetí této práce je srovnání v případě odpovědnosti dopravce založeno především na odpovědnosti v případě mezinárodní letecké přepravy zboží. Uvedené stanovisko je však ve velké míře aplikované i na

ostatní přepravní obory mezinárodní přepravy, především pak na silniční, železniční a námořní přepravu, kde je odpovědnost dopravce upravena obdobným způsobem.[290] V případě odpovědnosti zasílatele není s ohledem na platnou právní úpravu uvedené rozlišení přepravních oborů relevantní.

5.1. Právní úprava

Z hlediska srovnání pramenů práva, ve kterých je odpovědnost dopravce a zasílatele (resp. přepravní a zasílatelské smlouvy) v mezinárodní přepravě zboží upravena, je podstatné, nejenom v jakých právních formách je odpovědnost stanovena (tj. zda v zákonném předpise, podzákonném, mezinárodní smlouvě apod.), ale především zda se jedná o pramen vnitrostátní, určený dle příslušných kolizních norem, či o mezinárodně unifikovanou a přímo použitelnou úpravu.[291]

a) Odpovědnost dopravce

V případě mezinárodní letecké přepravy představuje základ právního režimu odpovědnosti dopravce mezinárodně unifikovaná úprava, která přímo upravuje předmětné vztahy. Příslušnými dokumenty jsou Varšavská úmluva z r. 1929 (resp. „Varšavský systém" včetně Haagského protokolu, Guadalajrské úmluvy, Protokolu z Guatemala City a Montrealského protokolu č. 4) a dále pak Montrealská úmluva z r. 1999.

---

[290] I v těchto dopravních oborech je odpovědnost dopravce, resp. přepravní smlouva stanovena unifikovanou úpravou stanovenou mezinárodními smlouvami. Rovněž z věcného hlediska je odpovědnost obdobně koncipována. Podrobněji viz část 3. výše.

[291] Podrobněji o možnostech právní úpravy vztahů s mezinárodním prvkem viz část 1.6. této práce.

Mezinárodní unifikované přímé normy upravují prakticky veškeré aspekty spojené se smluvní odpovědností dopravce v mezinárodní letecké přepravě zboží. Zbylé otázky je pak nutné posoudit podle hmotného práva určeného podle příslušných kolizních norem (podle tzv. subsidiárního statutu). Zejména v případě Varšavské úmluvy pak unifikovaná úprava zpravidla i sama stanovuje kolizní normy pro určení hmotného práva.

Lze tak shrnout, že odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké přepravě zboží je z velké části pokryta mezinárodně unifikovanou úpravou přímých norem. Je však třeba upozornit na skutečnost, že tato úprava je tvořena více smluvními instrumenty (v případě Varšavské úmluvy navíc i s ohledem na existenci jejích dodatků i v několika různých zněních) s rozdílným okruhem členských států. V případě unifikované úpravy je proto vždy nutné v konkrétní věci stanovit, které z unifikovaných úprav se s ohledem na trasu přepravy (resp. dotčené právní řády) aplikuje.

Rovněž i v případě ostatních dopravních oborů je odpovědnost dopravce založena převážně na mezinárodní unifikované úpravě přímých norem (viz část 3.7. výše).

b) Odpovědnost zasílatele

Na rozdíl od mezinárodní přepravy zboží nejsou právní vztahy z mezinárodního zasílatelství i přes určité unifikační pokusy (zejm. v 60tých letech minulého století) de lege lata upraveny přímými normami. Právní úprava mezinárodního zasílatelství tak představují jednotlivé národní právní řády dotčených států, na které odkazují příslušné kolizní normy.

Tyto kolizní normy mohou být jednak vnitrostátního původu, ale také společné pro oblast více států, jak je typické pro členské státy Evropské Unie.[292] V případě komunitární úpravy je zásadně nutno dle čl. 4 odst. 4 Římské úmluvy pro smlouvy o přepravě zboží a smlouvy související (tj. zřejmě i pro smlouvu zasílatelskou) použít právní řád toho státu, v němž má přepravce (zasílatel) v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu, nachází-li se v této zemi také místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží (pokud nebyla provedena volba práva v souladu s čl. 3 Římské úmluvy).

V případě, že příslušná kolizní norma (resp. přípustná volba práva smluvních stran) odkazuje na použití českého právního řádu, je nutné s ohledem na ust. § 261 odst. 3 ObchZ použít vždy právní úpravu obchodního zákoníku. V souladu s ustanovením § 273 odst. 1 ObchZ lze dále část obsahu zasílatelské smlouvy upravit s odkazem na Všeobecné zasílatelské podmínky vypracované Svazem spedice a logistiky České republiky (aktuální znění je účinné od 1.7.2005). Obdobnou právní úpravu lze nalézt i v ostatních státech EU (např. v SRN), kde je zákonná úprava doplněna zasílatelskými podmínkami vypracovanými národními zasílatelskými svazy.

Vedle příslušných národních právních úprav zasílatelské smlouvy a v návaznosti na ně pak všeobecných zasílatelských podmínek, je třeba dále poukázat na soft-law instrumenty vypracované mezinárodním zasílatelským svazem FIATA, zejména tzv. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services

[292] S účinností ode dne 1.7.2006 je na právní vztahy mezinárodního zasílatelství v rámci EU nutno aplikovat kolizní normy stanovené v Římské úmluvě o právu rozhodném pro závazkové vztahy (č. 64/2006 Sb.m.s.). Tato úprava bude s účinností ode dne 17.12.2009 nahrazena ustanoveními nařízení Evropského parlamentu a č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

(Vzorová pravidla pro zasílatelskou smlouvu FIATA - jakýsi „vzorový zákon") a tzv. FIATA konosament pro multimodální přepravu. Tyto dokumenty, ačkoliv nemají povahu přímo závazného právního předpisu, platnou právní úpravu ovlivňují, resp. nacházejí své použití v praxi, a odrážejí „moderní trendy" v právní úpravě mezinárodního zasílatelství.

5.2. Předmět odpovědnosti („za co se odpovídá")

Z hlediska srovnání odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží je dále podstatné, k jakým právním vztahů se tato odpovědnost vztahuje, resp. v případě porušení jakých právních vztahů tato odpovědnost vzniká.

a) Odpovědnost dopravce

Jak vyplývá z příslušných ustanovení Montrealské úmluvy, dopravce dle této úpravy odpovídá za škodu vzniklou v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu, a dále se škody vzniklé v případě zpoždění (viz čl. 18 odst. 1 a 2 MÚ). Podmínkou vzniku této odpovědnosti je však, aby ke škodě na zboží došlo v průběhu letecké přepravy, resp. aby škoda vznikla v důsledku zpoždění letecké přepravy nákladu. Odpovědnost dopravce je tedy časově interval realizace přepravy.

Obdobná úprava přitom platí dle Varšavské úmluvy a jejích doplňků. Dle čl. 18 odst. 1 VÚ je dopravce odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zboží, stane-li se událost, jež způsobila škodu, za letecké dopravy. Dle čl. 19

VÚ pak je dopravce odpovědén za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě zboží.

Z hlediska vymezení odpovědnostních vztahů srovnatelnou úpravu rovněž obsahují i příslušná ustanovení mezinárodních smluv unifikujících odpovědnost dopravce v dalších přepravních oborech (silniční úmluva CMR, železniční úmluva COTIF/CIM apod.). Podobně vymezená je i odpovědnost dopravce za škodu na zásilce dle § 622 ObchZ v tuzemském právu.

Z uvedeného je patrné, že odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboži, tj. za škody na přepravované zásilce a škody vzniklé v důsledku zpoždění přepravy zásilky, se vztahuje pouze k samotné realizaci přepravy, a nikoliv ke škodám vzniklým před jejím provedením nebo vzniklým až teprve následně.

b) Odpovědnost zasílatele

V případě odpovědnosti zasílatele v mezinárodní přepravě zboží, kde doposud nebyla přijata mezinárodně unifikovaná úprava, pak příslušnou právní úpravu přestavují jednotlivé národní úpravy (viz výše).

V případě aplikace tuzemského práva je především stanoveno, že zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce[293] vzniklou při obstarávání přepravy (§ 603 odst. 2 ObchZ). Souvislost se závazkem zasílatele obstarat přepravu zásilky[294] mají více méně

[293] Škodou na zásilce se rozumí, obdobně jako u odpovědnosti dopravce, ztráta (úplná nebo částečná) či poškození zásilky, příp. její znehodnocení.

[294] Obstarání přepravy lze vymezit jako zařízení úkonů, které jsou nezbytné k uskutečnění přepravy, především uzavření příslušné přepravní smlouvy, zařízení úkonů s přepravou souvisejících jako zejm. obstarání dopravního prostředku a jeho přistavení, svoz zásilek do sběrných středisek, obstarání balení a značení zásilek, skladování, nakládka, překládka a

i další odpovědnostní ustanovení uvedená v rámci zasílatelské smlouvy dle § 601 a násl ObchZ (např. odpovědnost zasílatele za škodu na zásilce, kterou má u sebe (§ 583 odst. 2 ObchZ ve spojení s § 609 ObchZ).

Rovněž i v případě zahraničních právních úprav (zákonné úpravy či úpravy stanovené v příslušných zasílatelských podmínkách) je odpovědnost zasílatele (za škodu na zásilce a další odpovědnostní ustanovení) stanovena vždy v souvislosti s jeho závazkem obstarat přepravu. Stejná koncepce je obsažena i v soft-law dokumentech vypracovaných v rámci mezinárodního zasílatelského svazu FIATA (zejm. FIATA Model Rules).

Při srovnání odpovědnosti zasílatele s výše uvedeným vymezením odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží tak lze říci, že oba odpovědnostní režimy se liší především svým věcným vymezením, a to že odpovědnost dopravce se vztahuje k jeho závazku přepravu zásilky realizovat, zatímco odpovědnost zasílatele je stanovena v souvislosti s jeho závazkem přepravu zásilky obstarat.

Uvedené věcné rozlišení se pak dále promítá i do vymezení odpovědnosti z hlediska časového. Ačkoliv jak dopravce, tak i zasílatel odpovídá za škodu na předmětné zásilce, tak odpovědnost zasílatele se vztahuje k obstarání přepravy (tj. ve stadiu před vlastním provedením přepravy) a odpovědnost dopravce k její realizaci (tj. ke stadiu navazujícímu na obstarání přepravy, resp. na odpovědnost zasílatele). Při vzniku škody na zásilce je proto třeba vždy přesně stanovit

---

vykládka zboží a také vystavování přepravních dokladů apod. - podrobněji viz část 4.3.2. výše).

(lokalizovat), v jaký časový okamžik a při plnění jakého závazku ke škodě došlo.

Je ale třeba upozornit na skutečnost, že právní úprava v případě odpovědnosti zasílatele umožňuje, aby zasílatel na základě svého faktického jednání (osobním provedením přepravy - realizací tzv. práva samovstupu nebo svým smluvním závazkem vzniklým vědomě a cíleně, příp. i nedobrovolně) převzal odpovědnost za provedení přepravy (viz část 4.4.1. a 4.4.2. výše). V tomto případě pak zasílatel odpovídá jako dopravce, jak je uvedeno výše.

5.3. Odpovědnostní princip

Předmětem srovnání odpovědnosti dopravce a odpovědnosti zasílatele v mezinárodní přepravě zboží je dále skutečnost, na jakém odpovědnostním principu je jejich odpovědnost založena, tj. zda na principu subjektivním, kdy je podmínkou vzniku odpovědnosti daného subjektu rovněž i jeho zavinění, nebo na principu objektivním, kdy na existenci zavinění není z hlediska podmínek vzniku odpovědnosti brán zřetel.

a) Odpovědnost dopravce

V případě odpovědnosti leteckého dopravce dle Montrealské úmluvy právní úprava (čl. 18 a 19 MÚ) rozlišuje mezi „užší odpovědností" (odpovědnost za zničení, poškození nebo ztrátu zboží) dopravce a odpovědností za škodu způsobenou zpožděním nákladu. V prvním případě, tj. v případě zničení, ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu, dopravce odpovídá podle objektivního principu. Naopak v případě škody vzniklé

zpožděním je odpovědnost dopravce stanovena na základě principu subjektivního.

V případě Varšavské úmluvy a jejích doplňků (čl. 18 odst. 1 a čl. 19 VÚ) je odpovědnost dopravce stanovena pro škody na zásilce a škody způsobené zpožděním jednotně dle subjektivního principu, který obdobně jako v případě odpovědnosti za zpoždění dle Montrealské úmluvy vyplývá z formulace možnosti zproštění odpovědnosti v případě prokázání tzv. veškerých nutných opatření (podrobněji viz část 3.4.2.2. výše).

Objektivní princip odpovědnosti dopravce je typický i pro ostatní dopravní obory, ve kterých byla přijata unifikovaná úprava, tj. zejména v případě silniční úmluvy CMR, železniční úmluvy COTIF/CIM.

b) Odpovědnost zasílatele

V případě vztahů mezinárodního zasílatelství posuzovaných podle české národní úpravy obsažené v obchodním zákoníku (dle zasílatelské smlouvy ve smyslu ustanovení § 601 a násl.) je odpovědnost zasílatele za škodu na zásilce upravena dle objektivního principu (viz formulace skutkové podstaty a liberačního důvodu „vynaložení odborné péče" v ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ). Objektivní princip je určující i pro odpovědnost za škodu na zásilce, kterou má zasílatel u sebe, tak i pro ostatní odpovědnostní ustanovení (viz část 4.3.2.1. výše). Tato úprava je rovněž převzata i do Všeobecných zasílatelských podmínek vypracovaných Svazem spedice a logistiky ČR.[295]

[295] V případě odpovědnosti zasílatele za provedení přepravy „jako dopravce" je třeba tuto odpovědnost posuzovat podle právní úpravy relevantní pro odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě, která již je uvedena ad a)

Na objektivním principu je založena i odpovědnost zasílatele dle německé právní úpravy obsažené v HGB, a to jak v případě odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce, tak i v jiných případech.

Naproti tomu odpovědnost zasílatele dle Vzorových pravidel pro zasílatelskou smlouvu FIATA (FIATA Model Rules) je s ohledem na formulaci možnosti zproštění odpovědnosti v případě vyvinutí „řádné péče" a zejména přijetí „nutných opatření" (viz část 4.3.4.1. výše) stanovena poněkud subjektivněji. Je tedy otázkou, jak je vlastně třeba toto z hlediska formulace odpovědnostního principu poněkud neurčité vymezení odpovědnosti charakterizovat, tj. jestli jako stále objektivní či již subjektivní. Ve srovnání s tuzemskou úpravou je však subjektivnější vymezení patrné.

Z výše uvedeného je zřejmé, že v případě odpovědnosti dopravce a odpovědnosti zasílatele je odpovědnost založena jak na „přísnějším"[296] objektivním odpovědnostním principu, tak i na principu subjektivním. Tento závěr je typický pro mezinárodní unifikovanou úpravu odpovědnosti dopravce, kdy je nutné dále zmínit určitý „trend" zpřísnění odpovědnosti v letecké přepravě s ohledem na formulaci obsaženou v Montrealské úmluvě.

---

výše. Toto platí i pro níže uvedené srovnání možností zproštění se odpovědnosti a limitů odpovědnosti.

[296] Ačkoliv lze princip objektivní odpovědnosti obecně považovat za „přísnější" z důvodu, že ke vzniku odpovědnosti nevyžaduje zavinění škůdce (zatímco v případě subjektivní odpovědnosti musí být tato podmínka splněna), je však třeba zdůraznit, že hodnocení „přísnosti" celkového odpovědnostního režimu odpovědnosti dopravce či zasílatele musí být provedeno až po zohlednění jeho dalších prvků, především pak možností liberace/exkulpace a limitů odpovědnosti. Podrobněji k obecným výkladům k této problematice viz část 2.2. výše).

Naopak v případě zasílatelství je v tuzemské právní úpravě odpovědnost zasílatele založena výlučně na objektivním odpovědnostním principu. Z této skutečnosti však nelze vyvozovat žádné závěry i pro jednotlivé zahraniční právní úpravy zasílatelské smlouvy, resp. zasílatelských podmínek, což se ostatně odráží i ve formulaci skutkové podstaty odpovědnosti zasílatele uvedené ve Vzorových pravidlech FIATA.

Odpovědnostní princip je nutno vyvozovat z formulací stanovených možností zproštění se odpovědnosti (a z jejich relevantního výkladu). Pro odpovědnost dopravce a odpovědnost zasílatele je dále společně typické, že některé z těchto formulací jsou formulovány z hlediska odpovědnostního principu poněkud neurčitě a mohly by připouštět i interpretaci ve prospěch opačného odpovědnostního principu, než jak je výše uvedeno.

5.4. Možnost zproštění se odpovědnosti

Se stanovením odpovědnostního principu dále úzce souvisí skutečnost, za jakých podmínek daná odpovědnostní ustanovení umožňují dopravci a zasílateli se své odpovědnosti zprostit, tj. se liberovat či vyvinit.

a) Odpovědnost dopravce

Dle příslušných ustanovení Montrealské úmluvy jsou podmínky pro zproštění odpovědnosti leteckého dopravce stanoveny odchylně pro případ odpovědnosti za škodu na zásilce (čl. 18 odst. 2 MÚ) a pro odpovědnost za škodu způsobenou zpožděním (čl. 19 MÚ). V prvně uvedeném případě poskytuje právní úprava

dopravci možnost vyloučit svou odpovědnost při naplnění stanovených relativně konkrétně formulovaných liberačních důvodů, přičemž všechny je vždy třeba řádně prokázat.[297] Pro případ subjektivní odpovědnosti za škodu způsobenou zpožděním je předvídáno vyvinění dopravce tehdy, pokud prokáže, že učinil veškerých možných opatření k odvrácení škody, které lze po něm spravedlivě požadovat (angl. all measures that could reasonably be required).

V případě aplikace Varšavské úmluvy či jejích doplňků je odpovědnost dopravce za škodu na zásilce a za škody způsobené zpožděním dodávky vyloučena za podmínky, že prokáže své nezavinění, resp. provedení veškerých nutných opatření k zabránění vzniku škody (angl. all necessary measures). Dle Varšavské úmluvy v původním znění (tj. před přijetím Haagského protokolu) je pak dále důvodem vyloučení odpovědnosti dopravce (vyvinění) také tzv. nautické zavinění.[298]

Montrealská i Varšavská úmluva dále shodně vylučují odpovědnost dopravce pro případ spoluzavinění poškozeného (čl. 20 MÚ a čl. 21 VÚ).

V případě dalších dopravních oborů, kde byla přijata mezinárodně unifikovaná úprava, je zproštění odpovědnosti dopravce, resp. jeho liberace, upraveno obdobným způsobem jako v případě letecké přepravy.

b) Odpovědnost zasílatele

[297] Tyto liberační důvody dle čl. 18 odst. 2 MÚ tak nemají povahu tzv. privilegovaných liberačních důvodů, které by stačilo pouze osvědčit.

[298] Tj. případy, kdy škoda nastala chybou v ovládání letadla, ve vedení letadla nebo v navigaci, a v ostatních ohledech dopravce učinil „veškerá nutná opatření" k odvrácení škody.

Dle právní úpravy zasílatelské smlouvy v českém obchodním zákoníku je v případě škody na zásilce umožněna zasílateli liberace za podmínek, že prokáže, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče (§ 603 odst. 2 ObchZ). V případě odpovědnosti za škodu na zásilce, kterou má zasílatel u sebe, se již tato liberační klauzule nepoužije a pro zproštění odpovědnosti dopravce jsou stanoveny konkrétní liberační důvody. Pro ostatní skutkové podstaty odpovědnosti zasílatele je zproštění jeho odpovědnosti umožněno při prokázání obecně formulovaných okolností vylučujících odpovědnost ve smyslu § 374 ObchZ.

Tato úprava liberace zasílatele v obchZ je dále převzata do Všeobecných zasílatelských podmínek Svazu spedice a logistiky ČR a dále odpovídá i právní úpravě platné v SRN.

Na rozdíl od těchto právních úprav pak ustanovení Vzorových pravidel pro zasílatelskou smlouvu FIATA koncipují zproštění odpovědnosti zasílatele odlišným způsobem, když zprošťující klauzule kombinuje prvky liberace a vyvinění.

Je tak možné poukázat na skutečnost, že v případě odpovědnosti dopravce dle mezinárodně unifikované úpravy a odpovědnosti zasílatele dle národních úprav je zproštění odpovědnosti zásadně vždy přípustné (nejedná se tedy o případ tzv. absolutní odpovědnosti), a to v návaznosti na stanovený odpovědnostní princip buď formou liberace, nebo i formou vyvinění (exkulpace).

V případě mezinárodní letecké přepravy se pak trend „zpřísnění odpovědnosti" stanovený Montrealskou úmluvou projevuje i z hlediska úpravy zproštění odpovědnosti. Montrealská úmluva nejenom že nově zakotvuje liberaci pro

případ škody na zásilce (toto je nezbytný projev příklonu k objektivnímu odpovědnostnímu principu), ale dále i reformuluje exkulpační klauzuli pro případy škod způsobených zpožděním (pro vyvinění vyžaduje prokázání veškerých „možných" opatření místo veškerých „nutných" opatření, jak stanoví Varšavská úmluva).

5.5. Omezení odpovědnosti

Dalším faktorem, který ovlivňuje hodnocení odpovědnostního režimu odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží, je skutečnost, zda a v jaké výši jsou stanoveny finanční limity, při jejichž překročení již dopravce či zasílatel za způsobenou škodu neodpovídá, a dále v jakých případech se tyto limity (ne)aplikují.

a) Odpovědnost dopravce

Podle Montrealské úmluvy je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození zásilky nebo v případě zpoždění přepravy omezena na částku 17 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) za kilogram (čl. 22. odst. 3 MÚ).

Prolomení tohoto limitu je přípustné pouze v případě, že odesílatel učiní v době předání náklad dopravci zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplatí 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.

Výše uvedené omezení náhrady škody se uplatní, i když se prokáže, že ke škodě došlo za daných podmínek jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. (čl. 22 odst. 5 MÚ).

Montrealská úmluva nově zakotvuje mechanismus pravidelného přezkoumávání výše limitů vzhledem k dosažené inflaci.

V případě Varšavské úmluvy v původním znění je odpovědnost dopravce při přepravě zboží omezena maximální částkou ve výši 250 zlatých franků za kilogram nákladu[299] (čl. 22 odst. 2 VÚ). Prolomení této částky je možné pouze v případě, kdy odesílatel při předání zboží dopravci učiní prohlášení hodnotě zásilky obdobně jako dle Montrealské úmluvy. Na rozdíl od této úmluvy se ale odpovědnostní limit neuplatní v případě, že škoda vzešla ze *„zlého úmyslu dopravce či jeho zaměstnance nebo z jejich zavinění, které je podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, kladeno na roveň zlému úmyslu"*[300] (čl. 25 odst. 1 a 2 VÚ). V tomto případě je tak dopravce povinen nahradit škodu v plné výši.

Určité změny v úpravě odpovědnostních limitů dle Varšavské úmluvy přinesl Montrealský protokol č. 4, který především nepatrně zvýšil odpovědnostní limit na úroveň Montrealské smlouvy, tj. na 17 SDR za kilogram zásilky. Tento protokol je ale závazný pouze pro úzkou skupinu signatářských států, mezi které nepatří Česká republika.

Limitace odpovědnosti dopravce a možnosti jejího prolomení jsou mezinárodně unifikovanou úpravou obdobným způsobem stanoveny i v dalších dopravních oborech.

---

[299] Ekvivalent 9,07 USD za libru.

[300] V anglické jazykové mutaci tzv. willful misconduct a ve francouzské pak tzv. dol - k výkladu těchto pojmů viz část … výše.

b) Odpovědnost zasílatele

Právní úprava zasílatelské smlouvy dle § 601 a násl. českého obchodního zákoníku žádné omezení odpovědnosti zasílatele neobsahuje a striktně vychází ze zásady, že náhradu škody je třeba poskytnout v plné výši.

Odchylnou úpravu však stanovují Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky, které zakotvují odpovědnostní limit pro případ škody na zásilce ve výši 20.000 SDR na jednu škodní událost a dále ve výši 8,33 SDR za jeden kg brutto hmotnosti zásilky. Mimo to také stanovují plné vyloučení náhrady nepřímých škod a ušlého zisku (čl. 4.4.1. a 4.4.2. VZP SSL). Tato omezení se neuplatní v případě škod způsobených zasílatelem vědomě. Není ale jednoznačné, zda je uvedené omezení odpovědnosti v souladu s obchodním zákoníkem, resp. s kogentním ustanovením § 386 ObchZ, které zakazuje se předem vzdát práva na náhradu škody (podrobněji k této problematice viz část 4.4.3. výše).

Omezení odpovědnosti ve výše uvedeném smyslu je naopak standardní součástí právní úpravy zasílatelské smlouvy, příp. zasílatelských podmínek, ve většině „starých" států EU a limitace odpovědnosti je zakotvena i ve Vzorových pravidlech pro zasílatelskou smlouvu FIATA.

Lze tak uzavřít, že omezení odpovědnosti dopravce a zasílatele pomocí limitů maximální výše jejich odpovědnosti lze obecně považovat za typický rys mezinárodní přepravy a zasílatelství. Tato limitace však není stanovena jednotně, a to jak z hlediska výše odpovědnostních limitů, tak i případů,

kdy se tyto limity neaplikují. V tomto směru je třeba poukázat na změny učiněné v „jinak progresivní" Montrealské úmluvě, která na rozdíl od úpravy ve starší Varšavské úmluvě aplikaci limitů vztahuje i na případy škody způsobené dopravcem úmyslně nebo z vědomé nedbalosti.

Tuzemská úprava obsažená v obchodním zákoníku, která limitaci odpovědnosti zasílatele neumožňuje (a která při určitém výkladu i vylučuje použití odchylné úpravy stanovené ve Všeobecných zasílatelských podmínkách SSL), tak z výše uvedeného hlediska představuje výjimku a jak již bylo pojednáno výše, s ohledem na praktické potřeby zasílatelství zřejmě není zcela vhodná.

Přehled odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží

	Odpovědnost dopravce	Odpovědnost zasílatele
Právní úprava	- Mezinárodně unifikovaná - Montrealská úmluva, Varšavská úmluva a její doplňky - Úmluva CMR, úmluva COTIF/CIM atd.	- Jednotlivé národní úpravy zasílatelské smlouvy a/nebo zasílatelských podmínek
Předmět odpovědnosti	- Škoda na zásilce (ztráta, poškození zničení) - Škoda způsobená zpožděním - Vzniklá pouze při realizaci přepravy	- Škoda na zásilce - Případně další nepřímé škody - Vzniklá při obstarávání přepravy - Odpovědnost jako dopravce - samovstup a další případy
Odpovědnostní princip	- Objektivní i subjektivní odpovědnostní princip	- Objektivní princip v české národní úpravě
Zproštění se odpovědnosti	- Liberace - Exkulpace (včetně učinění veškerých nutných/možných opatření)	- Liberace v české národní úpravě
Limity odpovědnosti	- Zavedeny - Možnost jejich prolomení v případě prohlášení o hodnotě zásilka nebo v případě úmyslné škody	- Zavedeny v zahraniční úpravě - V českém právu je jejich aplikace sporná (§ 386 odst. 1 ObchZ)

ZÁVĚR

Předmětem této práce byl popis a zhodnocení platné právní úpravy odpovědnosti dopravce a odpovědnosti zasílatele v mezinárodní přepravě zboží. V případě odpovědnosti dopravce byla pozornost věnována především oboru letecké přepravy, kde v poměrně nedávné došlo k přijetí a vstupu v platnost nové mezinárodně unifikované úpravy (Montrealské úmluvy), v případě zasílatelství pak s ohledem na neexistenci mezinárodně unifikované úpravy zasílatelské smlouvy byla především posuzována česká právní úprava. Na základě popisu a zhodnocení platné právní úpravy bylo rovněž provedeno srovnání odpovědnostních režimů dopravce a zasílatele v předmětných vztazích.

Pro mezinárodní přepravu zboží a zasílatelství je typické, že s ohledem na přítomnost mezinárodního prvku je třeba určit právní úpravu relevantní pro tyto vztahy. Pro mezinárodní zasílatelství tuto úpravu představuje národní úprava zasílatelské smlouvy daného dotčeného státu (zpravidla obsažená v zákonném předpise, příp. v národních zasílatelských podmínkách), zatímco v případě mezinárodní přepravy se použije mezinárodně unifikovaná úprava, která v posuzovaných dopravních oborech zpravidla komplexně upravuje otázky přepravní smlouvy, včetně odpovědnosti dopravce.

Z hlediska předmětu odpovědnosti lze konstatovat, že oba odpovědnostní režimy dopravce i zasílatele sledují společný cíl, a to stanovit odpovědný subjekt za škodu vzniklou na zásilce, která má být předmětem přepravy, a rovněž za další nepřímé finanční škody vzniklé v souvislosti s přepravou

zásilky a jejím obstaráním (typicky škody způsobené zpožděním).

S ohledem na odchylné vymezení přepravní a zasílatelské smlouvy je ale tato odpovědnost dopravce a zasílatele vymezena odlišným způsobem. Zatímco v případě odpovědnosti dopravce je jeho odpovědnost stanovena v souvislosti s provedením přepravy, tj. přemístěním zásilky z místa odeslání na místo určení, odpovědnost zasílatele je stanovena v návaznosti na jeho povinnost obstarání přepravy zásilky, tj. zajistit uzavření přepravní smlouvy s dopravcem a souvisejících úkony. Toto je třeba považovat za základní rozdíl mezi oběma odpovědnostními režimy a vždy je třeba v konkrétním případě a priori posoudit, v jakém postavení se daný subjekt nachází (tj. jedná-li jako dopravce nebo zasílatel). V tomto směru je ale třeba upozornit na skutečnost, že v určitých případech může zasílatel vstoupit do postavení dopravce, příp. jako dopravce za provedení přepravy odpovídat (tzv. samovstup a další případy).

Lze rovněž uzavřít, že ve srovnání s čistě vnitrostátními přepravou a zasílatelstvím jsou mezinárodní přepravní a zasílatelské vztahy a jejich právní úprava v řadě ohledů specifické a tato skutečnost se dlouhodobě odráží v řadě teoreticko právních i ryze praktických zvláštností, kterými se v čistě vnitrostátních vztazích není potřeba se zabývat. V této souvislosti lze v současné době především jmenovat otázku překonání plurality mezinárodně unifikované úpravy v mezinárodní letecké přepravě zboží (tj. zda Montrealská úmluva bude v dohledné době přijata výraznou většinou mezinárodního společenství a stane se univerzální platnou právní úpravou), v případě zasílatelství pak z pohledu české

právní úpravy otázku přípustnosti limitace odpovědnosti zasílatele či právní důsledky sjednání tzv. přejímací sazby.

RESUMÉ - ANGLICKÝ JAZYK

This thesis deals with the definition, assessment and comparison of the legal regulation of the liability of the carrier and forwarding agent in international carriage of goods. As in the case of carrier's liability, the air carriage concerned was dealing mostly with the Montreal Convention, which has recently been concluded and entered into force. In the case of the latter, on the contrary, with regard to the fact that the internationally unified regulation has not been concluded yet in the field of forwarding agency, this thesis is focused mainly on Czech national regulation.

As a result of the international nature of the assessed legal relations hereinabove, owing to which more jurisdictions are affected in principle, it is typical that, first of all, the relevant legal regulation must be identified in every case. As the international carriage of goods is concerned, the international unified regulation must be used, which generally covers all the aspects of the contract of carriage, including the liability of the carrier. On the other hand, the legal regulation of the international forwarding agency is based on national regulations (in the form of an act or the general conditions of national freight forwarding) as no international convention unifying freight forwarding rules has been concluded yet.

Comparing the subject matter of both the carrier and freight forwarder's liability, it can be concluded that they share a common purpose - to define which of the contracting parties is liable for damage to the goods carried and also for other

indirect financial losses (typically losses caused by delay of carriage) arising from the carriage or its arrangement.

However, taking into account the different course of obligations of the carrier and the freight forwarder regarding the contract of carriage and the contract of forwarding, the scope of their liability is not defined identically. Whilst the carrier's liability for the damage of the goods and other losses concerns the execution of the carriage, the freight forwarder's liability is stated regarding the arrangement of the carriage (i.e. entering into contract with the carriage on behalf of his client and conducting the related steps). Therefore, it is very important to assess in which position the agent is acting, whether as the carrier or the freight forwarder. However, it must be emphasized that under certain conditions the freight forwarder is entitled to enter into the carrier's position and carry out the carriage or to overtake the carrier's liability only.

Comparing the carriage and forwarding agency and their legal regulation on a national and international level, the latter is specific in many accounts (i.e. conflicts of jurisdictions, specific character and provisions relating to its "international nature") and contains many particular questions regarding its interpretation and application. In this respect, the question of the acceptance of the Montreal convention by most of the international community (and the overcoming of the parallel existence of more conventions) in international carriage by air or the disputable question of the limitation of freight forwarders liability pursuant to Czech law could be mentioned.

RESUMÉ - NĚMECKÝ JAZYK

Diese Doktordissertation befasst sich mit der Beschreibung, der Bewertung und dem Vergleichen der Rechtsregelung für die internationale Güterbeförderung hinsichtlich der Haftung des Frachtführers und des Spediteurs. Bezüglich der Frachtführerhaftbarkeit wurde ein spezielles Augenmerk auf die Luftgüterbeförderung, für welche das Montrealer Übereinkommen erst kürzlich in Kraft getreten ist, gelegt. Allerdings gibt es bis dato keine genormte internationale Regelung für die Haftung von Spediteuren, weshalb sich diese Arbeit vor allem mit den relevanten tschechischen Vorschriften beschäftigt.

Es ist typisch für die internationale Güterbeförderung und Spedition, dass es wegen der Auslandsberührung in diesen Verhältnissen nötig ist, das anzuwendende Recht zu bestimmen. Für internationale Spedition stellt diese Regelung die nationale Regelung des jeden Staates (grundsätzlich umfasst in einem Gesetz oder in allgemeinen Speditionsbedingungen) vor, während im Falle der Güterbeförderung nutz man die internationale einheitliche Regelung, die in einzelnen Beförderungsbereichen alle Fragen der Beförderungsvertrag grundsätzlich komplex regelt, inkl. die Haftung des Frachtführers, aus.

Hinsichtlich der Haftung des Frachtführers und des Spediteurs sollte grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die beiden Haftungsregime dasselbe Ziel verfolgen, und zwar die für entstehenden Schaden verantwortliche Person zu feststellen. Das Ausmaß von Schäden dabei umfasst Zerstörung, Verlust oder Beschädigung des beförderten Gutes und also die undirekte

Finanzschaden, die durch die Güterbeförderung und ihre Besorgung verursacht wurden (besonders die durch Verspätung entstandene Schaden).

Vergleicht man die unterschiedlichen Fassetten der vertraglichen Verpflichtungen laut des Beförderungs- und Speditionsvertrages und davon ausgegangene Haftung des Frachtführers und des Spediteurs, wird man feststellen, dass diese nicht ident sind. Während sich die Haftung des Frachtführers auf die durch den Transport (seinen Durchführung) entstandenen Schäden beschränkt, ist der Spediteur für die Schäden, die durch die Besorgung der Förderung (d.h. den Vertragsabschluss mit einem Transportunternehmen und die Beschaffung der damit verbundenen und notwendigen Leistungen) entstanden sind, verantwortlich. Diese Tatsache ist als der grundlegende Unterschied zwischen die beiden Haftungsregime anzusehen und in einem einzelnen Fall muss beurteilt werden, in welcher Rechtsstellung die in Frage kommende Person (der Schädiger) tätig ist. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass in bestimmten Fällen der Spediteur auch als ein Frachtführer handeln oder als der Frachtführer gehaftet werden kann (der sog. Selbsteintritt).

Zusammenfassend kann man sagen, dass die durch internationale Güterbeförderung und Spedition entstandenen Rechtsbeziehungen gegenüber den nationalen sehr viel spezifischer sind. Dies spiegelt sich in unterschiedliche Regelung für diese Beziehungen und verursacht eine Reihe von Besonderheiten, die aufgelöst werden muss. Als ein gegenwärtiges Beispiel kann man die Überwindung der Pluralität der Gesetzgebung in der internationalen Luftgüterbeförderung (parallel Existenz des Warschauer Abkommens mit seinen

diversen Ergänzungen und des Montrealer Übereinkommens) oder die Zulässigkeit der Haftungsbeschränkung des Spediteurs im tschechischen Rechts nennen.

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

ADSp	Allgemeine deutsche Spediteurbedingungen (Všeobecné německé zasílatelské podmínky)
CIM	Convention internationale concernant le transport des merchandises per chemin de fer (Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnicích), tvořící přípojek B k Úmluvě COTIF
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Úmluva o mezinárodní železniční přepravě) z r. 1980, č. 8/1985 Sb., ve znění novel
COTIF/CIM	Régles uniformes concernant le contract de transport international ferroviaire des merchandises (Jednotné předpisy o smlouvě v mezinárodní železniční přepravě zboží, Příloha B k Úmluvě COTIF)
CMR	Convention relative au contract de transport international de merchandises par route (Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě)
HGB	Handelsgesetzbuch (Obchodní zákoník Spolkové republiky Německo)
FIATA	Féderation Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (Mezinárodní federace zasílatelských svazů)
FBL	FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FIATA konosament pro multimodální přepravu)

FMR	FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services (Vzorová pravidla FIATA pro zasílatelskou smlouvu)
ICC	International Chamber of Commerce (Mezinárodní obchodní komora)
MPS	Mezinárodní právo soukromé
MÚ	Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě) (Montrealská úmluva)
ObchZ	zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
OZ	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
PMO	Právo mezinárodního obchodu
SSL	Svaz spedice a logistiky České republiky
TR	Transportrecht
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law (Komise OSN pro mezinárodní právo obchodní)
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (Konference OSN pro obchod a rozvoj)
Unidroit	Institut pour l'unification du droit privé (Mezinárodní ústav pro sjednocení soukromého práva)
VÚ	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z r. 1929, č. 15/1935 Sb., ve znění pozdějších předpisů) (Varšavská úmluva)
VÚ/HP	Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to

	International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12.10.1929, který byl podepsán dne 28. 9. 1955 v Haagu) (Haagský protokol)
VZP SSL	Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky České republiky
ZMPS	Zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ODKAZY

Obecné otázky:

- *Z. Kučera*, Mezinárodní právo soukromé, 6. vyd., Brno 2004
- *Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička a kol.*, Právo mezinárodního obchodu, Plzeň, 2008
- *M. Knappová, J. Švestka a kol.*, Občanské právo hmotné, svazek II., 4. vyd., Praha 2006
- *K. Marek*, Obchodněprávní smlouvy, Brno 2003
- *K. Marek*, Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům, Právní fórum, 3/2006
- *K. Marek*, K limitaci náhrady škody a smluvním pokutám, Právní fórum 6/2005
- *P. Čech*, Několik dalších poznámek ke smluvní limitaci náhrady škody, Právní fórum 12/2006
- *P. Pernica a kol.*, Doprava a zasílatelství, Praha, 2001
- *R. Wagner*, Neue kollisionsrechtliche Vorschriften für Beförderungsverträge in der Rom I-Verordnung, Transportrecht 6/2008
- *I. Štenglová, S. Plíva, M. Tomsa a kol.*, Obchodní zákoník, Komentář. 11. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006
- *K. Vodička*, Limitace náhrady škody v obchodních vztazích de lege ferenda, Bulletin advokacie č. 3/2009

Přeprava:

- *M. Pauknerová*, Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha 1985
- *M. Pauknerová*, Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Právník 2/1981

- *P. S. Dempsey*, International Air Cargo and Baggage Liability and the Tower of Babel, George Washington International Law Review, 2004
- *L. Moore*, The New Montreal Liability Convention, Major Changes in International Air Law: an End to the Warsaw Convention, Tulane Journal of International and Comparative Law, 2001
- *B. Cheng*, A new Era in the Law of International Carriage by Air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999), International and Comparative Law Quarterly, 2004
- *J. C. Batra*, Modernization of the Warsaw System - Montreal 1999, Journal of Air Law and Commerce, Summer 2000
- *M. Zapp*, Nároky vůči skutečnému dopravci v mezinárodní letecké přepravě, Jurisprudence, 4/2001
- *P. M. De Leon, a W. Eyskens*, The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, Journal of Air Law and Commerce, Summer 2001
- *B. I. Rodriguez*, Recent Developments in Aviation Liability Law, Journal of Air Law and Commerce, Winter 2000
- *C. Harms, M. Schuler-Harms*, Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen, Transportrecht, 10/2003
- *T. A. Weigand, A. Tory*, The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight, Massachusetts Law Review, Spring, 2000
- *T. Whalen*, The New Warsaw Convention: The Montreal Convention, Air and Space Law 12/2000
- *M. Milde, P. Dempsey & H. Khadjavi*, Private International Air Law: Cases and Materials, Institute of Air and Space Law, McGill Univ., 2004

Zasílatelství:

- *M. Pohůnek*, Právní aspekty zasílatelství, Praha, 1997
- *J. Ramberg*, Unification of the Law in International Freight Forwarding, Uniform Law Review, 3/1998
- *A. Bártková*, K odpovědnosti zasílatele za zásilku ve světle judikatury Nejvyššího soudu ČR, Bulletin advokacie
- *C. Reimann, D. Martiny*, Internationales Vertragsrecht, 6. vydání, Köln, 2004
- *K. Ehmen*, Zur Haftung des Frachtführers und des Spediteurs für streikbedingte Verzögerungsschäden bei innerdeutschen und internationalen Transporten, Transportrecht, 9/2007

Internetové odkazy:

www.icao.int

www.sslczech.cz

www.fiata.com

www.spediteure.de

www.juristic.cz

OBSAH

ÚVOD 1

1. Mezinárodní přeprava, mezinárodní zasílatelství a mezinárodní právo soukromé 4

1.1. Přeprava a její členění 4

1.2. Zasílatelství 5

1.3. Mezinárodní prvek 5

1.4. Přepravní smlouva a její subjekty 6

1.5. Zasílatelská smlouva a její subjekty 7

1.6. Mezinárodní právo soukromé a základní způsoby úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem 8

1.7. Mezinárodní právo procesní 10

2. Obecné otázky odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží 12

2.1. Koncepce obecné odpovědnosti za škodu v českém právu, vybraná specifika odpovědnosti dopravce (zasílatele) se zřetelem k mezinárodní přepravě zboží 12

2.2. Teorie odpovědnostního režimu a jeho jednotlivé složky 16

3. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké přepravě zboží 27

3.1. Úvod 27

3.2. Vývoj unifikace v oblasti letecké přepravy 28

3.3. Právní úprava letecké přepravy zboží 33

3.3.1. Mezinárodní unifikovaná úprava 33

3.3.1.1. Varšavská úmluva 33

3.3.1.2. Haagský protokol 36

3.3.1.3. Guadalajarská úmluva 37

3.3.1.4. Protokol z Guatemala City a Montrealský protokol č. 4 37
3.3.1.5. Montrealská úmluva 39
3.3.2. Mimosmluvní ujednání a závazky dopravců a opatření států 46
3.3.3. Právo Evropských společenství (Evropské Unie) 47
3.3.4. Právní vztahy neupravené unifikovanou úpravou - tuzemská úprava přepravní smlouvy v letecké přepravě 48
3.3.4.1. Určení kolizní normy 48
3.3.4.2. Česká vnitrostátní úprava přepravní smlouvy 49
3.4. Vybrané aspekty právní úpravy 53
3.4.1. Montrealská úmluva a změny oproti dosavadní úpravě 53
3.4.2. Výklad některých pojmů 57
3.4.2.1. Kvalifikované zavinění dopravce 57
3.4.2.2. Veškerá nutná opatření 60
3.4.3. Koexistence více smluvních režimů a její řešení 61
3.5. Aplikace právní úpravy v praxi - argumentace dopravce a odesílatele při řešení sporů 64
3.5.1. Argumentace odesílatele jako žalobce 64
3.5.2. Argumentace dopravce jako žalovaného 72
3.6. Zhodnocení nové úpravy (Montrealská úmluva) 77
3.7. Stručný nástin právní úpravy odpovědnosti dopravce v dalších dopravních oborech 82
3.7.1. Mezinárodní silniční přeprava 83
3.7.2. Mezinárodní železniční přeprava 84
3.7.3. Mezinárodní námořní přeprava 84
3.7.4. Mezinárodní říční přeprava 85
4. Odpovědnost zasílatele v mezinárodním zasílatelství 87

4.1. Úvod ... 87
4.2. Mezinárodní unifikační pokusy ... 88
4.3. Právní úprava zasílatelství v mezinárodní přepravě zboží ... 90
4.3.1. Určení příslušného právního řádu pomocí kolizní normy ... 90
4.3.2. Odpovědnost zasílatele dle tuzemské právní úpravy ... 91
4.3.2.1. Zasílatelská smlouva dle obchodního zákoníku ... 91
4.3.2.2. Zasílatelská smlouva (zasílatelství) dle návrhu nového občanského zákoníku ... 104
4.3.2.3. Zasílatelské podmínky SSL ... 106
4.3.3. Nástin zahraniční právní úpravy ... 110
4.3.3.1. Právní úprava zasílatelství v SRN ... 113
4.3.4. Právní instrumenty FIATA ... 116
4.3.4.1. FIATA Model Rules ... 117
4.3.4.2. FIATA konosament ... 118
4.3.5. Právo Evropských společenství (Evropské Unie) ... 119
4.4. Vybrané aspekty právní úpravy ... 119
4.4.1. Samovstup ... 119
4.4.2. Nedobrovolné převzetí odpovědnosti dopravce ... 121
4.4.3. Možnost omezení odpovědnosti zasílatele ... 128
4.5. Shrnutí ... 134
5. Srovnání odpovědnosti dopravce a zasílatele v mezinárodní přepravě zboží ... 139
5.1. Právní úprava ... 140
5.2. Předmět odpovědnosti („za co se odpovídá") ... 143
5.3.1. Odpovědnostní princip ... 146
5.4. Možnost zproštění se odpovědnosti ... 149
5.5. Omezení odpovědnosti ... 152
ZÁVĚR ... 157

RESUMÉ - ANGLICKÝ JAZYK 160
RESUMÉ - NĚMECKÝ JAZYK 162
PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK 165
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ODKAZY 168
OBSAH 171