

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

PRÁVNICKÁ FAKULTA

KATEDRA OBCHODNÍHO PRÁVA

OBOR MEZINÁRODNÍ PRÁVO SOUKROMÉ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ

SE ZAMĚŘENÍM NA ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVU

Vedoucí diplomové práce

Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Diplomant

Michaela Glosíková

### ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Praze dne 15. března 2006

M. Gloriková



## OBSAH

Úvod.....	II
1. Kapitola - Obecná charakteristika právní úpravy vztahů v mezinárodní přepravě zboží.....	1
1.1. Definice, vztahy s mezinárodním prvkem .....	1
1.2. Možnosti kolizní a přímé úpravy.....	3
1.2.1. Kolizní metoda.....	3
1.2.2. Přímá metoda.....	5
1.2.3. Vztah metody přímé a metody kolizní.....	7
1.3. Důvody převahy přímé metody v mezinárodní přepravě.....	8
1.4. Úprava mezinárodní přepravy v ČR.....	10
2. Kapitola - Přehled a rozbor právní úpravy regulující jednotlivé dopravní obory .....	18
2.1. Silniční přeprava.....	20
2.2. Letecká přeprava.....	24
2.3. Vnitrozemská vodní nákladní přeprava.....	30
2.4. Námořní nákladní přeprava.....	31
2.5. Železniční přeprava.....	35
3. Kapitola - Právní režim odpovědnosti dopravce v železniční přepravě zboží .....	38
3.1. Právní odpovědnost.....	38
3.2. Smluvní odpovědnost dopravce na úrovni mezinárodního práva soukromého .....	41
3.3. Smluvní odpovědnost železničního dopravce.....	43
3.3.1. Historie, vývoj úpravy a OTIF.....	43
3.3.1.1. Vývoj až k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF 1980) .....	43
3.3.1.2. COTIF 1980.....	45
3.3.1.3. OTIF - Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu .....	46
3.3.2. Protokol 1999 .....	48
3.3.2.1. Změny obsažené v Protokolu 1999.....	49
3.3.3. Úprava odpovědnosti dopravce dle COTIF - stará a nová verze .....	52
3.4. Úprava odpovědnosti dopravce podle občanského a obchodního zákoníku ČR .....	58
Závěr.....	IV
Přílohy.....	VI
Literatura.....	VIII

## Úvod

S oblastí mezinárodní přepravy úzce souvisí rozvoj mezinárodních hospodářských vztahů, včetně mezinárodního obchodu. Z tohoto důvodu je úprava této oblasti pro každý stát velmi důležitá a v určitém smyslu nezastupitelná. I v České republice, jakožto významném tranzitním státě, je nezbytné se na tuto oblast soustředit. Právní úprava vztahů z mezinárodní přepravy se neustále vyvíjí a je zajímavé sledovat jednotlivé stupně tohoto vývoje a proměny, které směřují k žádoucí unifikaci oblasti. Jednou z nejintenzivněji unifikovaných otázek v tomto kontextu představuje problematika odpovědnosti dopravce. Těmto tématům je věnována předkládaná diplomová práce s názvem *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na železniční přepravu*.

Diplomovou práci zpracovávám ve třech základních částech:

*První část* je věnována obecné charakteristice právní úpravy vztahů v mezinárodní přepravě, je zde na obecné rovině rozpracována problematika materiálněprávní přímé a kolizněprávní úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. Dále je v této části diplomové práce popsán vzájemný vztah výše uvedených metod právní úpravy. Následně je představena úprava mezinárodní přepravy a vztahů v ní vznikajících podle platného právního řádu České republiky, přičemž analyzuji jednotlivé aplikované metody úpravy, jakož i konkrétní znění úpravy přepravních smluv podle občanského a obchodního zákoníku.

*Druhá část* je věnována představení a rozboru jednotlivých dopravních oborů (obor železniční, silniční, letecký, vnitrozemský vodní a námořní). Východiskem v této části je obecná charakteristika jednotlivých dopravních oborů a porovnání výkonů v nákladní mezinárodní přepravě v praxi. Samostatně je pojednáno o jednotlivých dopravních oborech, přičemž jsou srovnávány jejich vlastnosti, výhody, nevýhody apod. Zároveň jsou představeny i nejvýznamnější mezinárodní organizace, působící v oblastech jednotlivých dopravních oborů. Kromě toho jsou přiblíženy i nejvýznamnější mezinárodní dohody a zdůrazněny jsou ty, kterými je ČR vázána. Tyto dohody jsou představeny detailněji, obzvláště se soustředěním na oblast unifikované úpravy přepravních dokumentů a odpovědnosti přepravce.

*Třetí část* je věnována právnímu režimu odpovědnosti dopravce z železniční přepravy zboží. Na začátku této části je v obecné rovině charakterizováno pojetí právní odpovědnosti a její

vlastnosti, jakož i předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu. Dále jsou rozebrány jednotlivé odpovědnostní principy a důvody vylučující odpovědnost. V dalším je analyzována smluvní odpovědnost dopravce na úrovni mezinárodního práva soukromého. Stěžejní část je věnována smluvní odpovědnosti železničního dopravce podle Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě, zároveň je zmapován vývoj úpravy, její historie a organizační uspořádání. Velká pozornost je věnována také změnám, které přináší novelizace Úmluvy v podobě Protokolu z Vilniusu z roku 1999. V závěru této části je pojednáno o úpravě odpovědnosti dopravce podle příslušných ustanovení občanského a obchodního práva v ČR.

V diplomové práci využívám odbornou literaturu, převážně v českém jazyce, ale zároveň i v německém jazyce, kterou jsem získala během studijního pobytu na univerzitě ve Vídni.

*Za odborné vedení, jakož i za cenné rady při vypracování diplomové práce bych chtěla poděkovat paní Prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc.*

# 1. Kapitola

## Obecná charakteristika právní úpravy vztahů v mezinárodní přepravě zboží

### 1.1. Definice, vztahy s mezinárodním prvkem

Pojem **mezinárodní přeprava** označuje zpravidla přemístování zboží či osob, příp. obojího, přes hranice států. Podstatné je, že *výchozí místo*, tedy místo odeslání či vstupní stanice a *místo cílové*, tedy místo nebo stanice určení, se nachází na území různých států. Pod definici mezinárodní přepravy se často zahrnuje však i situace, kdy se místo odeslání a rovněž i místo cílové nachází v témže státě, ale část přepravy se uskutečňuje na území jiného státu.

Ve všech výše zmíněných případech se jedná o **vztahy s mezinárodním prvkem**. Jak uvádí prof. Kučera v knižní publikaci *Mezinárodní právo soukromé*: „Některé vztahy soukromého práva se liší od většiny ostatních tím, že přesahují svým významem oblast určitého státu, protože v některém svém prvku mají vztah k zahraničí a dostávají se tak do vztahu k jinému státu.“<sup>1</sup> V této publikaci je dále zdůrazněno, že konkrétní právní vztah je možno považovat za soukromoprávní vztah s mezinárodním prvkem, jestliže vztah k zahraničí u některého jeho prvku (subjektu právního vztahu, skutečnosti právně významné pro vznik a existenci právního vztahu, předmětu právního vztahu, nebo právního vztahu, který právně souvisí nebo je právně závislý na jiném právním vztahu, jestliže tento základní právní vztah se řídí cizím právem) je společensky dostatečně významný, podstatný, není tedy možné jej vnímat jako zjevně zanedbatelný.

Při třídění soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem se v odborné literatuře často rozlišují soukromoprávní vztahy *s relativně mezinárodním prvkem* a soukromoprávní vztahy *s absolutně mezinárodním prvkem*. V prvním případě se jedná o právní vztahy, jejichž všechny prvky se vztahují pouze k jedinému cizímu státu (zahraniční vnitrostátní vztahy), zatímco ve druhém případě se jedná o právní vztahy, jejichž prvky mají vztah ke dvěma a více různým státům.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Kučera, Z.: *Mezinárodní právo soukromé*. Nakladatelství Doplněk, Brno, 2004, s.17 a násled.

<sup>2</sup> Kučera, Z.: *tamtéž*, s. 19.

Výraz mezinárodní prvek se objevuje v zákoně číslo 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších předpisů, přímo v ustanoveních týkajících se účelu zákona (§1), avšak žádná konkrétnější definice zde obsažena není. I z tohoto důvodu se musíme tedy ohledně definice vztahu s mezinárodním prvkem obracet na teorii a vědu mezinárodního práva soukromého.

Terminologicky zavádějící se v kontextu pojednávající problematiky může zdát používání pojmů „**doprava**“ a „**přeprava**“ v některých odborných publikacích, zejména ekonomického charakteru. V právnickém slovníku je definován pojem doprava jako „vlastní provoz, způsob provedení přemístění v technickém smyslu“. Zatímco přeprava je charakterizována jako činnost, „kterou se přímo uskutečňuje přemísťování osob a věcí dopravními prostředky z hlediska účelu a výsledku“.<sup>3</sup> Z pohledu ekonomů, pro něž je kategorie mezinárodní přeprava rovněž velmi důležitá, je pojem „doprava“ chápán podobně, jak bylo vyloženo výše, avšak u pojmu „přeprava“ je zdůrazněn komerční prvek a přeprava je pojímána jako služba, která vytváří tržby dopravce. Zásadní rozdíl mezi dopravcem a přepravcem je spatřován v tom, že dopravce vlastní dopravní prostředek, případně dopravní cestu, zatímco přepravce vlastní přepravované zboží a přepravní služby tedy nakupuje od dopravce na základě přepravní smlouvy. V mezinárodní přepravě se podle Hansenové (viz poznámka pod čarou č. 4) často setkáváme s nepravými vlastníky dopravních prostředků na místě dopravce, kteří se k dopravnímu prostředku dostanou na základě nájemní smlouvy. Přepravce je tedy definován jako exportér či importér, dopravce se často nechává zastupovat různými typy zprostředkovatelů, zejména např. zasilatel, operátor, agent.<sup>4</sup> V právních normách a následně i v právní terminologii jsou však pojmy „doprava“ a „přeprava“ víceméně významově zaměnitelné.

Přepravu na mezinárodní úrovni, ale i na úrovni vnitrostátní, lze vnitřně **členit** podle vícero kritérií. Nejzákladnějším a nejpoužívanějším typem je rozdělení **podle přepravovaného objektu**. Podle tohoto kritéria rozlišujeme přepravu zboží (v terminologii občanského zákoníku § 765 a násl. přeprava nákladu, v terminologii obchodního zákoníku § 610 a násl. přeprava věci) a přepravu osob a zavazadel.

Dalším často užívaným kritériem pro členění přepravy je **dopravní obor**, resp. dopravní prostředek, jehož prostřednictvím se přeprava realizuje. Rozlišuje se tak přeprava železniční,

<sup>3</sup> Pauknerová, M.: Mezinárodní přeprava. In: Madar, Z. a kolektiv: Slovník českého práva, II.díl P – Z, Nakladatelství Linde, Praha, 1999, s. 703.

<sup>4</sup> Hansenová, H.: Prepravné služby v podmienkach medzinárodného obchodu. Bratislava: Vydavateľstvo Ekonóm, 2003, s. 74 a násl.

silniční, letecká, vodní vnitrozemská a námořní. K těmto tradičním oborům přepravy se naposledy přičlenila i tzv. kombinovaná či multimodální přeprava, která využívá vícero různých dopravních prostředků při jedné cestě (s jedinou přepravní smlouvou a přepravním dokumentem).

Svůj význam má i členění přepravy z hlediska způsobu jejího provedení a jejího opakování na pravidelnou a nepravidelnou.

## **1.2. Možnosti kolizní a přímé úpravy**

Soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem si vyžadují zvláštní metody úpravy a také existenci zvláštních právních norem. Aplikaci stejných právních norem, jako pro vnitrostátní vztahy, bez jakékoliv změny je nutné odmítnout. Takový přístup k úpravě vztahů s mezinárodním prvkem by byl nežádoucí. Vedl by často k nespravedlivým důsledkům pro účastníky, odporoval by jejich představám, z kterých vycházeli zvláště při zakládání právního vztahu, narušoval by jejich právní jistotu, neboť v případě sporu by rozhodnutí o jejich právech a povinnostech záleželo na tom, v kterém státě by se rozhodovalo. Je totiž skutečností, že v právních řádech jednotlivých států jsou rozdíly v úpravě právních vztahů téhož druhu. Uvedený přístup by byl v rozporu s potřebou mezinárodní spolupráce.<sup>5</sup>

Každý stát má soubor právních norem, které jsou určeny pouze k úpravě vztahů s mezinárodním prvkem. Jedná se o soubor norem tvořící zvláštní právní odvětví - mezinárodní právo soukromé.

Mezinárodní právo soukromé rozeznává dva základní způsoby – **dvě základní metody** úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. Tyto dvě základní metody, které v úpravě soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem převládají se liší způsobem, kterým plní svou funkci. Jedná se o: **metodu kolizní a přímou**.

### **1.2.1. Kolizní metoda**

Má-li se právně upravit soukromoprávní vztah s mezinárodním prvkem, tedy soukromoprávní vztah vztahující se k vícero státům a potažmo tak k vícero právním řádům, vyvstává otázka, který právní řád bude v konkrétním případě aplikován. Tuto situaci si lze představit i tak, že jednotlivé právní řády se dostávají do střetu, tedy do kolize a je nutno podle určitého kritéria vybrat jeden právní řád, podle něhož se bude soukromoprávní vztah s mezinárodním prvkem řídit. Funkcí kolizní normy je vybrat, **určit právní řád** a to na základě v ní stanovených

<sup>5</sup> Kučera, Z.: tamtéž, s. 20.



kritérií. Kolizní norma tedy neobsahuje sama o sobě věcnou úpravu, nestanoví práva a povinnosti subjektům soukromoprávního vztahu s mezinárodním prvkem, nýbrž autoritativně určuje, který právní řád, jež v konkrétním případě připadá v úvahu, bude použit. Kolizní metoda neupravuje právní vztahy přímo, nýbrž pouze odkazuje na hmotněprávní úpravu konkrétního právního řádu, jedná se tedy o úpravu nepřímou. Kolizní normu nelze chápat izolovaně, ale je nutno ji vždy vidět v souvislosti s věcnou normou, na níž odkazuje. Teprve takto společně vytváří totiž konkrétní pravidlo chování.

Skutečnost, že se právní řád, který bude aplikován, vybírá podle dopředu pevně určených kritérií, obsažených v právních předpisech (zejména zákonech) podporuje právní jistotu.

V určitých případech tak vlastně právní řád jednoho státu připouští, resp. přikazuje použití cizího právního řádu a sám sebe tak omezuje či limituje. V této souvislosti je záhodno zmínit, že není možné použít jako rozhodné právo právní řád zahraniční za všech okolností. V některých, výjimečných případech je *možno* použití **ustanovení zahraničního právního řádu odmítnout**, resp. vzniká povinnost použití ustanovení tohoto rozhodného právního řádu odmítnout. K tomuto účelu existuje ve většině právních řádů určitá limitace v podobě institutu **výhrady veřejného pořádku**. Výhrada veřejného pořádku se uplatňuje jako obranný nástroj a logicky je *aplikován až v okamžiku po určení rozhodného práva* a tedy až po uplatnění příslušné tuzemské kolizní normy. Tento postup souvisí s principem, že právní řády jsou si při aplikaci kolizních norem rovny a nelze určitý právní řád apriori vyloučit či odmítat. V našem právním řádu je tento institut upraven v zákoně o mezinárodním právu soukromém a procesním, konkrétně v § 36. Toto ustanovení zákona omezuje použití právního předpisu cizího státu (určeného kolizní normou jako právo rozhodné) v tom smyslu, že není možné takovýto právní předpis použít, *pokud by se účinky tohoto použití přičily takovým zásadám společenského a státního zřízení České republiky a jejího právního řádu, na nichž je nutno bez výhrady trvat*. Za takto důležité zásady, na nichž je nutno bezpodmínečně trvat se považují zejména některé zásady Ústavy a Listiny základních práv a svobod. Toto ustanovení nelze chápat a ani vykládat natolik extenzivně, že by zahrnovalo do své ochrany veškerá kogentní ustanovení našeho právního řádu.

Vedle institutu výhrady veřejného pořádku, který omezuje použití cizího právního řádu vybraného příslušnou kolizní normou existuje ještě další právní institut, korigující výsledek určený kolizní metodou. Jedná se o tzv. **zákony veřejného pořádku (nutně použitelné, imperativní předpisy)**. Pod tímto označením nalézáme určité tuzemské předpisy, které se musí používat v mezích jejich předmětu úpravy vždy, bez ohledu na to, zda se jinak případ

řídí na základě kolizní normy jiným než tuzemským právem. Tyto předpisy tak předcházejí použití kolizní normy, omezují prostor pro její použití. Cizího práva určeného na základě kolizní normy je možno použít jen mimo otázky upravené těmito předpisy. Tyto předpisy sledují uspokojení takových naléhavých společenských potřeb a zájmů, že se musí bez dalšího použít, mají tedy aktivní úlohu (na rozdíl od pasivní a následné úlohy institutu výhrady veřejného pořádku).<sup>6</sup>

Obecně lze rozlišit **kolizní normy kogentní a dispozitivní**, liší se podle toho, zda je možné jejich použití ujednáním účastníků vztahu vyloučit (dispozitivní normy) či nikoliv. Důležitou roli zde pak hraje právní institut volby práva (§ 9 zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním, viz dále). Pokud toto rozdělení kolizních norem aplikujeme na úpravu vztahů v mezinárodní přepravě, docházíme k závěru, že se jedná zásadně o normy dispozitivní a že při vzniku přepravní smlouvy je možné využít institut volby práva.

Jedním z charakteristických rysů kolizních norem bývá, že jsou autoritativně a jednostranně určeny státem (zákonodárnou mocí ve státě). Jedná se většinou o právní normy nacházející se v typických pramenech vnitrostátní právní úpravy, tedy především v zákonech. Takovýto původ kolizních norem však není nutnou podmínkou jejich existence, přestože takový vznik a úprava kolizních norem převládá. Podle původu, původce a vzniku kolizních norem je možné je rozlišovat vedle **kolizních norem vnitrostátního původu** i kolizní normy **mezinárodně unifikované**. Kolizní normy mezinárodně unifikované vznikají v důsledku určitého konsensu účastných států a jsou obsaženy v mezinárodních smlouvách. Účelem takto vzniklých kolizních norem je jejich mezinárodní unifikace a totožnost v řešení určitých situací.

### **1.2.2. Přímá metoda**

Přímá metoda používá k úpravě soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem tzv. přímé normy. Jedná se o právní normy, obsažené většinou **v mezinárodních smlouvách**, sjednaných mezi státy, které přímo, tedy bez nutnosti použití kolizní normy a bez následného určení rozhodného práva, upravují určité soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem. Ustanovení obsažená v těchto normách nelze použít na regulaci vnitrostátních, národních právních vztahů, nýbrž výlučně na úpravu soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. Tyto normy obsahují samy o sobě **příslušnou hmotněprávní úpravu** práv a povinností subjektů těchto vztahů s mezinárodním prvkem. K jejich použití tedy - jak je výše zmíněno -

---

<sup>6</sup> Kučera, Z.: tamtéž, s. 194.



dochází bezprostředně, přímo, což je odlišuje od nepřímé aplikace norem hmotného práva, na něž odkazují kolizní normy. Charakteristická je *souběžnost* úpravy přímou normou pro vztahy s mezinárodním prvkem a (odlišně) úpravy vnitrostátní pro vztahy bez mezinárodního prvku, přičemž se jedná o vztahy téhož druhu a rozlišujícím kritériem je právě existence mezinárodního prvku v daném vztahu. Existence dvou úprav vedle sebe však není možná pro všechny právní vztahy. Paralelní úprava je možná zejména *v oblasti mezinárodních hospodářských vztahů*, kde tuto skutečnost odůvodňují ekonomická specifika těchto vztahů. Naopak je dvojí úprava druhově stejných vztahů vyloučená pro úpravu vztahů mimo tuto oblast, kde by docházelo k porušení rovnosti občanů a lidí vůbec.

Taková existence dvou paralelních úprav vedle sebe je typická i pro oblast dopravy, kdy se pro vnitrostátní dopravu aplikují normy práva občanského a obchodního (ustanovení o přepravních smlouvách) a pro mezinárodní dopravu normy obsažené v příslušných mezinárodních smlouvách.

Přímé normy, upravující určitý druh soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, se začaly používat později než kolizní normy. Důvodem pro takový vývoj byla pravděpodobně skutečnost, že v případě kolizní úpravy převažuje autoritativní a jednostranná vnitrostátní úprava jednoho státu (kromě mezinárodně unifikovaných kolizních norem – viz výše), kdežto v případě přímé metody úpravy je nutný konsensus příslušných států na řešení konkrétní otázky. Předpokladem pro uplatnění přímé metody bylo navázání vzájemných mezinárodních styků v takové intenzitě, která vytvořila potřebu společné a jednotné právní úpravy. Dalším podstatným předpokladem existence přímé normy v mezinárodním právu soukromém je i skutečný vznik konsensu mezi státy a jeho artikulace.

Přímé normy bývají převážně obsaženy v mezinárodních smlouvách, sjednaných mezi zainteresovanými státy. Z těchto smluv jsou zainteresované státy vázány. Zúčastněným státům vzniká přístupem k příslušné mezinárodní smlouvě mezinárodněprávní povinnost zavést normy sjednané ve smlouvě do svého právního řádu a zajistit jejich odpovídající aplikaci. Zúčastněný stát není oprávněn tyto normy jednostranně měnit či odvolávat, pokud trvá jeho vázanost smlouvou. Porušení těchto mezinárodněprávních povinností by vedlo ke vzniku mezinárodněprávní odpovědnosti příslušného státu.

Zúčastněný stát zavede (uveče) normy sjednané v mezinárodní smlouvě do svého právního řádu podle postupu, který jeho právní řád pro takovéto situace předpokládá. Příslušný postup bývá většinou upraven v ústavě daného státu. Následně se normy sjednané v mezinárodních

smlouvách stávají součástí právního řádu zúčastněného státu a jsou aplikovány jako normy tuzemského práva.

Důsledkem takového postupu je, že v právních řádech států zúčastněných na mezinárodní smlouvě, upravující určitou oblast soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, je příslušná oblast upravena jednotně (totožně s úpravou sjednanou ve smlouvě). Tak vzniká u vícero smluvních států jednotné hmotné právo, přímo použitelné pro úpravu daných vztahů. Dochází tak k **mezinárodní unifikaci (sjednocování) hmotného práva** upravujícího určitou oblast soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. Předmětem mezinárodní unifikace bývají soukromoprávní vztahy s absolutně mezinárodním prvkem.

V oblasti úpravy mezinárodní přepravy je použití přímé metody velmi časté, existuje celá řada mezinárodních smluv obsahujících jednotné hmotné právo pro úpravu vztahů v rámci mezinárodní přepravy. Stěžejním důvodem pro použití přímé metody úpravy vztahů v mezinárodní přepravě je její hospodářský význam a provázanost s mezinárodním obchodem. Velmi často vznikají mezinárodní smlouvy unifikující podmínky v určitém dopravním oboru (viz. blíže v části 1.3. a kapitole 2.).

### **1.2.3. Vztah metody přímé a metody kolizní**

Pokud by nastala situace, kdy by byl určitý typ právních vztahů upraven jak přímou, tak i kolizní metodou, bylo by nutné vymezit jejich vzájemný vztah a určit tak, která norma by se měla použít. Na střet dvou základních metod úpravy v mezinárodním právu soukromém lze hledět i jako na střet mezinárodní a vnitrostátní úpravy určité otázky. Taková situace se označuje jako tzv. kolize pořadí.

Takový střet je vyřešen v prospěch přímé metody úpravy. **Přímé normy mají povahu norem zvláštních vůči normám kolizním** jako normám obecným. Uplatní se zde tedy princip *lex specialis derogat lex universalis* - přímé normy budou mít přednost před normami kolizními.

Obecně se tedy postupuje tak, že se při řešení určitého soukromoprávního případu, v němž se vyskytuje mezinárodní prvek, nejprve snažíme nalézt zvláštní hmotněprávní normy přímé úpravy a tyto aplikovat na daný případ. Pokud taková norma však neexistuje nebo se pro daný případ nedá použít, je zapotřebí pro daný případ vyhledat příslušnou normu kolizní a na jejím základě určit rozhodné právo, které bude poté při řešení daného případu aplikováno.

Na území České Republiky je vztah přímé a kolizní metody upraven na těchto místech právního řádu:

1. **§ 2 zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním** obsahuje ustanovení, které stanoví, že ustanovení zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním (dále jen ZMPS) se použije jen pokud nestanoví něco jiného mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána.

2. Toto ustanovení koresponduje s **článkem 10 Ústavy ČR**. Tento článek zakotvuje **aplikační přednost** mezinárodních smluv, k jejichž ratifikaci dal souhlas Parlament, jimiž je ČR vázána a jsou vyhlášené ve sbírce mezinárodních smluv před zákonem. Takovéto mezinárodní smlouvy jsou součástí českého právního řádu. Příslušné ustanovení se do Ústavy dostalo až v roce 2002, je tedy časově mladší než úprava obsažena v ZMPS. Ústavní norma stojí v hierarchii právních norem státu na nejvyšším stupni a tudíž princip aplikační přednosti vyhlášených mezinárodních smluv, z nichž je ČR vázaná, platí ve všech právních odvětvích. Obdobně je vztah vnitrostátních předpisů a mezinárodních smluv řešen i v zákoně o rozhodčím řízení (§ 47) a v obchodním zákoníku (§ 756), kde je stanoveno, že ustanovení těchto zákonů se použijí, nestanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného.

### **1.3. Důvody převahy přímé metody v mezinárodní přepravě**

Přeprava je klíčová pro rozvoj každé krajiny, jedná se o centrální oblast pro mezinárodní obchod, regionální integraci a pro zabezpečení vyrovnaného národního rozvoje. Opomíjet by se neměla ani přeprava osob s nejrůznějšími zaměřeními, např. rekreace, pracovní cesty, zdravotní cesty, apod.

Z hospodářského hlediska je pro každý stát mimořádně důležitá skutečnost, že přeprava poskytuje fyzický, materiální přístup k trhům. Bez funkční dopravy by tedy nemohl existovat obchod, a to jak v národním, tak ani v mezinárodním pojetí. Přeprava jako taková je službou, která je komplementární k obchodní činnosti, je pro obchod a zejména mezinárodní vlastně *conditio sine qua non*.

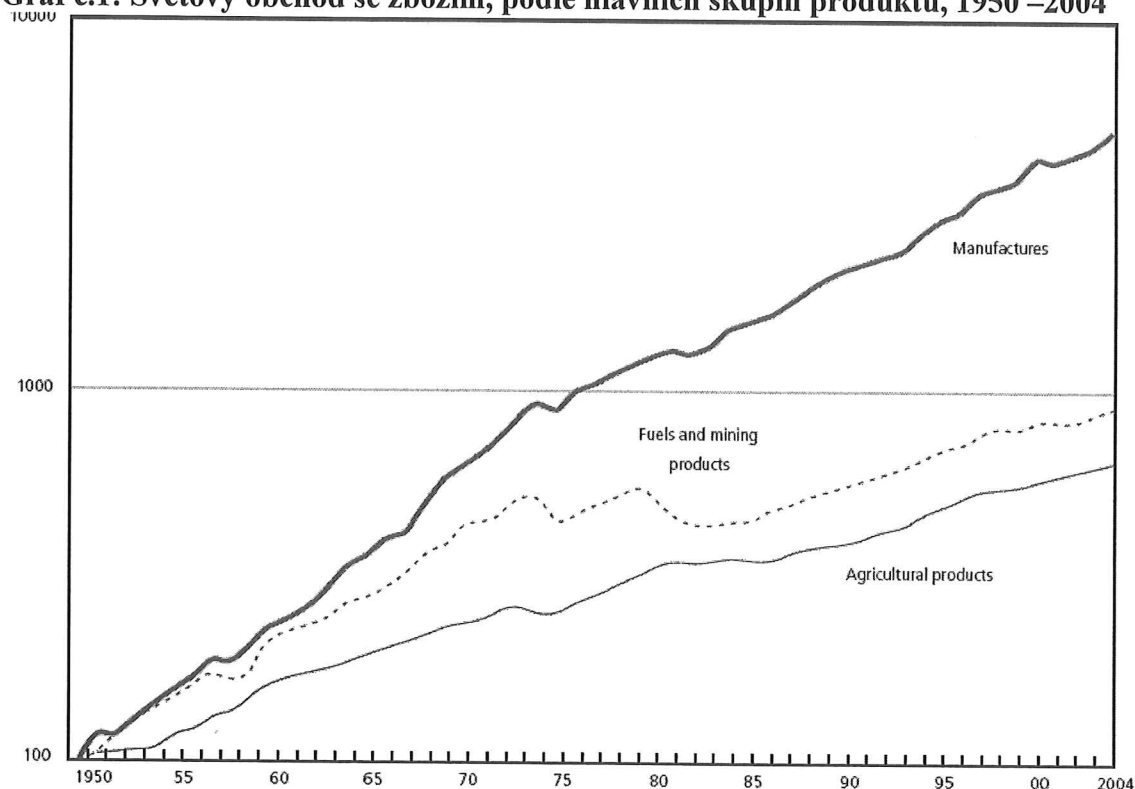
Postavení dopravy má přímou souvislost s její funkcí ve společnosti, respektive ve světovém hospodářství. Doprava jako taková slouží především k přemísťování zboží a osob, je tedy jakýmsi spojovacím článkem mezi jednotlivými subjekty světového hospodářství a i mezi jednotlivými hospodářskými odvětvími. To platí ještě více i o mezinárodní přepravě, která je následkem, ale zároveň i produktem mezinárodní dělby práce. Další akcentace mezinárodní dopravy vzniká v rámci hospodářských integračních celků, zejména těch které již dosáhly

integrace minimálně na stupni oblasti volného trhu. V těchto integračních celcích došlo k odstranění vzájemných bariér obchodu a uplatňuje se volný pohyb zboží, osob a kapitálu, což ještě více podněcuje k využívání služeb mezinárodní přepravy v rámci těchto integračních seskupení.

Důsledkem narůstajícího mezinárodního obchodu je i růst mezinárodní nákladní dopravy. Každé vyrobené zboží, které je určené na export, je nutno dopravit na mezinárodní trhy, a proto je propojenost mezinárodního obchodu a mezinárodní dopravy přímá a růst obchodu se promítá do růstu potřeby přepravních služeb přímo úměrně.

Následující graf ukazuje stoupající tendenci v mezinárodním obchodě, z čehož lze odvodit, že podobným způsobem rostla a roste i mezinárodní doprava.

**Graf č.1: Světový obchod se zbožím, podle hlavních skupin produktů, 1950 –2004**



Zdroj: WTO statistiky, dlouhodobé ukazatele.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> WTO Selected long-term trends, Statistics 2005, 10th Anniversary of the WTO. [www.wto.org](http://www.wto.org).

Vysvětlivky ke grafu:

Agricultural products = zemědělské výrobky; Fuels and mining products = paliva a nerostné suroviny (?);

Manufactures = průmyslové, zpracovatelské výrobky

Osa X – časová osa; Osa Y – hodnota obchodu, v mld. USD.

Graf ukazuje růst obchodu od padesátých let 20.století do roku 2004 (aktuálnější zpracované data nejsou zatím k dispozici). V padesátých letech měl světový obchod hodnotu 100 miliard USD, zatímco hodnota světového obchodu dosahuje v současnosti téměř 10000 miliard USD. Jedná se tedy v určitém přiblížení o stonásobný nárůst. Obdobný nárůst lze předpokládat i u mezinárodní dopravy, převážně nákladní.

Aby výše popsany růst dopravy a obchodu mohl probíhat plynule a bez zbytečných vlivů rušivých činitelů, bylo zapotřebí dále rozpracovat již stávající mezinárodní právní úpravu a zároveň pro zatím neupravené oblasti vypracovat a prosadit úpravu novou. Tyto měly také přispět k zjednodušení úpravy a podmínek mezinárodní přepravy a ke zvýšení právní jistoty v této oblasti. Pro dosažení takto stanovených cílů se v oblasti mezinárodní přepravy často využívala a i nadále využívá **přímá metoda** úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. V oblasti mezinárodní přepravy existuje z výše uvedených důvodů rozsáhlá mezinárodně unifikovaná právní úprava přepravních vztahů, zejména tedy přepravní smlouvy. Tato úprava je obsažena v mezinárodních úmluvách, věnujících se většinou jednotlivým dopravním oborům. V rámci přímé metody úpravy se pozornost soustředila zejména na dvě otázky mezinárodní dopravy. Tyto dvě oblasti byly pak následně pro většinu dopravních oborů detailněji zpracovány, jedná se o oblast odpovědnosti dopravce a o oblast přepravních dokumentů. Často se vyskytuje i kogentní úprava, která se soustředí na ochranu uživatele přepravy, který představuje v přepravních vztazích slabší stranu přepravních smluv. Jednotlivým úpravám bude věnována část 2. kapitoly, vždy podle dopravních oborů.

Pro zajištění podpory vzniku a aplikace těchto norem vznikla celá řada **mezinárodních organizací**, které se soustředí na jednotlivé obory mezinárodní přepravy a často i připravují nové, moderní mezinárodní dohody v jim svěřené oblasti, či dávají alespoň podněty k novelizaci a modernizaci starších právních úmluv. Většinou mívají také funkci diskusního fóra či zástupce zájmů v něm sdružených účastníků mezinárodní přepravy.

Bližší představení jednotlivých mezinárodních organizací i mezinárodních smluv týkajících se mezinárodní přepravy je obsaženo v následující kapitole.

#### **1.4. Úprava mezinárodní přepravy v ČR**

Jak je výše zmíněno, pro oblast mezinárodní přepravy je typická úprava pomocí **přímé metody**, za použití unifikujících mezinárodních smluv. Ve většině dopravních oborů existuje mezinárodněsmluvní úprava, alespoň částečná. Tato úprava je založena na mezinárodních

smlouvách, které byly vyhlášeny ve Sbírce mezinárodních smluv, parlament dal souhlas k jejich ratifikaci a pro ČR z nich vznikají závazky. Důležité je ještě podotknout, že se u nás uplatňuje *kontinuita* a to i ve smyslu kontinuity na vázanost mezinárodními smlouvami ČSFR. Kontinuitu upravuje konkrétně čl. 5, odst. 2 ústavního zákona ČNR č. 4/1993 Sb., o opatřeních souvisejících se zánikem České a Slovenské Federativní republiky: podle ustanovení této recepční normy Česká republika převzala práva a závazky, které pro ČSFR vyplývaly z mezinárodního práva ke dni zániku ČSFR, nejedná-li se o práva a závazky, na které se vztahovala svrchovanost ČSFR, ale nevztahuje se svrchovanost ČR.

Mezinárodní smlouvy jsou podrobněji rozebrány ve 2. kapitole této práce, zde pouze uvádím přehled těch nejdůležitějších mezinárodních smluv o mezinárodní přepravě, kterými je ČR vázána.

#### **Mnohostranné smlouvy:**

- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), Bern 1980, č. 8/1985 Sb.,
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Ženeva, 1956, č. 11/1975 Sb.,
- Dohoda o všeobecných podmínkách mezinárodních přeprav cestujících autobusy, Berlín, 1970, č. 39/1976 Sb.,
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), č. 64/1987 Sb.,
- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR (Úmluva TIR), č. 144/1982 Sb.,
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská letecká úmluva), Varšava 1929, č. 15/1935 Sb.,
- Protokol k této úmluvě, Haag, 1955, č. 15/1966 Sb.,
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou leteckou úmluvu, Guadalajara, 1961, č. 27/1968 Sb.,
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealská letecká úmluva), Montreal, 1999, č. 123/2003 Sb.,
- Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla o konosamentech), Hamburk, 1978, č. 193/1996 Sb.,
- Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC), sdělení č. 35/1995 Sb.,



- Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), sdělení č. 163/1999 Sb.

V oboru vnitrozemské plavby platí pro ČR *bilaterální dohoda* s Německem o vnitrozemské vodní přepravě na Labi (č. 330/1990 Sb.).

Právní otázky a situace, které nejsou upraveny v mezinárodních smlouvách týkajících se mezinárodní přepravy, či jsou případně obsaženy v mezinárodních smlouvách, jimiž ale není ČR vázána, se řídí vnitrostátními předpisy, obsahujícími **kolizní normy**. V České republice jsou tyto případy upraveny zejména v již výše zmíněném zákoně č. 97/1963 Sb., **zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním**, který obsahuje m.j. kolizní normy určující právo, které bude aplikováno pro konkrétní soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem.

Tento zákon obsahuje ve svém § 9 a v § 16 institut **volby práva**. Tento právní institut umožňuje účastníkům příslušného právního vztahu s mezinárodním prvkem si smluvně předem určit – zvolit právo (ve smyslu právního řádu), jímž se budou řídit jejich vzájemné vztahy. Volba práva je přípustná pouze pro vztahy s mezinárodním prvkem. K volbě práva dochází shodným projevem vůle účastníků ohledně toho, kterým právním řádem se má daný vztah řídit. Podle české právní úpravy je možné si zvolit právo pro smlouvy závazkového práva a pro smlouvy pracovněprávní. Přepravní smlouvy jsou typem smluv závazkových, proto si strany přepravní smlouvy s mezinárodním prvkem tedy mohou rovněž samy zvolit rozhodné právo. Může se přitom jednat o zvolení aplikace právního řádu státu jednoho ze subjektů smluvního vztahu, ale není to nutné, může se jednat i o absolutně nezávislou volbu právního řádu státu, který nemá na první pohled se subjekty, objektem či jiným prvkem právního vztahu z přepravní smlouvy žádný vztah. Toto znamená, že strany právního vztahu nejsou ve volbě rozhodného práva omezeny, mohou si zvolit jakýkoliv platný právní řád, dojde-li k svobodným projevem jejich shodné vůle.

Volba práva může být dle ZMPS učiněna i mlčky, není-li vzhledem k okolnostem projevené vůle pochybnost (o volbě práva). Není tedy nutné použití určité specifické formy projevu vůle k volbě práva.

V zákonné úpravě není závazně stanoven okamžik, kdy má k volbě práva dojít, není proto nutné, aby k volbě práva docházelo při přijímání smlouvy či při vzniku dotčeného právního poměru. Je možná i tzv. dodatečná volba práva nebo dokonce změna volby práva.

Náš právní řád dále připouští, že je možné zvolit více právních řádů pro jeden právní vztah. Jedná se o případ, kdy jsou jednotlivé části právního vztahu podřízeny různým právním

úpravám (ve smyslu různých právních řádů). Takováto konstrukce bývá účelná zejména pro regulaci některých vedlejších otázek soukromoprávního vztahu – např. způsob či místo plnění, sankce za prodlení apod.

Volbou práva si mohou účastníci dané smlouvy zvolit určitý právní řád, podle kterého se budou dále řídit jejich majetkové vztahy. Co se týče zvoleného, tzv. rozhodného práva, jedná se zpravidla o volbu jeho hmotněprávních norem a nikoliv o jeho kolizní normy. Nevyplývá-li z projevu vůle účastníků něco jiného, nepřihlíží se ke kolizním ustanovením zvoleného právního řádu. Nedochozí tak automaticky k dvojímu odkazu a předchází se situaci, kdy by si účastníci vztahu zvolili svobodně jeden právní řád a ten by je autoritativně odkázal na právní řád jiného státu.

Nevyužijí-li účastníci smlouvy možnost volby práva, řídí se jejich vztahy právním řádem, jehož použití odpovídá rozumnému uspořádání daného vztahu a v tomto případě se subsidiárně uplatní kolizní normy obsažené v § 10 ZMPS. V rámci těchto kolizních ustanovení je upraven i režim týkající se smluv o dopravě - § 10, odst. 2, lit. c : *Smlouvy o dopravě (smlouvy o přepravě, smlouvy zasilatelské apod.) se zpravidla řídí právem místa, kde má dopravce nebo zasilatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy.*

Nutno ještě podotknout, že takto určený nebo zvolený právní řád platí také pro změny, zajištění a následující porušení závazků ze smlouvy, neplyne-li z úmyslu účastníků či z povahy věci něco jiného.

Dále je důležité si uvědomit, že nároky na náhradu škody, nejde-li o porušení povinnosti ze smlouvy, se řídí právem místa, kde škoda skutečně vznikla, případně místa, kde došlo ke skutečnosti, která zakládá nárok na náhradu škody.

Nastane-li při použití kolizní metody situace, že dopravce nebo zasilatel má v době uzavření smlouvy o dopravě sídlo (jedná-li se o právnickou osobu) nebo bydliště (jedná-li se o fyzickou osobu) na území ČR, bude rozhodným právem právní řád český.

V tomto případě se budou aplikovat zejména ustanovení o smlouvě o dopravě (dle §10, odst. 2, lit.c ZMPS) obsažené v obchodním zákoníku nebo v občanském zákoníku, v současném znění.

#### **A. Občanskoprávní úprava**

Základní úprava pro veškeré dopravní obory je obsažena v občanském zákoníku (z.č. 40/1964 Sb.), v § 760 a násl. je upravena **smlouva o přepravě osob** a v § 765 a násl. **smlouva o přepravě nákladu**. Smlouva o přepravě je zvláštním typem obligační smlouvy, platí tedy



zásada, že pokud není v ustanoveních týkajících se této konkrétní smlouvy předpis speciální, použijí se obecná ustanovení části osmé, hlavy první občanského zákoníku. V části společně pro oba druhy smluv o přepravě se stanoví zmocnění upravit podrobněji přepravu ve zvláštních předpisech, zejména v **přepravních řádech a tarifech**. V rámci této úpravy mohou přepravní řády též převzít ustanovení platná v mezinárodní přepravě pro přepravu vnitrostátní (průlom do výlučnosti úpravy přímou metodou pro vztahy s mezinárodním prvkem). Takový způsob úpravy je zvolen z důvodu obecnosti úpravy v občanském zákoníku a nemožnosti postihnout celou šíři specifických podmínek, za nichž se uskutečňují jednotlivé obory dopravy. Ustanovení týkající se odpovědnosti za škodu na zdraví (osobní přeprava) stanovená občanským zákoníkem však nesmí být v přepravním řádu omezena. Obecně dále platí, že smlouvu není nutné uzavřít v písemné formě a že je možné ji použít pro všechny dopravní obory.

Smlouvou o přepravě osob vzniká závazkový vztah mezi *cestujícím* (fyzická osoba) a *dopravcem*. Okamžik vzniku smlouvy o přepravě osob vyplývá z přepravních řádů (např. zakoupení jízdenky, nastoupení do dopravního prostředku – předplatné apod.). Cestujícímu, který zaplatí stanovené jízdné (jeho závazek) vzniká právo, aby ho dopravce *přepravil* dopravním prostředkem do místa určení řádně a včas. Pojmovým znakem této smlouvy je její *úplatnost*, pod smlouvu o přepravě osob tedy nespadá bezplatně uskutečněná přeprava, která je uskutečněna z ochoty (např. svezení se se známou osobou apod.). Pod smlouvu však spadá např. případ, kdy ve skutečnosti na základě různých slev a osvobození od jízdného cestující žádné jízdné neplatí, avšak jedná se obecně o přepravu za úplatu.

Dopravce je povinen přepravit cestujícího i zavazadlo do místa určení řádně a včas, přitom je dále povinen starat se při přepravě zejména o bezpečnost a pohodlí cestujících. Cestující může s sebou převážet i zavazadlo a to buď společně se sebou a pod svým dohledem nebo odděleně. Úprava obsažená přímo v zákoně je velmi rámcová a velký prostor se ponechává přepravním řádům. V přepravních řádech bývá často vylučována nebo omezována odpovědnost dopravce za porušení povinnosti provést přepravu včas a s tím související vznik nároku na náhradu škody. Při vzniku škody na zdraví u cestujícího v průběhu přepravy za tuto škodu odpovídá dopravce a jak je výše uvedeno není možné tuto odpovědnost omezit (§ 772). V tomto případě dopravce odpovídá podle ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků (§ 764 a § 427 a násl.).

Smlouva o přepravě nákladu vzniká mezi odesílatelem a dopravcem. Smlouvou vzniká odesílateli právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určeného místa a vydal

ji určenému příjemci. Základní povinností dopravce plynoucí z této smlouvy je přepravit určitý náklad (určitou movitou věc) z místa odeslání do místa určení a základní povinností odesílatele je zaplatit přepravné. Další povinností, tentokrát obou stran, upravenou přímo v zákoníku je na požádání druhé straně vydat písemné potvrzení o převzetí zásilky a potvrzení objednávky. Podrobnější úprava je ponechána přepravním a tarifním řádům, které zákon provádí. Dopravce je povinen provést přepravu s odbornou péčí a ve stanovené lhůtě, nemusí však dopravu provádět osobně. Dopravce může užít k provedení přepravy i jiných fyzických nebo právnických osob, odpovídá však při tom, jako by přepravu prováděl sám.

Rozebrání úpravy odpovědnosti dopravce podle občanskoprávních ustanovení týkajících se smlouvy o přepravě nákladu následuje ve 3. kapitole této práce.

## **B. Obchodněprávní úprava**

Ustanovení obchodního zákoníku (z.č. 513/1991 Sb.) týkající se přepravní smlouvy se použijí, pokud se bude jednat o *závazkové vztahy podnikatelského charakteru*, jedná se o relativní obchod. Tedy zejména o závazkové vztahy mezi podnikateli, jestliže při jejich vzniku je zřejmé s přihlédnutím ke všem okolnostem, že se týkají podnikatelské činnosti (§ 261).

Samotná právní úprava **smlouvy o přepravě věci** je upravena v obchodním zákoníku v § 610 - § 629 a týká se pouze přepravy věcí, tedy nákladní přepravy a nikoliv přepravy osob. Smlouvy o přepravě osob a vztahy z nich vznikající se řídí buď občanským zákoníkem (§ 760 občanského zákoníku a násl. – smlouva o přepravě osob) nebo obchodním zákoníkem, pokud takovou smlouvu uzavírají podnikatelé v rámci své podnikatelské činnosti. Ve druhém uvedeném případě půjde o druh smlouvy nepojmenované, podle § 261, odst. 6 obchodního zákoníku.

Úprava smlouvy o přepravě věci dle obchodního zákoníku je použitelná díky svému obecnému charakteru ve *všech oborech přepravy*. Sám zákon však předpokládá zvláštní úpravu pro jednotlivé přepravní obory odpovídající jejich specifikům v prováděcích předpisech k zákonu (§ 629). Odchylná úprava prováděcím předpisem se předpokládá v taxativně vymezených oblastech úpravy: vznik smlouvy, přepravní doklady, vyloučení věci z přepravy, přebrání zásilky dopravcem a její vydávání příjemci, rozsah nároků vůči dopravci a jejich uplatnění. *Jako kogentní je nutno chápat úpravu odpovědnosti dopravce při škodě na zásilce*, konkrétně ustanovení týkající se podmínek vzniku odpovědnosti (§ 622) a rozsahu odpovědnosti (§ 624). Naproti tomu - podle judikatury (R 68/1972) - při stanovení rozsahu náhrady škody vzniklé cestujícím na zavazadlech po dobu přepravy nebo způsobené

přepřavou na těchto zavazadlech je třeba vycházet z přepravních řádů a tarifů, kterými může být odpovědnost za tuto škodu omezena.<sup>8</sup>

Podobu prováděcího předpisu mají zejména **přepravní řády**, k jejich vydání formou nařízení je zmocněna dle § 771 obchodního zákoníku vláda. V současné době platí tyto přepravní řády:<sup>9</sup>

- přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu: nařízení vlády č. 175/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu: nařízení vlády č.1/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- silniční přepravní řád: vyhl.č. 133/1964 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- letecký přepravní řád: vyhl.č. 17/1966 Sb., ve znění pozdějších předpisů,

Přepravní řád pro vnitrozemskou vodní dopravu (vyhl. č. 134/1964 Sb.) byl zrušen k 1.10.1995 zákonem o vnitrozemské plavbě (č. 114/1995 Sb.) a to bez náhrady.

Základní vymezení smlouvy o přepravě věci je obsaženo v § 610 obchodního zákoníku: *Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místa odeslání) do určitého jiného místa (místa určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné).*

Základními zavázanými subjekty smlouvy jsou dopravce a odesílatel. Přičemž dopravce nemusí svůj závazek plnit osobně, může jej plnit i pomocí dalšího dopravce, odpovídá při takovém jednání však jakoby přepravu uskutečňoval sám. **Podstatnými částmi smlouvy** tedy jsou:

1. určení smluvních stran (dopřavce a odesílatel),
2. určení a označení věci, která má být přepravována (zásilka),
3. určení místa odeslání a místa určení,
4. závazek dopravce převést přepravu z místa odeslání do místa určení a
5. závazek odesílatele zaplatit za provedení přepravy úplatu (přepravné).

Podstatným znakem smlouvy tedy není ani určení výše přepravného, ani určení termínu či lhůty přepravy, ba ani určení příjemce zásilky, přestože ve většině případů ve smlouvě tyto skutečnosti určeny jsou. Zákon nepožaduje žádnou zvláštní formu pro uzavření smlouvy o přepravě věci, dává však k dispozici možnost vyžádat si potvrzení od druhé strany smlouvy

<sup>8</sup> Nesnídal, J.: Odpovědnost při osobní a nákladní přepravě. In: Ekonom, 1997, s. 35 a násl.

<sup>9</sup> Plíva, S.: Přepravní smlouva. In Pelikánová, I. a kolektiv: Obchodní právo. Nakladatelství ASPI, 1998, s. 319 – 320. Dále Plíva, S.: Smlouva o přepravě věci. In: Štenglová, Plíva, Tomsa a kolektiv: Obchodní zákoník – komentář. Nakladatelství C.H.Beck, Praha, 2005. s. 1310 a násl.

(§611). Smlouva má *konsenzuální charakter* a k jejímu vzniku není vyžadováno hmotné převzetí zásilky dopravcem. Vznik smlouvy však může být odlišně upraven v přepravním řádu (viz výše).

V následujících ustanoveních je např. zakotven institut *tzv. náložního listu*, který má povahu cenného papíru a v praxi dává možnost obchodovat s přepravovaným zbožím již „po cestě“, jedná se totiž o listinu, která ztělesňuje právo požadovat od dopravce vydání zásilky osobě, která náložní list předloží.

Dále je v obchodněprávní úpravě obsažena i zvláštní úprava *odpovědnosti* za škodu na zásilce a liberační důvody k této odpovědnosti. Obecně nesou odpovědnost dopravce i odesílatel při porušení svých povinností vyplývajících ze smlouvy. Odpovědnostní otázce je detailněji věnována 3. kapitola předkládané práce.

## 2. Kapitola

### Přehled a rozbor právní úpravy regulující jednotlivé dopravní obory

Chápeme-li pojem dopravní obor jako určitou část dopravy, charakterizovanou používáním převážně jednoho druhu dopravního prostředku a s tím souvisejících zvláštností, rozeznáváme v současnosti **pět základních dopravních oborů**. Jedná se o dopravu silniční, leteckou, vnitrozemskou vodní, námořní a železniční. Všechny tyto dopravní obory lze vnitřně dělit na přepravu osob a zboží. Tyto jednotlivé dopravní obory navzájem koexistují na základě dělby práce a trhu, mají osobité právní úpravy, které jsou obsaženy zejména v mezinárodních smlouvách.

Problematika mezinárodního přepravního práva se dostala do centra zájmu v oblasti mezinárodního práva soukromého koncem sedmdesátých let dvacátého století. V tomto období byla přijata celá řada závažných **mezinárodních úmluv** týkajících se mezinárodní přepravy. Mezi ně patří Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla – viz dále), která byla přijata v roce 1978. V roce 1980 bylo přijato znění Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).<sup>10</sup>

Pro jednotlivé dopravní obory vznikají i rozličné *mezinárodní organizace*, mající zejména funkci sjednocování úpravy a standartů, ale i diskusního fóra (IATA, OTIF, IMO apod. – viz dále) apod.

V rámci vnitrostátní úpravy existují pro jednotlivé obory **přepravní řády**, které určují bližší podmínky pro přepravu v rámci jednotlivých dopravních oborů. **Obecná zákonná úprava**, týkající se přepravní smlouvy, obsažena zejména v *obchodním a občanském zákoníku* neupravuje přepravní smlouvu rozdílně pro jednotlivé obory, nýbrž jednotně a bližší úpravu svěřuje prováděcím předpisům, zejména přepravním řádům, které jsou již tvořeny pro jednotlivé dopravní obory (viz 1. kapitola). Dále existují **speciální zákony** upravující vztahy v rámci některých jednotlivých dopravních oborů, např. zákon o drahách (č. 266/1994 Sb.), zákon o vnitrozemské plavbě (č. 114/1995 Sb.), zákon o silniční dopravě (č. 111/1994 Sb.), zákon o námořní plavbě (č. 61/2000 Sb.) a zákon o civilním letectví (č. 49/1997 Sb.).

<sup>10</sup> Čapek, J: Prameny mezinárodního železničního přepravního práva a možnosti právní úpravy jeho kolizních otázek. In: Právník 1980, s. 443 a násl.

Společným znakem všech dopravních oborů je jejich hlavní funkce - funkce přepravní, přemísťovací. Jednotlivé přepravní obory se od sebe však v některých svých **charakteristikách** významně liší a mají mnoho rozdílných znaků, proto se jednotlivé dopravní využívají pro různé typy přepravy – dlouhé tratě, krátké tratě, typ nákladu, přeprava pouze v rámci jednoho kontinentu, či mezikontinentální, apod. Přeprava za použití jednotlivých dopravních prostředků se liší i svou technickou, časovou i ekonomickou náročností. Určitou roli hrají i přírodní podmínky a historická tradice určitého oboru v konkrétní geografické oblasti. Při použití různých dopravních prostředků pro přepravu jsou rozdílné i požadavky na infrastrukturu, její kvalitu a vybavenost, a v neposlední řadě i na její dostupnost.

Vedle těchto základních typů se ve druhé polovině minulého století začala objevovat i tzv. kombinovaná, multimodální doprava. Kombinovaná doprava je takovým typem dopravy, v němž se přeprava uskutečňuje nejméně dvěma druhy dopravních prostředků, přičemž se celá přeprava uskutečňuje pouze na základě jedné přepravní smlouvy a s použitím jediného dopravního dokumentu.

Ve světové nákladní přepravě se dlouhodobě na první pozici, posuzované podle kritéria přepravy největšího objemu nákladu, umísťuje námořní přeprava. V kontinentální přepravě zaujímá první místo na západoevropském kontinentě silniční nákladní přeprava. Ve střední a východní Evropě, včetně České republiky, se přechodem na tržní hospodářství poměry výkonů v nákladní přepravě změnily. Zatímco v minulosti výrazně převládala železniční přeprava, v současnosti jsou výkony železniční a silniční přepravy více méně vyrovnané, ovšem se stoupajícím trendem v silniční přepravě.<sup>11</sup>

**Tabulka č.1: Pořadí dopravních oborů podle výkonů nákladní přepravy v současnosti (v tkm).**

Obor dopravy	Svět	EU
Námořní doprava	1	2
Letecká doprava	5	5
Železniční doprava	2	4
Silniční doprava	3	1
Říční doprava	4	3

Zdroj: Kombinace UNCTAD a Hansenová.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Hansenová, H: tamtéž, s. 9.

<sup>12</sup> www.unctad.org - Výroční zpráva 2004 (novější data nejsou zatím k dispozici)  
Hansenová, H: tamtéž, s. 10.



## 2.1. Silniční přeprava

Silniční přeprava má jednoznačný kontinentální charakter, je tedy omezena na přepravu uvnitř jednotlivých kontinentů. Následkem toho se mohou lišit např. technické, ale i jiné požadavky kladené na silniční přepravu na jednotlivých kontinentech. Uskutečňuje se po pozemních komunikacích.

Současnou situaci silniční přepravy v Evropě lze shrnout i následovně: „Evropská železniční a silniční nákladní přeprava v současnosti existuje ve třech poměrně samostatných dopravních systémech: EÚ, transformující se státy a zbytek Evropy. Společným cílem všech dopravních systémů je propojení a vznik transkontinentálních sítí. Motorem realizace této koncepce je EÚ.“<sup>13</sup>

Tento dopravní obor vznikl v relativně moderní době a v Evropě začal být předmětem výraznější právní úpravy až začátkem dvacátých let minulého století, ale opravdový rozkvět silniční přepravy nastal ještě později, zejména od sedmdesátých let dvacátého století.

Na rozdíl od železniční nákladní přepravy, se kterou je silniční nákladní přeprava často srovnávána (podobný spotřebitel, dvě různé alternativy přepravy po souši, možnost přepravy totožného nákladu, apod.), existovala vždy oddělená od vlastnictví dopravní cesty (infrastruktury).

Výhodou silniční přepravy je, že se jedná o přepravu bez nutné překládky, představuje systém přepravy typu „až do domu“, tedy do místa určení a ne pouze např. do určitého místa, kde náklad čeká na přebrání odebíratelem, protože dál nevede vhodná infrastruktura apod. Z pohledu mezinárodního obchodu a mezinárodního podnikání je významná i možnost aplikace silniční přepravy na moderní manažerské procesy, zejména systému JIT (just in time). Obě výše zmíněné charakteristiky jsou důsledkem vysoké schopnosti flexibility silniční nákladní přepravy.

Velký problém v současnosti představuje neslučitelnost silniční nákladní přepravy s požadavky ekologie a životního prostředí. Tento typ dopravy se totiž prokazuje jako vysoce neekologický a znatelně poškozuje životní prostředí, zejména ovzduší výfukovými zplodinami. Tato skutečnost vede k přísnějším požadavkům na posuzování finančních a technických podmínek silniční mezinárodní přepravy. Přesto je však silniční nákladní doprava nadále více méně v praxi bezkonkurenční na vzdálenosti kratší než 1000 km a taktéž v kombinované dopravě.

---

<sup>13</sup> Hansenová, H: tamtéž, s. 31.

Silniční přeprava na společném přepravním trhu EU existuje jen s minimálními omezeními a charakteristický je pro ni velký počet přepravních subjektů. Mezi nejdůležitější nařízení v nákladní silniční dopravě, upravující zejména liberalizaci této oblasti, patří nařízení EHS 881/91 o licencích EU, nařízení 3118/93 o kabotáži, nařízení ES 3293/92 o ekologických bodech a směrnice EHS 93/89 o vybírání poplatků za používání cest těžkými užitnými vozidly. Neomezený přístup na národní trhy a vznik celoevropské konkurence v pravém smyslu slova však zatím komplikují harmonizační deficity v oblasti daní, odměn a sociálních příspěvků.<sup>14</sup>

Mezi nejvýznamnější **mezinárodní organizace** působící na poli silniční dopravy patří:

#### **1. Mezinárodní silniční federace – IRF**

Tato mezinárodní organizace je organizací celosvětovou a zabývá se především otázkami technickými a technologickými. Do oblasti zájmu a působnosti této organizace patří též problematika bezpečnosti pozemních komunikací a jejich kvalita a členění.

#### **1. Mezinárodní unie silničních dopravců – IRU**

Unie je poradní orgán OSN, její hlavní úlohou je podpora mezinárodní kooperace na poli mezinárodní nákladní silniční dopravy. O dosažení tohoto svého cíle usiluje zejména vypracováváním textů mezinárodních smluv o silniční dopravě a snahou o jejich širší prosazení. Další významnou úlohou organizace je zastupování silničních dopravců a jejich zájmů na mezinárodních fórech. Rovněž usiluje o vylepšení bezpečnosti na cestách a zavedení, jakož i dodržování přísnějších ekologických požadavků. Další funkcí IRU je, že vystupuje v roli mezinárodního garanta pro systém karnetu TIR.

Tato mezinárodní organizace byla založena v roce 1948 v Ženevě a v současné době má 180 členů ze 70 různých zemí a má tak velký celosvětový dosah. IRU reprezentuje přes své národní spolky (sdružení) celosvětově celý silniční nákladní průmysl.

V rámci organizace IRU existují dvě kategorie členských států, tzv. aktivní členové, vysílání z národních asociací silniční nákladní přepravy (national road transport associations) a tzv. asociovaní členové, ke kterým patří zejména výrobci silničních vozidel a provozovatelé kombinované přepravy.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Hansenová, H: tamtéž, s. 29.

<sup>15</sup> [www.iru.org](http://www.iru.org)



Mezi nejvýznamnější mezinárodní dohody, které vznikly na půdě této organizace patří zejména:

- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (**AETR**), v naší sbírce zákonů vyšla ve vyhlášce Ministerstva zahraničních věcí pod č. 108/1976 Sb. a od roku 1976 byla několikrát novelizována,
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (**ATP**), č. 61/1983 Sb.,
- Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečného nákladu po silnici (**ADR**), č. 64/1987 Sb.,

Nejvýznamnější dohodou v oboru silniční nákladní přepravy však je pravděpodobně **Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě – CMR** (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route). Tato úmluva byla uzavřena mezi smluvními státy v roce 1956 v Ženevě a představuje **jednotné hmotné právo** upravující podmínky nákladní přepravní smlouvy v tomto dopravním oboru v Evropě. Přitom se soustřeďuje zejména na jednotnou a propracovanou úpravu přepravních dokumentů a odpovědnosti dopravce. CMR nepředstavuje žádnou ucelenou kodifikaci pro mezinárodní nákladní silniční přepravu. Jak uvádí Koller, obsahuje CMR v úpravě vědomě mezery, které mají být vyplněny prostřednictvím národního práva. CMR upravuje pouze některé, ovšem z jejího pohledu ty nejdůležitější otázky spojené s nákladní přepravou. Částečně obsahuje i kolizní normy, jejichž úprava je převážně kogentního charakteru.<sup>16</sup>

Česká republika je rovněž signatářským státem této úmluvy (vyhl. č. 11/1975 Sb.).

Úprava obsažená v této úmluvě se použije pro každou smlouvu, pokud se jedná o přepravu zásilek silniční přepravou za úplatu a pokud se místo převzetí zásilky a předpokládané místo dodání nachází ve dvou různých státech, přičemž alespoň jeden z nich je smluvním státem Úmluvy. Toto platí bez ohledu na sídlo či bydliště stran přepravní smlouvy (čl. 1 CMR).

Obecně platí, že ujednání odchylovající se od úpravy sjednané v Úmluvě jsou neplatná a nemají žádný právní účinek, což je důsledkem kogentního charakteru úpravy. Co se týče výkladu, je závazné znění ve francouzském a anglickém jazyku.

---

<sup>16</sup> Koller, I.: Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport. Vydal C.H. Beck, Mnichov, 2005, s. 1017.

## Doklady

Uzavření přepravní smlouvy podle CMR se prokazuje **nákladním listem** CMR. Samostatný nákladní list se na základě přepravní smlouvy musí vystavit pro každou přepravovanou zásilku. Existence a platnost přepravní smlouvy podle CMR však zůstává nedotčena, i přestože by nastala situace, kdy by chyběl nákladní list, nebo pokud by měl nedostatky nebo by byl ztracen.

## Odpovědnost dopravce

Doprovce odpovídá za *úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky* anebo za *její poškození*, které vznikne v časovém úseku mezi okamžikem převzetí zásilky k přepravě a okamžikem vydání zásilky příjemci. Dále dopravce odpovídá za *prodlení* dodání, tedy za překročení sjednané dodací lhůty. Jedná se o odpovědnost objektivní, tedy o odpovědnost za výsledek, v jejímž případě je zavinění irelevantní. Dopravce se však může této odpovědnosti za určitých podmínek zprostit, CMR stanoví přesně možné *liberační důvody*. Mezi tyto důvody liberace patří: ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty jsou zaviněny oprávněným, nebo příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci. Důkazní břemeno v této situaci leží na dopravci. Dále je dopravce za vymezených podmínek zproštěn odpovědnosti, pokud vznikne ztráta nebo poškození důsledkem zvláštního nebezpečí souvisejícího s použitím otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takovéto použití výslovně dohodnuto ve smlouvě. Dalšími důvody zproštění odpovědnosti za určitých podmínek jsou situace, kdy je např. důvodem vzniku ztráty nebo poškození chybějící nebo vadný obal zásilky, nedostatečné nebo vadné označení jednotlivých kusů zásilky, překládka, nákladka a výkladka vykonávaná odesílatelem nebo příjemcem zásilky, přirozený úbytek, přeprava živých zvířat.<sup>17</sup>

Dopravce odpovídá i za jednání svých zaměstnanců a osob, kterých použije při realizaci přepravy. Odpovídá za ně jako za své vlastní jednání, pokud tito jednájí v rámci svých pracovních úkonů.

Typickým prvkem odpovědnosti v mezinárodní přepravě zboží jsou *limity náhrady škody*, které jsou většinou určeny nejvyšší možnou částkou náhrady škody, stanovené v počtu jednotek určité měny (příp. SDR). Tento institut nacházíme rovněž v silniční nákladní přepravě, náhrada škody zde nesmí přesahovat 25 franků (zlatý frank) za kilogram hrubé váhy. Při vzniku škody z důvodu prodlení je náhrada škody limitována výší dovozného.

<sup>17</sup> Pauknerová, M.: CMR. In: Madar, Z. a kolektiv: tamtéž, s. 210.

Existuje již však i modernější úprava limitů odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční nákladní přepravě, ta je obsažena v *Protokolu k úmluvě*, z roku 1978. Tato úprava již dále nepoužívá franky, nýbrž početní jednotky SDR (special drawing rights = zvláštní právo čerpání, jednotky definované a používané Mezinárodním Měnovým Fondem). ČR však k tomuto protokolu nepřistoupila.

Při uplatňování nároku na náhradu škody musí být v případě zjevně znatelných vad (ztráty nebo poškození) příslušná *reklamace* učiněna při převzetí zásilky. Pokud se jedná o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné je reklamační lhůta delší a činí sedm dní ode dne vydání zásilky. V případě vzniku škod z důvodu opožděného dodání je nutno podat reklamaci nejpozději 21. den od dodání zásilky příjemci. *Promlčecí doba* tohoto nároku je jeden rok, v případě úmyslného zapříčinění vzniku škody se promlčecí doba prodlužuje, a to na tři roky.

## **2.2. Letecká přeprava**

Letecká doprava má celosvětový, i mezikontinentální charakter, jedná se o nejmladší dopravní odvětví. Charakteristické pro něj je, že je technicky a technologicky velmi náročné. Ve světových statistikách dosahuje letecká nákladní přeprava doposud nejnižší přepravní výkony, přesto je však znatelná výrazně stoupající tendence tohoto druhu nákladní přepravy. Pro určité hospodářské situace, pro určitá geografická teritoria a pro určité komodity nemá letecká přeprava žádnou možnou alternativu.

Zřetelný trend prudkého růstu letecké přepravy lze ilustrovat na základě dat získaných ze statistik IATA: V roce 1945 převezly světové aerolinie celkem 9 milionů cestujících a několik tisíc tun nákladu, o deset let později to již bylo 51 milionů cestujících a 900 tisíc tun nákladu. Ke konci padesátých let minulého století již letecká přeprava převzala od zámořské osobní přepravy prvenství, co se týče dálkové, mezikontinentální přepravy osob. Důvodem byla jednoznačně vyšší rychlost, pohodlí, ale i bezpečnost letecké přepravy. Poslední dostupná data prokazují, že v roce 2004 se leteckou přepravou přepravila 1,8 miliardy cestujících a bylo přepraveno 40 milionů tun nákladu. Pro lepší ilustraci stačí uvést příklad, že na každou cestu v osobní letecké přepravě, provedené v roce 1945 dnes připadá asi 200 osobních přeprav. Motorem růstu realizovaných přeprav je rostoucí propojení obchodu a nutnost vykonávání pracovních cest na dlouhé vzdálenosti a s velkou frekvencí, velkou roli hraje i turismus a soudobý cestovatelský boom.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> [www.iata.org](http://www.iata.org)

Letecká doprava je organizovaná (stejně jako námořní doprava, tedy další mezikontinentální typ přepravních služeb) ve dvou typech dopravy – pravidelné a nepravidelné (liniové a trampové). Dále je podstatné i rozlišení této dopravy podle druhu letadel, které přepravu realizují. Rozeznáváme letadla konvenčního typu, která přepravují obvykle společně cestující i náklad, a letadla nekonvenčního typu, tzv. WBA (Wide Body Aircraft), která jsou určena k přepravě unifikovaných palet a kontejnerů při nákladní přepravě.

Organizační struktura letecké přepravy se začala v celosvětovém měřítku institucionalizovaně vyvíjet v roce 1919 na základě Pařížské úmluvy, v níž je právně definována suverenity států nad vzdušným prostorem vlastního území.<sup>19</sup>

V oblasti letectví nachází své uplatnění více mezinárodních organizací. Mezi ty nejvýznamnější patří zejména ICAO – **Mezinárodní organizace pro civilní letectví**, IATA – **Mezinárodní sdružení leteckých dopravců**, ECAC – Evropská konference civilního letectví a WACO – Světová organizace leteckých zásilek, organizace specializovaná na nákladní přepravu.

**IATA**<sup>20</sup> (The International Air Transport Association) – Mezinárodní sdružení leteckých dopravců bylo založeno v Havaně na Kubě v roce 1945. Jednalo se o první organizaci zaměřenou na mezinárodní spolupráci provozovatelů aerolinek a letišť, dále byla organizace zaměřena na podporu a rozvoj bezpečnosti, spolehlivosti a hospodárnosti letecké přepravy. Jedná se o nevládní mezinárodní organizaci, otevřenou přístupu dalších států. V době založení měla tato organizace 57 členů ze 31 zemí, zejména z Evropy a Severní Ameriky, dnes se rozrostla na více než 270 členů z více než 140 zemí, a to ze všech částí světa. V současné době je celkový objem letecké přepravy více než stonásobně větší než tomu bylo v roce založení této organizace. Tendence dynamického růstu celého odvětví je jasně zřetelná i nadále. Soudobá IATA je následníkem organizace se shodným názvem, která byla založena v roce 1919 v Haagu na konferenci týkající se letectví, avšak později zanikla. Původní význam IATA byl v sjednocování v technické a právní oblasti. Organizace spolupracuje v těchto záležitostech s mezinárodní organizací ICAO (viz dále) a společně přispěly k vytvoření základu pro právní rámec a obecně závazné standarty mezinárodního letectví. Na přepravních konferencích, organizovaných touto organizací se sjednotily oblasti upravující

<sup>19</sup> Hansenová, H.: tamtéž, s.76.

<sup>20</sup> International Air Transport Association: Annual Report 2005, Tokyo, May 2005, s. 9 a dále.

přepavní dokumenty a řízení pro jmenování leteckým agentem, ale i další významné oblasti. IATA se zabývá rovněž finančními operacemi a možnostmi podpory svých členů, mimo jiné provozuje clearing-house pro zúčtování svých členů.

V současné době funguje několik regionálních úřadů organizace a také centrální úřad, který se nachází v Ženevě (od roku 1968). Příslušný regionální úřad pro Evropu se nachází v Paříži.

**ICAO**<sup>21</sup> (The International Civil Aviation Organization) – **Mezinárodní organizace pro civilní letectví** byla založena v roce 1947 na základě Chicagské letecké úmluvy z roku 1944 (Úmluva o mezinárodním civilním letectví), která měla 52 smluvních států. Sídlem organizace je Montreal. Cíle při založení této organizace byly obdobné jako při založení organizace IATA, tedy podpora a rozvoj bezpečnosti, spolehlivosti a hospodárnosti letecké přepravy. Podstatným rozdílem však je skutečnost, že IATA sdružuje letecké podnikatele (dopravce), tedy soukromoprávní subjekty, kdežto organizace ICAO je organizací mezivládní, „sdružuje“ a zavazuje tedy jednotlivé státy. Mezi členské státy této mezinárodní organizace patří rovněž i Česká republika. Jednou z podstatných činností ICAO je tvorba mezinárodních standartů a norem, zavádí bezpečnostní opatření, zjednodušování procedur na mezinárodních hranicích apod.

ICAO úzce spolupracuje s ostatními organizacemi OSN, zejména se Světovou meteorologickou organizací, s Telekomunikační unií, s Poštovní unií, se Světovou zdravotnickou organizací a pod.

K nejvýznamnějším **mezinárodním smlouvám** upravujícím oblast letecké přepravy patří Chicagská úmluva o mezinárodním civilním letectví z roku 1944, na jejímž základě vznikla organizace ICAO (viz výše), dále Varšavská letecká úmluva z roku 1929 a její revize a doplnění v podobě Protokolu z Haagu z roku 1955 a Guadalajarské úmluvy z roku 1971, další významnou úmluvou je i Montrealská letecká úmluva z roku 1999.

**Varšavská letecká úmluva** (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Varšava 1929, č. 15/1935 Sb.) je mezinárodní smlouva mezi původními smluvními státy a státy později přistoupivšími. Tato úmluva vytváří pro zúčastněné státy jednotné hmotné právo upravující jednotně podmínky přepravní smlouvy v mezinárodní letecké přepravě a to jak pro oblast osobní přepravy, tak i pro oblast nákladní přepravy. Nákladní a osobní letecká přeprava je v některých ohledech upravena stejně a v jiných, kde je to smysluplné, rozdílně, takže tam pak má každá svou vlastní úpravu. Varšavské letecká úmluva

---

<sup>21</sup> www.icao.org



byla vypracována v období mezi lety 1925 – 1929 na mezinárodních konferencích v Paříži a ve Varšavě. Nejpropracovanější jsou zejména oblasti týkající se přepravních dokumentů a odpovědnosti dopravce. Jedním z účelů dané regulace odpovědnosti dopravce byla možnost podpory tohoto tehdy mladého odvětví prostřednictvím relativně nízké nasazených odpovědnostních limitů. Tento přístup měl podporovat příliv investic do tohoto mladého dopravního oboru.

Varšavská úmluva je převážně kogentního charakteru a pouze od těch ustanovení, která výslovně připouští svou dispozitivitu, je možné se odchýlit. Při výkladu smlouvy je určující francouzské znění, modifikace Haagským protokolem je ve znění anglickém, francouzském a španělském.

Několikrát proběhla revize této úmluvy, ČR je smluvním státem také Haagského Protokolu k této úmluvě z roku 1955 (č. 15/1966 Sb.) a Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou leteckou úmluvu, sjednanou v Guadalajaře v roce 1961 (č. 27/1968 Sb.). Haagský protokol zjednodušil některá pravidla, zejména úpravu přepravních dokumentů, dále zvýšil odpovědnostní limity a zúžil okruh škod uplatňovaných při náhradě škody s neomezeným ručením<sup>22</sup>. K dalším revizím takto vybudovaného tzv. Varšavského systému, tedy k Protokolu z Guatemaly z roku 1971 a ke čtyřem Protokolům z Montrealu z roku 1975 však ČR nepřistoupila. ČR však přistoupila k Montrealské letecké úmluvě (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, č. 123/2003 Sb.) z roku 1999, která zavádí tzv. montrealský systém a má nahradit dosavadní systém varšavský (viz dále)

### **Varšavský systém:**

Uplatnění nachází tato úprava v případě, že se jedná o leteckou dopravu na základě přepravní smlouvy a že se doprava realizuje mezi sjednaným místem odletu a místem určení, přičemž se tato místa musí nacházet buďto na území dvou smluvních států, nebo na území pouze jednoho státu, pokud je sjednána i zastávka na území jiného státu a to i v případě, že tento stát není smluvní stranou Varšavské letecké úmluvy. Výše zmíněná Guadalajarská úmluva rozšiřuje oblast použití Varšavského systému i na přepravu, při níž existuje vedle skutečného přepravce i tzv. přepravce smluvní, tedy osoba, která uzavírá přepravní smlouvu, ale fakticky neuskutečňuje přepravu.

### Dokumenty:

---

<sup>22</sup> Koller, I: tamtéž, s.1361.

Přepavní dokumenty se liší podle toho, zda se jedná o přepravu osobní nebo nákladní, v obou případech však plní důkazní funkci (jsou důkazem o uzavření přepravní smlouvy). Při osobní přepravě je přepravním dokumentem **letenka**, příp. zavazadlový lístek pro zapsaná zavazadla, kdežto pro nákladní přepravu představuje přepravní dokument **letecký nákladní list**.

#### Odpovědnost dopravce:

Doprovce odpovídá v nákladní dopravě za škodu, která vznikla *zničením, poškozením nebo ztrátou nákladu* (zboží), (čl. 18) pokud se stala událost, která způsobila vznik škody po dobu letecké přepravy, tedy po dobu, kdy se náklad ocitá pod dozorem dopravce (nemusí jít tak o dobu letu, nýbrž i o dobu na letišti, kdy už je náklad pod dopravcovým dohledem). Dále dopravce odpovídá za škodu vzniklou z důvodu *prodlení* dodání (čl. 19). Dopravce neodpovídá, prokáže-li, že on sám i jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že tak nemohli učinit. Prokáže-li dopravce, že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby, nebo k ní přispělo, může soud podle svého vnitrostátního práva odpovědnost dopravce vyloučit nebo zmírnit.<sup>23</sup> Rovněž v této úpravě jsou uvedeny maximální částky, představující odpovědnostní limity. *Limit* pro náhradu škody při přepravě osob činí 250 000 franků za cestujícího. Limit náhrady škody za přepravovaná zavazadla nebo přepravované zboží je upraven totožně a činí 250 franků za kilogram hrubé váhy. Tento limit je možno zvýšit, pokud cestující nebo odesílatel učiní zvláštní prohlášení. V praxi převažují vyšší finanční limity náhrady škody, které je možné uplatnit na základě ujednání leteckých společností.

Při uplatňování nároku na náhradu škody musí být v případě poškození či ztráty zavazadel reklamace učiněna do sedmi dnů a v případě ztráty či poškození zboží (nákladu) je tato lhůta čtrnáct dnů. V případě vzniku škod z důvodu opožděného dodání je nutno podat reklamaci nejpozději 21. den od dodání zásilky nebo zavazadla příjemci. Promlčecí doba tohoto nároku je dva roky od příchodu na místo určení nebo ode dne, kdy mělo letadlo přiletět, příp. od zastavení dopravy.

Každá doložka, jejíž účelem je snížit limit pod hodnotu stanovenou Úmluvou, příp. zprostit dopravce odpovědnosti, je neplatná a právně neúčinná.

**Montrealská letecká úmluva** (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, č. 123/2003 Sb.) byla uzavřena v Montrealu v roce 1999 a vstoupila v platnost na základě ustanovení svého článku 53 odst. 6 dne 4. listopadu 2003. Tato úmluva byla sepsána

<sup>23</sup> Pauknerová, M.: Varšavská letecká úmluva. In: Madar, Z. a kolektiv: tamtéž, s.X.

v anglickém, arabském, čínském, francouzském, ruském a španělském jazyce, přičemž všechny texty jsou stejně platné. Tato úmluva zůstává uložena v archivech Mezinárodní organizace pro civilní letectví. K smluvním státům patří i Česká republika. Relativně nový montrealský systém zaváděný touto smlouvou má nahradit dosavadní Varšavský systém úpravy podmínek přepravní smlouvy v letecké přepravě. Některé oblasti jsou v Montrealské úmluvě upraveny shodně s dosavadní varšavskou úpravou, některé reagující na moderní požadavky letecké přepravy jsou upraveny odlišně. Důležitá je také skutečnost, že dosavadní úprava roztržštěná ve velkém množství novelizací systému se *sjednocuje* do jedné komplexní úpravy. Tato úmluva obsahuje celý systém pravidel souvisejících se vztahy vznikajícími na základě přepravní smlouvy v mezinárodní letecké přepravě. Reguluje jak přepravu osobní, tak i přepravu nákladní. Soustředí se zejména na oblast přepravních dokumentů, odpovědnosti dopravce a stanovuje rovněž rozsah a limity náhrady škody. Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplat. Ve stejném rozsahu se vztahuje na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou (čl. 1).

### Dokumenty

Změna je v úpravě osobní přepravy, kde je uvedena možnost používat vedle letenky také jakéhokoliv jiného prostředku obsahujícího požadované informace. Ty mohou být dodány např. prostřednictvím internetového prodeje apod. Pro přepravu nákladu však musí být vydán letecký nákladní list. Předvídá se možnost použití i jiného prostředku, kdy místo vydání leteckého nákladního listu může být použit jakýkoli jiný prostředek, v němž budou obsaženy informace o přepravě nákladu. V tomto případě ovšem musí dopravce vystavit odesílateli na požádání cargo receipt (potvrzení o převzetí nákladu k přepravě).<sup>24</sup>

### Odpovědnost

Při nákladní letecké přepravě vzniká odpovědnost za škodu při zničení, poškození a ztráty přepravovaného nákladu, pokud škoda vznikne v průběhu letecké přepravy, dále vzniká i odpovědnost za zpožděné dodání. Tato škoda vzniká pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy. Za určitých okolností dopravce však neodpovídá za vzniklou škodu vůbec a nebo jen v omezené míře.

Limit odpovědnosti v těchto případech činí 17 SDR za kilogram hrubé váhy. Za určitých podmínek dopravce za škodu neodpovídá (vlastní vada nákladu, vadné balení, válka apod.).

<sup>24</sup> Pauknerová, M.: Smlouvy o mezinárodní přepravě. In: Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V.: Úvod do práva mezinárodního obchodu. Vydavatelství Aleš Čeněk, 2003, s. 269.



Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce limitována částkou 1000 SDR na cestujícího celkem. Tato částka může být zvýšena tzv. zvláštním prohlášením cestujícího.

Zajímavá je konstrukce odpovědnosti dopravce při osobní letecké přepravě, během níž dojde k usmrcení nebo zranění cestujícího. Dopravce podle montrealské úpravy v tomto případě podléhá tzv. dvoustupňovému systému, v němž do hranice 100 000 SDR odpovídá objektivně, tedy bez ohledu na zavinění, kdežto po přesazení této hranice odpovídá dopravce za presumované zavinění.

Úmluva předpokládá pravidelný přezkum limitů, a to v pětiletých intervalech.

Úprava odpovědnosti dopravce má kogentní charakter a není možné se od ní odchýlit a to ve smyslu sjednání nižších limitů odpovědnosti a zbavení dopravce odpovědnosti.

Při uplatňování nároku na náhradu škody musí být v případě poškození či ztráty nákladu podána písemná reklamace, a to nejpozději do čtrnácti dnů ode dne převzetí a v případě ztráty či poškození zavazadel je tato lhůta sedm dnů. V případě vzniku škod z důvodu opožděného dodání je nutno podat reklamaci nejpozději 21. den od dodání zásilky nebo zavazadla příjemci. Uplatnění reklamace nad tento časový limit není možné. Výjimku tvoří případ, pokud se dopravce dopustil podvodu.

Žalobu o náhradu škody je možno podat podle volby žalobce na území jedné ze smluvních stran, buď u soudu, kde má dopravce bydliště, nebo u soudu hlavního sídla jeho podnikání, nebo u soudu v místě jeho podnikání, ve kterém byla přepravní smlouva sjednána, nebo u soudu v místě určení (čl. 33). Pro soudní řízení platí právní řád soudu, který bude případ projednávat. Podle ustanovení článku 34 se mohou smluvní strany při přepravě nákladu dohodnout, že spory týkající se odpovědnosti dopravce podle této úmluvy budou řešeny arbitráží. Dohoda musí být písemná. Právo na náhradu škody se promlčuje, nebude-li podána žaloba ve lhůtě dvou let počítané ode dne příletu na místo určení a nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, a nebo ode dne zastavení dopravy (čl. 35).

### **2.3. Vnitrozemská vodní nákladní přeprava**

Vnitrozemská vodní nákladní přeprava má kontinentální charakter a její úprava má regionální charakter podle jednotlivých významných povodí. Každá evropská mezinárodně splavná řeka má svůj vlastní právní systém a technický i obchodní režim. Tento stav se částečně snaží překonat nová mezinárodní úprava.

Dunaj – technickou a technologickou stránku plavby po tomto veletoku upravuje, řídí a kontroluje *Dunajská komise*. Komise má sídlo v Budapešti. Členem je každý podunajský stát. Bratislavské dohovy upravují obchodní provoz na Dunaji, dále přepravní podmínky plavby a vystavení a vydání přepravního dokladu, v tomto případě *Dunajský nákladní list* (DNL).

V roce 2000 byla přijata **Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách CMNI**, tato úmluva má platit na celoevropské úrovni. **CMNI byla v České republice přijata před nedávnem a publikována bude ve Sbírce mezinárodních smluv č. 32/2006.**<sup>25</sup>

## **2.4. Námořní nákladní přeprava**

Námořní nákladní přeprava má celosvětový, mezikontinentální charakter. Ve světových statistikách vykazuje největší výkony, jak ukazuje tabulka v první části této kapitoly. Námořní přeprava je ve světovém měřítku jedna z nejdůležitějších, což dokazuje mimo jiné i rozsah trhu s námořními přepravními službami. Námořní doprava v současnosti přepravuje 5 885 mil. tun nákladu ročně. Ještě v roce 1970 se jednalo o přepravu cca 2 500 mil. tun nákladu, je zde tedy zřejmá stoupající tendence, co se týče rozsahu trhu a objemu přepravovaných nákladů, a to dokonce o neuvěřitelný nárůst + 129 %. Výjimku v růstové tendenci představuje dekáda 1980 – 1990, kdy v důsledku ropných šoků (a reakce na ně) poklesla poptávka po námořních dopravních kapacitách.<sup>26</sup>

Nejvýznamnější přepravovanou komoditou je již dlouhodobě ropa a ropní výrobky. V rámci námořní přepravy je v praxi velmi rozvinutý obchod prostřednictvím zprostředkovatelů a prostředníků – tradiční lodní agenti a přístavní makléři.

Námořní přeprava osobní je na ústupu a na cestách mezi kontinenty ji více méně plně nahradila letecká přeprava.

Námořní nákladní přeprava se rozděluje (obdobně jako letecká doprava) na *liniovou*, tedy pravidelnou dopravu a na tzv. *trampovou* neboli nepravidelnou dopravu, která má charakter dopravy na objednávku a probíhá zejména na základě smlouvy *Charter Party* (C/P) o nájmu dopravního prostředku, v tomto případě lodě. K uzavření takovéto nájemní smlouvy mezi vlastníkem lodě a najímatelem dochází v praxi převážně přímo v lodní společnosti, která má volné kapacity nebo na lodní burze. Liniová námořní nákladní doprava je z velké části

<sup>25</sup> Informace od Prof. M. Pauknerové, ze dne 8.3.2006.

<sup>26</sup> OECD, Main Economic Indicators 2004: [www.oecd.org](http://www.oecd.org).

organizována v rámci regionálních konferencí. *Konference* představuje sdružení dopravců, ve smyslu vlastníků lodí, kteří provozují nákladní námořní přepravu v oblasti, v níž daná konference působí. V současné době není toto pojetí jediné možné, naopak lodě konference mohou plout téměř libovolně. Konference unifikuje přepravní podmínky a cenové podmínky přepravy svých členů. V současnosti se na světových mořích a oceánech vyskytuje více než 300 námořních konferencí tohoto druhu. Typickou konferencí, která bude v další části práce přiblížená je BIMCO.

V oboru mezinárodní nákladní přepravy nachází své uplatnění více **mezinárodních organizací**. K těm nejvýznamnějším patří Mezinárodní námořní organizace (IMO), Mezinárodní námořní komora (IMC). Velkého regionálního významu dosahují v liniové přepravě i námořní konference, v našem regionu zejména Baltická mezinárodní dopravní konference (BIMCO).

### **Mezinárodní námořní organizace (IMO)<sup>27</sup>**

Tato organizace vznikla na základě úmluvy sjednané v roce 1948 v Ženevě, tato úmluva vstoupila v platnost o deset let později. IMO vznikla z Mezinárodní námořní poradní organizace IMCO. IMO je mezinárodní mezivládní organizací, tvořící součást systému OSN. Sídlo IMO je v Londýně. IMO se organizačně skládá z Rady a čtyř hlavních výborů, jejichž zaměření určují hlavní úkoly organizace: zajišťovat bezpečnost na moři, právní otázky, ochrana mořského prostředí a technická spolupráce. Na půdě této organizace vznikla celá řada mezinárodních úmluv, jakož i různá opatření související s prevencí znečišťování moří, zabránění srážek na moři apod. V rámci IMO vznikají i doporučení týkající se *odpovědnosti* za způsobené škody a úprava náhrady škody.

Členským státem IMO je i Česká republika. V současné době má IMO 166 členských států.

### **BIMCO<sup>28</sup>**

Jedná se o **Baltickou mezinárodní námořní konferenci**, sdružující dopravce zejména v této geografické oblasti. BIMCO byla založena v roce 1905, kdy se v Kodani sešlo 112 zástupců různých dopravců z oblasti Baltiku. V současné době se jedná o největší světovou soukromou námořní konferenci (organizaci). BIMCO prošla od svého založení dlouhou cestu a její činnost se v dnešní době výrazně liší od úkolů, které si vytyčila při svém založení. Její cílem však zůstává podpora a sjednocování zájmů a provozu svých členů. Dnes má BIMCO ve

---

<sup>27</sup> <http://www.imo.org/home.asp>

<sup>28</sup> [www.bimco.org](http://www.bimco.org)

svém členství více než 2550 dopravců, kteří pocházejí z 123 různých zemí. Členové BIMCA se dnes již neomezují na přepravu pouze v Baltickém moři, ale orientují se i na další oblasti a tak je pod jejich kontrolou přibližně 65 % světové obchodní flotily. Všichni členové podléhají jednotným podmínkám přepravy a jednotnému tarifu, od kterého je však možné se za určitých okolností, při splnění vyžadovaných podmínek odchýlit. BIMCO tak hraje velkou roli v sjednocování námořní přepravy.

Oblast mezinárodní námořní dopravy upravuje několik **mezinárodních smluv**, obsahujících jednotné hmotné právo. Jedná se o systém zavedený tzv. **Haagsko-visbyckými pravidly** o konosamentech (Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty, sjednána v roce 1924 v Haagu) a o novější systém zavedený tzv. **Hamburskými pravidly** o konosamentech.

Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží, známá také pod názvem Hamburská pravidla o konosamentech je úmluvou přijatou v rámci OSN v Hamburku v roce 1978. Česká republika je smluvním státem této úmluvy (č. 193/1996 Sb.). Tato úmluva zavádí jednotnou úpravu námořní přepravní smlouvy, podrobně upravuje zejména oblast přepravních dokumentů v mezinárodní námořní přepravě, oblast odpovědnosti dopravce, oblast odpovědnosti odesílatele a dále oblast řešení sporů vzniklých ze smlouvy. Tato úmluva zavádí nový systém mezinárodní úpravy, který je postaven na moderních potřebách námořní přepravy a nahrazuje tak dosavadní a doposud platný pro své smluvní státy systém Haagských, resp. Haagsko-visbyckých pravidel. ČR není a nebyla smluvním státem Haagských pravidel, zásady úpravy Haagských pravidel však recipovala vyhláškou č. 160/1956 Ú.l., o podmínkách přepravy nákladu po moři. Tuto vyhlášku zrušil zákon o námořní plavbě (z.č. 61/2000 Sb.). Haagsko-visbycké pravidla však zůstávají v platnosti nadále a to ve vztazích mezi většinou států světa.<sup>29</sup> Moderně koncipovaná Hamburská pravidla přijalo zatím pouze málo hospodářsky významnějších států.<sup>30</sup>

Hamburská pravidla se aplikují při úpravě námořní přepravní smlouvy, pokud se přeprava realizuje mezi místem nákladu a místem určení, nacházejícím se ve dvou různých státech a jestliže přístav nakládky nebo vykládky je na území smluvního státu (postačí tedy případ, kdy je smluvním státem jeden z nich) nebo jestliže konosament je vydán ve smluvním státě nebo pokud se v něm stanoví, že se přepravní smlouva bude řídit Hamburskými pravidly nebo

<sup>29</sup> Pauknerová, M.: Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží. In: Madar, Z. a kolektiv: tamtéž, s. X.

<sup>30</sup> Pauknerová, M.: Smlouvy o mezinárodní přepravě. In: Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V.: tamtéž, s. 272.

právem některého státu, který je přijal. Je tedy upravena možnost volby režimu zavedenému Hamburskými pravidly i pro přepravu mezi státy, které tyto pravidla nepřijaly. Po učinění příslušné volby regulace dle Hamburských pravidel je již jejich uplatnění obligatorní.

### Dokumenty

**Námořní konosament**, neboli námořní náložní list, je základním přepravním dokumentem pro mezinárodní námořní nákladní přepravu, i v naší praxi se často používá jeho anglický název – Bill of Lading (B/L). Konosament je listina, která představuje nárok na vydání zásilky (nákladu) od dopravce, který vykonává přepravu a danou zásilku za tímto účelem převzal. Konosament má charakter cenného papíru, v němž je inkorporováno právo na přepravovanou zásilku (přepravované věci), toto pojetí konosamentu má dalekosáhlý důsledek, který umožňuje po cestě zboží prodat či koupit, tedy obchodovat se zbožím, ještě než dojde do přístavu určení. Protože námořní přeprava má většinou mezikontinentální charakter a časová doba její realizace není zanedbatelná, hraje možnost obchodovat se zbožím, které je předmětem přepravy, velkou roli.

### Odpovědnost dopravce

Doprovce odpovídá za škodu způsobenou ztrátou nebo poškozením zboží. Dále odpovídá za škodu vzniklou v důsledku opožděného dodání nákladu. Odpovídá však za podmínky, že událost, která způsobila vznik škody tímto způsobem (ztráta, poškození, prodlení) nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči. Dopravce neodpovídá, pokud prokáže, že on a jeho zaměstnanci učinili vše pro to, aby zabránili události, která dává vzniknout škodě. I pro tuto úpravu jsou stanoveny konkrétní limity náhrady škody při poškození či ztrátě zboží a to relativně zvláštním, alternativním způsobem. Jsou dány dvě možnosti limitů, buď limit ve výši 835 SDR za kus, nebo 2,5 SDR za kilogram hrubé váhy nákladu. Použije se ta možnost, podle které je celkový stanovený limit vyšší. Při vzniku škody z důvodu opožděného dodání představuje limit 2,5násobek přepravného.

Při uplatňování nároku na náhradu škody musí být v případě poškození či ztráty nákladu podána reklamace, a to v případě zjevných vad do jednoho pracovního dne od předání nákladu a v případě vad, které nejsou zjevné je tato lhůta patnáctidenní. V případě vzniku škod z důvodu opožděného dodání je nutno podat reklamaci nejpozději do 60 dnů po dni, kdy zboží bylo předáno příjemci. Promlčecí lhůta k těmto nárokům činí dva roky ode vydání zboží nebo ode dne, kdy zboží mělo být vydáno, pokud nebylo dodáno vůbec..



Odborná literatura<sup>31</sup> uvádí, že se připravuje *Úmluva o smlouvě o námořní přepravě zboží* (Convention Relating to the Contract of Carriage of Goods by Sea), tato nová úmluva by měla sjednotit celkovou právní úpravu v této oblasti.

## **2.5. Železniční přeprava**

Železniční přeprava má kontinentální charakter a velmi dlouhou historii. Na euroasijském kontinentě je na mezinárodní úrovni železniční přeprava upravena dvěma důležitými **mezinárodními úmluvami**. Jedná se o mezinárodní úmluvou COTIF (Úmluva o mezinárodní železniční přepravě z roku 1980) a o mezinárodní dohodu SMGS (Dohoda o mezinárodní přepravě zboží - Soglašenije o meždunarodno gruzovom soobščeniiji).

Tato *dvoukolejnost* je ještě více podtržena existencí *dvou mezinárodních organizací* pro železniční přepravu: OTIF (viz 3. kapitola) a Organizace pro spolupráci železnic (OSZhD). Z dlouhodobé perspektivy by se měl dosáhnout cíl: vytvoření jednotného harmonizovaného systému práva železniční přepravy, tedy postupná harmonizace úprav CIM a SMGS. Tento stav se jeví jako výhodný zejména pro uživatele železniční přepravy v celém euroasijském regionu. Proto se předpokládá v budoucnu bližší spolupráce OTIF a OSZhD, jelikož všechny státy v regionu budou členy jedné z těchto dvou organizací.

Určité řešení této dvoukolejnosti je možné spatřovat v nové úpravě obsažené v Protokolu k úmluvě COTIF, z roku 1999. Tato nová úprava umožňuje použití regulace COTIF fakultativně i na státy, které nejsou smluvními státy této úmluvy. Postačuje, aby byl pouze jeden ze států – stát přijetí či stát odeslání - smluvním státem.

### **Organizace pro spolupráci železnic (OSZhD)<sup>32</sup>**

OSZhD je mezinárodní mezivládní organizací, která byla založena v roce 1956. Celkem 27 členských států na euroasijském kontinentě má železniční infrastrukturu dosahující celkem přes 270 000 km. Hlavní úlohou organizace je podpora rozvoje a zlepšování mezinárodní železniční přepravy, zejména mezi Asií a Evropou, vzájemná spolupráce členských států a rozvoj mezinárodního práva v této oblasti. Základní mezinárodní úmluvy, které spadají pod Organizaci jsou SMPS – Dohoda o mezinárodní osobní přepravě a SMGS – Dohoda o mezinárodní přepravě zboží (Soglašenije o meždunarodno gruzovom soobščeniiji). Tyto úmluvy upravují pro své členské státy závazně podobu přepravní smlouvy, kalkulaci tarifů, apod.

<sup>31</sup> Pauknerová, M: Smlouvy o mezinárodní přepravě. In: Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V.: tamtéž, s. 273.

<sup>32</sup> [www.otif.org](http://www.otif.org)

Smlouva *SMGS* byla přijata v tehdejší socialistickém bloku<sup>33</sup> a ve značné míře byla inspirována úmluvou CIM. K poslední revizi *SMGS* došlo v roce 1990. V roce 1991 vypovědělo tuto smlouvu několik států: NDR, Polsko, Československo a Maďarsko. V následku toho výrazně poklesl mezinárodní význam této dohody.

V současné době má větší význam a mezinárodní dosah mezinárodní úmluva *CIM/COTIF*, jejíž členským státem je v současnosti i ČR. Tato úmluva byla vícekrát pozměňována novelizacemi, poslední významná novelizace se uskutečnila na základě Protokolu z Vilniusu z roku 1999. Více se této právní úpravě budu věnovat v následující kapitole.

V této části bych se ještě ráda krátce zmínila o úpravě obsažené v příloze A k Úmluvě *COTIF*, která se zabývá **mezinárodní přepravou cestujících a zavazadel** (Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel – *CIV*). Úmluva se použije pouze na přepravu, pokud cesta prochází územím nejméně dvou států. V textu Úmluvy je stanoveno, že pokud není v *CIV* nebo v doplňujících ustanoveních nebo v mezinárodních tarifech obsaženo odpovídající aplikovatelné ustanovení, platí subsidiárně vnitrostátní právo.

### Dokumenty

Přepavním dokladem, prokazujícím uzavření přepravní smlouvy, jsou *jízdenka* a *zavazadlový lístek*. Pokud jsou doklady vydány pro mezinárodní přepravu, musí obsahovat zkratku *CIV*. Mezinárodní tarify nebo ujednání mezi železnicemi určují jejich přesnou formu a obsah.

### Odpovědnost

Železnice odpovídá za škodu, vzniklou tím, že byl *cestující usmrčen, zraněn nebo jinak postižen* na svém tělesném nebo duševním zdraví v důsledku úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu ve vagónech nebo při nastupování a vystupování (čl. 26 § 1 *CIV/COTIF* 1980). Železnice odpovídá dále za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou *ztrátou nebo poškozením věcí, jež má cestující postižený takovým úrazem na sobě nebo je veze s sebou jako ruční zavazadlo*. Železnice je zproštěna této odpovědnosti pouze na základě důvodů v ní uvedených: jestliže byl úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v provozu, a železnice nemohla těmito okolnostem přes vynaložení podle poměrů potřebné péče zabránit a jejich následky odvrátit, anebo jestliže zcela nebo zčásti byl úraz

<sup>33</sup> Smluvní státy *SMGS* byly: Albánie, Bulharsko, Československo, Čína, Maďarsko, Mongolsko, NDR, Polsko, Rumunsko, Severní Korea, Sovětský svaz a Vietnam. Čerpáno z [www.otif.org](http://www.otif.org).



vyvolán zaviněním cestujícího. Úprava odpovědnosti za usmrcení cestujícího má kogentní charakter (viz čl. 32 CIV/COTIF 1980).

Dále odpovídá železnice za škodu vzniklou ztrátou nebo poškozením *zavazadel*, která vznikne v době od přijetí zavazadla až do jeho výdeje. Přičemž tato regulace je upravena ve zvláštních ustanoveních (čl. 34 a násl. CIV/COTIF 1980) a je do značné míry shodná s úpravou odpovědnosti v nákladní železniční přepravě.

I v této úpravě se objevují *limity* náhrady škody, které jsou stanoveny částkou 70 000 SDR na každého cestujícího, dále částkou 700 SDR na každého cestujícího, pokud se jedná o škodu na věcech, které měl na sobě nebo jako ruční zavazadlo. Náhrada škody za zavazadlo, podané k přepravě zvlášť, je ohraničena alternativně, částkou 500 SDR za kus nebo částkou 34 SDR za chybějící kilogram hrubé váhy.

K *promlčení nároků* dochází po jednom roce, v případě odpovědnosti dopravce za usmrcení a zranění cestujícího po třech letech od události.

### 3. Kapitola

## Právní režim odpovědnosti dopravce v železniční přepravě zboží

### 3.1. Právní odpovědnost

Právní odpovědnost jako taková představuje určitý právní institut, jehož základní charakteristika spočívá v povinnosti snášet, resp. snést určitou újmu (sankci), která je v právním předpisu spjata s výskytem určité skutečnosti. Jedná se o *sankci za porušení určitých závazků*, kterou předvídá právní předpis, většinou zákon, ale v případě mezinárodní přepravy často i mezinárodní smlouva. Odpovědnost je pojímána jako *druhotná právní povinnost*, která vzniká subjektu, který prvotní právní povinnost porušil. Porušením primárních závazků tak vzniká druhotný, odpovědnostní vztah, sankčního charakteru. Tato druhotná povinnost může vznikat na základě zákona nebo na základě smlouvy. Podle tohoto kritéria rozlišujeme právní odpovědnost *smluvní a mimosmluvní* (zákonnou).

Právní odpovědnost je jedním z typů společenské odpovědnosti, vyznačuje se tím, že je upravena právními normami a je tak závazná a vynutitelná. K dalším typům odpovědnosti patří zejména odpovědnost morální, politická či náboženská.

Ustanovení týkající se institutu právní odpovědnosti tak vlastně poskytují ochranu určitým právně regulovaným společenským vztahům. Z tohoto důvodu hraje velkou roli přesná a propracovaná úprava institutu odpovědnosti za škodu v jednotlivých právních řádech a v jednotlivých mezinárodních smlouvách, obsahujících unifikaci určité oblasti hmotného práva. Podle názoru vyjádřeného v odborné literatuře<sup>34</sup> má institut odpovědnosti za škodu dvě základní *funkce*: funkci preventivní, resp. preventivně výchovnou a funkci reparační, resp. reparačně satisfakční. V porovnání těchto dvou funkcí odpovědnosti se větší význam klade na funkci zmíněnou na druhém místě, jejíž účelem vlastně je obnovení ekvivalence porušené nedodržením závazků odpovědné strany.

Často používaným kritériem na vnitřní rozčlenění odpovědnosti je vztah odpovědnosti a zavinění. Na základě tohoto kritéria rozlišujeme *odpovědnost objektivní* a *odpovědnost subjektivní*. Přičemž pojem *zavinění* se v této souvislosti chápe jako vyjádření psychického

<sup>34</sup> Švestka, J.: Prevence škod a odpovědnost za škody. In: Knappová, Švestka a kolektiv: Občanské právo hmotné. Svazek II., díl třetí: Závazkové právo, ASPI, Praha, 2002, s. 422.

vztahu toho, kdo se určitým způsobem chová, k jeho chování a k výsledku jeho chování. *Objektivní odpovědnost*, neboli odpovědnost bez zřetele na zavinění je takový typ odpovědnosti, v níž se odpovídá za výsledek a zavinění se nevyžaduje. Odpovědnostní, sankční vztah vzniká na základě pouhé existence určitého stavu, který právní řád předvídá a s nímž spojuje právě určitou sankci v rámci vzniku odpovědnostního vztahu. Za určitých podmínek je možné se této odpovědnosti zbavit. Tato situace nastane, pokud jsou v právní normě stanoveny tzv. *liberační důvody*, tedy důvody zprošťující odpovědnosti. V oblasti mezinárodní přepravy je použití liberačních důvodů velmi obvyklé. Tato ustanovení mají svůj původ historicky především ve smluvních doložkách, vylučujících při konkrétních rizicích odpovědnost dopravce. Smluvní doložky pak byly částečně převzaty i do mezinárodních unifikovaných smluvních úprav a byl jim propůjčen kogentní charakter s tím, že je není možné – až na právně stanovené výjimky – smluvně rozšiřovat. Skutkové podstaty liberačních důvodů se často obsahově překrývají. K interpretaci jednotlivých skutkových podstat liberačních důvodů se váže obsáhlá judikatura soudů jednotlivých smluvních států.<sup>35</sup> Pokud však v právní normě žádné takové důvody pro zproštění odpovědnosti předvídány nejsou, jedná se o tzv. *absolutní objektivní odpovědnost* a liberace je vyloučena, takže odpovědnost za výsledek se uplatní za všech okolností, pokud je daný výsledek „dosažen“.

Druhým typem odpovědnosti je *odpovědnost subjektivní*, tedy odpovědnost za zavinění. Sankční odpovědnostní vztah v tomto případě vzniká pouze je-li v původním porušení povinnosti i aspekt zavinění, přičemž může mít zásadně formu úmyslu i nedbalosti, není-li výslovně požadována jeho konkrétní forma, většinou pak forma úmyslu. Tato forma odpovědnosti je často chápána jako „mírnější“, vylučuje totiž případy odpovědnosti za náhodu. Při uplatnění tohoto typu odpovědnosti nese škodlivé následky způsobené náhodou sám poškozený (neodpovídá za ně nikdo), což je zásadně odlišné od úpravy objektivní odpovědnosti, kdy naopak škodu způsobenou náhodou nese zavázaná strana. Při odpovědnosti subjektivní se dále rozeznávají dva základní podtypy, podle povinnosti dokazování zavinění: *tzv. probační systém*, v němž dochází k prokazování zavinění a *tzv. systém presumovaného zavinění*, v němž naopak dochází k možnosti vyvinění odpovědného subjektu (k exkulpací). Dokazování zavinění, tedy určitého psychického, vnitřního stavu je velmi obtížné. Zřejmě i z tohoto důvodu je běžnějším používání systému presumovaného zavinění. V tomto případě dochází k jiné konstrukci důkazného břemene, poškozený je povinen prokázat první tři body předpokladu vzniku odpovědnosti (viz dále) a odpovědný subjekt (škůdce) musí prokazovat,

<sup>35</sup> Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. Nakladatelství Academia, ČSAV, Praha, 1985, s.19.

že určitou škodu v určité výši nezavinil. Exkulpační klauzule v mezinárodně unifikovaném znění vychází výhradně z presumpce zavinění.<sup>36</sup>

V mezinárodněprávní úpravě se projevuje tendence pozvolného *stírání rozdílů odpovědnostních principů* (subjektivní a objektivní odpovědnost), přičemž působení těchto principů v čisté podobě nacházíme v současnosti pouze výjimečně. Z pohledu odpovědného subjektu se tak mohou oba systémy značně přiblížit.<sup>37</sup> Projevují se snahy o objektivizaci při odpovědnosti subjektivní, zejména pomocí konkretizací důvodů exkulpace a snahy o subjektivizaci liberačních důvodů. Konkrétně jde o to, že v praxi se vyskytují případy, kdy je uplatnění liberačního důvodu podmíněno prokázáním nezavinění. V rámci odpovědnosti za zavinění je naopak možné se setkat s takovou interpretací důvodů vyloučení odpovědnosti na základě exkulpace, která nepodmiňuje jejich uplatnění prokázáním nezavinění a spokojuje se s naplněním příslušné skutkové podstaty právně stanovené výjimky z odpovědnosti.<sup>38</sup> Z teoretického hlediska tak v některých případech dochází k obtížím při jednoznačném rozlišení liberačních důvodů a exkulpačních klauzulí, protože konkrétní formulace důvodů vyloučení odpovědnosti, obsažené v unifikované úpravě, bývají velmi rozmanité a komplikované a mohou tak obsahovat prvky obou typů těchto důvodů (tj. jak liberačních, tak exkulpačních).

Ve výše uvedené publikaci<sup>39</sup> autorka dochází k závěru, že již nepostačuje rozlišení odpovědnosti podle kritéria zavinění, protože se tak může dojít k nejednoznačným závěrům, což může mít dalekosáhlé důsledky. Nýbrž, že se musí zkoumat *celkový režim odpovědnosti*, tedy vedle samotného odpovědnostního principu se analyzují i další složky odpovědnosti.<sup>40</sup>

#### **Předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu**<sup>41</sup>

Jedná se o tři, resp. čtyři body a jejich návaznost:

1. porušení právní povinnosti anebo alternativně zákonem kvalifikovaná událost vyvolávající škodu,
2. vznik škody,
3. příčinná souvislost (tzv. kauzální nexus) mezi bodem 1 a bodem 2,
4. jedná-li se o subjektivní odpovědnost, potom i zavinění ve formě úmyslu nebo nedbalosti, příp. pouze jednoho z nich.

<sup>36</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s.15.

<sup>37</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s. 16.

<sup>38</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s.20 a násl.

<sup>39</sup> Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. Nakladatelství Academia, Praha, 1985.

<sup>40</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s.17 a násl.

<sup>41</sup> Švestka, J.: tamtéž, s. 425 a násl.

Splnění těchto tří, resp. čtyř předpokladů vzniku odpovědnosti za škodu má za následek vznik druhotného vztahu, sankčního charakteru. Tento vztah souvisí s povinností náhrady vzniklé škody.

Ve vztazích v mezinárodní přepravě se jedná většinou o odpovědnost za vzniklou škodu, která vznikla jako následek nesplnění povinnosti dopravce přepravit určité zboží či osoby na určené místo v neporušeném stavu, řádně a včas.

### **3.2. Smluvní odpovědnost dopravce na úrovni mezinárodního práva soukromého**

Smluvní odpovědnost subjektů jako jeden z nejdůležitějších institutů soukromého práva je nutno právně zakotvit a tato potřeba se ještě více intenzifikuje v případě vztahů s mezinárodním prvkem. Problematika smluvní odpovědnosti se jeví často velmi komplikovaná a na úrovni soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem se tato komplikovanost projevuje v ještě větší míře. Je to způsobeno tím, že se v tomto případě setkávají různorodé právní předpisy a úpravy a není proto snadné dojít k jednoznačnému závěru. Z toho důvodu je nutné vytvářet kvalitní, funkční, jednotné mezinárodní úpravy, které by obsahovaly unifikovanou úpravu.<sup>42</sup>

Pro unifikovanou úpravu odpovědnosti v mezinárodní přepravě je charakteristické, že se jedná o úpravu **převážně kogentní**. Ujednání omezující odpovědnost dopravce nad rámec možností omezení předvídaných mezinárodní úmluvou, či dokonce vyloučení odpovědnosti dopravce (zejména v přepravních podmínkách dopravních podniků či výslovně stanovené v konkrétní přepravní smlouvě) jsou neplatná. Důvodem pro kogentní úpravu odpovědnosti dopravce je zřejmě ochrana slabší strany přepravní smlouvy, tedy uživatele přepravy. Z tohoto důvodu jsou smluvní změny odpovědnosti dopravce, tedy v prospěch uživatele dopravy, většinou povoleny.

V těchto mezinárodních smlouvách (viz 2. kapitola) je upravena **odpovědnost dopravce z přepravní smlouvy**, jedná se tedy o sjednocení smluvní a nikoliv mimosmluvní odpovědnosti. Smluvní odpovědnost přepravce je sjednocena jednak pro přepravu cestujících, jednak pro přepravu nákladu, a to v podstatě ve všech dopravních oborech. Dále se soustředím hlavně na odpovědnost dopravce za škodu vzniklou při nákladní přepravě.

Odpovědnost za škodu vzniklou na přepravovaném zboží je upravena pro tyto situace:

- **odpovědnost dopravce za škodu, způsobenou ztrátou**, či částečnou ztrátou zboží,
- **odpovědnost dopravce za škodu, způsobenou poškozením**, či částečným poškozením zboží,

<sup>42</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s. 9.

- **odpovědnost dopravce za škodu, vzniklou pozdním dodáním** zboží (vedle možné sankce za pozdní dodání).

Dále bývá upravena i **odpovědnost dopravce za třetí osoby**, tedy za své zaměstnance, ale i za osoby, které použil při přepravě (bez nutnosti vzniku či existence zaměstnaneckého poměru).

Charakteristické je, že dopravce odpovídá pouze za události a skutečnosti, které se staly v určitém časovém úseku. Tento **časový úsek** je přesněji ohraničen v konkrétních mezinárodních úmluvách, ale převážně se jedná o dobu přepravy, příp. o dobu, v níž má dopravce náklad pod svou kontrolou.

V určitých případech bývá upravena i **odpovědnost odesílatele**, zejména ve vztahu k činnostem prováděným samotným odesílatelem, jako je např. nakládka a vykládka prováděná odesílatelem, resp. příjemcem, dále i odpovědnost za údaje vyplněné na základě jeho sdělení do nákladních listů apod.

Typické pro úpravu odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě je používání tzv. limitů, neboli určení výše náhrady škody. Tyto **limity** bývají většinou uvedeny kogentně a není možné se od nimi stanovené hranice smluvně odchýlit. V některých případech je umožněno smluvní odchýlení od úpravy limitů, ale pouze ve smyslu jejich zvýšení (překročení limitů). Dále bývají v mezinárodních smlouvách upraveny i **podmínky uplatnění nároků** na náhradu vzniklé škody, zejména lhůty pro podání reklamace a celkové promlčecí lhůty.

Lze shrnout, že v důsledku bohaté mezinárodní unifikace v oblasti mezinárodní přepravy v jednotlivých dopravních oborech je oblast **odpovědnosti dopravce do značné míry unifikována**, zejména v oblasti letecké, silniční a železniční přepravy (viz 2. kapitola). *Následkem toho se vnitrostátní úprava této otázky v mezinárodní přepravě aplikuje poměrně málo.* V současných dnech (stav březen 2006) byla ratifikována a prošla Parlamentem ČR i Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách **CMNI**, která má platit na celoevropské úrovni.<sup>43</sup> Tímto dochází k odstranění deficitu v úpravě vnitrozemské vodní plavby obecně, tudíž i v úpravě odpovědnosti dopravce v tomto dopravním oboru.

Obecně platí, že smluvní odpovědnost dopravce za škody způsobené na přepravovaném zboží je mnohem **přísnější** ve srovnání s odpovědností podle ustanovení občanského nebo i

<sup>43</sup> Informace od Prof. M. Pauknerové, ze dne 8.3.2006.



obchodního práva. Navíc, jak uvádí M. Pauknerová<sup>44</sup> směřuje tendence úpravy k stále přísnějšímu režimu. Hlavní důvody pro to jsou: pojetí dopravce jako odborníka, který musí počítat i s dopravními riziky, dále skutečnost, že přesné příčiny vzniku dopravních škod jsou pouze obtížně zjistitelné a často zůstávají nevysvětlené. Z toho důvodu se často uplatňuje objektivní odpovědnostní princip.

### **3.3. Smluvní odpovědnost železničního dopravce**

Problematika smluvní odpovědnosti dopravce na mezinárodní úrovni je pro železniční přepravu upravena mezinárodními úmluvami COTIF a SMGS. Pro Českou republiku se aplikuje úprava obsažená v COTIF (v platném znění). Tato úprava má za sebou již bohatou historii a dlouholetý vývoj. V rámci tohoto vývoje došlo mimo jiné i k postupnému propracování otázek souvisejících se smluvní odpovědností dopravce.

#### **3.3.1. Historie, vývoj úpravy a OTIF**

##### **3.3.1.1. Vývoj až k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF 1980)**

COTIF - Úmluva o mezinárodní železniční přepravě - představuje i dnes nejdůležitější právní dokument týkající se mezinárodní železniční přepravy, především v Evropě. K jejímu vzniku vedl vývoj již od roku 1890, kdy byla podepsána první významná mezinárodní smlouva o nákladní železniční dopravě (**CIM – Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer**). Tato smlouva je jednou z nejstarších mezinárodních smluv v oblasti mezinárodní přepravy. V této smlouvě byly upraveny vztahy soukromoprávní povahy v oblasti železniční přepravy. Tato první smlouva, která vznikla na podnět Švýcarska, byla podepsána deseti evropskými státy a účinnou se stala od 1.1.1893 a tím byl vlastně v Evropě vytvořen právní základ pro obecné komerční uspořádání mezinárodní nákladní přepravy. Dále tato smlouva vytvořila správní unii se stálým sekretariátem a centrálním úřadem pro mezinárodní železniční dopravu se sídlem v Bernu, ve Švýcarsku. Správní unie v 19.století, jako byla mimo jiné i poštovní nebo telegrafní unie, představovaly institucionalizovanou činnost mezinárodních diplomatických konferencí. Dozor nad centrálním úřadem pro mezinárodní železniční dopravu vykonávala v té době švýcarská vláda. Touto smlouvou byly *prvně jednotně upraveny a vytvořeny základní smluvní podmínky pro nákladní dopravu*, včetně společných principů pro pojetí odpovědnosti

<sup>44</sup> Pauknerová, M: tamtéž, s.37.

účastných železnic. Dále byla jednotně upravena i *přepravní smlouva a dopravní dokumenty*, zejména nákladní list. V následujících letech se uskutečnilo několik revizních konferencí týkajících se této úmluvy. Na začátku 20. století patřily mezi signatářské státy této dohody: Německo, Rakousko-Uhersko, Belgie, Dánsko, Francie, Itálie, Luxembursko, Holandsko, Rumunsko, Švédsko, Švýcarsko a část ruských železnic. Je zajímavé, že dohoda CIM platila i během první světové války, i když v letech ke konci války byla vypovězena Francií, Srbskem, Bulharskem, Itálií a Rumunskem. Avšak Versaillskou smlouvou (článek 366) vstoupila CIM pro všechny původní členské státy znovu v platnost.<sup>45</sup>

Na revizní konferenci v roce 1923 byla přijata smlouva o dopravě osob a zavazadel (**CIV – convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer**), která byla v základních rysech silně inspirována dohodou CIM. Obě tyto smlouvy v novém znění platily pro všechny evropské státy s výjimkou Velké Británie, Ruska, Turecka a Litvy. Znění těchto dohod bylo sepsáno pouze ve francouzském jazyce, který platil za diplomatický jazyk.<sup>46</sup>

Až v roce 1956 byla uskutečněna další významná novelizace těchto smluv o železniční přepravě. Změnila se institucionální organizace a dozorčí funkci převzal nově vzniklý správní výbor, vytvořený zástupci části členských států. Tato smlouva, která platila ve všech státech Evropy kromě Sovětského svazu a Albánie, platí v určité, novelizované podobě dodnes.

V roce 1980 pak došlo k další zásadní změně a byla vytvořena mezivládní mezinárodní organizace, již s moderní strukturou i novým způsobem řízení (OTIF). K této změně došlo v rámci 8. revizní konference, konané v Bernu. Dne 1. května 1985 nabyla účinnosti Smlouva o mezinárodní železniční dopravě **COTIF** (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, oficiální český překlad je *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě*) z roku 1980 a tím byla vytvořena na jejím základě **mezistátní organizace pro mezinárodní železniční dopravu OTIF**.

COTIF upravuje jednotně přepravu po železnicích smluvních států, které k této dohodě přistoupily, obsahuje tak **jednotné mezinárodní hmotné právo** pro mezinárodní železniční přepravu. *Mezi státy vázané úmluvou COTIF patří i Česká republika* (č. 8/1985 Sb. ve znění změn a doplňků).

<sup>45</sup> Kunz, W.: Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr. In: Transportrecht 9/2005, s. 330.

<sup>46</sup> Kunz, W.: tamtéž, s. 331.

### 3.3.1.2. COTIF 1980

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě byla uzavřena, jak je výše zmíněno v roce 1980 v Bernu. Úmluva obsahuje ustanovení ohledně vzniku, struktury a činnosti OTIFu (Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu – viz dále), dále obsahuje m.j. ustanovení řešení sporů u rozhodčích soudů a ustanovení upravující možnosti její změny, výpovědi a nabytí účinnosti. Tato dohoda vznikla - jak uvádí její preambule - z přesvědčení o prospěšnosti mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční přepravu a z uznání nezbytnosti přizpůsobit přepravněprávní ustanovení ekonomickým a technickým potřebám.

Současně s COTIF byl přijat i Protokol o výsadách a imunitách organizace OTIF. Samotná jednotná hmotněprávní úprava tzv. přímé mezinárodní přepravy po železnici se nachází v přípojcích A (CIV) a B (CIM) a v přílohách – přehledné *schéma struktury* úmluvy COTIF a jejích přípojků a příloh se nachází v příloze této práce.

Tato úmluva platí pro všechny státy Evropy, severní Afriky a Blízkého východu, které jsou členskými státy OTIF. Členské státy vytváří v OTIF mezivládní mezinárodní organizaci pro železniční přepravu. Jednotné právní předpisy CIM a CIV platí pro všechny přepravy, které jsou uskutečňovány po trase, která prochází územím alespoň dvou států (mezinárodní přeprava), pokud se jedná o přepravu s mezinárodními přepravními doklady, platnými pro tuto cestu a pokud se přeprava uskutečňovala po tratích zapsaných do **seznamu tratí** podle článku 10 COTIF. Je překvapivé, že do seznamu tratí podle COTIF 1980 se nezapisovaly pouze železniční tratě, nýbrž podle čl. 2 § 2 mohly být zapsány i pozemní, mořské a vnitrozemské říční linky, používané v přímých mezinárodních přepravách. Šlo o trasy spojující jednotlivé železniční tratě, např. navazující trajekt apod. Přeprava i po těchto „pomocných trasách“ probíhala pod odpovědností železnic. Tímto byla rozšířena působnost smlouvy COTIF i na jinou než pouze jen železniční přepravu (přeprava kombinovaná).

Na seznamech CIM/CIV bylo zaneseno celkově cca 240 000 kilometrů železničních tratí, několik tisíc kilometrů silničních linek a lodních linek.<sup>47</sup>

Pokud část dopravní cesty vedla po trati, která nebyla zapsána v seznamu tratí, neuplatnila se úprava přepravní smlouvy podle CIM nebo CIV. Do seznamu tratí se zapisovali rovněž i provozovatelé tratí (vlastníci tratí). Pro státní železnice byl tento zápis i z něj vyplývající důsledek bezproblémový, avšak při zápisu lodních spojů nebo navazujících tras silničního

<sup>47</sup> www.otif.org

provozu docházelo k určitým nejasnostem, zejména zda i pro ně platí mezinárodní právo železniční přepravy, přestože se o železniční přepravu ve své podstatě nejedná.

Z důvodu nebezpečí nesolventnosti u jednotlivých správ železnic (dražní správy) se postupně začal uplatňovat COTIF pouze pro tratě železniční, které byly zapsané v seznamu železničních tratí v Bernu. Pokud některý ze smluvních partnerů nesplnil svoje závazky byla jeho trať ze seznamu vyškrtnuta.

Pokud jde o charakter smlouvy COTIF, jedná se o **otevřenou multilaterální mezinárodní smlouvu**, to znamená, že je otevřena přístupu dalších států.. Přístup k úmluvě je upraven v čl. 23, přistupuje se vždy k úmluvě v jejím platném, aktuálním znění. Smlouvu je možno i vypovědět (čl. 25).

Úmluva obsahuje i ustanovení týkající se řešení sporů - *Rozhodčí řízení* (čl. 12 a násl.) - fakultativní nástroj řešení sporů a to jak sporů o výklad nebo uplatňování Úmluvy, tak sporů vzniklých při provádění CIM a CIV mezi dopravními podniky navzájem či mezi dopravními podniky a uživateli nebo mezi uživateli.

### **3.3.1.3. OTIF - Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu**

Vznik této organizace je spojen s přijetím a nabytím účinnosti Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF 1980 – viz výše). Jak je stanoveno v preambuli, smluvní státy si jsou vědomy prospěšnosti a užitečnosti mezinárodní organizace činné na poli mezinárodní železniční přepravy a zároveň si jsou vědomy potřeby přizpůsobit přepravněprávní ustanovení mezinárodní přepravy novým hospodářským a technickým požadavkům.

Čl. 1 COTIF 1980 – *Smluvní strany této Úmluvy tvoří jako členské státy Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu* (OTIF) – Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

Organizace OTIF má **právní subjektivitu** a to jak v mezinárodním právu veřejném, tak i podle národních právních řádů členských států, organizace může zejména uzavírat smlouvy, nabývat a zcizovat movitý i nemovitý majetek, dále má i procesní subjektivitu. Sídlem organizace je Bern. Pracovními jazyky organizace jsou francouzština a němčina.

**Posláním organizace** (čl. 2) je především vytvořit jednotný právní řád pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v přímé mezinárodní přepravě po železnicích mezi členskými státy, jakož i usnadnit provádění a další rozvoj tohoto právního řádu.

## Členské státy

V současné době se jedná celkem o 42 států z Evropy, Severní Afriky a Blízkého Východu (poslední aktualizovaný stav na internetových stránkách organizace je k červnu 2005). Členské státy tak pokrývají plochu od Portugalska k hranicím Ruska a od Finska k Maroku.<sup>48</sup>

## Orgány organizace

Čl. 5 COTIF 1980 upravuje **orgány**, zajišťující činnost organizace. Jedná se o:

- valné shromáždění,
- správní výbor,
- revizní výbor,
- výbor znalců pro přepravu nebezpečného zboží,
- ústřední úřad pro mezinárodní železniční přepravu (OCTI).

**Valné shromáždění** je nejvyšším výkonným orgánem organizace, tvoří jej zástupci všech členských států. Svolává se k řádnému jednání jednou za pět let nebo mimořádně na žádost jedné třetiny členských států.

**Správní výbor** tvoří představitelé 12 členských států, přičemž Švýcarsko zaujímá ve správním výboru stálé místo a ostatní státy jsou jmenovány na pětileté období. Mezi úkoly správního výboru mimo jiné patří kontrola správní i finanční činnosti Ústředního úřadu, dohlížení na správné používání Úmluvy Ústředním úřadem, dále schvaluje roční pracovní plán a roční rozpočet.

**Ústřední úřad pro železniční přepravu** vykonává funkci sekretariátu Organizace, zejména svolává výbory, včas postupuje členským státům potřebné dokumenty pro zasedání různých orgánů, vydává periodický časopis, připravuje k projednání návrhy na změny Úmluvy apod.

Podle nové úpravy obsažené v **Protokolu z Vilniusu** z roku 1999 (viz dále) nastávají následující změny v organizační struktuře OTIF:

Okamžikem nabytí účinnosti výše zmíněného protokolu zanikne Ústřední úřad pro železniční přepravu. Činnost sekretariátu převezme generální sekretář, který bude mj. obstarávat administrativní záležitosti Organizace a zastupovat ji navenek. *Generální sekretář* bude volen Valným shromážděním na období tří let, opětovně může být zvolen nejvýše dvakrát.

<sup>48</sup> Členskými státy v současnosti jsou: Albánie, Alžír, Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irák, Irán, Irsko, Itálie, Litva, Libanon, Lotyšsko, Lichtenštejnsko, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie, Maroko, Monako, Německo, Nizozemí, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Srbsko a Černá Hora, Sýrie, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tunisko, Turecko, Ukrajina a Velká Británie. Estonsko podalo žádost o přístup k úmluvě dne 19.1.2005 – čerpáno z [www.otif.org](http://www.otif.org).



Vedle toho budou vytvořeny další nové orgány: *Komise pro usnadňování železniční přepravy a Odborná komise pro technické otázky*. Určitou proměnou projde i odborná komise pro přepravu nebezpečného zboží (dříve Výbor znalců pro přepravu nebezpečného zboží).

Správní výbor bude nově tvořen jednou třetinou členských států (ve znění COTIF 1980 bylo fixně 12 členů) a bude sestavován každé tři roky (COTIF 1980 – každých pět let). Tato změna má pomoci dosáhnout větší zapojení více členských států.

*Finanční stránka* – čl. 11- Každoročně se stanoví rozpočet organizace, přičemž výdajovou stránku hradí členské státy v poměru délek zapsaných tratí, u mořských a vnitrozemských vodních linek se však počítá pouze polovina jejich délek.

V novém znění se financemi zabývá čl. 26, v němž se uvádí, že výdaje Organizace, které nejsou kryté ostatními příjmy, se hradí ze dvou pětin podle příspěvkového klíče OSN a ze tří pětin na základě celkové délky železniční infrastruktury, jakož i délky zapsaných námořních a říčních linek (započítává se pouze poloviční délka).

### **3.3.2. Protokol 1999**

Stěžejním důvodem pro přijetí Protokolu 1999 byla probíhající **liberalizace železnic** na evropském kontinentě (srov. směrnice Rady 91/440/EHS). Tento jev byl provázen *oddělením vlastnictví dopravní cesty od vlastnictví dopravních prostředků*. Dalším projevem liberalizace v této oblasti je uvolnění trhu a umožnění vstupu a účasti na hospodářské soutěži i zahraničním subjektům (dopravním podnikům). Dalším důvodem pro přijetí protokolu byly požadavky na další harmonizaci a sjednocování úpravy v této oblasti, především v období navazujícím na významné politické a hospodářské proměny v Evropě. Přijetím tohoto protokolu se měly ještě více odbourat stávající bariéry bránící plynulosti železničního provozu.

*V červnu 1999 zasedalo ve Vilniusu* Valné shromáždění organizace OTIF, které přijalo revizi úmluvy COTIF z května 1980 (ve znění pozdějších předpisů).

Úpravu změny Úmluvy obsahuje zejména čl. 20 (COTIF 1980), který stanoví, že změny, o nichž rozhodlo Valné shromáždění, se shrnou do protokolu, který podepíší zástupci členských států. Tento protokol podléhá **ratifikaci, přijetí nebo schválení**; ratifikační listiny a listiny o přijetí nebo schválení se ukládají u depozitární vlády (Švýcarsko) co nejdříve. Je-li protokol ratifikován, přijat nebo schválen (podle vnitrostátních předpisů) *více než dvěma třetinami členských států, vstoupí usnesení v platnost* po uplynutí lhůty stanovené Valným



shromážděním. Tato lhůta byla stanovena na tři měsíce. Protokol 1999 musí podepsat tedy nejméně **27 členských států**. Česká republika patří k těm státům, které již znění Protokolu 1999 ratifikovaly, a to dne 22. prosince 2003, jako patnáctý stát. Dnes je Protokol 1999 ratifikován, schválen a přijat již 26 státy. V současné době se čeká na to, až Turecko nebo Francie, tedy státy, které ratifikaci v rámci svých vnitrostátních procedur již ukončily, pošlou příslušné listiny do Bernu ke zveřejnění. Do té doby ještě platí COTIF 1980. Jakmile však vstoupí v platnost úmluva COTIF 1999, nastane situace, že pro státy, které COTIF 1999 neratifikovaly, nebude platit ani nová, ani stará úmluva – vznikne tedy v jistém smyslu právní vakuum, které se může vyplnit pouze smluvními vztahy mezi zúčastněnými.<sup>49</sup>

Nově je umožněn přístup k Úmluvě ve znění Protokolu také regionálním organizacím pro hospodářskou integraci, které jsou vybaveny pravomocí legislativy pro své členy v oblastech, jež jsou předmětem Úmluvy. Podmínky přístupu stanoví dohoda mezi OTIF a regionální organizací. Tato možnost je významná zejména pro EU (ES).

Znění Protokolu 1999 je vypracováno ve třech oficiálních jazycích: angličtině, francouzštině a němčině, v případě pochybností platí francouzská verze. Tímto je nově zavedeno znění i v anglickém jazyce.

### **3.3.2.1. Změny obsažené v Protokolu 1999**

Odpovědnost dopravce je upravena v přípojkách A a B k Úmluvě COTIF, tedy v úmluvách CIV a CIM, které obsahují hmotné právo železniční přepravy. Úprava obsažená v CIV je rozebrána v části 2. kapitoly, věnující se železniční přepravě (s. 36 a násl.).

Úmluva **CIM**, neboli Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží představuje přípojek B k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF 1980 i 1999). Ustanovení týkající se i samotné **oblasti uplatnění** se přijetím Protokolu 1999 mění, jedním z markantních znaků nového přístupu bylo *upuštění od systému zapsaných tratí*. Ustanovení CIM ve znění z roku 1980 platilo pro zásilky zboží podané k přepravě s přímým nákladním listem vystaveným pro přepravní cestu po území nejméně dvou států a to jen po tratích, které jsou zapsány do seznamu tratí (čl. 1 přípojku B). Výjimky z rozsahu platnosti jsou situace, kdy zásilky, jejichž odesílací stanice a stanice určení leží na území téhož státu a

<sup>49</sup> Schubert, M.: Význam SPV s novou úmluvou COTIF podstatně vzroste. In: Dopravní noviny, 2005. Čerpáno: [www.dnoviny.cz](http://www.dnoviny.cz)

územím druhého státu se přepravují jen v průvozu, přičemž musí být splněna i druhá podmínka, která je v čl. 2 § 1 CIM formulována alternativně:

- a) jsou-li provozní tratě provozovány výhradně železnicí odesílacího státu nebo
- b) sjednaly-li zúčastněné státy nebo železnice dohody, podle kterých se tyto zásilky nepovažují za mezinárodní.

Na zásilky mezi stanicemi dvou sousedních států, jakož i pro zásilky mezi stanicemi dvou států přepravované přes území třetího státu, se vztahují, pokud jsou tratě zúčastněné na přepravě provozovány výhradně železnicemi jednoho z těchto tří států, předpisy platné pro vnitrostátní přepravu. Pouze však v případě, že o to odesílatel žádá použitím příslušného nákladního listu a pokud tomu neodporují zákony a předpisy žádného ze zúčastněných států (čl.2 § 2 CIM).

Uplatnění nacházel tento právní předpis tedy výhradně na tratích zapsaných v příslušném seznamu, vedeném u OTIF v Bernu. Takový systém tratí byl smysluplný v dobách státních železnic, kdy se tímto zjednodušovala spolupráce mezi jednotlivými státními železnicemi a usnadňovala se plynulost přepravy. Úmluva CIM ve znění z roku 1999 vychází z úpravy mezinárodní úmluvy pro silniční přepravu (CMR) a nachází **uplatnění** pro každou nákladní přepravní smlouvu po železnici, pokud se místo převzetí a místo určení nachází ve dvou různých členských státech, uplatnění CIM je zde **obligatorní**. Další a nová možnost je **fakultativní** použití CIM, pokud se na něm zúčastněné strany dohodnou (§ 1) a pokud alespoň jedno z míst – místo určení nebo místo odeslání – se nachází na území členského státu OTIF. Fakultativní možnost použití CIM přináší významnou a mnohými vítanou změnou, která stanoví, že ne všechny státy zúčastněné na přepravě musí být zároveň i členskými státy OTIFu. Tak např. tranzitní země nemusí patřit k zemím úmluvy a přesto lze pro přepravu po jejich území použít ustanovení CIM, dohodnou-li se na tom příslušné státy. Tímto se řeší zejména problém týkající se států ve východní Evropě, které mohou patřit jak ke COTIF, tak také k úmluvě SMGS.<sup>50</sup> Systém zapsaných tratí nachází však nadále své uplatnění při přepravě, která se uskutečňuje po navazujících mořských a vnitrozemských říčních linkách. Účelem takovéto úpravy je zvyšování mezinárodní konkurenceschopnosti železniční přepravy. V souvislosti s takovouto úpravou a oblastí platnosti CIM i pro jiná dopravní odvětví než jen železniční, jsou-li v přímé návaznosti na železnici, se uplatňuje *možnost multimodální přepravy* podle CIM. Pouze však v případech že hlavní část přepravy probíhá po železnici a celá tato přeprava je řízená jednou přepravní smlouvou.

---

<sup>50</sup> Kunz, W. : tamtéž, s. 337.

Další novinku týkající se oblasti uplatnění CIM představuje tato změna: zatímco podle CIM ve znění z roku 1980 se považovaly železnice za výhradního dopravce, podle CIM 1999 se rozšiřuje **osobní rozsah platnosti** na každého dopravce, který provádí přepravu po dráze nebo ji nechá provést. Smluvní přepravce nemusí být podnikem podnikajícím v oblasti železnic, nýbrž může jít o určitý druh zasílatele.

Určité *předměty* (čl. 4 COTIF 1980) jsou *vyloučeny* obecně z *železniční přepravy*, dále existuje i skupina předmětů, které jsou k přepravě připuštěny pouze za zvláštních podmínek (čl. 5 COTIF 1980).

Vztahy upravované ustanoveními CIM jsou zejména vztahy vznikající na základě **přepravní smlouvy** mezi dopravcem a odesílatelem (zde: dopravním podnikem a uživatelem). I v této oblasti došlo k významným změnám přijetím Protokolu 1999. Podle původního znění z roku 1980 je smlouva uzavřena, jakmile odesílací železnice přijala k přepravě zboží s nákladním listem. Jedná se zde o **smlouvu reálnou**, k jejíž vzniku nepostačuje smluvní konsenzus sám o sobě, nýbrž je nutné, aby nastala ještě další právní skutečnost, tj. poskytnutí věci.<sup>51</sup> **Nákladní list** je zde důkazem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy (čl. 11 § 3 CIM 1980) a bylo povinností jej vystavit. Železnice stanovuje jednotný vzor nákladního listu, jehož součástí musí být druhopis určený pro odesílatele. Pro určitý typ přepravy, např. mezi sousedními státy se použije zjednodušený nákladní list. Každá zásilka musí mít vlastní nákladní list a jeden nákladní list se může týkat pouze nákladu jednoho vozu, přestože obsah těchto nákladních listů bude v podstatě totožný. Důležitá je i jazyková stránka nákladního listu, podle čl. 12 § 3 musí být nákladní list vytištěn ve dvou nebo příp. ve třech jazycích, z nichž alespoň jeden musí být pracovním jazykem OTIF (podle COTIF 1980 se jedná o jazyk francouzský a německý – čl. 1 § 3).

V souvislosti s nákladním listem je vhodné připomenout, že je v Úmluvě upravena i **odpovědnost odesílatele za údaje v nákladním listu**. Odesílatel odpovídá za správnost údajů a stihnou ho všechny následky vyplývající z toho, že jsou údaje nesprávné, nepřesné, neúplné nebo zapsané na jiném místě, než pro ně určeném (čl. 18). Další oblastí odpovědnosti odesílatele je **oblast obalů a označování zboží**. Jedná se o povinnosti odesílatele (čl. 19). Odesílatel odpovídá za všechny následky vyplývající z toho, že obal chybí nebo je vadný a je povinen nahradit železnici škodu, kterou by z toho důvodu utrpěla. Neobsahuje-li nákladní list

---

<sup>51</sup> Knapp, V., Knappová, M., Švestka, J: Druhy závazkových právních vztahů. In: Knapp, V. a kolektiv: Občanské právo hmotné, svazek II., díl třetí: Závazkové právo, ASPI, 2002, s. 88.

příslušné údaje ( i údaje uznávající vadnost či neexistenci obalu), přísluší železnici prokázat, že obal chyběl nebo byl vadný.

Podle nové úpravy obsažené v Protokolu **1999** ke COTIF má mít přepravní smlouva pro mezinárodní železniční přepravu zboží (nákladní přeprava) podobu **konsensuální smlouvy**, k jejímu uzavření tak postačí souhlasný projev vůle zúčastněných stran a nebude nutné přímé předání zboží při jejím uzavření.

Změna se dotkla také **nákladního listu**, který nemá být obligatorním dokumentem. Dále nemá předepsané formální požadavky a plní již pouze funkci důkazního dokumentu (důkaz o uzavření přepravní smlouvy) a zároveň případně i celního dokumentu. I v tomto případě se nové znění CIM inspiruje v úpravě CMR a přebírá článek 4 CMR, podle něhož přepravní smlouva *může být* zakotvena v nákladním listě, ovšem i kdyby nákladní list chyběl, případně byl vadný či ztracen, nedotklo by se to platnosti přepravní smlouvy. *Výjimku* tvoří případ upravený v čl. 6 § 7 CIM, kdy je nákladní list obligatorní. Jedná se o situaci, kdy náklad opustí celní území Evropského Společenství nebo příp. oblast platnosti úmluvy.

Další podstatnou změnou v úpravě mezinárodní železniční přepravy se dotýká **přepravní povinnosti železnice a tarifů**, které v novém znění *již nenachází původní obligatorní uplatnění*. Tato změna souvisí s liberalizací železnic. Původní úprava byla důsledkem monopolního postavení státních drah a neslučuje se s konkurencí v oboru, proto nebyla tato úprava do nového znění CIM převzata. To také znamená, že bylo upuštěno od povinnosti spolupráce mezi národními železničními podniky při přeshraniční přepravě. Železniční podniky však musí předem smluvně celou přepravu organizačně zajistit. Při tom mohou být obecné přepravní podmínky i nadále obsaženy v podobě tarifu. Výše zmíněnou povinnost tak nově nahrazuje **plná smluvní volnost**.<sup>52</sup>

Obecně lze říci, že ustanovení v novém znění CIM (1980 i Protokol 1999) jsou kogentního charakteru, pokud není výslovně stanoveno, že se jedná o ustanovení dispozitivní. ***V zájmu ochrany zákazníka (v tomto případě odesílatele) může však dopravce rozšiřovat oblast a rozsah své odpovědnosti a svých závazků.***<sup>53</sup>

### **3.3.3. Úprava odpovědnosti dopravce dle COTIF - stará a nová verze**

<sup>52</sup> Procházka, R., Ječný, R.: Zásilatel a liberalizace železniční dopravy. In: Logistika 6/2005 – Příloha logistika v mezinárodním obchodu.

<sup>53</sup> Mutz, G. : Das COTIF 1999. Präsentation in OTIF.

Úprava odpovědnosti dopravce podle původního znění úmluvy CIM z roku 1980 byla částečně pozměněna, v určitých bodech modifikována a přizpůsobena novým podmínkám v Protokolu z Vilniusu z roku 1999. Na nejdůležitější změny bych chtěla nyní poukázat.

Problematice změn v oblasti odpovědnosti v mezinárodní nákladní železniční přepravě se věnuje Wolfgang Kunz ve své publikaci *Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr*.<sup>54</sup> Kromě jiného připomíná, že v čl. 35 CIM 1980 je upravena **společná odpovědnost železnic**. Stanoví se, že železnice, která přijala zboží s nákladním listem k přepravě odpovídá za provedení přepravy po celé přepravní cestě až do jeho dodání. Odpovídá tak přestože nemůže fakticky provést přepravu po celé trase, zejména kvůli monopolu drah v jednotlivých státech a je tak v důsledku toho odkázána na převzetí provedení přepravy ostatními, navazujícími železnicemi. Vztahy mezi železnicemi jsou upraveny smlouvami mezi nimi, neupravují se pro každou zásilku zvlášť, nýbrž mají dlouhodobější charakter. Také se zde zdůrazňuje, že *každá následující železnice tím, že převzala zboží s nákladním listem, vstupuje do přepravní smlouvy a přejímá na sebe závazky, které z toho vyplývají*. Důležitým prvkem při pochopení společné odpovědnosti železnic je uvědomění si pasivní a aktivní legitimace. Tuto problematiku detailněji upravuje čl. 55 CIM - *Železnice, které lze žalovat*, kde je přesně formulováno, v jakých případech je možné železnice žalovat: Žalobu na vrácení částky zaplacené podle přepravní smlouvy lze podat proti železnici, která tuto částku vybrala, nebo proti železnici, v jejíž prospěch byla částka vybrána. Ostatní žaloby z přepravní smlouvy mohou být podány jen proti odesílací železnici, proti železnici určení nebo proti železnici, na jejíž trati došlo k události, která je předmětem žaloby. Navíc může být železnice určení žalována i tehdy, pokud nedostala ani zboží ani nákladní list, protože již cestou došlo k jejich ztrátě či poškození. Tyto železnice mohou být žalovány zejména kvůli náhradě škody vzniklé při přepravě. Odesílací železnice i železnice určení mají možnost, v případě na ně podané žaloby, uplatnit *regres* vůči železnici, která škodu způsobila. V čl. 60 § 1 CIM 1980 se uvádí: Jestliže železnice zaplatila podle Jednotných právních předpisů náhradu za úplnou nebo částečnou ztrátu nebo za poškození zboží, má *právo postihu* proti železničním zúčastněným na přepravě podle těchto ustanovení:

- a) železnice, která škodu způsobila odpovídá za ni sama,
- b) je-li škoda způsobena několika železnicemi, odpovídá každá z nich za škodu, kterou způsobila, není-li rozlišení v daném případě možné, rozdělí se náhrada mezi železnice podle písmene c ),

<sup>54</sup> Kunz, W: tamtéž, s. 338 – 339.



c) nemůže-li se dokázat, že byla škoda způsobena jednou nebo několika železnicemi, rozdělí se náhrada škody mezi veškeré železnice zúčastněné na přepravě, s výjimkou těch, které dokáží, že na jejich tratích škoda nebyla způsobena; náhrada se rozdělí v poměru tarifních kilometrů.

Osoby oprávněné žalovat železnici jsou vyjmenovány v čl. 54 (COTIF 1980), jedná se vždy za určitých podmínek o osobu odesílatele, příp. příjemce zásilky.

Podobná právní úprava platí i pro zavazadla (čl. 34 CIV a čl. 51 § 3 CIV 1980).

V souvislosti s problematikou odpovědnosti dopravce upravené v rámci **CIM 1999** Kunz poukazuje na to, že dopravce **odpovídá za škody, které vznikly částečnou nebo úplnou ztrátou nebo poškozením zásilky, jako i za škodu vzniklou překročením dodací lhůty - z prodlení** (čl. 36 § 1 COTIF 1980). Dopravce odpovídá podle čl. 23 § 1 CIM 1999 **od okamžiku převzetí zásilky až do okamžiku dodání**. Přitom je dopravce odpovědný *za své zaměstnance a jiné osoby, které tuto přepravu provádějí* (toto ustanovení bylo obsaženo již ve staré úpravě). Omezení odpovědnosti zaměstnanců přepravce a ostatních osob, které dopravce použije k provedení přepravy se v CIM nepředpokládá.

Obecně je princip odpovědnosti upravený v Úmluvě chápán jako **princip objektivní odpovědnosti**, tedy odpovědnosti za výsledek, bez ohledu na zavinění. Úmluva však omezuje rozsah odpovědnosti, a to jednak ve smyslu časového omezení (viz výše), ale zejména ve smyslu zakotvení **liberačních důvodů** (čl. 36 COTIF 1980). Při naplnění jejich skutkových podstat dochází k vyloučení odpovědnosti. Hodnotí-li se v celkovém pohledu liberační důvody podle Úmluvy, logicky se dochází k závěru, že jejich okruh je poměrně úzký.<sup>55</sup>

Podle textu Úmluvy je železnice zbavena odpovědnosti, jestliže byly ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty: 1) zaviněny oprávněným nebo příkazem oprávněného; 2) zaviněny vlastní vadou zboží (vnitřní zkázou, ubýváním atd.) a 3) způsobeny okolnostmi, které železnice nemohla odvrátit a jejichž následkům předejít nebylo v její moci (čl. 36 § 2 COTIF 1980). Třetí alternativa výše uvedených liberačních důvodů představuje klasický důvod vyloučení odpovědnosti dopravce – tzv. *vyšší moc*. Tento institut známý již z dob římského práva si dodnes udržel svůj význam. „Vyšší moc“ bývá obecně definována jako určitá mimořádná událost, která nemohla být objektivně odvrácena a jejíž škodlivé následky nemohly být zamezeny ani za vynaložení nejzazšího úsilí, které bylo možno s ohledem na konkrétní situaci požadovat. V rozebírané úpravě je pojem vyšší moci použit v jeho

---

<sup>55</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s.54.



modernější modifikaci, v podobě tzv. nevyhnutelných okolností (v překladu se používá pojmu neodvratitelné okolnosti), které se vykládají poněkud šířeji než obecná vyšší moc.<sup>56</sup>

Dále je železnice zbavena odpovědnosti, jestliže ztráta nebo poškození vyplývají ze *zvláštního nebezpečí* spojeného s jednou nebo několika skutečnostmi uvedenými v čl. 36 § 3 lit. a – i COTIF 1980. Jedná se o speciální liberační důvody, mezi něž patří např.: přeprava v otevřeném voze, případy odpovědnosti odesílatele (viz výše – závady obalu, nákladky a výkladky odesílatelem učiněné a apod.), přeprava živých zvířat, povaha určitého zboží apod. Úmluva tak rozlišuje **privilegované a neprivegované liberační důvody**.<sup>57</sup> Mezi *neprivilegované důvody* patří skupina důvodů zmíněna jako první, jedná se o běžné důvody vyloučení odpovědnosti, srovnatelné s jinými občanskoprávními úpravami (čl. 36 § 2 COTIF 1980) a jejich uplatňování je upraveno v čl. 37 § 1: Důkaz o tom, že ztráta, poškození nebo překročení lhůty vznikly z těchto příčin přísluší železnici. Naplnění skutkových podstat těchto liberačních důvodů a příčinnou souvislost mezi touto skutečností (okolností) a vzniklou škodou tedy prokazuje železnice, zatímco porušení povinnosti, vznik škody a příčinnou souvislost mezi nimi prokazuje poškozený (odesílatel).

Druhou skupinu (čl. 36 § 3) tvoří tzv. *privilegované liberační důvody*, které představují důvody vyloučení odpovědnosti v případech taxativně vymezeného zvláštního nebezpečí. Privilegium tkví v uplatňování těchto důvodů (čl. 37 § 2). Uplatňuje se zde **vyvratitelná domněnka příčinné souvislosti** a postačí tedy prokázat, že škoda z tvrzeného zvláštního nebezpečí v konkrétním případě vzniknout mohla. *Zjistí-li železnice, že podle okolností případu mohla ztráta nebo poškození vzniknout z jednoho nebo několika zvláštních nebezpečí, uvedených v Úmluvě, platí domněnka, že z nich vznikly. Oprávněný má však právo dokázat, že škoda nebyla způsobená nebo jen zčásti některým z těchto nebezpečí.* Existuje omezení pro uplatnění této domněnky a to ve smyslu jejího vyloučení pro případ zvláštního nebezpečí spojeného s přepravou v otevřeném voze, pokud se jedná o neobyčejně velkou ztrátu nebo o ztrátu kusů.

Zásadně společné pro starou i novou úpravu CIM jsou výše rozebírané **důvody pro vyloučení odpovědnosti**, např. v čl. 23 § 2 a § 3 CIM 1999.

Další úprava má relativně nový charakter, protože se poprvé nalézá přímo v ustanoveních CIM a odpovídá dřívějšímu čl. 12 RIP (příloha 2 k CIM 1980). Tato úprava se dotýká také odpovědnosti za přepravu samotných **železničních vagónů**. Ta platí pouze tehdy, když je

<sup>56</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s.21.

<sup>57</sup> Pauknerová, M.: tamtéž, s.54 a násl.

vozidlo předmětem přepravní smlouvy a je pojmáno jako zásilka (čl. 24 § 1 CIM), přestože se pohybuje na vlastních kolech. Odpovědnost přepravce se zde dotýká jak ztráty, tak i poškození nebo prodlení dodání.<sup>58</sup> Tato modifikace je způsobena tím, že dnem nabytí účinnosti Protokolu 1999 zaniká příloha RIP.

Při transformaci železnice v Evropě došlo k oddělení vlastnictví dopravní cesty od vlastnictví dopravních prostředků. Následkem toho se smluvním partnerem zákazníků stává pouze vlastník dopravních prostředků, ne **vlastník dopravní cesty – provozovatel dopravní infrastruktury**. Provozovatel dopravní infrastruktury se stává **ex lege pomocníkem** dopravce (vlastníka dopravních prostředků) při plnění závazků z přepravní smlouvy – *čl. 40 CIM 1999*. Vztahy mezi zmíněnými subjekty jsou upraveny ve smlouvě o užívání infrastruktury (Infrastrukturnutzungsvertrag).<sup>59</sup> Postavení dopravce je konstruováno však tak, že vůči zákazníkovi odpovídá dopravce, a to i v případě škod, zapříčiněných vadami infrastruktury.

Stará i nová úprava COTIF (1980 i 1999) přináší také pasáž o tzv. **jiných nárocích**, kterých úprava zůstává nezměněna a zdůrazňuje, že: *Ve všech případech, pro které platí Jednotné právní předpisy, může být proti železnici uplatňována odpovědnost z jakéhokoliv právního důvodu jen za podmíněk a v mezích těchto předpisů*. Totéž platí o odpovědnosti uplatňované proti pracovníkům a osobám, za něž železnice odpovídá.

Co se týče otázky **náhrady škody**, upravují se odděleně případy náhrady škody při ztrátě, při poškození zboží a při překročení dodací lhůty (čl. 40, čl. 42 a čl. 43 CIM/COTIF 1980). Náhrada škody se obecně vypočte podle *ceny* na burze, jinak podle tržní ceny, a není-li ani jedna z nich zjistitelná, pak podle obecné hodnoty zboží stejného druhu a jakosti platné v den a místě, kde bylo zboží přijato k přepravě. Existuje tedy více variant určení hodnoty náhrady škody a rovněž je stanoveno i pořadí jejich použití.

Úprava rozsahu náhrady škody CIM 1999 se v zásadě neliší od předešlé úpravy, např. odpovědnostní **limit** za poškození a ztrátu zboží zůstává nezměněn a jeho hodnota činí **17 SDR** za každý kilogram hrubé váhy (čl. 30 § 2 CIM 1999). Kromě toho nahradí železnice dovozní, clo a jiné výdaje, zaplacené v souvislosti s přepravou ztraceného zboží. Přičemž je upravena i *domněnka o ztrátě zboží* (čl. 39 § 1): oprávněný může bez dalších důkazů považovat zboží za ztracené, nebylo-li příjemci dodáno nebo nebylo-li pro něj přichystáno do třiceti dnů po uplynutí dodací lhůty. Při poškození zboží je železnice povinna zaplatit částku

<sup>58</sup> Kunz, W: tamtéž, s. 339.

<sup>59</sup> Kunz, W: tamtéž, s. 339.

odpovídající snížení hodnoty zboží, přičemž platí výše uvedený maximální limit. Novinku představuje úprava vyjádřena v čl. 34 CIM 1999, která je srovnatelná s čl. 24 CMR, dotýká se **možnosti sjednat vyšší odpovědnostní limit**. Sjednaná hodnota odpovědnostního limitu pak nahradí předpokládaných 17 SDR, jak je uvedeno výše. Odpovědnostní limit je tak v tom smyslu dispozitivní, že tvoří pouze nejnižší možnou hranici odpovědnosti, její dolní limit, pod něž nelze smluvně již, který však může ujednáním stran být libovolně zvýšen. Takto je posílena slabší strana přepravní smlouvy, tedy „zákazník“ – odesílatel, jehož postavení lze dohodou stran vylepšit v tom smyslu, že bude sjednána vyšší hranice odpovědnosti.

Hodnota limitu odpovědnosti za škody způsobené prodlením zůstává nezměněna, činí tedy **čtyřnásobek přepravného** (dovozního).

Nezměněn zůstává také zvláštní úprava týkající se omezení odpovědnosti odpovědnostním limitem pro provoz autovlaku. Tato zvláštní úprava je podmíněna charakterem přepravy, v níž se přepravují osobní automobily, jako zvláštní druh zboží. **Nejvyšší limit náhrady škody** v tomto případě zůstává stejný a to ve výši **8000 SDR** při ztrátě nebo poškození automobilu při provozu **autovlaku** (čl. 45 CIM 1999). Nově byla zavedena odpovědnost při zpoždění nebo výpadku autovlaku (Reisezug), podle čl. 32 CIM 1999.<sup>60</sup>

Tyto limity *nelze* ovšem *uplatnit* v případě, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím železnice, způsobeným s *úmyslem* takovou škodu způsobit, *nebo lehkomyšlností* s vědomím, že k takové škodě může pravděpodobně dojít. Zavinění železnice musí být prokázáno. Jedná se o *prvek subjektivizace* odpovědnosti dopravce.

V textu Úmluvy jsou upraveny ještě další, **speciální případy odpovědnosti dopravce**, jedná se o odpovědnost v přepravě železnice – moře a o *odpovědnost při jaderné nehodě* (čl. 48 a 49 CIM/COTIF 1980). Byla-li škoda způsobena jadernou nehodou, je železnice odpovědnosti zproštěna a odpovídá provozovatel jaderného zařízení, podle zvláštních předpisů – tato úprava zůstává nezměněna. Změna se však dotkla úpravy *odpovědnosti v přepravě železnice – moře*: nově dochází k uplatnění liberačních důvodů podle Hamburských pravidel z roku 1978 (k těmto důvodům vylučujícím odpovědnost patří např. nezaviněný požár; záchrana nebo pokus záchrany lidského života nebo majetku; překládka zboží na palubu lodě, pokud se nepřepravují celé vagóny; lodní nehody).

Obecně platí, že pokud zjistí železnice částečnou ztrátu či poškození zboží, nebo pokud to tvrdí oprávněny, sepíše železnice tzv. *komerční zápis* o této skutečnosti, který obsahuje

<sup>60</sup> Kunz, W.: tamtéž, s. 339.

vymezení vzniklé škody a je-li to možné i příčinu škody. Neuzná-li oprávněný tento komerční zápis, může žádat o zjištění příčin a výše škody znalcem jmenovaným stranami nebo soudem. *Reklamace* z přepravní smlouvy musí mít *písemnou formu* a podává ji oprávněná osoba u železnice, kterou lze žalovat (viz výše).

Nároky z přepravní smlouvy se *promlčují* zásadně po jednom roce, po dvou letech se promlčují nároky vyplývající ze škody způsobené s úmyslem takovou škodu způsobit nebo přímo s vědomím, že taková škoda pravděpodobně vznikne. Přičemž promlčecí doba začíná při odškodnění za úplnou ztrátu třicátým dnem po uplynutí dodací lhůty (viz výše – domněnka o ztrátě zboží) a při odškodnění za částečnou ztrátu, poškození nebo za překročení dodací lhůty začíná běžet promlčecí doba dnem dodání.

### **3.4. Úprava odpovědnosti dopravce podle občanského a obchodního zákoníku ČR**

#### **A. Občanskoprávní úprava odpovědnosti dopravce**<sup>61</sup>

Jak již bylo výše uvedeno, úprava přepravní smlouvy je upravena v občanském zákoníku (z.č. 40/1964 SB.) na dvou místech: § 760 a násl. – smlouva o přepravě osob a § 765 a násl. – smlouva o přepravě nákladu. V obou případech se jedná svou povahou o zvláštní druh **objektivní odpovědnosti** za škodu, tato ustanovení tak vylučují aplikaci obecné odpovědnosti podle § 420.

V případě *smlouvy o přepravě osob* jsou podrobnosti upraveny v přepravních řádech a tarifech a mohou se odchylovat od ustanovení občanského zákoníku. Výjimkou, kdy je taková odchylka nepřipustná, je odpovědnost za škodu na zdraví (při osobní přepravě). Naproti tomu - podle judikatury (R 68/1972) - při stanovení rozsahu náhrady škody vzniklé cestujícím na zavazadlech po dobu přepravy nebo způsobené přepravou na těchto zavazadlech je třeba vycházet z přepravních řádů a tarifů, kterými může být odpovědnost za tuto škodu omezena.<sup>62</sup>

Zvláštní úpravu obsahuje občanský zákoník pro odpovědnost dopravce za porušení povinnosti provést přepravu cestujícího včas, v tomto případě rozlišuje mezi přepravou pravidelnou a nepravidelnou, jak je obecně upraveno v § 763 a násl. V případě *pravidelné přepravy* osob stanoví přepravní řády (viz 1. kapitola), jaké nároky (práva) má cestující vůči dopravci v případě zpoždění. Přepravní řády tento nárok konkretizují: železniční přepravní řád uvádí zejména nárok na vrácení jízdného, silniční přepravní řád uvádí alternativně nárok na

<sup>61</sup> Holub, M., Fiala, J., Bičovský, J.: Občanský zákoník - Poznámkové vydání s judikaturou a literaturou. Linde, Praha, 2005, s. 731 a násl.

<sup>62</sup> Nesnídal, J.: Odpovědnost při osobní a nákladní přepravě. In: Ekonom, 1997, s.35 a násl.

náhradní přepravu, na bezplatnou přepravu zpět, anebo na vrácení jízdného.<sup>63</sup> V případě *nepravidelné přepravy* je dopravce povinen nahradit škodu vzniklou cestujícímu tím, že nebyla přeprava provedena včas – podmínky a rozsah stanoví i v tomto případě přepravní řády. Výše popsané nároky je nutno uplatnit co nejdříve, zákon určuje prekluzivní lhůtu šest měsíců. V ostatních případech vzniku škody, tedy zejména škody vzniklé cestujícímu na zdraví, na zavazadlech a na věcech, které měl u sebe, odpovídá dopravce *podle ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků* (§ 427 až 431). Přičemž práva na náhradu škody podléhají promlčení podle § 106. Jedná se o zvláštní případ odpovědnosti za škodu, je postaven na objektivním odpovědnostním principu. Vychází se ze zvláštní povahy provozu dopravních prostředků, které znamenají zvýšené nebezpečí a zvýšené možnosti způsobení škod na lidském zdraví a majetku.<sup>64</sup> Objektivní odpovědnost tak má vést ke zvýšené péči provozovatele při provozu dopravního prostředku, ale i o dopravní prostředek a jeho stav a plnit tak i funkci prevenční. Objektivní odpovědnost není absolutní, zákon uvádí i *liberační důvody*: způsobení škody okolností, která nemá původ v provozu a již nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze po provozovateli dopravního prostředku požadovat.

**Smlouva o přepravě nákladu** obsahuje úpravu otázky související s odpovědností dopravce v ustanovení § 769 a násl. Jedná se zvláštní odpovědnost, je tedy vyloučena obecná úprava odpovědnosti, dále i zvláštní odpovědnost podle § 421 a i zvláštní odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Tato úprava se použije *i pro přepravu zavazadel*, která jsou přepravována *odděleně od cestujícího*. Jedná se o odpovědnost objektivní, přičemž dopravce odpovídá za škodu způsobenou počas přepravy (od převzetí až k vydání zásilky), zákon uvádí možnosti zproštění se odpovědnosti (liberační důvody) v § 769, odst. 1 – způsobení škody odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky, anebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit. Je zakotvena i možnost úpravou v přepravním řádu připustit vyvratitelnou domněnku příčinné souvislosti.

Nahrazuje se pouze *škoda skutečná*, určená cenou zásilky v době převzetí k přepravě nebo částkou, o kterou byla hodnota zásilky poškozením snížena. Pouze za podmínky, že byla přeprava vykonána s prodlením, odpovídá dopravce i za další škody (zejména ušlý zisk). Tyto nároky je nutno uplatnit do uplynutí šestiměsíční prekluzivní lhůty.

<sup>63</sup> Holub, M., Fiala, J., Bičovský, J.: tamtéž, s. 734.

<sup>64</sup> Holub, M. a kolektiv: Odpovědnost za škodu v právu občanském, pracovním, obchodním a správním. Linde, Praha, 2004, s. 59 a násl.



## **B. Obchodněprávní úprava odpovědnosti dopravce**<sup>65</sup>

Odpovědnost dopravce v rámci úpravy obchodněprávní smlouvy o přepravě věci (dle obchodního zákoníku – z.č. 513/1991 Sb.) má „kogentní“ charakter, v tom smyslu, že *není možné* - ani přepravním řádem - *omezit odpovědnost dopravce* při škodě na zásilce, *zakotvenou* v § 622 a v § 624, a to pod sankcí neplatnosti (§ 629). V těchto ustanoveních je obsažena úprava **objektivní odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce** (nevztahuje se na jiná porušení smluvní povinnosti dopravce) a jsou stanoveny i *liberační důvody*. Dopravce odpovídá za škody způsobené na zásilce v časovém úseku mezi jejím převzetím od odesílatele a jejím vydáním příjemci. Dopravce neodpovídá za vzniklou škodu pouze ve dvou případech. Jednak se dopravce zproští odpovědnosti za škodu, jestliže prokáže existenci určité skutkové podstaty uvedené v § 622, odst. 2, lit. a – c (způsobení škody odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem – zavinění je irelevantní; vadou nebo přirozenou povahou zásilky; vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele a je to zaznamenáno v přepravním dokumentu, jinak pouze nebyla-li vadnost obalu při převzetí poznatelná) a příčinnou souvislost s vznikem škody. Tyto liberační důvody není možné rozšířit, a to ani smlouvou ani přepravním řádem. Jednalo by se o omezení odpovědnosti dopravce, které zákon nepřipouští (viz výše). Smlouvou je však možno odpovědnost rozšířit. Dále dopravce neodpovídá, pokud prokáže, že škodu nemohl ani při vynaložení odborné péče vyvrátit.

Co se týče rozsahu náhrady škody na zásilce, je upraven odlišně od obecné úpravy v § 379. V případě ztráty nebo zničení celé zásilky se nahrazuje cena, kterou zásilka měla v době předání dopravci, jinak se nahrazuje snížení ceny způsobené poškozením zboží (rozdíl ceny původní a ceny za poškozené zboží). Takto stanovený rozsah nemůže být v přepravním řádu omezen, mohl by však být rozšířen. Zvláštní úprava (§ 622 a 624) se týká pouze přímých škod na zásilce, z toho vyplývá, že jiné škody se řídí podle obecné úpravy, obsažené v § 373 a násl., příp. ustanoveními přepravních řádů.

<sup>65</sup> Plíva, S.: Smlouva o přepravě věci. In: Štenglová, Plíva, Tomsa a kolektiv: tamtéž, s. 1319.



## Závěr

V první kapitole předložené práce jsem pomocí odborné literatury vymezila jednotlivé základní pojmy týkající se mezinárodní přepravy. Dále jsem se v obecné rovině soustředila na metody právní úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem: kolizní a přímou metodu. Dospěla jsem k poznatku, že pro oblast mezinárodní přepravy převažuje využití přímé metody, a to především z důvodu potřeby unifikace podmínek mezinárodní přepravy, jakožto úzce související oblasti mezinárodního obchodu a mezinárodních hospodářských vztahů. V další části jsem se zabývala úpravou mezinárodní přepravy platnou v České republice, sestavila jsem přehled nejdůležitějších mezinárodních smluv platných v této oblasti a analyzovala jsem i metodu kolizní úpravy, obsaženou v z. č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších předpisů. V rámci toho jsem dospěla k závěru, že v úpravě vztahů z mezinárodní přepravy převládají dispozitivní normy a je tedy umožněna volba práva. Následně jsem rozebrala situaci, kdy by rozhodným právem byl právní řád ČR, soustředila jsem se tedy na ustanovení obchodního a občanského zákoníku, týkající se přepravní smlouvy.

V druhé kapitole jsem vymezila a obecně charakterizovala jednotlivé dopravní obory, dále jsem uvedla pro ilustraci i jejich výkonové srovnání v praxi nákladní přepravy. Samostatně jsem pojednala obor silniční, letecké, vnitrozemní vodní nákladní a námořní nákladní dopravy. V jednotlivých podkapitolách, věnovaných těmto dopravním oborům jsem se je snažila charakterizovat, vystihnout výhody a nevýhody některých z nich, jakož i představit nejvýznamnější mezinárodní organizace působící v dané oblasti (IATA, IMO, BIMCO atd.). V návaznosti na to jsem představila pro jednotlivé dopravní obory nejdůležitější mezinárodní dohody, přičemž jsem se soustředila zejména na ty, kterými je ČR vázána. V rámci jednotlivých smluv jsem zvýšenou pozornost věnovala oblastí unifikované úpravy přepravních dokumentů a odpovědnosti dopravce. O železničním dopravním oboru jsem v této kapitole pojednala pouze částečně, a to se zaměřením na jednotlivé významné mezinárodní dohody na euroasijském kontinentě. Dále jsem se zde zaměřila na osobní železniční přepravu upravenou pomocí dohody CIM, obsažené v přílohu A k Úmluvě COTIF. V rámci této úpravy jsem věnovala také zvýšenou pozornost otázkám přepravních dokumentů a odpovědnosti dopravce.

Ve třetí kapitole jsem se nejprve soustředila na vymezení a charakteristiku právního institutu odpovědnosti, jakož i jednotlivé odpovědnostní principy. Dále jsem se zabývala odpovědností dopravce na úrovni mezinárodního práva soukromého a z toho jsem vycházela i při vypracování další části práce, věnované smluvní odpovědnosti železničního dopravce, podle Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě. V souvislosti s touto problematikou jsem se zmínila i o historii a vývojové linii této úpravy, jakož i o mezinárodní organizaci působící v této oblasti. Za pomoci nejnovější odborné literatury jsem se snažila analyzovat úpravu odpovědnosti železničního dopravce, a to zejména z pohledu změn uváděných Protokolem k Úmluvě z Vilnius z roku 1999. Protokol z Vilnius z roku 1999 přináší určité změny, které se týkají i úpravy odpovědnosti dopravce, nejdůležitější by bylo možné shrnout v následujících bodech. Pro komplexnější pohled na problematiku uvádím rovněž oblasti, v nichž ke změnám nedošlo.

#### **Oblasti, kterých se změna nedotkla**

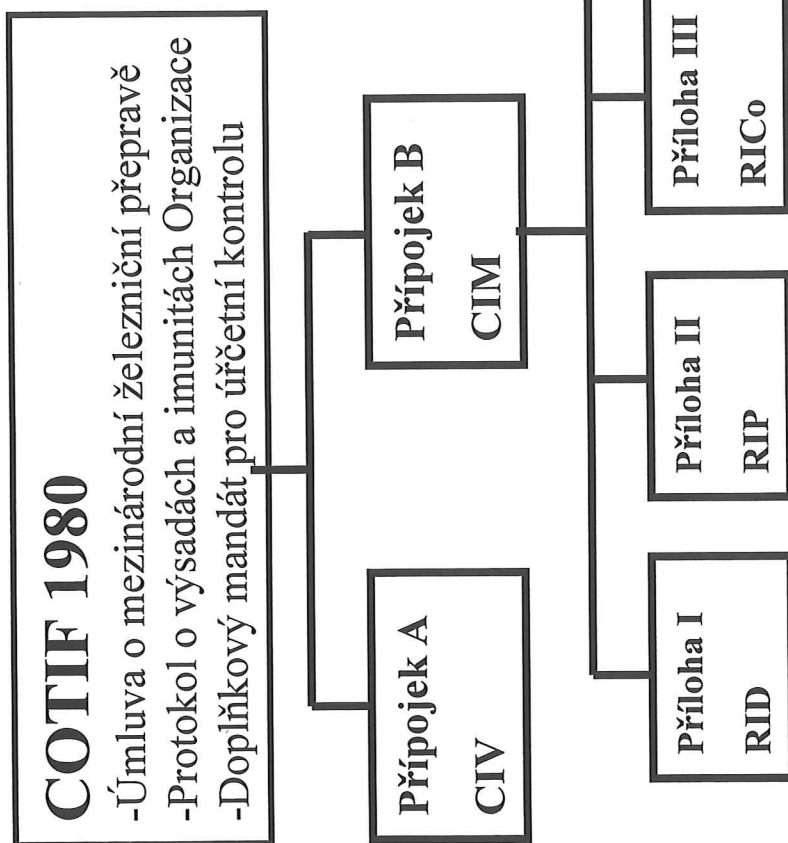
- základ odpovědnosti,
- časové ohraničení odpovědnosti (okamžik vzniku a zániku odpovědnosti),
- peněžní limity náhrady škody,
- odpovědnost železnice za její zaměstnance,
- jiné nároky (např. souběh žalob),
- důvody pro vyloučení odpovědnosti.

#### **Změny v nové úpravě Protokolu 1999**

- možnost rozšíření odpovědnosti,
- možnost sjednání vyššího odpovědnostního limitu,
- přeprava železnice – moře se řídí podle Hamburské úmluvy o konosamentech 1978,
- provozovatel infrastruktury (vlastník dopravní cesty) jako *ex lege* pomocná osoba.

V poslední části této kapitoly jsem pozornost věnovala úpravě odpovědnosti dopravce z přepravní smlouvy podle ustanovení českého občanského a obchodního práva.

Příloha č. 1  
(G. Mutz)



CIV – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel

CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní přepravě cestujících a zavazadel

RID – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží

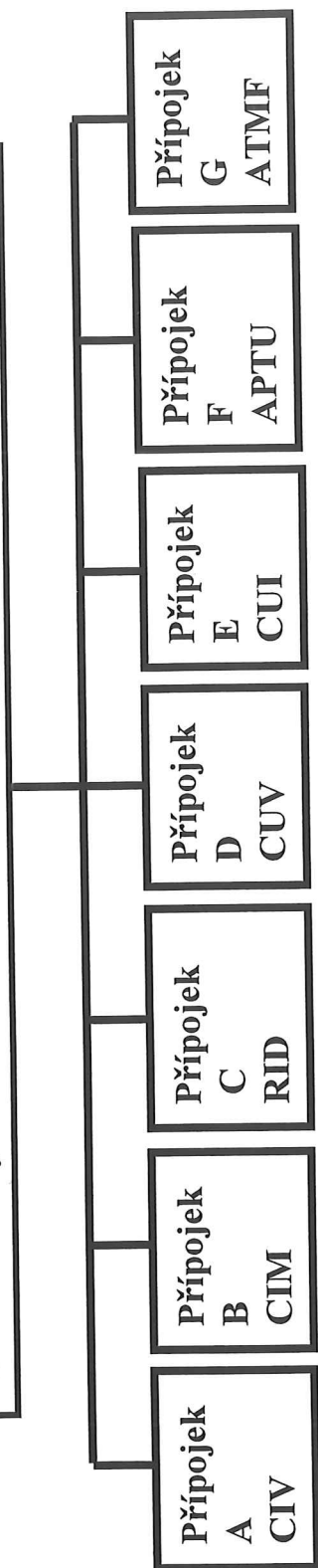
RIP – Řád pro mezinárodní železniční přepravu soukromých vozů

RiCo – Řád pro mezinárodní železniční přepravu kontejnerů

RIEx – Řád pro mezinárodní železniční přepravu spěšných zásilek

## COTIF 1999 (ve znění Protokolu z Vilniusu)

- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
- Protokol o výsadách a imunitách Organizace



Přípojek A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV)

Přípojek B – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)

Přípojek C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID)

Přípojek D – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV)

Přípojek E – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)

Přípojek F – Jednotné právní předpisy pro prohlášení technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě (APTU)

Přípojek G – Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě (ATMF)

## Literatura

### Publikace

- Aberle, G.: Transportwirtschaft. C.H.Beck Verlag, München, 1996.
- Cempírek, V., Kampf, R.: Přeprava nebezpečných věcí v dopravním systému. In: Logistika, 5/2005.
- Cempírek, V.: Přeprava zboží po železnici. In: Logistika, 4/2005.
- Čapek, J.: Prameny mezinárodního železničního přepravního práva a možnosti právní úpravy jeho kolizních otázek. In: Právník 1980, s. 443 a násl.
- Čapek, J.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční dopravě. In: Právník 1981, s. 550 a násl.
- Hansenová, H.: Prepravné služby v podmienkach medzinárodného obchodu. Vydavateľstvo Ekonóm, Bratislava, 2003.
- Hansenová, H.: Integrácia a jej vplyv na konkurencieschopnosť slovenskej dopravy. In: Horizonty dopravy, 4/2002.
- Holub, M., Fiala, J., Bičovský, J.: Občanský zákoník - Poznámkové vydání s judikaturou a literaturou. Linde, Praha, 2005.
- Holub, M. a kolektiv: Odpovědnost za škodu v právu občanském, pracovním, obchodním a správním. Linde, Praha, 2004.
- Horník, J.: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. In: Právník 2000, s. 261 a násl.
- International Air Transport Association: Annual Report 2005, Tokyo, May 2005.
- Kladiva, J.: Kolem evropských vodních cest. In: Logistika, 10/2005.
- Kladiva, J.: Doprava zboží v kontextu světového letectví. In: Logistika, 5/2005.
- Klupal, M.: Železničná doprava západnej Európy – nový pohľad a perspektívy. In: Horizonty dopravy, 1/2005.
- Knappová, M., Švestka, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné. Svazek II., díl třetí: Závazkové právo, ASPI, Praha, 2002.
- Koller, I.: Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport. Vydal C.H. Beck, Mnichov, 2005.
- Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé. Nakladatelství Doplněk, Brno, 2004.
- Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V.: Úvod do práva mezinárodního obchodu. Vydavatelství Aleš Čeněk, 2003.

- Kurinec, J.: Súbtor návrhov na zmeny a doplnenie legislatívy Európskej únie o železničnej doprave. In: Horizonty dopravy, 2/2002.
- Kunz, W.: Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr. In: Transportrecht 9/2005..
- Madar, Z. a kolektiv: Slovník českého práva, I. a II.díl. Nakladatelství Linde, Praha, 1999.
- Mutz, G. : Das COTIF 1999. Präsentation in OTIF.
- Nesnidal, J.: Odpovědnost při osobní a nákladní přepravě. In: Ekonom, 1997, s. 35 a násl.
- Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. Nakladatelství Academia, ČSAV, Praha, 1985.
- Pauknerová, M.: Právo Evropské unie a doprava. In: Právní rozhledy 1998 (Příloha Evropské právo), s. 22 a násl.
- Pauknerová, M.: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží. In: Právník 1991, s. 188 a násl.
- Pelikánová, I. a kolektiv: Obchodní právo. Nakladatelství ASPI, 1998.
- Petrovský, A.: Nový dohovor o medzinárodnej železničnej preprave. In: Právny obzor 1986, s. 831 a násl.
- Placek, J.: Transformácia železníc a investície do infraštruktúry v niektorých vybraných európskych štátoch. In: Horizonty dopravy, 1/2002.
- Procházka, R., Ječný, R.: Zasielateľ a liberalizace železniční dopravy. In: Logistika 6/2005 (příloha Logistika v mezinárodním obchodu).
- Schubert, M.: Význam SPV s novou úmluvou COTIF podstatně vzroste. In: Dopravní noviny, 2005.
- Štenglová, Plíva, Tomsa a kolektiv: Obchodní zákoník – komentář. Nakladatelství C.H.Beck, Praha, 2005.
- Štensová, A., Borik, T.: Doprava a Zasielateľstvo. Skripta Obchodní fakulty Ekonomické univerzity v Bratislavě, 1995.
- Štěrba, R.: Liberalizace železniční dopravy. In: Logistika, 10/2005.
- Šubert, M.: Mezinárodní doprava – Co je třeba vědět před vstupem ČR do EU (1. a 2. díl). In: Obchod – Kontakt – Marketing, 11-12/2003.
- Vytoubal, P.: Některé právní aspekty logistiky. In: Logistika, 10/2005.

### **Mezinárodní smlouvy**

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), Bern 1980, č. 8/1985 Sb.



Protokol k této Úmluvě, Vilnius, 1999.

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Ženeva, 1956, č. 11/1975 Sb.

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), č. 64/1987 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská letecká úmluva), Varšava 1929, č. 15/1935 Sb.

Protokol k této úmluvě, Haag, 1955, č. 15/1966 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou leteckou úmluvu, Guadalajara, 1961, č. 27/1968 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealská letecká úmluva), Montreal, 1999, č. 123/2003 Sb.

Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla o konosamentech), Hamburk, 1978, č. 193/1996 Sb.

### **Právní předpisy ČR**

Ústava ČR (úst.z.č.1/1993 Sb.).

Listina základních práv a svobod (úst.z.č.2/1993 Sb.).

Zákon ČNR č. 4/1993 Sb., o opatřeních souvisejících se zánikem České a Slovenské Federativní republiky.

Zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších právních předpisů.

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších právních předpisů.

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších právních předpisů.

Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (nařízení vlády č. 175/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu (nařízení vlády č.1/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

### **Internetové stránky**

[www.wto.org](http://www.wto.org)

[www.unctad.org](http://www.unctad.org)

[www.iru.org](http://www.iru.org)

[www.iata.org](http://www.iata.org)

[www.icao.org](http://www.icao.org)

[www.oecd.org](http://www.oecd.org)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.bimco.org](http://www.bimco.org)

[www.otif.org](http://www.otif.org)

[www.transportrecht.de](http://www.transportrecht.de)

[www.dnoviny.cz](http://www.dnoviny.cz)