

**Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta**

**Katedra obchodního práva
Obor: Mezinárodní právo soukromé**

Diplomová práce

**Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží
se zaměřením na leteckou přepravu**

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

Michaela Elbrsová, 5. ročník
Vavřenova 1146/26
142 00 Praha 4 – Braník
Datum ukončení: 30.9.2006

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.“

Mich. Elbrsová

Michaela Elbrsová

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala v první řadě vedoucí mé diplomové práce Prof. JUDr. Monice Pauknerové za věcné připomínky k jejímu vypracování. Dále pak Mgr. Lucii Radkovičové a Ing. Marku Škrnovi za poskytnuté materiály. V neposlední řadě také Mgr. Evě Junové za jazykovou a stylistickou korekturu.

Obsah

Úvod.....	6
Kapitola I. Obecný výklad.....	8
1. Mezinárodní právo soukromé.....	8
2. Mezinárodní přeprava.....	9
3. Prameny právní úpravy přepravy.....	10
4. Smlouva o přepravě	13
5. Odpovědnost v českém právu obecně.....	14
6. Odpovědnost dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží	16
7. Mezinárodní unifikovaná úprava.....	18
Kapitola II. Mezinárodní železniční přeprava.....	20
1. Obecně a rozsah platnosti úmluvy.....	20
2. Odpovědnost dopravce.....	21
3. Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti.....	25
Kapitola III. Mezinárodní silniční přeprava.....	27
1. Obecně a rozsah platnosti úmluvy.....	27
2. Odpovědnost dopravce.....	27
3. Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti.....	32
Kapitola IV. Mezinárodní námořní přeprava.....	35
1. Haagská a Haagsko-visbyská pravidla.....	35
2. Hamburská pravidla.....	36
a) <i>Obecně</i>	36
b) <i>Definice pojmů a rozsah použití</i>	37
c) <i>Odpovědnost dopravce</i>	38
d) <i>Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti</i>	40
3. Návrh nového instrumentu o mezinárodní námořní přepravě zboží.....	41
Kapitola V. Vnitrozemská vodní přeprava.....	43
Kapitola VI. Mezinárodní letecká přeprava.....	46
1. Platná úprava.....	46
2. Varšavský systém.....	49
3. Montrealská úmluva.....	52
a) <i>Obecně a rozsah platnosti</i>	52
b) <i>Odpovědnost dopravce</i>	53
c) <i>Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti</i>	56
4. Soukromé iniciativy leteckých dopravců.....	57
5. Úprava v rámci EU.....	58
Kapitola VII. Rozhodčí řízení a mediace jako možnost řešení sporu z přeprav	61
1. Soudní řízení a jeho alternativy.....	61
2. Rozhodčí řízení.....	62
a) <i>Rozhodčí smlouva</i>	63

b) <i>Rozhodce a rozhodčí soud</i>	64
c) <i>Pomocná a kontrolní funkce soudů</i>	64
d) <i>Nucený výkon rozhodčího nálezu</i>	65
3. <i>Mediace</i>	65
4. <i>Základní výhody a nevýhody řešení sporu v rámci rozhodčího řízení a mediace</i>	66
Závěr	69
Přehled použité literatury	72
Zkratky	74

Úvod

Tématem této práce je, jak je ostatně z názvu patrné, odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží. Mezinárodní přeprava jako důležitá součást mezinárodního obchodu vyžaduje k regulaci svých vztahů zvláštní úpravu, která je schopná zohlednit její specifickou povahu. K tomuto účelu nejlépe slouží úprava přímá, tedy úprava prostřednictvím mezinárodních úmluv, které konsolidují a unifikují často roztržitá pravidla týkající se vztahů z mezinárodní přepravy, a jejichž ustanovení jsou právně závazná pro smluvní strany. V současné době je pomocí těchto instrumentů upravena již většina dopravních oborů. Výjimkou už nejsou ani občanskoprávní vztahy z vnitrozemské vodní přepravy, které byly dosud upravovány pouze regionálně. Dnes už mají na evropské úrovni svou vlastní unifikovanou úpravu v podobě úmluvy CMNI.

Mezi nejzávažnější a nejsložitější problémy vznikající v mezinárodní přepravě patří bezesporu odpovědnost dopravce, které je tudíž v mezinárodních úmluvách věnována největší pozornost. Předmětem této práce bude zaměřit se právě na tuto problematiku a povšimnout si mnohdy různorodého pojetí odpovědnosti v základních úmluvách regulujících jednotlivé dopravní obory (dopravu železniční, silniční, námořní a leteckou), které není žádoucí.

V oblasti mezinárodní přepravy je nutné, více než kdekoli jinde, brát v úvahu technický pokrok, díky němuž musejí být právní instrumenty často novelizovány z důvodu zastarání původních úprav nebo dokonce přijímány úpravy zcela nové v momentě, kdy ty původní již neodpovídají aktuální situaci. Jak uvidíme v následujících kapitolách, ne vždy je to úkol jednoduchý. Leckdy trvá snaha o modernizaci této oblasti právní úpravy mnoho let a přijetí vyváženého právního instrumentu se tak zdá být velkým problémem. Nejednou se také stane, že ve stejnou dobu působí současně více úprav předmětných vztahů, jak to známe např. z oblasti letecké přepravy, kdy se paralelně postupuje dle tzv. Varšavského systému a Montrealské úmluvy. Tento nežádoucí stav ještě umocňuje samotnou roztržitost právní úpravy mezinárodní přepravy.

První kapitolu této práce věnuji obecnému výkladu týkajícímu se mezinárodního práva soukromého vůbec, pramenům právní úpravy přepravy a obecně problematice odpovědnosti. Následující kapitoly už se zaměří na samotný rozbor právní úpravy odpovědnosti v jednotlivých oborech mezinárodní přepravy s tím, že nejvíce se zastavíme u mezinárodní letecké přepravy, kde kromě závazné právní úpravy

připomeneme i existenci soukromých iniciativ leteckých dopravců. Zmíníme i úpravu v rámci EU. V poslední kapitole nastíníme i možnost alternativního řešení sporů z přeprav v podobě rozhodčího řízení a mediace.

Kapitola I. Obecný výklad

1. Mezinárodní právo soukromé

Mezinárodní právo soukromé je zvláštní odvětví právního řádu. Bývá definováno jako soubor právních norem, které výlučně upravují soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem, včetně právních norem upravujících postup soudů a jiných orgánů a účastníků, případně i jiných osob, a vztahy mezi nimi vznikající v řízení o občanskoprávních věcech, v němž je obsažen mezinárodní prvek.¹ Každý stát má své vlastní mezinárodní právo soukromé, neboť tato právní disciplína spadá dle převažujících názorů do systému vnitrostátního práva.

Termín „soukromé“ v naší souvislosti označuje skutečnost, že předmětem sledované disciplíny jsou soukromoprávní vztahy, tj. právní vztahy realizované mezi subjekty soukromého práva. Jedná se o právní vztahy v rovině vnitrostátní zařazované pod právo občanské, obchodní, pracovní a rodinné.

Termín „mezinárodní“ v těchto souvislostech nenaznačuje skutečnost, že by normy tohoto právního odvětví měly nenárodní, supranacionální původ, nýbrž skutečnost, že předmětem této právní disciplíny jsou sice soukromoprávní vztahy, avšak obsahující tzv. mezinárodní, cizí, zahraniční prvek, který odlišuje nakládání s nimi od ostatních vztahů soukromoprávní povahy.

Jak bylo již zmíněno výše, jde o vnitrostátní právní disciplínu, nikoli o disciplínu obdobnou mezinárodnímu právu veřejnému coby právní disciplíně regulující vztahy mezi státy.²

V právních řádech jednotlivých států převládají v současné době dva způsoby neboli dvě metody úpravy soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem, a to **kolizní metoda** a **přímá metoda**. Kolizní normy samy neupravují věcně práva a povinnosti účastníků právního vztahu, nýbrž se pouze omezují na to, že podle určitých hledisek (kriterií) se určí právní řád některého státu, jehož normami se právní vztah řídí. Kolizní normy tak upravují právní vztahy pouze nepřímo, omezují se zásadně jen na dosažení kolizně správného řešení.³ V tomto případě pomocí norem kolizních

¹ Z. Kučera, Mezinárodní právo soukromé, Doplněk 2001, s. 21, 22.

² N. Rozehnalová, V. Týč, M. Novotná, Evropské mezinárodní právo soukromé, Masarykova univerzita Brno 1998, s. 11, 12.

³ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk 2003, s. 19.

vnitrostátního původu dochází v plné míře ke zpětné „nacionalizaci“ transnacionálně umístěného vztahu, k jeho „umístění“, lokalizaci zpět do dosahu určitého národního práva: jeho kvalifikace proběhne podle norem některého národního právního řádu, kolizní normy některého národního právního řádu odkáží na právo určitého státu, jehož právní řád se aplikuje na tento právní vztah.⁴ Naproti tomu přímé normy samy přímo, tj. bez odkazu na právní řád některého státu, stanoví práva a povinnosti účastníků právního poměru s mezinárodním prvkem. Tyto normy vytvářejí obvykle státy mezinárodní smlouvou, z nichž jim vznikne mezinárodněprávní povinnost uvést tyto normy do svých právních řádů.⁵ Tato druhá možnost je pochopitelně z pohledu charakteru upravovaných vztahů vhodnější, aplikace norem jednodušší a předvídatelnější, a především jde o řešení jednotné, nezávislé na mnohdy náhodně vybraném místě řešení problému. Často kritizovaným nedostatkem unifikovaných úprav je jejich aplikace národními soudy, jejich různá interpretace a užití. Jako další nedostatek bývá zmiňována neelastičnost, obtížný způsob změn úpravy podmíněný opět stanoviskem států.

Obě metody užívané současným mezinárodním právem soukromým, tj. metoda kolizní a metoda přímá, jsou sice svým základním pojetím antagonistické – jedna přepokládá různost právních řádů pro svou existenci, druhá se naopak snaží o jejich sjednocení. Nicméně jsou schopny doplnit jedna druhou a koexistovat. A to jak nevýslovně (mimo předmět úpravy norem přímých se použijí samozřejmě normy kolizní), tak i ve výslovných úpravách.⁶

2. Mezinárodní přeprava

Pojem **přeprava** bývá leckdy zaměňován pojmem **doprava**. V praxi bývají uvedené pojmy používány jako synonyma. Teorie je však rozlišuje: doprava je pojmem širším a vyjadřuje obecný způsob, jakým dojde k přemístování osob nebo nákladu, tj. jakým dopravním prostředkem a po jaké dopravní cestě. Proto rozlišujeme několik způsobů dopravy, např. doprava letecká, námořní, silniční atd. Máme tedy na mysli přemístování individuálně neurčených osob nebo nákladu určitým způsobem. Přeprava pak vyjadřuje určitý stupeň individualizace předmětu přemístování, kterému vzniká konkrétní právo na přemístění určitým způsobem do určitého místa. Je tedy možné

⁴ N. Rozehnalová, V. Týč, M. Novotná, op. cit. sub. 2, s. 12, 13.

⁵ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3, s. 19.

⁶ N. Rozehnalová, V. Týč, M. Novotná, op. cit. sub. 2, s. 15, 16.

označit dopravu jako pojem, který je používán především veřejnoprávní úpravou, a přepravu jako pojem používaný převážně soukromoprávní úpravou.⁷

Takto vymezená přeprava se stává přepravou mezinárodní v momentě, kdy její místo výchozí a místo cílové (místo odeslání a místo určení zboží) se nacházejí v různých státech, tzn. že zboží nebo osoby se přepravují přes hranice států, a to na základě jediné přepravní smlouvy. V některých případech se výchozí a cílové místo dokonce mohou nacházet v témž státě, avšak část přepravy se uskutečňuje na území jiného státu.⁸

Naproti tomu je třeba konstatovat, že pojmy **dopravce** a **přepravce** rozhodně synonyma nejsou a je nutné je striktně rozlišovat. Zatímco dopravce je ten subjekt, který přepravu provádí, přepravce je naopak ten, pro něhož je přeprava, na základě přepravní smlouvy uzavřené s dopravcem, prováděna. Přepravce je ten, kdo přepravu užívá.

Co se týče právní úpravy vztahů z mezinárodní přepravy, tak zde jednoznačně převládá úprava pomocí přímých norem. Kolizněprávní řešení uvedených vztahů je výrazně upozaděno. Existuje zde rozsáhlá mezinárodně unifikovaná právní úprava přepravní smlouvy, obsažená v mezinárodních úmluvách pro jednotlivé dopravní obory. Do značných podrobností jsou mezinárodně upraveny zejména otázky přepravních dokumentů a odpovědnosti dopravce. Kolizním normám připadá pak prostor v otázkách, které jednotná mezinárodní úprava nepokrývá nebo kde vůbec neexistuje.⁹

3. Prameny právní úpravy přepravy

Právní úprava všech druhů přepravy je tvořena několika různorodými způsoby. Při stanovení způsobu, jakým je vytvářena nejen konkrétní právní úprava, ale i právo obecně, mluvíme o tzv. pramenech práva. Přesné vymezení těchto pramenů nám přitom pomáhá orientovat se v dané právní úpravě, protože jsme schopni identifikovat její zdroj.

Obecně jsou za prameny považovány:

- mezinárodní smlouvy,
- vnitrostátní právní akty,
- přepravní zvyklosti,

⁷ J. Horník, Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, EMP 6/1999, s. 41.

⁸ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3, s. 261.

⁹ Tamtéž, s. 262.

- smluvní ujednání,
- akty mezinárodních organizací,
- judikatura

a) Mezinárodní smlouvy

Ty budeme podrobně probírat v následujících kapitolách této práce a to podle jednotlivých dopravních oborů.

b) Vnitrostátní právní akty

Každý stát má pro různé společenské vztahy vytvořen soubor právních norem, který tyto vztahy reguluje. Stejně tak tomu je i pro právní vztahy v přepravě. Jednotlivé druhy přepravy nebývají zpravidla upraveny samostatně, nýbrž se pro ně použije obecná úprava přepravy.

Vnitrostátní normativní právní akty se však na úpravu mezinárodní přepravy neuplatňují primárně, nýbrž až druhotně a to tehdy, neupravuje-li mezinárodní smlouva danou problematiku. Národní právo se tak uplatní jednak pro vnitrostátní přepravu a jednak pro přepravu mezinárodní, pokud je aplikovatelné na základě použití kolizních norem v případě, že se na mezinárodní přepravu nevztahují předmětné mezinárodní úmluvy.

c) Přepravní zvyklosti

Přepravní zvyklosti můžeme odvodit od pojmu obchodních zvyklostí, což jsou prostředky vznikající jako reakce na mezery v konkrétní právní úpravě, nebo v případě mezinárodních přepravních zvyklostí jako prostředek k překlenutí rozdílů mezi jednotlivými právními řády, pokud není daný problém upravený mezinárodní smlouvou. Vyvíjejí se zpravidla podle právních odvětví nebo podle právních vztahů s určitým společným základem. Podmínkou jejich uplatnění je, že se na nich strany výslovně dohodly, nebo, že se na ně výslovně odvolaly. Ačkoli jsou takové zvyklosti zpravidla nepsané, jejich pravidelné používání většinou vede k jejich kodifikaci, např. přímým vtělením jejich obsahu do přepravní smlouvy či přepravních podmínek.

Určitým druhem kodifikace přepravních zvyklostí jsou dodací podmínky resp. doložky vzniklé z praxe mezinárodního obchodu. Tyto doložky řeší především přechod některých práv a povinností mezi odesílatelem (zpravidla prodávající) a příjemcem (zpravidla kupující), které vyplývají ze smlouvy uzavřené mezi těmito subjekty a dále

některé otázky související s vlastní přepravou zboží. Nejrozšířenějšími doložkami jsou tzv. INCOTERMS, které vydala Mezinárodní obchodní komora v Paříži.

d) Smluvní ujednání a mimosmluvní prohlášení

Na tvorbě právního režimu přepravy se samozřejmě mohou podílet i samotné smluvní strany přepravní smlouvy. Podmínky, na kterých se pak v rámci poskytnuté smluvní volnosti dohodnou, tvoří právní rámec, v jakém vlastní přeprava probíhá. V 90 % případů však přeprava probíhá na základě předem pevně daných pravidel, která vyplývají ze vzorových smluv nebo přepravních podmínek vytvářených většinou dopravců pro jimi prováděnou přepravu, přičemž druhé straně, tj. převážně odesílateli nebo cestujícím, většinou chybí dostatečně silné postavení k tomu, aby se domohla změn vzorových smluv nebo jednotných přepravních podmínek.

e) Akty mezinárodních organizací

Pro každý druh mezinárodní přepravy je zřízena samostatná mezinárodní organizace, např. pro železniční dopravu je to Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), pro silniční dopravu Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) a pro leteckou dopravu Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

f) Judikatura

Ačkoli může být problematické přiřadit judikatuře charakter pramenu práva v rámci kontinentálního právního systému, její přínos, byť i jen ve funkci určitého vodítka, je nezanedbatelný. Nevyvratitelným přínosem judikatury je totiž zacelování mezer vzniklých v obecné právní úpravě, ať již vnitrostátní nebo mezinárodní. Výklad příslušných mezinárodních smluv soudy různých států pomáhá k podrobnějšímu rozboru dané problematiky. Za přínosné lze rovněž považovat, že judikatura je velmi flexibilní a tudíž schopná reagovat na aktuální praktické problémy, jejichž řešení by bylo obtížné hledat v jiných pramenech práva.

„Použitelnost“ judikátů cizích soudů však nemůže být zcela automatická, ačkoli je v mnoha případech vykládán stejný instrument – např. konkrétní mezinárodní úmluva. Odlišné právní prostředí může způsobit, že pod jeho vlivem dochází soudy při výkladu naprosto stejného ustanovení mezinárodní smlouvy k naprosto protichůdným závěrům, což je v praxi, ne-li běžné, pak určitě časté. I tyto zřejmě nedostatky svědčící spíše proti

používání judikatury jsou však neocenitelným přínosem právě pro znalost dvou či více pohledů na stejná právní problém.

Vzhledem k tomu, že v českém právu není judikatura pramenem práva, je velmi obtížné konfrontovat ji s právní úpravou tak, jak se tomu každodenně děje v systému angloamerickém.¹⁰

4. Smlouva o přepravě

Samotná realizace přepravy se z právního hlediska provádí prostřednictvím **přepravní smlouvy**. Smlouva o přepravě není upravena jednotně, neboť při ní vzniká různá právní problematika v souvislosti s přepravou osob a nákladu, jejím způsobem a použitým dopravním prostředkem.

Nejdůležitější je dělení přepravy na **osobní přepravu**, jež zahrnuje přepravu cestujících osob a jejich zavazadel, a **přepravu nákladní**, jejímž předmětem je přemísťování věcí (zásilek) bez vztahu k cestujícím. Dále se budeme zabývat už pouze přepravou nákladu neboli zboží, která je předmětem této práce.

Z hlediska povahy dopravního prostředku použitého k přepravě se rozeznává zejména **přeprava železniční, silniční, vodní, letecká a námořní**. Z hlediska způsobu přepravy se dělí přeprava na **pravidelnou**, která se uskutečňuje v době stanovené jízdními řády a **nepravidelnou**, která se uskutečňuje dle jednotlivých ujednání.

Základní úprava, která platí pro přepravu všemi dopravními prostředky a způsoby, je obsažena v Občanském zákoníku. Pokud jde o přepravu nákladu, ta je upravena v §§ 756 až 771. Smlouva o přepravě nákladu je zde definována *jako „smlouva, kterou se dopravce zavazuje přemístit movitou věc (zásilku) z místa odeslání do místa určení a odesílatel se zavazuje za to dopravci zaplatit odměnu (přepravné)“*.¹¹ Tuto smlouvu je třeba odlišovat od obchodní smlouvy o přepravě věci, kterou upravuje Obchodní zákoník v §§ 610 až 629. Ten říká, že *„smlouvou o přepravě věci e dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení) a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné)“*.¹² Tato úprava se vztahuje na smlouvu, jejímž předmětem je věc, a kterou mezi sebou uzavřeli podnikatelé ve zřejmé souvislosti se svým podnikáním, popřípadě jiné osoby za podmínek § 261 odst. 2 a § 262. Úprava v Obchodním zákoníku má obecnou povahu a týká se všech druhů

¹⁰ J. Horník, K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin České společnosti pro dopravní právo 2/2002, s. 18 – 22.

¹¹ Občanský zákoník č. 40/1964 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

¹² Obchodní zákoník č. 513/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

přepravy. Zvláštnosti jednotlivých druhů přepravy však vyvolávají potřebu základní obecnou úpravu doplnit podrobnější úpravou v prováděcích předpisech, které by tyto zvláštnosti respektovaly.

Na smlouvu o přepravě se vztahují i četné mezinárodní konvence jako např. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě, Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě a další, o kterých pojednáme podrobně později. Ty, které jsou pro Českou republiku závazné a byly uveřejněny ve Sbírce zákonů (§ 756) budou mít přednost před úpravou v Obchodním zákoníku.

Význam mezinárodní unifikované úpravy přepravy se projevuje i v tom, že Občanský zákoník (§ 772) obsahuje zmocnění, podle kterého přepravní řády mohou převzít ustanovení platná v mezinárodní přepravě též pro přepravu vnitrostátní.¹³

5. Odpovědnost v českém právu obecně

Občanskoprávní odpovědností se podle českého práva rozumí „*následný (sekundární) nepříznivý právní následek, který vznikl porušením původní (primární) právní povinnosti neboli protiprávním úkonem a který je předvídan v sankční složce příslušné normy občanského práva*“.¹⁴ Z výše uvedeného vyplývá, že u nás v teorii i praxi převažuje koncepce následné odpovědnosti. Ta spočívá ve vzniku odpovědnostní, sekundární povinnosti – sankce.

Typickou formou občanskoprávní odpovědnosti je odpovědnost za způsobenou škodu, jejímiž základními předpoklady jsou:

- a) *protiprávní úkon či samostatná škodní událost,*
- b) *škoda,*
- c) *příčinná souvislost mezi ad a) a ad b),*
- d) *zpravidla též zavinění.*

Předpoklady ad a) až ad c) jsou povahy objektivní, čtvrtý předpoklad je povahy subjektivní.

¹³ M. Knappová, J. Švestka a kolektiv, Občanské právo hmotné 2, ASPI 2002, s. 292. Štenglová, Plíva, Tomsa, Obchodní zákoník (komentář k přepravní smlouvě), C. H. Beck 2003, s. 1141.

¹⁴ Tamtéž, s. 41.

Ad a) Protiprávní úkon

Protiprávnost úkonu spočívá v jeho rozporu s právními předpisy. O rozpor úkonu s právními předpisy jde též tehdy, jestliže tento úkon právní předpisy obchází. Protiprávní úkon může být zaviněný i nezaviněný, avšak i v posledním případě zůstává úkonem protiprávním. Jde o **projev lidské vůle ve vnějším světě**. Člověk může na vnější svět působit škodlivě jak **jednáním** (tj. chováním pozitivního rázu), tak **opomenutím** (tj. chováním negativního rázu).

Ad b) Existence škody

Ta je dalším nezbytným předpokladem vzniku odpovědnosti za škodu. Škodou se rozumí **majetková újma, kterou lze objektivně vyčíslit v penězích**.

Ad c) Příčinná souvislost neboli kauzální nexus mezi protiprávním úkonem a nastalou škodou

To znamená, že určitý subjekt může být činěn odpovědným za škodu jen tehdy, jestliže skutečnost, za kterou odpovídá, škodu skutečně způsobila.

Ad d) Zavinění

Zavinění je **psychický vztah škůdce k vlastnímu protiprávnímu jednání a ke škodě**, jakožto k výsledku tohoto jednání. Tento vztah se projevuje buď ve formě **úmyslu** (přímého či nepřímého), nebo **nedbalosti** (vědomé či nevědomé).

Zavinění je pravidelným předpokladem vzniku odpovědnosti fyzických a právnických osob za způsobenou škodu. Pravidelným je proto, že existují i případy, kdy fyzické či právnické osoby odpovídají z nejrůznějších důvodů za škodu i bez ohledu na zavinění, tj. podle objektivního principu.¹⁵

Podle toho, zda k naplnění skutkové podstaty odpovědnosti je třeba zavinění rozdělujeme odpovědnost založenou na **subjektivním principu** nebo na **objektivním principu** tedy bez zřetele k zavinění neboli též odpovědnost za výsledek. V případech subjektivní odpovědnosti se subjekt, který se dopustil protiprávního úkonu, může odpovědnosti zprostit **vyviněním neboli exkulpací**. I u objektivní odpovědnosti však může subjekt odpovědnost odvrátit tím, že prokáže existenci zvlášť stanovených **osvobozujících (liberačních – exoneračních) důvodů**. Zde pak hovoříme o **občanskoprávní objektivní odpovědnosti prosté**. Jestliže však zákon neumožňuje

¹⁵ J. Čapek, R. Klíma, J. Zbiralová, Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis CZ s.r.o. 2005, s. 142,143.

odpovědnost odvrátit prokázáním zvlášť stanovených liberačních důvodů, jde o občanskoprávní objektivní odpovědnost absolutní.

Občanskoprávní odpovědnost se třídí na **smluvní (kontraktní – ex contractu)**, která vzniká porušením původního smluvního závazku, a na **mimosmluvní (delikt ní – ex delictu)**, která vzniká buď jiným protiprávním úkonem než porušením původního smluvního závazku, anebo škodní událostí zákonem zvlášť kvalifikovanou, se kterou je normativně spojena občanskoprávní odpovědnost za škodu.¹⁶

6. Odpovědnost dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží

Mezinárodní úmluvy se zabývají pouze smluvní odpovědností dopravce v mezinárodní přepravě, odpovědnost mimosmluvní ponechávají úpravě vnitrostátní.

Unifikované úpravy se na rozdíl o naší vnitrostátní úpravy v Občanském a Obchodním zákoníku vyznačují kogentností svých ustanovení. Formulace odpovědnostního principu a stanovení případů, kdy odpovědnost dopravce je vyloučena, jsou tedy mezinárodními úmluvami upraveny **kogentně a v plném rozsahu**, takže nemůže dojít k subsidiární aplikaci vnitrostátních předpisů, které by mohly rozsah odpovědnosti dopravce zúžit.

Koncepce smluvní odpovědnosti dopravce za škody vzniklé na přepravovaném zboží je klíčovou otázkou právní úpravy mezinárodní přepravy.

Co se týče zakotvení **odpovědnostního principu** v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží vyskytují se zde podstatné rozdíly. Mezinárodní úmluvy obsahují v tomto smyslu nejrůznější úpravy, které vytvářejí široké spektrum právních řešení: od „čisté“ odpovědnosti za zavinění, přes určité modifikace ve směru k principu objektivní odpovědnosti, až po přísně koncipovanou objektivní odpovědnost, která je zmírňována jen minimálními možnostmi liberace. V čisté podobě působí uvedené principy odpovědnosti za zavinění a objektivní odpovědnosti v právních úpravách přepravní smlouvy pouze výjimečně. Za případ absolutní odpovědnosti lze např. považovat odpovědnost dopravce ve smyslu čl. 17 odst. 3 úmluvy CMR, podle něhož se dopravce nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, vad vozidla použitého k přepravě.

Každá odpovědnost má však své meze či hranice, které jsou představovány exkulpačními a liberačními důvody vylučujícími odpovědnost. Exkulpační důvody

¹⁶ M. Knappová, J. Švestka a kolektiv, op. cit. sub. 13, s 46.

vylučují odpovědnost v případech, kdy je odpovědnost založena na subjektivním principu a liberační důvody naopak v případech, je-li použit objektivní odpovědnostní princip.

Dvěma nejčastějšími způsoby vyjádření odpovědnosti v mezinárodní přepravě bývá **objektivní odpovědnost s možností liberace** a **subjektivní odpovědnost presumovaná**. V prvním případě může být dopravce odpovědnosti zproštěn a to v případě, že prokáže některý z taxativně stanovených liberačních důvodů. Ve druhém případě se jedná o subjektivní princip, kde se zavinění presumuje (tj. předpokládá) a dopravce, chce-li se vyvinit, musí úspěšně prokázat nedostatek vlastního zavinění. V průběhu vývoje mezinárodních úmluv v oblasti přepravy však můžeme zaznamenat stírání rozdílu mezi těmito dvěma principy. Leckdy dochází k tomu, že exkulpační klauzule obsahují určitou objektivizaci a do liberačních důvodů bývají vnášeny subjektivní prvky. Oba principy se mohou ve výsledku natolik přiblížit, že může být těžké určit, z kterého principu konkrétní právní úprava vůbec vychází.¹⁷

Vedle toho další dva principy odpovědnosti jsou pouze marginální. Mám tím na mysli na jedné straně **princip absolutní objektivní odpovědnosti**, tedy odpovědnosti, kde na základě společenského zájmu nelze uplatnit možnost liberace a na druhé straně **subjektivní odpovědnost probívanou**, kde se zavinění nepresumuje, nýbrž musí být dopravci prokázáno.

Odpovědnostní princip není však jedinou složkou odpovědnosti jako celku ve smyslu určité právní úpravy. Vedle něj obsahují odpovědnostní právní ustanovení další složky, které odpovědnost upřesňují. Mezi ně patří především právně stanovené důvody vyloučení odpovědnosti, různá pomocná kritéria k posouzení jednání odpovědného subjektu, právní domněnky ohledně skutečností významných pro konstatování odpovědnosti, v širším smyslu pak i limity náhrady škody. Tyto složky spolu s odpovědnostním principem vytvářejí poté **celkový režim odpovědnosti**, který lze vymezit jako souhrn právních prostředků vytvářejících odpovědnost v konkrétní právní úpravě. Tento režim je dále významně dotvářen systémem pojištění.¹⁸ Mezi výše zmíněné složky podílející se na celkovém utváření odpovědnosti patří **nevyhnutelné okolnosti** jako zvláštní důvod vyloučení objektivní odpovědnosti a dále **kritérium náležité neboli potřebné péče** v případě odpovědnosti za zavinění.

¹⁷ M. Pauknerová, Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, Právník 1981, s. 192.

¹⁸ M. Pauknerová, Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Academia Praha, 1985, s. 22.

Nevyhnutelné okolnosti lze vymezit jako „*okolnosti, jimž se dopravce nemohl vyhnout, a jejichž následky nemohl odvrátit*“. Ty na rozdíl od dříve se uplatňující vyšší **moci**¹⁹ již nezahrnují původně požadovaný znak nepředvídatelnosti a především znak vnějšího charakteru.²⁰ Formulace nevyhnutelných okolností v rámci objektivního principu odpovědnosti poskytuje určitý prostor pro subjektivnější hodnocení jako např. v úmluvách COTIF /CIM a CMR. S obdobným problémem se setkáváme v rámci odpovědnosti za zavinění, kde má být odpovědnost posuzována podle **kriteria vynaložené potřebné péče k odvrácení škody** jako např. ve Varšavské úmluvě, kde k vyloučení odpovědnosti stačí, prokáže-li dopravce vynaložení potřebné péče. To by mohlo nasvědčovat závěru, že v tomto ustanovení je zakotvena objektivní odpovědnost.

7. Mezinárodní unifikovaná úprava

V oblasti mezinárodní přepravy existuje rozsáhlá mezinárodně unifikovaná právní úprava přepravní smlouvy obsažená v mezinárodních úmluvách.

Tam, kde nebyla přijata mezinárodně jednotná úprava, případně kde taková úprava sice existuje, ale není závazná pro Českou republiku, je potřebné postupovat podle obvyklých pravidel mezinárodního práva soukromého pro oblast závazkových vztahů. V našem případě podle pravidel **ZMPS (tj. Zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním)**²¹ určit pomocí uvedených hraničních určovatелů rozhodný právní řád.

V následujících kapitolách se budeme zabývat základními úmluvami jednotlivých dopravních oborů. V první řadě to bude železniční úmluva COTIF a v rámci ní přípojek B (CIM) a to proto, že úprava železniční přepravy je historicky nejstarší a nejšířeji propracovaná. Dále se zaměříme na přepravu silniční upravenou úmluvou CMR, která byla inspirována právě starší úpravou přepravy železniční. Následně se zastavíme i u přepravy námořní a v krátkosti i u vnitrozemské vodní přepravy, která je nově také unifikována na evropské úrovni prostřednictvím úmluvy CMNI. Nejpodrobněji se však podíváme na úpravu letecké přepravy ve Varšavské úmluvě a jejích revizích, ale hlavně v Montrealské úmluvě, která vstoupila v platnost teprve nedávno. V poslední kapitole se budeme věnovat arbitráži a mediaci jako alternativním způsobům řešení sporů

¹⁹ Vyšší moc: za její nezbytné znaky byly považovány působení z vnějšku, mimořádnost, nepředvídatelnost a neodvratitelnost.

²⁰ M. Pauknerová, op. cit. sub. 17, s. 21.

²¹ Zákon č. 97/1963 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

z přepravy. Studium zaměříme pouze na tzv. **užší odpovědnost dopravce**, což je odpovědnost za dopravní škody a na **odpovědnost za zpoždění dodání zboží**.

Kapitola II. Mezinárodní železniční přeprava

1. Obecně a rozsah platnosti úmluvy

V oblasti mezinárodní železniční přepravy je Česká republika vázána **Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě COTIF**²² uzavřené v Bernu dne 9. května 1980, která nabyla účinnosti dne 1. května 1985.²³ Text této úmluvy tvoří mimo jiné Přípojek A pro přepravu cestujících a zavazadel (CIV) a **Přípojek B pro přepravu zboží (CIM)**, který nás zajímá pro účely této práce. Jde o velmi důkladnou a podrobnou úpravu dané problematiky. I přesto však existují rozdílná stanoviska při hodnocení zejména principu, z něhož daná právní úprava odpovědnosti vychází. Přípojek B k úmluvě COTIF tedy Jednotné právní předpisy CIM (dále jen JPP CIM) byly vytvořeny z předchozí platné úmluvy CIM tak, že byla z Úmluvy vyjmuta ustanovení institucionální a veřejnoprávní a ostatní ustanovení přepravně-právní byla podrobena revizi. JPP CIM tedy upravují přepravně-právní vztahy mezi železnicemi a jejich uživateli.²⁴ Za účelem přizpůsobení novým potřebám mezinárodní železniční přepravy byl podepsán **Vilniuský protokol**,²⁵ jímž byla provedena nejvýznamnější revize úmluvy COTIF.

Čl. 1 vymezuje rozsah platnosti Přípojku B (CIM) v § 1: *„Tyto jednotné právní předpisy platí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech. Uvedené platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.“*

Z citovaného ustanovení je zřejmé, že JPP CIM upravují jako doposud přepravní smlouvu o železniční přepravě zboží. Jiné typy smluv v souvislosti s přepravou zboží jako např. smlouva o spedici, chartrová smlouva, nájem za dopravní prostředky atd. nebudou upraveny v JPP CIM. Rozhodující pro jejich použití je jakou smlouvu chtěly strany v konkrétním případě uzavřít. Nákladní list slouží přitom jako průkazní prostředek.

JPP CIM budou podle § 1 platit jen pro smlouvy o placených přepravách.²⁶ Pro bezplatné zásilky pomocného zboží nejsou proto JPP CIM povinně použitelné, jejich použití je však možné smluvně dohodnout.²⁷

²² COTIF zkr. pro Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

²³ Vyhlášena pod č. 8/1985 Sb.

²⁴ J. Beneš, Mezinárodní přeprava zboží po železnici, Nadas 1990, s. 23.

²⁵ Protokol z 3.6.1999 o změně úmluvy COTIF, 1.7.2006 vstupuje v platnost a t i pro ČR.

²⁶ Stejně tak to předvídá také čl. 1 odst. 1 CMR.

²⁷ P. Stejskal, Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3.6. 1999 včetně komentářů, NADATUR 2006, s. 150.

2. Odpovědnost dopravce

Samotná odpovědnost dopravce je pak upravena v Oddíle III. Přípojku B Úmluvy COTIF. O rozsahu odpovědnosti pojednává § 1 čl. 23: *„Doprovce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží v době od přijetí zboží až do jeho dodání, jakož i za škodu vzniklou překročením dodací lhůty, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije.“*

Citované ustanovení doznalo oproti doposud platné úpravě v § 1 čl. 36 značné změny a to v tom směru, že dosud mohla každá železnice, která převzala zboží k přepravě, přepravovat je v mezinárodní přepravě vždy jen na části trati, která patřila k její síti. V budoucnu se ovšem předpokládají tři hlavní typy železniční nákladní přepravy:

- a) Dopravce, který uzavřel smlouvu s odesílatelem, provede přepravu sám z výchozího místa až do místa určení. Podle potřeby použije při tom cizí železniční infrastruktury.
- b) Dopravce, který uzavřel smlouvu s odesílatelem, neprovede přepravu sám na celé trase. Použije při přepravě na jedné části trasy, tak jako v dosavadním systému, za sebou následující dopravce. Jak dopravce, který uzavřel smlouvu, tak i následující dopravce solidárně ručí za provedení přepravy na celé trase. Odpadnutí přepravní povinnosti nutí samozřejmě dopravce, který uzavřel smlouvu, zajistit odpovídajícími zpravidla předchozími ujednáními s následujícími dopravci, že přistoupí k přepravní smlouvě. Je to možné řešit jak formou všeobecných ujednání s dalšími dopravci tak i v jednotlivém případě.
- c) Dopravce, který uzavřel smlouvu s odesílatelem, použije jednoho nebo více „provádějících dopravců (poddopraců)“. Jeden nebo více „provádějících dopravců“ nemá s odesílatelem ani s příjemcem žádnou smluvní vazbu. Smluvní dopravce ručí vůči odesílateli a příjemci na základě čl. 23 za celou přepravní trať.²⁸

Výše zmíněné ustanovení vymezuje důvod ručení tedy rozsah škod, za něž dopravce odpovídá a také časový rámec ručení. V tomto případě byly zachovány zásady CIM 1980.

²⁸ Tamtéž, s. 162.

Častým předmětem odlišných stanovisek bývá odpovědnostní princip zkoumaného ustanovení. Zdá se však, že převažuje názor hájící existenci objektivní odpovědnosti a to jak v dosud platné úpravě podle čl. 36 CIM 1980, tak v nové úpravě podle čl. 23 CIM.

Následující paragrafy čl. 23 zakotvují jednotlivé **liberační důvody**. Pokud dopravce úspěšně prokáže existenci některého z nich, vyhne se tak své odpovědnosti.

Čl. 23 § 2: *„Doprovce je této odpovědnosti zproštěn, došlo-li ke ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty zaviněním oprávněné osoby, příkazem oprávněné osoby, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami zboží (vnitřní zkázou, ubýváním atd.) nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.“*

V ustanovení se hovoří o „zavinění oprávněného“. Oprávněným může být odesílatel i příjemce. Zavinění oprávněného může spočívat v tom, že vzniklou škodu způsobil svým jednáním nebo opomenutím. Zaviněním je každé vědomé nebo nevědomé porušení předpisů platných pro přepravu, např. nesprávné pojmenování zboží v nákladním listě, nesprávné označení zboží, nesplnění zvláštních předpisů pro některé druhy zboží apod.

„Příkazem oprávněného“ jsou míněna všechna opatření oprávněného vyplývající nejen ze změny přepravní smlouvy a z návrhů daných při přepravní překážce nebo překážce při dodání, ale i všechny ostatní případné návrhy týkající se přepravovaného zboží. Všechny takové příkazy platí jako osvobozující důvod pro dopravce, pokud nebyly uděleny oprávněným z viny dopravce.

Za „vlastní vadu zboží“ lze prakticky považovat všechny druhy zboží, u nichž může pro jejich přirozené vlastnosti dojít ke škodě za přepravy. Je to takové zboží, které nemůže s jistotou odolávat nebezpečím spojeným obvykle s přepravou (otřesy a nárazy za jízdy, horko nebo chlad, kolísání teploty) na rozdíl od ostatního zboží, na které nemají takové okolnosti škodlivý vliv. Vlastní vadou zboží může být i jeho vnitřní zkáza, ke které dochází zejména u snadno zkazitelného zboží z důvodů teplotních vlivů za přepravy, nebo jeho ubývání způsobené trousením, vypařováním apod.²⁹

V citovaném ustanovení se setkáváme s liberačním důvodem **nevyhnutelných okolností**, o nichž jsme se již zmínili v obecném výkladu této práce. Ty na rozdíl od liberačních důvodů upravených v § 3 nejsou formulovány konkrétně a k jejich výkladu

²⁹ J. Beneš, op. cit. sub. 24, s. 86.

je do jisté míry nutné subjektivní hodnocení. Je totiž třeba posoudit jaký stupeň náležité péče je dopravce povinen vyvinout k zabránění vzniklé škodě na zboží.

V § 3 pod písmeny a) – g) jsou formulovány konkrétní liberační důvody: „Doprovodce je této odpovědnosti zproštěn, vyplývá-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí spojeného s jednou nebo s několika z následujících skutečností:

- a) přeprava v otevřených vozech podle Všeobecných přepravních podmínek nebo je-li tak výslovně dohodnuto a zapsáno v nákladním listě, s výhradou škod, které nastaly v důsledku povětrnostních vlivů, se za přepravu v otevřených vozech nepovažuje přeprava zboží v intermodálních přepravních jednotkách a v uzavřených silničních vozidlech přepravovaných na železničních vozech, použije-li odesílatel pro přepravu zboží v otevřených vozech plachty, odpovídá dopravce pouze v rozsahu, který mu přísluší pro přepravu v otevřených vozech bez plachty, a to i tehdy, jedná-li se o zboží, které se podle Všeobecných přepravních podmínek nepřepravuje v otevřených vozech,
- b) chybějící nebo vadný obal u zboží, které je v důsledku své povahy při nezabalení nebo nedostatečném zabalení vystaveno nebezpečí ztráty nebo poškození,
- c) nakládání zboží odesílatelem nebo vykládání zboží příjemcem,
- d) přirozená povaha určitého zboží, v jejímž důsledku je vystaveno nebezpečí úplné nebo částečné ztráty nebo poškození, zejména lomem, zrezavěním, vnitřní zkázou, vysycháním, roztroušením,
- e) nesprávné, nepřesné nebo neúplné označení nebo číslování kusů zásilky,
- f) přeprava živých zvířat,
- g) přeprava, která podle příslušných ustanovení nebo podle dohody uzavřené mezi odesílatelem a dopravcem a uvedené v nákladním listu musí být doprovázena, pokud ztráta nebo poškození vznikly z nebezpečí, které mělo být doprovodem odvráceno.“

Revizní výbor se neřídil argumentem, že silniční přepravní právo nepovažuje vozidla „uzavřená“ plachtami za otevřená vozidla. Schválil naopak doplněk v čl. 24 § 3 písm. a), podle něhož z hlediska ručení budou zásilky v otevřených vozech s plachtami postaveny na roveň přepravě v otevřených vozech bez plachet.

Privilegovaný důvod osvobození od ručení v čl. 36 § 3 písm. d) CIM 1980 (chybná naložení) analogicky s čl. 17 CMR nebyl zahrnut.³⁰

„Chybějící nebo vadný obal u zboží“. Zde přicházejí v úvahu opět povětrnostní vlivy, dále pošpinění, vytečení, roztroušení apod. Dojde-li k poškození zboží, musí

³⁰ P. Stejskal, op. cit. sub.27, s. 164.

dopravce, aby byl zbaven odpovědnosti, dokázat, že zboží bylo přijato k přepravě nebalené nebo v nedostatečném obalu.

„*Povaha určitého zboží*“, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození zejména lomem, zrezavěním, ... viz výše. Kromě toho sem patří i jiné vlastnosti zboží jako je výbušnost, samozápalnost apod. Zproštění odpovědnosti se může železnice dovolávat jen tehdy, došlo-li ke škodě za normálního provozu a nikoliv vlivem okolností způsobených železnicí (prudké nárazy za posunu, vykolejení, neúměrně dlouhá přepravní doba apod.).

„*Přeprava živých zvířat*“. Živá zvířata jsou za přepravy vystavena zcela jinému nebezpečí než ostatní přepravované zboží. Železnice se může odvolávat na osvobození od odpovědnosti, pokud škody vznikly z příčin spojených s přepravou živých zvířat, např. poranění zvířat pádem nebo uklouznutím při normálních oťřesech nebo nárazech za přepravy, jejich onemocnění, uhynutí, poranění jednoho zvířete druhým, např. kopnutím, kousnutím, ušlapáním apod. Železnice není povinna o zvířata za přepravy pečovat a neodpovídá proto za škody z toho důvodu vzniklé. Péči o zvířata za přepravy je povinen poskytnout odesílatel sám, že zajistí jejich doprovod.³¹

Úprava důkazního břemene v čl. 25 §§ 1 až 3 odpovídá čl. 37 CIM 1980.

§ 1 „Důkaz o tom, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty byly způsobeny některou ze skutečností uvedených v článku 23 § 2, přísluší dopravci.“

§ 2 „Doloží-li dopravce, že ztráta nebo poškození mohly podle okolností případu vzniknout z jednoho nebo více zvláštních nebezpečí uvedených v čl. 23 § 3, platí domněnka, že z nich škoda vznikla. Oprávněná osoba má však právo prokázat, že škoda nebyla nebo nebyla výlučně způsobena některým z těchto nebezpečí.“

§ 3 „Domněnka podle § 2 neplatí v případě uvedeném v čl. 23 § 3 písm. a) u mimořádně velké ztráty nebo u ztráty celých kusů zásilky.“

V citovaném ustanovení se setkáváme s tzv. **privilegovanými a neprivilegovanými liberačními důvody**. Privilegovaný liberační důvod vyplývá z § 2, kde stačí kauzální nexus mezi škodou a některým z osvobozujících důvodů pouze doložit. Jinak je tomu

³¹ J. Beneš, op. cit. sub. 29, s. 87.

ovšem v § 1, kde je nutno tuto souvislost prokázat – zde jde o tzv. neprivilegovaný liberační důvod.

V úpravě revidované Vilniuským protokolem se nadále předpokládá systém, který na základě jediné přepravní smlouvy dovoluje přepravy, které jsou prováděny více za sebou následujícími smluvními dopravci, kteří tvoří **přepravní a záruční společenství**. Jde vlastně o solidární odpovědnost dopravců. V čl. 26 je stanoveno, že „*každý dopravce převzetím zboží s nákladním listem vstupuje do přepravní smlouvy a přebírá závazky, které z toho vyplývají. V tomto případě odpovídá každý dopravce za provedení přepravy po celé trati až k dodání.*“

Dopravce používá při provádění přepravy své zaměstnance a jiné osoby. Za tyto osoby dopravce dle čl. 40 odpovídá, pokud tito vykonávají své povinnosti.

3. Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti

Pokud jde o **náhradu škody** je její rozsah omezen a to tak, že při ztrátě či poškození zboží nesmí přesahovat 17 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti a při překročení dodací lhůty nejvýše čtyřnásobek dovozného. Zúčtovací jednotkou je Zvláštní právo čerpání (SDR),³² které je definováno Mezinárodním měnovým fondem. Při **udání zájmu na dodání** zboží může být kromě odškodnění požadována náhrada další prokázané škody až do výše udané částky.

Uplatňování nároků z odpovědnosti je upraveno hned v následujícím Oddíle IV. JPP CIM. O zjištění částečné ztráty nebo poškození zboží je potřebné sepsat **komerční zápis**. Ten je podkladem pro posouzení, zda a v jaké míře je dopravce odpovědný za škodu. Musí proto obsahovat jen plně zjištěné skutečnosti, nikoli však pouhé domněnky. Skutkový stav se musí popsat podrobně a přesně, aby mohly být údaje případně stvrzeny před soudem přísahou. Zvláště se musí popsat přesně způsob naložení, umístění zmíněného zboží a zboží naloženého v jeho blízkosti, přirozené vlastnosti zboží, druh obalu a jeho případné vady, vady vozu, povětrnostní podmínky apod. Komerční zápis se sepisuje nejméně v trojím vyhotovení a jeden jeho přepis je povinen dopravce vydat oprávněnému zdarma.³³

Právo z přepravní smlouvy může uplatnit oprávněný u dopravce písemným podáním **reklamace**, která musí být řádně zdůvodněna. Řádně provedená reklamace je předpokladem soudního uplatnění nároků, pro které je většinou stanovena pouze

³² SDR zkr. pro Special Drawing Rights.

³³ J. Beneš, op. cit. sub. 29, s. 92.

jednoroční promlčecí lhůta. Výjimečně se nároky promlčují po dvou letech jako např. byla-li škoda způsobena záměrně nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla nastat. Návrh revizního výboru na přizpůsobení lhůt na čl. 32 CMR – při kvalifikovaném zavinění tři místo dva roky – byl odmítnut.

JPP CIM upravují i **pravidla pro uplatňování nároků soudní cestou a příslušnost soudů**. Tato ustanovení jsou přednostně aplikovatelná před jakoukoli vnitrostátní či mezinárodní úpravou.

Jak zakotvuje čl. 45 § 1 „..... *nároky z přepravní smlouvy mohou být uplatňovány pouze vůči prvnímu, poslednímu nebo vůči tomu dopravci, který prováděl část přepravy, v jejímž průběhu nastala skutečnost odůvodňující nárok.*“

Jelikož pod „*posledním dopravcem*“ může být chápán dopravce, který jako poslední přijetím nákladního listu a zboží přistoupil k přepravní smlouvě a ne snad dopravce, který by měl podle plánu smluvního dopravce dodat zboží příjemci, je pro pasivní zmocnění nutné, aby tento dopravce byl zapsán v nákladním listě.³⁴

Příslušnost soudů upravuje čl. 46 § 1: „*Nároky založené na těchto JPP CIM mohou být uplatňovány u soudů členských států určených dohodou stran nebo u soudů, na jehož území*

- a) má žalovaný svůj trvalý nebo obvyklý pobyt, své sídlo nebo pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena, nebo*
- b) leží místo převzetí zboží nebo místo určení pro dodání.*

Na jiné soudy se nelze obracet.“

Z tohoto ustanovení jasně vyplývá, že JPP CIM mají přednost vůči ustanovení Evropské úmluvy o soudní příslušnosti a provádění soudních rozhodnutí v civilních a obchodních záležitostech.

Smlouva COTIF/CIM rovněž umožňuje řešit vzniklé spory prostřednictvím **rozhodčího řízení**. Čl. 12 k tomu vyžaduje pouze souhlas zainteresovaných stran.

³⁴ P. Stejskal, op. cit. sub. 27, s. 169.

Kapitola III. Mezinárodní silniční přeprava

1. Obecně a rozsah platnosti úmluvy

V mezinárodní silniční přepravě platí **Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR³⁵** uzavřená v Ženevě v roce 1956,³⁶ jejímž smluvním státem je i Česká republika. Tato úmluva byla z velké části inspirována starší úpravou přepravy železniční. Právě i struktura právní úpravy odpovědnosti dopravce v Úmluvě CMR je značně obdobná Úmluvě COTIF/CIM. Výjimkou je ovšem článek 17 odst. 3 CMR, který předvídá absolutní odpovědnost: *„Doprovce se nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitelného k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejich zástupců nebo pracovníků.“*

Rozsah platnosti upravuje hned článek 1. V prvním odstavci jde o pozitivní vymezení použití úmluvy. Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek po silnici za úplatu, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy, a to bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran přepravní smlouvy. Úmluva bude tedy aplikována i na takové přepravy, kdy pouze jedna strana má své sídlo či bydliště ve smluvním státě Úmluvy. Odstavec 4 vymezuje negativní použití úmluvy a to tak, že taxativně vyjmenovává přepravy, na něž se úmluva nevztahuje např. přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv.

2. Odpovědnost dopravce

Odpovědnost dopravce jako jeden z nejzávažnějších a z právního hlediska nejsložitějších problémů vznikajících v mezinárodní silniční přepravě je upravena v Kapitole IV CMR. Její rozsah zakotvuje čl. 17 odst. 1: *„Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.“*

Takto vymezená odpovědnost je podstatně převzata z mezinárodního železničního přepravního práva. Citované ustanovení vymezuje rozsah škod, za něž dopravce odpovídá a zároveň časový rámeček ručení.

³⁵ CMR zkr. pro Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.

³⁶ Vyhlášená pod č. 11/1975 Sb.

Dopravcova odpovědnost nezačíná společně s vlastní přepravou, nýbrž okamžikem, kdy zboží bylo předáno buď dopravci samému, nebo jeho zástupci, který je pověřen jeho převzetím. Každý jednotlivý případ v praxi bude vycházet ze svých zvláštních skutečností. V některých případech bude převzetí zboží představováno okamžikem, kdy zboží přejde z moci odesílatele do moci dopravce, bez ohledu na to, kdy přeprava skutečně začne. V takovém případě však „moc“ musí být mocí za účelem přepravy a nikoli za jiným účelem, jako je uschování nebo balení k započetí přepravy. Teprve poté, co takové pomocné operace budou dokončeny, lze mít za to, že dopravce převzal zboží pro účely Úmluvy. Až do té doby se jeho odpovědnost bude řídit domácím národním právem. Je samozřejmé, že bude-li zboží předáno dopravci v jeho skladu pro následnou přepravu, musí dojít k úschově. Musí se proto rozlišovat mezi úschovou, která je nezbytně pomocnou k provedení přepravní smlouvy, a úschovou, která vyplývá ze specifického smluvního ujednání mezi odesílatelem a dopravcem, že zboží bude uschováno po určitou dobu, předcházející provedení přepravy.

Pokud jde o „vydání zboží“, tak Úmluva nepodává žádné bližší vysvětlení, co se jím rozumí. Obecně se za vydání zboží považuje předání držby zboží druhé straně. Podle obecného práva dopravce je vázán vydat zboží správné osobě, to je obvykle příjemci nebo jeho zástupci.³⁷

Stejně jako v případě úmluvy COTIF/CIM se, dle většinového názoru, v podstatě jedná o **odpovědnost objektivní**. V případě **čl. 17. odst. 3** zpřísněnou dokonce na **absolutní odpovědnost**, jak bylo zmíněno výše. Prvky objektivní odpovědnosti jsou:

- a) *škodná událost znamenající porušení právní povinnosti dopravce z přepravní smlouvy (přepravit zásilku úplně, neporušenou a v rámci dodací lhůty),*
- b) *ztráta, poškození, překročení dodací lhůty,*
- c) *příčinná souvislost mezi a) a b).*

Zavinění dopravce jako subjektivní prvek není tedy podmínkou pro vznik této odpovědnosti, i když formy zavinění (úmysl, popř. zavinění, které se podle práva soudu považuje za rovnocenné úmyslu) jsou rozhodující pro výši náhrady škody a pro přesun důkazního břemene z dopravce na oprávněného.

„Ztrátu zásilky“ rozlišujeme na úplnou a částečnou. Za částečnou považujeme kvantitativní úbytek, který však neznamená kvalitativní poškození.

³⁷ V. Roubal, Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů, M Konzult 1995, s. 42, 43.

„*Poškozením*“ se rozumí každá změna podstaty zboží, která nemá za následek snížení jeho hodnoty, jako např. zničení, promočení, poškození atd. Snížení hodnoty zboží beze změny jeho podstaty (např. vyjití z módy) není poškozením ve smyslu úmluvy CMR.

„*Překročením dodací lhůty*“ je třeba rozumět takové překročení, kdy zásilka nebyla vydána v sjednané lhůtě a pokud nebyla lhůta sjednána, překračuje-li skutečná doba přepravy s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce (č. 19). Z toho vyplývá, že na rozdíl od COTIF/CIM neexistují v CMR pevné dodací lhůty. Tyto lhůty mohou být stanoveny buď v přepravní smlouvě uzavřené mezi odesílatelem a dopravcem, a pokud nebyla lhůta takto sjednána, platí podpůrně dodací abstraktně vymezená ustanovením čl. 19. V této souvislosti lze uvést **příklad z praxe**, kdy byla dohodnuta přesná dodací lhůta mezi dopravcem a příjemcem, avšak po provedení nákladky přesahoval náklad předpokládanou ložnou míru. V průběhu jízdy řidič na jistém úseku zjistil, že jej neprojede, a proto zvolil objížděku, takže přijel na místo určení o 2 hodiny později. Zde však již byl na smluvenou hodinu připraven jeřáb, takže příjemce musel uhradit náklady vyplývající z jeho dvouhodinového prostoje. Soud, který se případem zabýval, usoudil, že dopravce nebude hradit škodu příjemci, neboť řidič postupoval zcela přiměřeně daným okolnostem a jednal v zájmu příjemce. Pokud by si byl totiž při vzniklé přepravní překážce vyžádal pokyny od odesílatele, čekal by na jejich udělení déle než 2 hodiny, takže škoda vzniklá příjemci by se tím byla ještě zvýšila.³⁸

Odpovědnost dopravce je rozšířena čl. 3 CMR, podle něhož *„odpovídá dopravce i za jednání a opomenutí svých zástupců, pracovníků a ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, pokud tyto jednají v rámci svých pracovních úkolů.“*

Odpovědnost dopravce je zmírněna taxativním výčtem liberačních důvodů (čl. 17 odst. 2 a 4). Pokud dopravce prokáže existenci některého z nich, může se své odpovědnosti zprostit.

Čl. 17 odst. 2: *„Doprovce je zproštěn této odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.“*

V citovaném ustanovení se setkáváme, stejně jako již výše u přepravy železniční, s liberačním důvodem **nevyhnutelných okolností** a spolu s nimi s otázkou **náležitě odborné péče** o zboží během přepravy, kterou musí dopravce vyvinout k vyloučení své odpovědnosti. Odborná péče může být vymezena jako *péče, kterou je dopravce schopen vyvinout vzhledem*

³⁸ J. Čapek, Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě, Právník 1980, s. 550, 551.

k odborným zkušenostem a poznatkům svého oboru. Je třeba vykládat odbornou péči objektivně, aby nedošlo k preferování méně odborného dopravce, který činil opatření odpovídající svým vlastním „možnostem“. Z pojmu nevyhnutelných okolností je obecně vyvozována povinnost *hospodářsky nejzazší možné péče*.³⁹ Významný je v tomto smyslu již výše zmíněný čl. 17 odst. 3 CMR předvídající absolutní odpovědnost – na rozdíl od COTIF/CIM nemůže být totiž za nevyhnutelnou okolnost považována událost, která tkví v samotném dopravním prostředku.

V čl. 17 odst. 4 jsou formulovány konkrétní liberační důvody: *„Doprovce je s přihlédnutím k ustanovení článku 18 odst. 2 až 5 zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s jednou nebo více z těchto skutečností:*

- a) použití otevřených vozidel bez platech, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě,*
- b) chybějící obal nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením,*
- c) manipulace, naložení, vyložení nebo uložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce,*
- d) přirozená povaha určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození, zejména lomem, rží, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců,*
- e) nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky,*
- f) přeprava živých zvířat.“*

Ad a) Otázkou často diskutovanou v souvislosti s tímto liberačním důvodem je, zda k nebezpečím spojeným s přepravou v otevřených vozidlech patří též krádež. Existuje názor, podle něhož krádež nelze k těmto nebezpečím zcela jednoznačně přiřadit, neboť k ní dochází i u krytých vozidel, a to způsobem, který je mnohem méně nápadný. Na druhé straně však existuje mnohem rozšířenější přesvědčení, že krádež je třeba řadit k nebezpečím spojeným s tímto druhem přepravy, jelikož při přepravě zásilek v otevřených vozidlech je dána silnější pohnutka ke krádeži, kterou lze navíc v takových případech spáchat mnohem snadněji.

Ad b) Tento liberační důvod se zdá být oproti předchozímu mnohem jednoznačnější. Zda a do jaké míry je třeba zboží chránit obalem, je otázka skutková, při níž soudy často

³⁹ M. Pauknerová, op. cit. sub. 18, s. 39, 61.

užívají služeb znalce. Chybění nebo vada obalu jsou pro dopravce liberačním důvodem pouze tehdy, kdy zboží vyžadující obal bylo nezabaleno nebo nedostatečně zabaleno již při podejdi k přepravě. Tuto skutečnost musí dopravce dokázat.

Ad c) Pokud škoda vznikla z nebezpečí spojeného s nakládáním a vykládáním odesílatelem, může se jednat o škodu, která vznikla před převzetím zásilky k přepravě, a v takovém případě nemůže přijít v úvahu odpovědnost podle úmluvy CMR. Obdobně totéž platí pro liberační důvod „vyložení zásilky příjemcem“, k němuž může dojít až po ukončení přepravy a zániku přepravní smlouvy.

Ad d) Tento liberační důvod se do určité míry kryje s nepřednostním liberačním důvodem uvedeným v čl. 17 odst. 2 („vada zásilky“). I přes značnou příbuznost těchto liberačních důvodů je třeba vidět mezi nimi určitý kvalitativní rozdíl, a to ten, že u liberačního důvodu ad d) se jedná o zcela zvláštní citlivost určitého zboží, které je v důsledku svých vlastností vystaveno ztrátě nebo poškození během přepravy ve zvýšené míře.

Ad e) Dopravce je dále zproštěn odpovědnosti, vznikla-li ztráta nebo poškození v důsledku vadného označení nebo očíslování jednotlivých kusů zásilky. Liberaci z odpovědnosti za škodu v důsledku vadného označení je možno odvodit již z čl. 7 odst. 1 a) CMR, podle něhož odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti údajů uvedených v čl. 6 odst. 1 písm. g) (počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla). Liberace též vyplývá z ustanovení čl. 17 odst. 2 CMR, podle něhož lze pokládat nesprávné označení za „zavinění oprávněného“ (nepřednostní liberační důvod). Ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. e) jde však dále a přiznává „vadnému označení“ charakter přednostního liberačního důvodu.

Ad f) Důvod zařazení tohoto liberačního důvodu je ten, že právní úpravy některých států nezahrnují „živá zvířata“ pod pojem „zboží“, takže v těchto případech by se dopravce nemohl zprostit odpovědnosti podle písm. d), ač by toto ustanovení mohlo být jinak pro jeho liberaci dostačující.⁴⁰

Úmluva CMR rozlišuje, stejně jako COTIF/CIM, tzv. privilegované a neprivilegované (nepřednostní) liberační důvody a to v čl. 18 odst. 1 a 2, který upravuje důkazní břemeno:

odst. 1: **„Důkaz o tom, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly některou z příčin uvedených v čl. 17 odst. 2, náleží dopravci.“**

odst. 2: **„Osvědčí-li dopravce, že podle okolností případu mohla ztráta nebo poškození zásilky vzniknout z jednoho nebo z několika zvláštních nebezpečí uvedených v čl. 17 odst. 4,**

⁴⁰ J. Čapek, op. cit. sub. 37, s. 558.

má se za to, že vznikly z těchto nebezpečí. Oprávněný může však prokázat, že škoda nebyla způsobena ani zcela ani zčásti některým z těchto nebezpečí.“

V odst. 2 stačí příčinnou souvislost mezi škodou a liberačním důvodem pouze osvědčit, v odst. 1 je nutné o stejném podat důkaz.

V prvním případě má dopravce plné důkazní břemeno, zatímco při privilegovaných důvodech vyloučení odpovědnosti má důkazní domněnku, vyloží-li, že ke škodě mohlo dojít z jakéhokoli důvodu podle čl. 17 odst. 4. Odstavec 2 pak ulehčuje se svou důkazní domněnkou dopravci vedení důkazu, neboť toto ustanovení na dopravci jen žádá, aby učinil projev ve smyslu odst. 2. Ale proti pouhé domněnce je vždy možný protidůkaz ze strany oprávněného. Oprávněný dispozicí se zásilkou musí však vždy vést protidůkaz, aby oslabil váhu domněnky.⁴¹

3. Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti

Co se týče **náhrady škody**, ta je upravena v čl. 23. Je omezena maximální částkou, ta nesmí přesahovat 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy. Je-li překročena dodací lhůta a oprávněný prokáže, že vznikla škoda z tohoto důvodu, je dopravce povinen hradit škodu jen do výše dovozného.

Při **udání zájmu na dodání** může být kromě náhrady škody požadována i náhrada dalších prokázaných škod a to až do výše udané částky. Odesílatel ovšem musí zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému (čl. 26). Protokol z roku 1978 k úmluvě CMR zavedl namísto zlatých franků jako limit náhrady škody, 8,33 SDR za kilogram chybějící hrubé váhy. V případě České republiky byla dne 29. června 2006 uložena u generálního tajemníka OSN ratifikační listina k Protokolu, který pro nás vstupuje v platnost dne 27. září 2006.

Oproti roku 1978, kdy hodnota zlatého franku, jak je zmiňován v původním znění čl. 23 CMR beze změn dle Protokolu z roku 1978, odpovídala v podstatě hodnotě SDR, resp. 8,33 SDR dle Protokolu odpovídalo v podstatě 25 zlatým frankům ve smyslu dřívějšího znění čl. 23 CMR, v současné době je limit odpovědnosti dopravce zjištěný výpočtem dle zlatého franku 6 x vyšší nežli limit odpovědnosti dopravce zjištěný dle SDR, což v mezinárodně-obchodních vztazích v případě zemí, které Protokol z roku 1978 neratifikovaly, způsobuje značné potíže.⁴²

⁴¹ V. Roubal, op. cit. sub. 37, s. 72.

⁴² V. Roubal, Referát ze zasedání právní komise IRU konané dne 23. 5. 2003, Bulletin ČSPD 2/2003, s. 4.

Čl. 29 vymezuje tzv. **kvalifikované zavinění** a to jednak v odst. 1 dopustí-li se ho sám dopravce, tak v odst. 2, jestliže se ho dopustili zástupci nebo pracovníci nebo jiné osoby použité dopravcem.

Toto ustanovení je často předmětem sporů. Je poukazováno na určitý zmatek, který nastává při formulaci tohoto článku, kde řešení a rozhodnutí o takové otázce, zda byla škoda způsobena úmyslem nebo takovým zaviněním, které je možno považovat za ekvivalent záměru a úmyslu, byl ponechán na rozhodnutí soudu dle platného národního práva. Dochází k velkým rozdílům v uplatňované praxi jednotlivých států.

Např. v Rakousku Nejvyšší soud považoval hrubé opomenutí za rovnocenné úmyslu ve smyslu čl. 29 CMR.

V Holandsku byl posuzován případ dopravce, který ponechal kamion naložený mědí stát na parkovišti v Itálii několik dní bez dozoru. V rozhodnutí soudu nedošlo k uplatnění čl. 29 CMR se zdůvodněním, *inter alia*, že do té doby došlo na parkovišti pouze ke krádežím celých kamionů, zatímco v daném případě se jednalo pouze o krádež z návěsu. Byl uveden rovněž příklad, kdy hrubé opomenutí bylo zase soudem klasifikováno způsobem hraničícím s pouhým pokáráním.

V Anglii je uváděn příklad, kdy dopravce porušil pravidla silničního provozu a bez identifikovatelné příčiny vyjel s vozem mimo silnici, takže se předpokládali, že usnul za volantem. Jeho jednání bylo označeno jako úmyslné v souladu s čl. 29 CMR a soudce ve svém rozsudku uvedl, že řidič nejenže připustil, že jednal škodlivě a svůj postup neobhajoval, ale choval se zcela lhostejně ke způsobeným následkům.

Z celého průběhu jednání vyplynulo konstatování, že ponechání výkladu čl. 29 CMR na soudu podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, má vliv na vytvoření nepřijatelné nejistoty a právní nejednotnosti.

V této souvislosti se doporučuje revize čl. 29 CMR a jeho nahrazení podle návrhu FIATA zněním čl. 8 Hamburských pravidel z roku 1978, který zní: „**Doprovce není oprávněn dovolávat se výhody omezení odpovědnosti, jestliže se prokázalo, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastaly v důsledku dopravcova jednání nebo opomenutí učiněných v úmyslu způsobit takovou ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, nebo z hrubé nedbalosti a s vědomím, že pravděpodobně taková ztráta, poškození nebo opoždění nastane.**“⁴³

Vedle samotné odpovědnosti dopravce je důležitá hned následující Kapitola V., která upravuje **pravidla nutná k uplatnění nároků z odpovědnosti.**

⁴³ M. Šubert, Bulletin ČSDP 1/2002, s. 17:

Reklamacce ztrát nebo poškození zjevně znatelných musí být učiněna nejpozději při převzetí zásilky, jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné, činí lhůta 7 dní ode dne vydání zásilky (čl. 30 odst. 2). V případě překročení dodací lhůty je třeba reklamovat do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici.

Čl. 32 stanoví, že nároky z přeprav se obecně **promlčují** v poměrně krátké promlčecí době 1 roku. Pouze v případě úmyslu je promlčecí doba tříletá. Následují ustanovení upravující počátek a běh promlčecí doby.

Stejně jako COTIF/CIM se i CMR zabývá řešením sporů z přepravy v **soudním řízení** a to v čl. 31. V prvním odstavci má žalobce dvě možnosti, kde vést spory vzniklé z přeprav v případě, že je nevede u soudu státu určeného dohodou stran. Druhý odstavec citovaného článku zakotvuje tzv. **překážku litispence a překážku věci rozsouzené – res iudicata**.

Čl. 33 CMR předvídá možnost řešení sporů z přeprav v rámci **rozhodčího řízení**. Převážní smlouva tedy může obsahovat doložku, která příslušnost rozhodčího soudu založí. Podmínkou však je, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle úmluvy CMR.

Kapitola IV. Mezinárodní námořní přeprava

1. Haagská a Haagsko-visbyská pravidla

V mezinárodní námořní přepravě platí především tzv. **Haagská pravidla**. Jimi se rozumí **Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty**, která byla podepsána v Bruselu dne 25. srpna 1924. Jejím předchůdcem byly Jednotné konosamentní podmínky přijaté v roce 1921 v Haagu. Zde šlo ovšem pouze o doporučení a nikoli o závaznou úmluvu, což se časem ukázalo jako nedostačující. Z toho důvodu se v rámci diplomatické konference konané v roce 1924 v Bruselu přeměnily tyto konosamentní podmínky ve výše zmíněnou závaznou mezinárodní úmluvu. Název původního místa přijetí však zůstal zachován.

Jde ve své době o velmi pokrokovou úpravu, která představuje jednu z nejvýznamnějších unifikovaných úprav v celém právu mezinárodního obchodu. Slabinou Haagských pravidel je nevyváženost pro obě strany přepravní smlouvy projevující se v minimální odpovědnosti námořního dopravce, včetně ponechání osvobození dopravce od odpovědnosti při tzv. nautickém zavinění a dále v nízkých limitech náhrady škody.

Česká republika není smluvním státem této Úmluvy a ani dvou pozměňujících protokolů, jimiž byla Haagská pravidla revidována.

První z novelizací byla přijata v roce 1968 a je běžně nazývána **Visbyská pravidla** podle místa svého sjednání švédského hanzovního města Visby. Visbyská pravidla jsou doplněním Haagských pravidel a jsou tedy více známa jako Haagsko-visbyská pravidla, která vstoupila v účinnost v roce 1977. Tyto pravidla nepřinášejí příliš výrazné a radikální změny. Došlo v nich k novému vymezení limitů náhrady škody, kterou je dopravce povinen hradit, včetně definice zlatého franku Poincaré, dále omezení odpovědnosti při kontejnerové přepravě, rozšíření rozsahu aplikace úmluvy, promlčení, aj.⁴⁴

Druhou revizí je tzv. **Bruselský protokol** z roku 1979, který váže finanční limity dopravcovy odpovědnosti na tzv. Zvláštní práva čerpání (SDR) jak je definuje Mezinárodní měnový fond. Tato zúčtovací jednotka je vázána na koš hlavních světových měn a je denně citována ve finančním tisku. Naproti tomu původní Haagská pravidla vázala odpovědnostní limity ke zlatému standardu, který dále přestal existovat.

⁴⁴ M. Pauknerová, *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*, *Právo a doprava* 3/1995, s. 14, 15.

Bruselský protokol známý též jako SDR doplněk vstoupil v účinnost v roce 1984 po podpisu pěti smluvními státy.⁴⁵

I přes tyto dvě revize se Haagská pravidla časem ukázala jako zastaralá a překonaná a muselo nutně dojít k přijetí nové mezinárodní úmluvy, kterou známe pod názvem **Hamburská pravidla**. Haagská pravidla ve své novelizované podobě však zůstávají nadále v platnosti ve vztahu ke smluvním státům, které k Hamburským pravidlům nepřistoupily. Řídí se jimi s určitými modifikacemi dopravci prakticky všech nejsilnějších námořních států světa.⁴⁶

2. Hamburská pravidla

a) Obecně

Během 70. let minulého století docházelo k silnému tlaku ze strany rozvojových zemí a hlavních světových přepravců směrem k přezkoumání odpovědnostních režimů při přepravě zboží.

Mnoho zemí, převážně těch rozvojových, považovalo Haagská pravidla za pravidla vytvořená „koloniálními námořními mocnostmi“ sloužící výhradně jejich námořním zájmům a vyžadovalo přehodnocení této nevyváženosti mezi zájmy dopravců a uživatelů přepravy. To vedlo ke svolání diplomatické konference do Hamburku, na níž došlo 31. března 1978 k přijetí **Úmluvy o námořní přepravě zboží** známé dle místa přijetí jako **Hamburská pravidla**. Úmluva byla jako Příloha I. připojena k Závěrečnému aktu konference. V účinnost vstoupila až 1. listopadu 1992, kdy k ní přistoupil požadovaný počet států. Pro ČR vstoupila v platnost dnem 1. 7. 1996.⁴⁷

Přes velké počáteční nadšení nepřistoupily k Úmluvě prakticky žádné hlavní námořní mocnosti a její ustanovení nebyla ani příliš široce inkorporována do jejich národních právních řádů.

To vede k všeobecnému závěru, že Hamburská pravidla byla ve své snaze o překonání nevyváženosti Haagských pravidel přeceněna. Hamburská pravidla pokrývají pravděpodobně méně než 5 % světového námořního obchodu.⁴⁸

Přesto Hamburská pravidla přinášejí do právní úpravy smluvní odpovědnosti dopravce závažné změny, odrážející požadavky a potřeby moderní námořní přepravy.⁴⁹

⁴⁵ Dostupné na www.oecd.org/document.

⁴⁶ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3, s. 272.

⁴⁷ Publikováno pod č. 193/1996 Sb.

⁴⁸ Dostupné na www.oecd.org/document.

⁴⁹ M. Pauknerová, op. cit. sub. 18, s. 67.

b) Definice pojmů a rozsah použití

V čl. 1 Úmluva definuje několik důležitých pojmů, z nichž za nejpodstatnější pro potřeby této práce považují „dopravce“, „zboží“ a „smlouva o námořní přepravě“, které definovala už i Úmluva z roku 1924.

„Dopravce“ zde „*znamená jakoukoli osobu, která uzavřela s odesílatelem smlouvu o námořní přepravě zboží nebo jejímž jménem byla taková smlouva uzavřena*“. Dle této definice nemusí tedy dopravce být vlastníkem nebo provozovatelem lodi, nýbrž kdokoli, kdo uzavře s odesílatelem smlouvu o námořní přepravě zboží. Může jím proto být např. i charterer, který má loď k dispozici na základě smlouvy o provozu lodi (charter). Definice dopravce v Úmluvě z r. 1924 měla v podstatě stejný obsah.

„Zboží“ dle Haagských pravidel nezahrnovalo na rozdíl od nové Úmluvy živá zvířata ani palubní náklad. Dle nové Úmluvy tento pojem obsahuje také kontejnery, palety a podobné přepravní pomůcky, jakož i obal. Právě zahrnutí obalu do pojmu „zboží“ se neshledalo na Konferenci s jednoznačným přijetím. Bylo argumentováno, že při pouhém poškození obalu by dopravce neměl odpovídat za škodu dle Úmluvy. Nakonec však byl návrh zahrnout do tohoto pojmu také obal přijat převážnou většinou států ovšem včetně zásady, že dopravce neodpovídá za přirozené opotřebování nebo poškození obalu.

„*Smlouva o námořní přepravě znamená jakoukoli smlouvu, kterou se dopravce zavazuje za úhradu přepravného přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého.*“ Definice byla doplněna konstatováním, že v případech, kdy se přeprava zboží uskutečňuje nejen po moři, ale i jakýmkoli jiným způsobem, smlouva upravující vztahy z takové přepravy, se považuje za smlouvu o námořní přepravě pro účely této Úmluvy pouze pokud se týká přepravy po moři.⁵⁰

V čl. 2 je vymezen rozsah použití Úmluvy, a to stanovením 5 kritérií, z nichž je zřejmé, že oproti Úmluvě z roku 1924 dochází k praktickému rozšíření použití nové Úmluvy. Toto ustanovení se použije na všechny smlouvy o námořní přepravě mezi dvěma různými státy, jestliže přístav nakládky nebo přístav vykládky daný ve smlouvě o námořní přepravě na výběr je skutečným přístavem vykládky a leží na území smluvního státu. Kromě toho se Hamburských pravidel použije i tehdy, pokud konosament nebo jiný dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě, je vydán ve smluvním státě nebo takový dokument

⁵⁰ M. Pohůnek, Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla 1978), Právní zpravodaj československého zahraničního obchodu, 1980/3 – 4, s. 4.

stanoví, že se tato smlouva řídí ustanoveními Hamburských pravidel nebo právem státu, které je přejímá.⁵¹

Beze změny však oproti staré úpravě pozměněné Protokolem z r. 1968 zůstává odst. 2 čl. 2, když stanoví, že Hamburská pravidla se použijí bez ohledu na státní příslušnost lodí, dopravce, skutečného dopravce, odesílatele, příjemce nebo kteréhokoli účastníka.

c) Odpovědnost dopravce

Samotnou odpovědnost upravuje Část II. Úmluvy. Čl. 4 vymezuje časově dobu odpovědnosti námořního dopravce. Ta kryje dobu, po kterou je zboží v péči dopravce (in his charge) v přístavu nakládky, během přepravy a v přístavu vykládky. Časový úsek odpovědnosti je oproti úpravě v Haagských pravidlech prodloužen. Ta totiž kryla pouze dobu od naložení zboží na loď do jeho vyložení z lodi (tzv. princip „tackle-to-tackle“). Co se rozumí ustanovením „mít zboží ve své péči“ upravuje čl. 4 odst. 2 Úmluvy.

V článku 5 jsou vymezeny zásady dopravní odpovědnosti. Velkým přínosem Hamburských pravidel je tzv. *Společné dorozumění*, které bylo přijato jako Příloha II. k Závěrečnému aktu konference. Toto dorozumění výslovně stanoví, že odpovědnost dopravce podle Úmluvy je založena na zásadě **presumovaného zavinění**. Zavinění dopravce se tedy předpokládá, a proto osoba, která uplatňuje nárok na náhradu škody (žalobce) nemusí toto zavinění prokazovat. Naproti tomu, jestliže se dopravce hodlá zprostit odpovědnosti, musí prokázat, že jeho zavinění neexistuje. Odchytky od této zásady jsou přípustné pouze v případech Úmluvou přímo stanovených.⁵²

Základ odpovědnosti vyjadřuje čl. 5 odst. 1 Úmluvy takto: *„Doprovce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy zboží bylo jeho péči (in his charge), jak je stanoveno v čl. 4, pokud dopravce neprokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována (all reasonable measures), aby bylo zabráněno události a jejím následkům“.*

Citované ustanovení vymezuje důvod ručení tedy rozsah škod za něž dopravce odpovídá. Kromě tzv. užší odpovědnosti (odpovědnost za dopravní škody) přibyla i odpovědnost za opožděné dodání zboží. Tím je odpovědnost dopravce oproti Haagským

⁵¹ M. Pauknerová, op. cit. sub. 44, s. 16.

⁵² M. Pohůnek, op. cit. sub. 50, s. 5.

pravidlům výrazně rozšířena a to díky novým technologickým možnostem a nakládacím metodám.⁵³

Velkou novinkou oproti staré úpravě je vypuštění tzv. *nautického zavinění* (zavinění ve vedení a správě lodi) jako zvláštního důvodu vyloučení odpovědnosti dopravce z Hamburských pravidel. Ačkoli na Konferenci zaznívaly i hlasy pro zachování této výjimky z odpovědnosti, nakonec převážily argumenty proti. Důvodem byl zejména odkaz na pokrok v navigačním a technickém vybavení lodi a tedy i značné snížení rozsahu rizik charakteristických pro námořní přepravu. Poukazovalo se také na možnost potíží v rozlišování navigační chyby od chyby komerční, tj. chyby způsobené nenáležitým nakládáním se zbožím či vadným plněním dopravních povinností učinit loď schopnou plavby. Navíc tato výjimka nemá obdobu v žádném jiném dopravním oboru.⁵⁴

Další novum se týká odpovědnosti dopravce za **palubní náklad**. Vzhledem k tehdejšímu technickému možnostem představoval náklad přepravovaný na palubě lodi podstatně zvýšené riziko vzniku dopravních škod. Podle úpravy v Haagských pravidlech tedy dopravce za palubní náklad neodpovídal. Jinak je tomu v současné úpravě Hamburských pravidel, podle nichž může dopravce přepravovat zboží na palubě nejen se souhlasem dopravce, jak tomu bylo v Haagských pravidlech, ale i v případě, je-li taková přeprava v souladu s příslušnými obchodními zvyklostmi nebo ji vyžadují právní normy. Od roku 1924 došlo k výraznému technologickému pokroku, zejména kontejnerizaci, což nebezpečí palubního nákladu výrazně snížilo, a tudíž dle nové úpravy v Hamburských pravidlech odpovídá dopravce za škodu vzniklou na zboží, které je oprávněn přepravovat na palubě.

Tyto dva výše zmíněné ústupky znamenaly prospěch uživatelů přepravy vůči dopravcům.

Naopak kompromisním ústupkem směrem k dopravcům je čl. 5 dost. 4 písm. a) prolamující obecnou zásadu o presumpci dopravce zavinění. V případě odpovědnosti za škodu, jejíž příčinou byl požár nese důkazní břemeno o zavinění nebo nedbalosti dopravce osoba, která uplatňuje nárok vůči dopravci. Na rozdíl od obecného ustanovení zde nejde o zavinění presumované, nýbrž se zde uplatňuje **zavinění, které je nutno prokázat**.⁵⁵

Oproti Haagským pravidlům znají Hamburská pravidla pojem dalšího nebo skutečného dopravce (čl. 10). Ta stanoví, že v případě, kdy provedení přepravy nebo její části

⁵³ Dostupné na www.oecd.org/document.

⁵⁴ M. Pohůnek, op. cit. sub. 50, s. 5.

⁵⁵ M. Pauknerová, op. cit. sub. 44, s. 17.

bylo svěřeno skutečnému dopravci, zůstává smluvní dopravce přesto odpovědným za celou přepravu podle ustanovení této úmluvy. Všechna ustanovení Hamburských pravidel upravující odpovědnost dopravce se rovněž vztahují na odpovědnost skutečného dopravce za přepravu, kterou provedl. Odpovědnost dopravce a dalšího dopravce je **solidární** tj. společná a nerozdílná, jestliže jsou oba odpovědní, a v takovém rozsahu, v jakém jsou oba odpovědní, avšak nejvýše do částky maximální hranice odpovědnosti stanovené Úmluvou.⁵⁶

d) Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti

Pokud jde o **náhradu škody** je její rozsah, stejně jako v jiných dopravních oborech, omezen. Při ztrátě zboží nebo jeho poškození jde o částku odpovídající 835 SDR za kus nebo za jinou přepravní jednotku nebo 2,5 SDR za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží, podle toho, co je vyšší. V tomto případě převzala Hamburská pravidla tzv. duální systém, který zavedla již Visbyská pravidla. Jde o možnost volby mezi dvěma hodnotami omezujícími odpovědnost dopravce:

- a) kus (nebo jiná přepravní jednotka) nebo
- b) kg hrubé hmotnosti zboží.

Tuto volbu má osoba uplatňující nárok vůči dopravci. Pro zpoždění dodání nevychází limit ze stejných zásad, nýbrž je odpovědnost omezena částkou tvořící díl námořního přepravného. Jde o 2,5 násobek přepravného připadajícího na zboží, u něhož k opožděnému dodání došlo, avšak nesmí přesahovat celkové přepravné.⁵⁷

V případě tzv. **kvalifikovaného zavinění** však dochází k prolomení maximálně stanovených částek. Za kvalifikované zavinění považujeme prokázání způsobení škody či prodlení jednáním nebo opomenutím dopravce s úmyslem takovou škodu způsobit nebo hrubou nedbalost s vědomím, že taková škoda nebo opoždění pravděpodobně vznikne.

Část V. upravuje **uplatňování nároků**. V čl. 19 stanoví reklamační lhůtu v případě ztráty nebo poškození, která činí 1 pracovní den od předání zboží, a v případě, že ztráta nebo škoda nejsou zjevné, 15 dní. V obou případech však nepodání písemného oznámení příjemcem dopravci ve stanovených lhůtách ho nezabývá práva prokázat po uplynutí těchto lhůt skutečnost, že došlo ke ztrátě nebo poškození zboží. Příjemce však nese v takovém případě důkazní břemeno k vyvrácení právní domněnky o vydání zboží dopravcem ve stavu popsaném v konosamentě nebo vůbec v dobrém stavu.⁵⁸ V případě opožděného dodání musí

⁵⁶ M. Pohůnek, op. cit. sub. 50, s. 8.

⁵⁷ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3, s. 273.

⁵⁸ M. Pohůnek, op. cit. sub. 50, s. 10.

být písemné oznámení předáno dopravci do 60 dnů následujících po dni, kdy zboží bylo předáno příjemci.

Podle čl. 20 činí **promlčecí lhůta** k uplatnění nároků 2 roky ode dne vydání zboží, resp. v případech, kdy nebylo zboží vydáno, od posledního dne, kdy mělo být zboží vydáno. Hamburská pravidla tak prodloužila promlčecí lhůtu oproti staré úpravě z r. 1924, která znala jen lhůtu jednoroční.

Ani Haagská pravidla ani jejich revize v podobě Haagsko-visbyských pravidel neobsahovala žádná ustanovení týkající se možnosti řešit spory z přepravy v **soudním** nebo v **rozhodčím řízení**. Naproti tomu nová Úmluva stanoví pravidla soudní příslušnosti a také možnost řešit spor pomocí rozhodců. Hamburská pravidla dávají žalobci širokou možnost volby soudu, podle článku 21 má na výběr mezi: soudem podle hlavního obchodního sídla nebo bydliště žalovaného, nebo soudem podle místa uzavření smlouvy, pokud tam má žalovaný své sídlo, pobočku či zastoupení, nebo soudem podle přístavu nakládky nebo přístavu vykládky, nebo soudem v jakémkoli jiném místě, které jako místo soudu stanoví smlouva o námořní přepravě.

Čl. 22 obsahuje ustanovení týkající se případů řešení sporů v rozhodčím řízení. Alternativy pro volbu místa rozhodčího řízení, jež přísluší i zde žalobci, odpovídají alternativám pro volbu soudní příslušnosti.

Jak již bylo řečeno, Česká republika je signatářem Hamburských pravidel, která jsou u nás kogentní, takže v případě eventuálního sporu s dopravci, kteří se jinak odvolávají ve svých podmínkách na tzv. Haagsko-visbyská pravidla, pokud by případ byl řešen u našeho soudu, mohla by být s úspěchem uplatněna vyšší hranice odpovědnosti odpovídající podle Hamburských pravidel i delší promlčecí lhůta.⁵⁹

3. Návrh nového instrumentu o mezinárodní námořní přepravě zboží

V rámci pracovní skupiny III (pro dopravní právo) Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL) je od roku 2002 připravován návrh právního instrumentu o mezinárodní přepravě zboží. Tento právní instrument by měl nahradit Úmluvu OSN o přepravě zboží po moři (Hamburská pravidla) a Haagsko-visbyská pravidla. Připravovaný návrh si klade za cíl modernizovat dopravní právo, zohlednit nejnovější technický pokrok, jako je elektronický obchod, a odstranit problémy v oblasti mezinárodní námořní přepravy. Jeho součástí budou pravidla pro uzavírání a provádění smluv, jejichž předmětem je

⁵⁹ M. Šubert, Námořní doprava – téma, které zaujalo, Bulletin ICC ČR 2/2006, s. 2.

mezinárodní přeprava zboží. Návrh bude definovat strany smluv o přepravě zboží a upraví jak uzavírání smlouvy, tak i její provádění od začátku do konce. Dokument stanoví režim odpovědnosti a bude obsahovat některá ustanovení o sporných záležitostech. Návrh byl zpočátku koncipován jen pro mezinárodní námořní přepravu. Dnes se však prosazuje koncepce, aby se vztahoval na veškeré přepravní operace, tzn. na přepravu z „domu do domu“. Jednání směřují k zohlednění „námořní specifičnosti“, při čemž se snaží obsáhnout i ostatní druhy dopravy. Návrh tak bude postihovat moderní multimodální mezinárodní přepravu zboží. Předpokládá se, že bude připraven do konce příštího roku.⁶⁰

⁶⁰ Vít Šimonovský, Námořní přeprava, www.dnoviny.cz.

Kapitola V. Vnitrozemská vodní přeprava

Říční přeprava byla doposud regulována pouze regionálně, většinou na základě jednotných podmínek v rámci určitého říčního systému, jako jsou např. Jednotné přepravní podmínky na Dunaji nebo Rýnské konosamentní podmínky. Na celoevropské úrovni byla v rámci Diplomatické konference konané v roce 2000 přijata Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (dále jen „Úmluva CMNI“).⁶¹

Úmluva vstoupila v platnost dne 1. března 2005 po nutné ratifikaci 5 státy. Součástí českého právního řádu se stala dne 8. března 2006.⁶²

Úmluva CMNI byla připravena na základě doporučení obsaženém v Závěrečném aktu Konference o bezpečnosti a spolupráci v Evropě ze dne 1. srpna 1975 pro harmonizaci právních režimů za účelem rozvoje dopravy členskými státy Ústřední komise pro plavbu na Rýně (dále jen „Rýnská komise“) a Dunajské komise ve spolupráci s Evropskou hospodářskou komisí OSN (dále jen „EHK OSN“).

V rámci EHK OSN byly práce na sjednání mezinárodní úmluvy o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách zahájeny již v roce 1956. Tyto snahy byly obnoveny v roce 1973 v rámci Rýnské komise, avšak ani ty nevedly k úspěchu. Základní názorové rozdíly se vyskytly v otázce, do jaké míry se má příslušná úprava přizpůsobit úpravě v oblasti námořní přepravy. Teprve současné období se z důvodu snahy o vytvoření jednotného evropského hospodářského prostoru, ale i vzhledem ke vzniku nových splavných vnitrozemských vodních cest (např. průplavní spojení Rýn-Mohan-Dunaj, umožňující přímou vnitrozemskou plavbu ze Severního do Černého moře), ukázalo se jako příznivější pro přípravu mezinárodní úmluvy řešící problematiku smlouvy o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách.⁶³

Úmluva CMNI je dalším krokem k postupné unifikaci právního režimu panujícího v rámci evropského systému vnitrozemských vodních cest. V železniční, silniční, námořní a letecké dopravě již jsou předpisy ve všech podstatných oblastech sjednoceny. S ohledem na skutečnost, že právní předpisy v oblasti vnitrozemské vodní přepravy se ve značné míře opírají o předpisy námořního práva, je právní úprava Úmluvy CMNI analogická s úpravou Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla).

Česká republika, s ohledem na svou geografickou polohu není členem Rýnské komise ani Dunajské komise (v obou těchto organizacích má pouze status pozorovatele) a její napojení na evropský systém vnitrozemských vodních cest je zprostředkováno labskou

⁶¹ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3, s. 271.

⁶² Vyhlášena pod č. 32/2006 Sb. m. s.

⁶³ Předkládací zpráva Ministerstva dopravy pro Parlament ČR 2004, s. 1.

dopravně významnou vodní cestou. V této souvislosti je důležité, aby tuzemským provozovatelům koncesované vnitrozemské vodní dopravy bylo při mezinárodních přepravách zboží umožněno využívat výhod unifikovaného režimu právních vztahů při přepravě zboží po vnitrozemských cestách.

Hlavním cílem Úmluvy CMNI je stanovení jednotných pravidel pro smlouvu o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách včetně určení transparentních hranic odpovědnosti dopravců a zajištění vyšší právní jistoty účastníků právních vztahů vzniklých v souvislosti s přepravou zboží po vnitrozemských vodních cestách. Úmluva upravuje rozsah jejího použití, práva a povinnosti smluvních stran, náležitosti přepravních listin, dispoziční právo ke zboží, odpovědnost dopravce, lhůty pro uplatnění nároků, omezení volnosti při uzavírání smluv a další související právní instituty.⁶⁴

Rozsah použití upravuje čl. 2 Úmluvy, dle něhož je Úmluva CMNI v zásadě použitelná pro všechny smlouvy o přepravě, jestliže se smlouvou předpokládáný přístav nakládky nebo místo převzetí zboží a přístav vykládky nebo místo dodání zboží nacházejí ve dvou různých státech, z nichž nejméně jeden je smluvním státem Úmluvy. Dle čl. 1 Úmluvy je přepravní smlouvou míněna každá smlouva jakéhokoli druhu, v níž se dopravce zavazuje přepravit zboží po vnitrozemských vodních cestách oproti zaplacení přepravného.

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

Citované ustanovení vymezuje rozsah škod, za něž dopravce odpovídá a to formou tzv. užší odpovědnosti (tj. odpovědnosti za dopravní škody) a odpovědnosti za opožděné dodání zboží. Z výše citovaného článku je patrné, že stejně jako v případě Hamburských pravidel je zde odpovědnost dopravce založena na zásadě **presumovaného zavinění**, kde se tedy dopravcovu zavinění předpokládá a osoba uplatňující nárok na náhradu škody nemusí toto zavinění prokazovat. V případě zájmu dopravce zprostit se odpovědnosti, musí prokázat, že jeho zavinění neexistuje.

Čl. 18 Úmluvy upravuje zvláštní důvody pro zproštění odpovědnosti. Došlo-li ke škodě z některého ze zde uvedených důvodů, platí zde domněnka, že škoda vznikla v důsledku této okolnosti. Tato domněnka odpadá pouze v případě, že ji poškozený vyvrátí.

⁶⁴ Úvodní slovo ministra dopravy pro projednání „Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (Úmluva CMNI)“ v prvním čtení v PS PČR 2004, s. 1.

Stejně jako Hamburská pravidla, Úmluva CMNI ve svém článku 20 zakotvuje nejvyšší částky odpovědnosti dopravce. Pokud však v přepravní listině byla výslovně zaznamenána povaha a vyšší hodnota zboží nebo přepravního zařízení a dopravce tyto údaje nepopřel, nebo jestliže smluvní strany sjednaly vyšší částku odpovědnosti, nemůže se dopravce odvolávat na nejvyšší částky odpovědnosti. Následně je stanoveno, že dopravce se nemůže dovolávat omezení odpovědnosti, jestliže se prokáže, že škody se dopustil úmyslným jednáním nebo opomenutím. Úmluva také stanoví nejvyšší částku odpovědnosti za škody v důsledku opožděného dodání.

Článek 29 Úmluvy CMNI zakotvuje doplňující charakter vnitrostátního práva a stanoví, že v případech neupravených touto Úmluvou se smlouva o přepravě bude řídit právem toho státu, které si strany zvolí a pokud se strany nedohodnou, bude uplatněno právo státu, s nímž je smlouva o přepravě „nejtěsněji spojena“. Co se myslí tímto výrazem definuje tento článek v odst. 2.

Obecně lze konstatovat, že text Úmluvy odráží tendenci, aby dopravce odpovídal umírněně, aby nebyl blokován rozvoj dopravy na vnitrozemských vodních cestách a aby se nevytvářel důvod pro zvyšování přepravného a pojistného.⁶⁵

⁶⁵ Op. cit. sub. 63, s. 2.

Kapitola VI. Mezinárodní letecká přeprava

1. Platná úprava

Již v počátcích letecké přepravy na začátku minulého století bylo více než jasné, že pojem „letecké přepravy“ bude zejména v Evropě nevyhnutelně spjat s přídomkem „*mezinárodní*“. Schopnost letadel snadno překračovat státní hranice a flexibilita ohledně výběru „přepavní cesty“ tak vedly k poměrně brzkému rozvoji mezinárodní letecké přepravy a tudíž vznikla i potřeba její jednotné mezinárodní regulace. Kromě unifikace vlastních pravidel létání, která byla upravena dne 13. října 1919 přijetím Pařížské úmluvy o úpravě letectví,⁶⁶ bylo třeba řešit i sjednocení některých otázek týkajících se přepravních smluvních vztahů.⁶⁷

Jen taková přeprava, při níž je překračována hranice státu a během níž letová trasa prochází nebo končí na území cizího státu může být považována za **mezinárodní leteckou přepravu**.

Právní režim mezinárodní letecké přepravy v jeho současné šíři je téměř nemyslitelný bez mezinárodní unifikace pravidel právních vztahů mezi dopravcem a přepravci tedy uživateli přepravy.⁶⁸

Základní právní rámec mezinárodní letecké přepravy je vymezen **Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě** sjednanou 12. října 1929 ve Varšavě (dále jen „**Varšavská úmluva**“ nebo pouze „**VÚ**“),⁶⁹ jejíž smluvní stranou je i Česká republika a která ve své podstatě vycházela ze dvou dřívějších projektů na úpravu mezinárodní letecké přepravy.⁷⁰ Varšavská úmluva se stala prvním mezinárodně-právním instrumentem stanovujícím základy odpovědnosti v rámci letecké přepravy. Sjednotila pravidla týkající se odpovědnosti dopravce v případě smrti cestujících, ztráty či poškození zavazadel či nákladu. VÚ je dodnes stěžejním unifikačním nástrojem právní úpravy letecké přepravy a v současné době je její smluvní stranou více než 150⁷¹ států.⁷²

Varšavská úmluva se zaměřuje na 2 základní problémy mezinárodní letecké přepravy:

⁶⁶ Publikováno pod číslem 35/1924 Sb.

⁶⁷ J. Horník, K pramenům právní úpravy letecké přepravy, Bulletin ČSDP 2/2002, s. 18.

⁶⁸ M. Milde, The Problems of Liabilities in International Carriage by Air, Universita Karlova Praha 1963, s. 16.

⁶⁹ České znění publikováno jako č. 15/1935 Sb.

⁷⁰ Šlo o projekt konvence o ručení leteckého dopravovatele přijatý pařížskou Conférence internationale privé aérien 1925 a projekt Konvence o mezinárodním listu vzduchovém přijatý Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITENA) na jejím zasedání 4. – 7. dubna 1927.

⁷¹ Dostupné na www.icao.int.

⁷² J. Horník, op. cit. sub. 67, s. 11.

- 1) sjednocuje pravidla týkající se přepravních dokumentů a zejména souvislost těchto dokumentů s otázkou odpovědnosti dopravce,
- 2) stanovuje jednotný právní režim odpovědnosti dopravce a zároveň určuje, které soudy jsou výlučně kompetentní k zahájení řízení týkajícího se odpovědnosti.

Ačkoli v době svého vzniku byla Varšavská úmluva považována za velmi pokrokovou, po ukončení II. světové války a velkém boomu letecké dopravy se začaly projevovat některé její slabiny. Příčinou vzniku nových vztahů byl zejména rychlý rozvoj trhu letecké přepravy, rostoucí bezpečnost letů a mnoho dalších důvodů, které se ve svém důsledku staly podnětem pro změnu původních ustanovení Úmluvy. Proto byla Varšavská úmluva posléze změněna tzv. **Haagským protokolem (Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě 12. října 1929)** z roku 1955.⁷³ Nejde vlastně o novou úmluvu, nýbrž o protokol modifikující VÚ a doplňující ji o určité články. Přestože Haagský protokol přináší vcelku radikální doplnění pravidel týkajících se přepravních dokumentů a částečně doplňuje i režim odpovědnosti dopravce, neruší základní koncepci VÚ.⁷⁴ Jeho cílem bylo mimo jiné zvýšit limit pro odpovědnost dopravce a to z dosavadních 125 000 zlatých franků na 250 000 zlatých franků. Přesto se nepodařilo dosáhnout stejného úspěchu jako u Varšavské úmluvy a Haagský protokol nebyl některými státy ratifikován, významná je především absence USA, které požadovaly ještě výraznější navýšení limitů odpovědnosti. Haagský protokol má v současné době přes 133 smluvních stran. Dále byla Varšavská úmluva doplněna tzv. **Guadalajarskou úmluvou (Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem)**⁷⁵ z roku 1961. Cílem této Úmluvy je především upravit vztahy ve VÚ neupravené nebo nejasné, zejména týkající se vymezení pojmu dopravce. V současné době má přes 80 smluvních stran. Guadalajarskou úmluvou došlo k založení **solidární odpovědnosti smluvního a skutečného dopravce** vůči uživateli přepravy.

Obě výše zmíněné úmluvy jsou závazné pro Českou republiku.

V následujících letech byly přijaty ještě další mezinárodní úmluvy měnící Varšavskou úmluvu, které však nejsou závazné pro Českou republiku. Jde o **Guatemalský protokol** z roku 1971, který vzhledem k nedostatečnému počtu ratifikací dosud nevstoupil v platnost a

⁷³ České znění publikováno vyhláškou ministerstva zahraničních věcí č. 16/1966 Sb.

⁷⁴ M. Milde, op. cit. sub. 68, s. 23.

⁷⁵ České znění publikováno vyhláškou ministerstva zahraničních věcí č. 27/1968 Sb.

s ohledem na Montrealskou úmluvu v platnosti ani nevstoupí a čtyři tzv. **dotatkové Montrealské protokoly** sjednané 25. září 1975.

Guatemalský protokol se týká zejména zvýšení odpovědnostních limitů pro dopravce a zasahuje též do koncepce odpovědnosti dopravce.

První tři Montrealské protokoly upravují u předchozích úmluv Varšavského systému přechod na jinou měnovou jednotku, a to z francouzského zlatého franku (tzv. Poincaré frank) na měnovou jednotku Mezinárodního měnového fondu tzv. SDR (Special Drawing Rights – Zvláštní práva čerpání) tvořenou z koše nejdůležitějších světových měn. Čtvrtý Montrealský protokol reaguje zejména na přizpůsobení přepravních dokumentů automatizaci a opět zvyšuje odpovědnostní limity pro dopravce. Navíc zavádí objektivní odpovědnostní princip v případě škod při přepravě nákladu. Montrealská úmluva z roku 1999 tento protokol do své úpravy převzala.

Celý komplex mezinárodních úmluv měnicích nebo doplňujících Varšavskou úmluvu se označuje jako tzv. **Varšavský systém**. V této souvislosti je třeba upozornit, že na konkrétní přepravní vztah se aplikují pouze takové úmluvy z Varšavského systému, jejichž smluvní stranou jsou dotčené státy, tj. zpravidla stát místa odletu (odeslání) a stát místa příletu (doručení). Např. Spojené státy nejsou smluvní stranou Haagského protokolu a proto se právní úprava vztahů vyplývajících z letecké přepravy mezi USA a Českou republikou řídí pouze Varšavskou úmluvou, ačkoli je Česká republika smluvním stranou Haagského protokolu.

V reakci na rozříštěnost Varšavského systému byla 28. května 1999 v Montrealu přijata v rámci diplomatické konference organizace ICAO **Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě** (dále „**Montrealská úmluva**“ nebo „**MÚ**“),⁷⁶ která vstoupila v platnost 4. 11. 2003 a jejímž cílem bylo vytvořit jediný instrument, který by nahradil dosavadní komplex několika mezinárodních úmluv a zároveň přizpůsobil právní úpravu současnému stupni rozvoje letecké přepravy.⁷⁷ Montrealská úmluva vychází z Varšavské úmluvy a dodržuje tak i její strukturu, přičemž se snaží maximálně zachovat její původní jazyk s výjimkou modernizace vybrané terminologie. Nutno konstatovat, že dokud se smluvní stranou Montrealské úmluvy nestanou všechny smluvní strany Varšavské úmluvy, budou vedle sebe existovat dva různé systémy – Varšavský a Montrealský.

Montrealská úmluva má přednost před jakýmkoli pravidly, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava buď mezi členskými státy MÚ, pokud jsou tyto státy společně členskými

⁷⁶ Vyhlášena pod č. 123/2003 Sb. m. s.

⁷⁷ J. Horník, op. cit. sub. 67, s. 11.

státy VÚ či jejich novelizací, nebo na území kteréhokoli členského státu MÚ, pokud je tento stát členským státem VÚ či jejich novelizací. MÚ má tedy přednost před úpravou v instrumentech Varšavského systému (čl. 55) a jejím cílem je vytvořit v otázkách odpovědnosti leteckého dopravce jednotný právní režim.⁷⁸

Montrealská úmluva není úmluvou pro dopravce, je to úmluva pro zákazníky. Strany MÚ stanovily v preambuli potřebu ochrany zákazníků jako jednoho z faktorů podporujících souhlas s novou úmluvou:

- Modernizovat odpovědnostní režim a
- Konsolidovat Varšavskou úmluvu a na ní navazující instrumenty.
- Zajistit řádně rozvoj operací mezinárodní letecké přepravy.
- Zajistit jednotnost a univerzalitu.⁷⁹

2. Varšavský systém

Varšavský systém lze charakterizovat jako **kogentní** a **nekomplexní**. Kogentnost spočívá ve výlučné závaznosti jeho ustanovení pro strany přepravní smlouvy, které nemohou vyloučit účinky těchto ustanovení žádným smluvním ujednáním, pokud to Varšavský systém sám nepřipouští. Nekomplexnost znamená, že jsou upraveny pouze některé otázky související s mezinárodní přepravou, zejména problematika přepravních dokumentů, odpovědnost dopravce a podmínky uplatňování nároků vůči dopravci. Chybí-li tak úprava některých otázek, nastupuje vnitrostátní právní úprava určená na základě kolizních norem, resp. smluvní ujednání stran.⁸⁰

Podle čl. 1 VÚ se tato Úmluva vztahuje na mezinárodní leteckou přepravu prováděnou pouze letadlem. Definicí letadla stanoví Mezinárodní úmluva o civilním letectví jako „zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu“. Pod tento pojem lze tedy zahrnout i širokou škálu létajících zařízení odlišných od vzhledu „letadla“ známého široké veřejnosti, např. balóny, vzducholodě, kluzáky, vrtulníky.⁸¹

„Mezinárodní přepravou“ rozumí Varšavská úmluva „každou přepravu, kdy podle ujednání stran místo odletu a místo určení, lhotejno zda dojde k přerušení přepravy nebo překládání, leží na území:

a) dvou Vysokých smluvních stran, nebo

⁷⁸ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3, s. 271.

⁷⁹ M. Awori, Montreal Convention 1999: An Overview, Ius Coeli 2000 – 1, s. 16.

⁸⁰ J. Horník, op. cit. sub. 67, s. 11.

⁸¹ J. Horník, op. cit. sub. 7, s. 41.

b) *jedné Vysoké smluvní strany, je-li smluvně stanovena zastávka na území, které je podrobena suverenitě, suzerenitě, mandátu nebo pravomoci některé jiné mocnosti, která není smluvní stranou úmluvy.*“

Za „Vysokou smluvní stranu“ je považován stát, který platně přistoupil k Varšavské úmluvě, resp. jí ratifikoval.

Je-li prováděna přeprava ze smluvního státu do státu nesmluvního, pak nejde o mezinárodní přepravu podle Varšavské úmluvy, ale právní poměry stran se budou řídit národním právem určeným podle kolizních pravidel. Je-li však v nesmluvním státě pouze smluvně stanovená zastávka, charakter mezinárodní přepravy podle VÚ bude zachován. Smluvně stanovená zastávka není definována v samotné úmluvě, a proto je její vymezení ponecháno soudní praxi.⁸²

Abychom určitou přepravu mohli považovat za mezinárodní není nutné, aby „skutečně“ došlo k přeletu hranice států. Dostačující je příslušný úmysl stran smlouvy. Z toho vyplývá, že dokonce i let, který neočekávaně skončí na území státu, z něhož odstartoval (např. z důvodu nehody či nouzového přistání) může spadat pod režim VÚ, tedy být chápán jako „*mezinárodní přeprava*“. Naproti tomu, skutečný let přes cizí území nebo přistání na něm jsou irelevantní, pokud byly způsobeny tím, že letadlo se odchylovalo od svého kurzu (z důvodu počasí, technických podmínek letounu atd.), zatímco dohoda stran toto nepředpokládala.⁸³

VÚ také stanoví, na jakou přepravu se její úprava nevztahuje. Jde např. o přepravu provozovanou v rámci mezinárodních poštovních úmluv.

Klíčovou oblastí zájmu Varšavského systému je úprava **odpovědnosti dopravce**. Režim odpovědnosti dopravce podle VÚ lze charakterizovat třemi základními zásadami:

- a) dopravce odpovídá za zavinění,
- b) zavinění dopravce se předpokládá,
- c) rozsah odpovědnosti dopravce je omezen pevnými částkami.⁸⁴

Je třeba opět upozornit, že režim odpovědnosti dopravce má imperativní charakter a že strany pod sankcí neplatnosti nemohou vyloučit tato pravidla stanovená VÚ.

Koncepce odpovědnosti dopravce je založena na **presumpci zavinění**, tj. dopravce je odpovědný za vzniklou škodu, pokud neprokáže, že škodu nezavinil. Podle čl. 20 VÚ však nestačí pouze prokázat nezavinění, ale zároveň musí dopravce prokázat, že on sám a jeho zástupci učinili „veškerá nutná opatření“, aby škodě zabránili, jinak nese dopravce

⁸² Tamtéž, s. 43.

⁸³ M. Milde, op. cit. sub. 68, s. 25.

⁸⁴ J. Čapek, R. Klíma, J. Zbiralová, op. cit. sub. 15, s. 145.

odpovědnost bez dalšího. Dopravce se může však vyvinít i tehdy, a to zcela nebo částečně, pokud se mu podaří prokázat, že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby (čl. 21). Důkazní břemeno je tudíž obráceno a dopravce musí sám podávat důkazy pro své „vyvinění“. Z této koncepce vyplývá, že se dopravce nemůže zbavit odpovědnosti, zůstane-li bezprostřední příčina nehody neznámá, což je dosti časté. V takovém případě totiž nemůže podat pozitivní důkaz, že učinil nezbytná opatření k odvrácení konkrétní příčiny nehody.

Tato koncepce je jak v teorii tak v praxi jen jednou z možných variant základů odpovědnosti a není – alespoň ne v oblasti dopravy – tou nejobvyklejší variantou.⁸⁵

Co se týče **rozsahu odpovědnosti dopravce** ve vztahu ke zboží zakládá jeho odpovědnost zničení, ztráta nebo poškození nákladu a rovněž zpoždění. Dopravce dle VÚ odpovídá pouze za škodu způsobenou v momentě, kdy náklad je na palubě letadla nebo při činnostech souvisejících s nakládkou do letadla nebo vykládkou z letadla.⁸⁶

Základním znakem Varšavského systému je zavedení **omezené odpovědnosti** dopravce, jejíž zakotvení bylo v roce 1929 hlavním cílem Varšavské úmluvy. Byly zavedeny finanční limity odpovědnosti. Pro přepravu zboží stanovené v čl. 22 odst. 2 VÚ částkou 17 franků za kilogram. Jde o limity obligatorní a dopravce nesmí omezovat svojí odpovědnost pod jejich úroveň. Nic však dopravci nebrání v tom, aby se zavázal plnit náhradu škody i nad stanovené limity.

Dopravce se nemůže dovolávat odpovědnostních limitů stanovených VÚ, jestliže způsobená škoda vznikne z jeho „zlého úmyslu“ nebo zavinění, přičemž zavinění musí být rovné zlému úmyslu (čl. 25). Za zlý úmysl jsou přitom podle judikatury pokládány např. chyby posádky ve vedení letadla, nedodržování interních předpisů, krádeže zaměstnanců dopravce apod. Institut „zlého úmyslu“, který vychází spíše z angloamerického systému práva, byl posléze prostřednictvím Haagského protokolu více přiblížen kontinentálnímu pojetí. Dopravce se v souladu s takto provedenou úpravou nemůže dovolávat omezení odpovědnosti v případě, že on nebo jeho zástupci při výkonu své služby způsobily „*činem nebo opomenutím*“ škodu, a to buď „*s úmyslem jí způsobit*“ nebo tak učinili „*nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně nastane*“. Určení toho, zda zavinění je rovné úmyslu je dle čl. 25 určeno kompetentním soudem lex fori.

Dojde-li ke vzniku škody na nákladu, má poškozený (odesílatel, příjemce) právo domáhat se náhrady škody soudní cestou, neuhradil-li dopravce náhradu škody dobrovolně. Uplatnění nároku soudní cestou však předchází podání reklamace, která musí být písemná a

⁸⁵ M. Milde, op. cit. sub. 68, s. 53.

⁸⁶ Tamtéž, s. 56.

musí být uplatněna ve stanovených lhůtách (3 – 21 dnů v závislosti na druhu způsobené škody a na tom, zda se použije Haagský protokol). Absence reklamačního řízení má za následek nemožnost domáhat se nároků soudní cestou.

Neuspěje-li poškozený v reklamačním řízení, může své nároky na náhradu škody uplatňovat u soudu. Žaloba může být podána pouze za podmínek stanovených Varšavskou úmluvou, a to pouze u soudu, který VÚ stanoví. Poškozený má tak možnost zvolit jeden ze **čtyř taxativně stanovených soudů**:

- 1) soud bydliště dopravce (domicil),
- 2) soud hlavního sídla, provozu dopravce,
- 3) soud závodu dopravce, který sjednal přepravní smlouvu, nebo
- 4) soud místa určení.

Pro podání žaloby je stanovena **prekluzivní lhůta** ve výši dvou let, jejímž uplynutím zaniká žalobní právo poškozeného, přičemž její počátek se stanoví alternativně ode dne, kdy přiletělo letadlo na místo určení, nebo kdy mělo letadlo přiletět, nebo kdy byla zastavena přeprava.⁸⁷

3. Montrealská úmluva

a) Obecně a rozsah platnosti

Montrealská úmluva byla odvozena od Varšavské úmluvy a byl zachován i původní název úmluvy (o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě). V souladu s tradicí je označována jako Montrealská úmluva z roku 1999, podle místa konání diplomatické konference. MÚ úspěšně konsolidovala různé texty do jednoho instrumentu. Mám tím na mysli jak text Varšavské úmluvy a jejich novelizací tak Guadalajarské úmluvy. Přesto MÚ obsahuje několik nových prvků, jejichž kořeny nenalezneme v žádném z výše zmíněných instrumentů – mezi ně patří bezpochyby ustanovení čl. 50, o němž se zmíníme níže. Tento nový instrument není jen dalším doplněním Varšavského systému, ale je odlišnou, novou úmluvou. Snahy o vytvoření MÚ probíhaly již od 80. let minulého století a to zpočátku neúspěšně.

Preambule Úmluvy je formálním úvodem do problematiky, který mimo jiné připomíná Varšavskou úmluvu z roku 1929 i Úmluvu o mezinárodním civilním letectví (tzv. Chicagskou úmluvu) z roku 1944.⁸⁸

⁸⁷ J. Horník, op. cit. sub. 67, s. 11 – 13.

⁸⁸ P. Záruba, Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Pojistné rozpravy 7/2000, s. 32.

Rozsah platnosti upravuje čl. 1 odst. 1. Stejně jako VÚ se MÚ vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel nebo nákladu prováděnou za úplatu a ve stejném rozsahu se vztahuje i na bezplatnou přepravu prováděnou státem nebo právnickou osobou zřízenou podle zákona (čl. 2).⁸⁹

Čl. 1 odst. 2 definuje mezinárodní přepravu jako „*přepřavu, kdy místo odletu a místo určení leží buď na území dvou smluvních stran nebo pouze jedné, pokud je stanovena zastávka na území jiného státu*“.

b) Odpovědnost dopravce

Hlava III. Úmluvy týkající se odpovědnosti dopravce a rozsahu náhrady škody je bezesporu nejen nejrozsáhlejší částí (obsahuje celkem 21 článků), ale také zřejmě nejdůležitější částí, neboť diskuzi o obsahu článků ve třetí části bylo věnováno mnoho času a pokud mohla diplomatická konference skončit nezdarem, bylo by to z důvodu zásadních a neřešitelných rozporů o některém článku právě z této části.⁹⁰

MÚ na rozdíl od VÚ zakotvuje **dvojitý princip odpovědnosti** v závislosti na tom, jak ke škodě došlo.

Čl. 18 odst. 1: „*Dopřavce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy.*“

„*Průběhem letecké přepravy*“ se podle čl. 18 odst. 3 rozumí doba, po kterou je náklad v péči dopravce. Oproti Varšavské úmluvě tedy došlo k rozšíření časového úseku, po který je dopravce odpovědný za přepravovaný náklad. Dopravce tedy odpovídá nově za škodu na zboží od momentu převzetí nákladu až do jeho předání příjemci a nikoli pouze za škodu vzniklou na letišti, v letadle nebo jinde při přistání mimo letiště jak stanovil čl. 18 odst. 2 VÚ.

Citovaný článek vychází z principu **objektivní odpovědnosti**. V taxativně stanovených případech se však může dopravce liberovat, tedy vyloučit svou odpovědnost. Tyto případy upravuje čl. 18 odst. 2 MÚ: „*Dopřavce však neodpovídá za vzniklou škodu vůbec a nebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena z dále uvedených důvodů:*

a) vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu,

⁸⁹ J. Horník, Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, Právník 2000, s. 266.

⁹⁰ P. Záruba, op. cit. sub. 88, s. 33.

- b) *vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti,*
- c) *válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu,*
- d) *zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.“*

Jinak je tomu při odpovědnosti za škody vzniklé zpožděním, kde se uplatňuje subjektivní odpovědnostní princip.

Čl. 19: *„Doprovce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.“*

Na rozdíl od Varšavské úmluvy zde došlo k oslabení odpovědnosti dopravce, pokud prokáže, že učinil vše, aby zpoždění zabránil nebo opatření, která by zabránila zpoždění přijmout nemohl.⁹¹

Odpovědnost dopravce stanovená MÚ je značně zpřísněna. Obecně se jí může dopravce zprostit zcela nebo zčásti pouze tehdy *„prokáže-li, že škoda způsobila nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, od které odvozuje svá práva“* (čl. 20).

Uvedené zproštění se vztahuje na všechna ustanovení o odpovědnosti v Úmluvě. **Odpovědnostní limit** zůstal zachován na stejné výši tj. na 17 SDR za kilogram nákladu, přičemž je zachována možnost odesílatele tento limit zvýšit **udáním zájmu na dodání nákladu**. Při škodě pouze na části nákladu platí, že se přihlíží k celkové váze dotčené zásilky.⁹²

Výraznou změnou je omezení možnosti poškozeného tento limit prolomit, protože došlo k odstranění ustanovení, které vylučovalo uplatnění odpovědnostního limitu v případě, že škoda vznikla na základě jednání nebo opomenutí dopravce nebo jeho zástupců, s úmyslem způsobit škodu nebo na základě hrubé nedbalosti.⁹³

Odpovědnostní limity jsou vyjádřeny v SDR (Special Drawing Rights – Zvláštní práva čerpání), měnové jednotce Mezinárodního měnového fondu (MMF). Oproti dřívější úpravě došlo tedy k přechodu od franku Poincaré, jehož hodnota byla vyjádřena zlatým obsahem,

⁹¹ Tamtéž, s. 34.

⁹² J. Horník, op. cit. sub. 89, s. 270.

⁹³ J. Horník, op. cit. sub. 67, s. 13.

k nové měnové jednotce, která by nebyla tolik ovlivňována neustále kolísajícím kurzem zlata. Ustanovení univerzální měnové jednotky má zabránit znehodnocování výše odpovědnostních limitů v důsledku inflace. Převod SDR na národní měnu se provádí pro členské státy MMF podle jeho standardů a v případě států nečlenských určuje hodnotu národní měny, resp. způsob přepočtu každý takový stát podle svých pravidel.⁹⁴

Montrealská úmluva předvídá v čl. 24, že limity náhrady škody budou v pětiletých intervalech přezkoumány depozitářem, k čemuž by mělo poprvé dojít koncem roku 2008.

Dopravce může stanovit vyšší limity odpovědnosti (limity náhrady škody), případně nestanovit žádné (čl. 25). Tento článek tedy umožňuje, aby každý dopravce v přepravní smlouvě stanovil, že na tuto konkrétní smlouvu se budou vztahovat vyšší limity odpovědnosti, nebo že se na tuto smlouvu nebudou vztahovat žádné limity odpovědnosti. I když není předpoklad, že by toto ustanovení bylo v nejbližší době široce využíváno, umožňuje to (zejména z obchodních a konkurenčních důvodů) přijmout individuální rozhodnutí letecké společnosti nad rámec Úmluvy. Naopak jakékoli ujednání, jehož účelem je zbavit dopravce odpovědnosti nebo stanovit nižší limity odpovědnosti než jaké stanoví Montrealská úmluva, je prohlášeno za neplatné a právně neúčinné (čl. 26). To ovšem nevede k neplatnosti celé smlouvy. V tomto smyslu jsou tedy ustanovení Montrealské úmluvy kogentní.⁹⁵

MÚ zakotvuje, stejně jako předešlá úprava ve VÚ, **solidární odpovědnost** smluvního a skutečného dopravce (čl. 41). Jakékoli smluvní ujednání, jehož účelem je zbavit smluvního dopravce nebo skutečného dopravce odpovědnosti podle MÚ nebo stanovit nižší limity odpovědnosti, je neplatné a právně neúčinné.⁹⁶

Nové ustanovení je obsaženo v čl. 50 MÚ a stanoví, že smluvní strany budou požadovat na svých dopravcích, aby uzavřeli vhodné pojištění (adequate insurance coverage) na krytí odpovědnosti podle této Úmluvy. Stát, do kterého cizí dopravce létá, má právo v souladu s Úmluvou požadovat, aby dopravce prokázal, že uzavřel vhodné pojištění na krytí své odpovědnosti podle této Úmluvy.⁹⁷ Toto ustanovení je cizím prvkem v úmluvě, která se týká smlouvy v letecké přepravě uzavřené mezi leteckým dopravcem a uživatelem přepravy (ať už je jím cestující nebo v našem případě odesílatel zboží). Ustanovení stanoví určité povinnosti jiné straně, třetí straně, která není stranou přepravní smlouvy, jmenovitě smluvní

⁹⁴ J. Horník, op. cit. sub. 89, s. 271.

⁹⁵ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3. s. 270.

⁹⁶ Tamtéž, s. 271.

⁹⁷ J. Čapek, op. cit. sub. 15, s. 149.

straně MÚ (jíž je stát) a tudíž se zdá jako nepřislušející smlouvě soukromého práva.⁹⁸ Vcelku překvapivě se návrh na zařazení tohoto článku setkal se širokou podporou naprosté většiny států, i když některé nevládní organizace poukazyvaly na možné zvýšení finančních nákladů pro dopravce a nabádaly k opatrnému formulování této povinnosti. Na druhé straně však zvítězil zájem států na zabezpečení řádné finanční ochrany dopravců, která tak nepřímo zabezpečí možnost řádného finančního vypořádání poškozených.⁹⁹

c) Náhrada škody a uplatňování nároků z odpovědnosti

Uplatnění nároků poškozeného v základní struktuře kopíruje dosavadní úpravu. V případě poškození nákladu musí být učiněna písemná reklamace a to nejpozději do 14 dnů ode dne převzetí a v případě zpoždění musí být reklamace učiněna nejpozději do 21 dnů ode dne předání nákladu příjemci.

Pokud nebyla reklamace ve stanovené lhůtě vznesena, není přípustná žádná žaloba vůči dopravci kromě případu, kdy by se dopustil podvodu (čl. 31).

Čl. 33 odst. 1 MÚ nabízí žalobci na výběr několik míst, kde může žalobu o náhradu škody podat: „.....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.“¹⁰⁰

Musí tak učinit ve dvouleté promlčecí lhůtě, způsob jejíhož výpočtu se řídí podle lex fori, tedy podle právního řádu soudu, který věc projednává.

V současné době již není neobvyklé řešit obchodní spory prostřednictvím rozhodců, což má pro obě strany mnoho výhod. Čl. 34 o arbitráži odráží současnou situaci v mezinárodním obchodě. Umožňuje začlenit do obchodní smlouvy o přepravě zboží ustanovení o řešení sporu **arbitráží** a to s využitím všech jurisdikcí uvedených v čl. 33. Dohoda stran o řešení případného sporu v rámci rozhodčího řízení musí mít obligatorně písemnou formu. Zároveň je stanoveno, že rozhodčí orgán se musí řídit ustanoveními Montrealské dohody a nikoli případnými odchylnými ustanoveními, které sjednaly smluvní strany v rozhodčích doložkách. Takováto ujednání jsou považována za neplatná a právně neúčinná.¹⁰¹

⁹⁸ W.Müller-Rostin, Article 50 Montreal Convention, A Provision with Considerable Consequences, ZLW 53. Jg. 4/2004.

⁹⁹ P. Záruba, op. cit. sub. 88, s. 38.

¹⁰⁰ Z. Kučera, M. Pauknerová, K. Růžička, V. Zunt, op. cit. sub. 3, s. 271.

¹⁰¹ J. Horník, op. cit. sub. 89, s. 277.

4. Soukromé iniciativy leteckých dopravců

Považuji za významné v krátkosti také připomenout existenci **soukromých iniciativ** zvyšujících dobrovolně limity odpovědnosti leteckých společností a individuálních zákonných úprav v některých zemích, které rovněž stanovovaly **vyšší hranici odpovědnosti**. Jak už bylo řečeno jde o právní instrumenty soukromého charakteru uzavřené **na nevládní úrovni**. Snahy o tuto regulaci se začaly ve světě objevovat v době, kdy režim odpovědnosti (a v té souvislosti i výše náhrad) upravený Varšavským systémem začínal být považován za zastaralý a neodpovídající aktuální situaci ani skutečným potřebám poškozených. Za významný je třeba považovat fakt, že tyto dobrovolné a legislativní úpravy probíhaly vesměs v nejvyspělejších státech, které se zároveň nejvýraznějším způsobem podílejí na provozování letecké přepravy osob a nákladů.

Mezi nejvýznamnější z výše popsaných iniciativ bezesporu patří tzv. **Montrealská dohoda CAB¹⁰² (Montreal Inter-carrier Agreement)** z roku 1966 uzavřená mezi leteckými společnostmi a nikoli mezi státy. Jde o dohodu uzavřenou v rámci Mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA,¹⁰³ k níž byly letecké společnosti prakticky donuceny hrozbou USA, které jinak chtěly vypovědět VÚ z důvodu nesouhlasu s vyšší limitů odpovědnosti v ní stanovených. Tato dohoda zavedla ve vztahu k letům do USA limit objektivní odpovědnosti ve výši 75000 USD (včetně právních výloh) nebo 58000 (bez právních výloh).¹⁰⁴

V červnu 1994 projevila určitou aktivitu i regionální organizace **Konference evropského civilního letectví (ECAC)**,¹⁰⁵ sdružující mnoho evropských států, především členské státy Evropské unie (včetně České republiky a Slovenské republiky), která vypracovala dokument, ve kterém doporučila leteckým společnostem v rámci Evropy přijmout upravenou hranici odpovědnosti za škodu ve výši SDR 250 000. Tato iniciativa nakonec nepřinesla žádné výsledky, a to ani další jednání, neboť se největší evropské letecké společnosti obávaly, že svým společným jednáním by mohly porušit americké protimonopolní zákony. Za zmínku však stojí, že ECAC později sehrála poměrně významnou roli při projednávání definitivního textu nové multilaterální úmluvy na diplomatické konferenci v květnu 1999.

V listopadu 1992 proběhla tzv. **japonská iniciativa**, kdy všechny japonské letecké společnosti dobrovolně souhlasily s objektivní odpovědností do výše SDR 100 000, přičemž si zachovaly možnost obrany podle článku 20 VÚ vůči částkám vyšším.

¹⁰² CAB zkr. pro Civil Aeronautical Board.

¹⁰³ IATA zkr. pro International Air Transport Association.

¹⁰⁴ Mercy Awori, op. cit. sub. 79, s. 16.

¹⁰⁵ ECAC zkr. pro European Civil Aviation Conference.

Také Austrálie zavedla zvláštní mezinárodní limit odpovědnosti, který platí pro všechny australské letecké společnosti a který přímo navazoval na limit odpovědnosti ve výši AUD 500 000 stanovený v říjnu 1994 pro vnitrostátní lety v Austrálii. Austrálie vyzvala zahraniční letecké společnosti, které létají do Austrálie, aby se dobrovolně k tomuto limitu přihlásily. Odezva byla prozatím minimální.¹⁰⁶

Všechny tyto a další snahy bohužel vedly k ještě větší roztržičnosti Varšavského systému a právní úprava letecké přepravy se tak stala ještě více nepřehlednou. Vytvoření nové úmluvy, která by opět sjednotila tuto právní oblast se stalo naprosto nevyhnutelným

5. Úprava v rámci EU

Společná dopravní politika patří mezi ty politiky EU, které se staly součástí procesu evropské integrace v době založení Evropského hospodářského společenství (EHS) v roce 1957, a ustanovení o této politice Společenství proto můžeme najít už v Římské smlouvě.¹⁰⁷

Podle ní bývá **Společná dopravní politika** chápána jako souhrn opatření, které uskutečňují členské státy EU v oblasti dopravy k ochraně vnitřního trhu. Z právního hlediska jde především o postupnou koordinaci, harmonizaci a unifikaci právních předpisů zaměřených na tuto oblast.¹⁰⁸

Právě už Římská smlouva definovala několik cílů Společné dopravní politiky:

- 1) zavedení společných pravidel pro mezinárodní dopravu do nebo z některých členských států,
- 2) zajištění volného přístupu k poskytování dopravních služeb uvnitř každého členského státu pro dopravce z dalších členských států,
- 3) vytvoření opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy.

Realizace těchto cílů měla být ovšem prozatím omezena pouze na oblast železniční silniční a vnitrovodní dopravy.¹⁰⁹

Co se týče trhu letecké dopravy v Evropském společenství, tak ten byl až do počátku 90. let charakterizován vysokou mírou uzavřenosti a striktně regulovaným režimem pomocí dvoustranných mezinárodních leteckých dohod.

Tento systém založený na ochraně národních dopravců z členských zemí EU však představoval zásadní překážku dalšího komerčního rozvoje evropského civilního letectví. Vzhledem k této situaci bylo nezbytné od druhé poloviny 80. let příslušná opatření v letecké

¹⁰⁶ P. Záruba, op. cit. sub. 88, s. 25, 26.

¹⁰⁷ J. Bezděkovský, Vývoj společné dopravní politiky, www.integrace.cz/integrace/tisk.asp?id=136, 2000, s. 1.

¹⁰⁸ M. Pauknerová, Právo Evropské unie a doprava, Právní rozhledy 9/1998 (příloha Evropské právo), s. 2.

¹⁰⁹ J. Bezděkovský, op. cit. sub. 107, s. 1.

dopravě, která vedla k liberalizaci trhu a k otevření pro dopravce z členských států. Základním pramenem práva v oblasti liberalizačních opatření jsou:

1) **nařízení Rady 2407/1992 o udělování licencí leteckým dopravcům** – účelem tohoto právního předpisu je harmonizovat požadavky k získání letecké přepravní licence,

2) **nařízení Rady 2408/1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na tratě v EU** – obsah tohoto nařízení umožňuje leteckým dopravcům Společenství s platnou provozní licenci získat přístup na letecké tratě v rámci EU a vztahuje se na všechny letecké tratě pravidelných i nepravidelných přeprav.

Při realizaci liberalizačních opatření Evropská komise sledovala řadu cílů, které měly změnit podstatu a fungování evropského trhu v segmentu poskytování služeb letecké dopravy a zajistit rozvoj podnikání v letecké dopravě. Mezi nejdůležitější se řadily zejména inovace a vznik soutěže mezi dopravci, zvýšení počtu leteckých dopravců v Evropě (podmínky pro činnost low-cost dopravců) a také regulaci kritérií vlastnictví a kontroly státem.¹¹⁰

Dopravě je věnována samostatná **Hlava V SES**, jejíž čl. 80 odst. 1 ovšem stanoví, že úprava této hlavy se vztahuje pouze na dopravu železniční, silniční a vnitrozemskou vodní. Na leteckou přepravu se tento článek nevztahuje. Té se dotýká až čl. 80 odst. 2 SES, jímž je Rada zmocněna k přijímání opatření týkajících se letecké dopravy. Vzhledem k tomu, že Evropská společenství oblast letecké přepravy neupravují, je její úprava ponechána na samotných členských státech. Společenství tedy nemá v této oblasti tzv. výlučnou pravomoc, nýbrž pouze tzv. **pravomoc sdílenou**. Tu sdílí právě se členskými státy. Tam, kde ovšem úprava ze strany Společenství existuje, má jednoznačně přednost před úpravou členskými státy.

Vzhledem k tomu, že právní úprava letecké přepravy v rámci EU se omezuje převážně na odpovědnost dopravce za škody způsobené při přepravě osob, je letecká přeprava nákladu ponechána v kompetenci členských států.

Právě v případě úpravy letecké přepravy v **Montrealské úmluvě** se uplatňuje sdílená kompetence Společenství a členských států.

Montrealská úmluva byla jménem Evropského společenství schválena prostřednictvím **Rozhodnutí rady ze dne 5. dubna 2001**¹¹¹ o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím, které předvídá, že tento dokument bude u deponitáře uložen současně s ratifikačními dokumenty všech členských států. K tomu došlo 29. dubna 2004. Následně Montrealská

¹¹⁰ J. Čapek, op. cit. sub.15. s. 76.

¹¹¹ Rozhodnutí rady 2001/539/ES.

úmluva vstoupila v platnost ve všech tehdejších členských státech EU a to dne 28. června 2004. V tomto rozhodnutí jsou také citovány důvody, které vedly Radu ke schválení MÚ. Mezi ně patří přesvědčení, že při stanovení odpovědnosti za škodu způsobenou leteckými dopravci ES je výhodné řídit se jednotnými a jasnými předpisy.

Kapitola VII. Rozhodčí řízení a mediace jako možnost řešení sporu z přeprav

1. Soudní řízení a jeho alternativy

Pro rozpory, které vznikají mezi subjekty právních vztahů je nezbytné stanovit způsob řešení těchto rozporů. Předpokladem pro jejich vyřešení, v moderní společnosti respektující základní demokratické principy, je vytvoření obecně aplikovatelných a závazných pravidel řešení sporů spočívající v jejich použití na konkrétní případ.

„Každý se může domáhat stanoveným postupem svého práva u nezávislého a nestranného soudu a ve stanovených případech u jiného orgánu.“ čl. 36 Listiny. Právo na soudní ochranu patří k základním právům, jehož podstatou je poskytnout nejširší možnost každému obrátit se na soud. Soudnictví je vykonáváno jen činností státních orgánů a spočívá v závazném řešení konkrétních případů podle právních norem. Soudy vstupují do sporů mezi stranami jako nezávislé třetí osoby a dle stanovených pravidel spor rozhodnou a vydají pro strany závazná rozhodnutí.

Stát umožňuje, aby spor vzniklý v určité soukromoprávní oblasti byl vyřešen místo činností státních orgánů (soudů) **třetí soukromou osobou jako nestátním subjektem**. Třetí osoba může do sporu zasáhnout dvojím způsobem:

- 1) tím, že pomáhá stranám najít vhodnou cestu, jak vzájemný spor urovnat, nebo
- 2) je tato osoba oprávněna spor projednat a vydat pro strany závazné rozhodnutí.

Alternativní způsoby řešení sporů jsou určitou alternativou k formám řešení sporu, jimž stát poskytuje svou garanci mocí veřejnou. Jde o prostředek tolerovaný právem, nikoli zaštiťovaný státem.

Hlavní odlišností od soudního řízení je **dobrovolnost** jiného způsobu řešení sporu. Na stranách sporu je nejen to, zda vůbec jiný způsob řešení sporu zvolí, ale mají rozhodující vliv na jeho průběh i výsledek. V případě **nejvíce formalizovaného rozhodčího řízení (arbitráže)** je na straně, zda podá žalobu k soudu nebo k rozhodčímu orgánu, a v rámci rozhodčího řízení může disponovat s jeho předmětem a ovlivňovat procesní otázky průběhu sporu. Výsledkem řízení je **rozhodčí nález**, který je pro obě strany sporu závazný, a který v případě dobrovolného nesplnění může být využit jako exekuční titul. Oproti tomu u **neformálních metod** (jako mediace) mají strany nad průběhem urovnání sporu plnou kontrolu po celou dobu jeho trvání, mohou od něj kdykoli upustit a případně se rozhodnout

bud' pro soudní řízení nebo pro jinou metodu. Navíc u těchto metod platí, že jejich výsledkem je nanejvýš **dohoda o narovnání**, která má pouze obligační hmotněprávní účinky.¹¹² Alternativní metody rozhodování sporů se objevovaly v souvislosti s hledáním jiných metod rozhodování sporů soudní cestou, jež se projevovala v některých případech zdlouhavostí a ztrátou efektivity. Rozšířením mezinárodního obchodu vznikaly stále častěji i spory, které přesahovaly hranice jednotlivých států, proto bylo potřebné vytvořit nové postupy řešení těchto sporů spočívajících v kratší rozhodovací době, snižujících se nákladech a usnadnění procesu výkonu rozhodnutí cizího soudu. V této souvislosti se ukázalo, že civilní proces pro řešení uvedených typů sporů již nevyhovuje.

Pojem ADR znamená alternative dispute resolution, kde třetí osoba zprostředkovává jednání mezi stranami řešící spor a pomáhá jim tento spor urovnat

Do skupiny alternativních metod řešení sporu patří řada různých prostředků. My se však budeme zabývat pouze dvěma nejrozšířenějšími z nich a těmi jsou rozhodčí řízení (arbitráž) a mediace.

2. Rozhodčí řízení

Všechny mezinárodní úmluvy, kterými jsme se zabývaly v předešlých kapitolách umožňují řešení sporů týkajících se odpovědnosti dopravce pomocí rozhodčího řízení. Mezinárodní arbitráž je jeden z alternativních řešení sporů ve vztahu k civilnímu procesu. Využitím rozhodčího řízení v oblasti mezinárodní dochází k jeho rozšíření i na spory vnitrostátní.

Rozhodčí řízení jako jeden ze způsobů alternativního řešení sporů nebylo žádným novým způsobem řešení sporů, existovalo již v dobách Starého Říma, ale největšího rozmachu zaznamenalo až v druhé polovině minulého století.

Rozhodčí řešení stojí někde „na půli cesty“ mezi silně formálním řízením soudním a neformálními alternativními způsoby řešení sporů, mezi něž patří i výše zmíněná mediace.

V českém národním právu je rozhodčí řízení, na rozdíl od mediace, i výslovně upraveno **zákonem č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů, ve znění pozdějších předpisů (ZRŘ)**. Z mezinárodních úprav zabývajících se rozhodčím řízením a rozhodčími nálezy pak stojí za zmínku zejména Úmluva o uznání a výkonu cizích rozhodčích nálezů, tzv. Newyorská úmluva.

¹¹² A. Winterová a kolektiv, Civilní právo procesní, Linde Praha a. s., 2002, s. 629.

Rozhodčí řízení je obvykle charakterizováno jako způsob řešení sporů o majetkové nároky z obchodních vztahů, kdy na základě tzv. rozhodčí smlouvy strany předkládají svůj spor k rozhodnutí tribunálu zvoleného rozhodčího soudu nebo rozhodcům zvoleným ad hoc. Ustanovení rozhodce či rozhodčího soudu má tedy sice soukromý charakter a samo řízení je možné vykonávat pouze na základě existence tzv. rozhodčí smlouvy, stát si však zachovává jisté kontrolní pravomoci a napomáhá tam, kde rozhodci nemohou určité úkony vykonávat. Současně jsou rozhodčímu nálezu přiznány tytéž právní účinky jako rozhodnutí soudu, zahájení rozhodčího řízení zásadně způsobuje přerušení běhu promlčecích a prekluzivních lhůt, je překážkou řízení zahájeného.¹¹³

a) Rozhodčí smlouva

Je základem pravomoci rozhodčího orgánu. Strany určitého právního vztahu se mohou jejím uzavřením dohodnout, že spory týkající se jejich právního vztahu budou namísto soudu řešeny rozhodčím orgánem. Vyloučí tím pro případ vzájemného právního sporu možnost podání žaloby podle občanského soudního řádu. Samotná existence rozhodčí smlouvy však ještě neznamená, že namísto soudního řízení bude daný spor posouzen rozhodčím orgánem za všech okolností.

Účastník daného právního vztahu má totiž i nadále volbu, zda v případě vzniklého sporu podá žalobu k rozhodčímu orgánu nebo k soudu. Obrací-li se na soud, je i přes existenci rozhodčí smlouvy možné, aby byla věc projednána v občanském soudním řízení. I kdyby soud zjistil, že mezi žalobcem a žalovaným byla uzavřena rozhodčí smlouva týkající se žalované věci, není povinen z její existence vyvozovat samostatně jakékoli závěry. V takovém případě je na žalovaném, aby před soudem poukázal na existenci rozhodčí smlouvy (vznesl námitku existence rozhodčí smlouvy). Pokud tak neučiní, proběhne o příslušném nároku řízení před soudem.¹¹⁴

Rozhodčí smlouva může mít dvojí podobu. Jde především o tzv. **rozhodčí doložku**, jíž se strany dohodly při uzavírání nějaké smlouvy na tom, že všechny v budoucnu vzniklé právní spory vyplývají z této smlouvy budou namísto soudu předloženy rozhodčímu orgánu. Druhou variantu představuje tzv. **smlouva o rozhodci**. Tu strany uzavírají až po vzniku právního sporu a slouží alternativnímu řešení právě a jen tohoto vzniklého sporu.¹¹⁵

¹¹³ A. Bártková, *Mediace a rozhodčí řízení jako možnost řešení sporu z přeprav*, Bulletin ČSDP 1/2003, s. 8.

¹¹⁴ A. Winterová a kolektiv, *op. cit. sub. 112*, s. 649.

¹¹⁵ A. Bártková, *op. cit. sub. 113*, s. 9.

b) Rozhodce a rozhodčí soud

V rámci rozhodčí smlouvy mohou strany řešením sporu pověřit buď tzv. rozhodce ad hoc nebo rozhodčí soud, jež opět může být ustanoven ad hoc nebo může být institucionalizován.

Rozhodčí soud ad hoc je vytvořen pro rozhodnutí sporu buď stranami samými nebo třetí osobou a pro vyřešení sporu svou existencí zpravidla končí.

Tzv. institucionalizované rozhodčí soudy zpravidla existují při jiných významných institucích, v ČR se pak jedná např. o Rozhodčí soud při Hospodářské a agrární komoře ČR, v zahraničí k nejznámějším patří např. Rozhodčí soud při Mezinárodní obchodní komoře v Paříži. Výhodou institucionalizované arbitráže je zejména existence jasných procesních pravidel, tzv. řádu vždy příslušného rozhodčího soudu, jimž se strany uzavřením dohody o řešení sporu před daným rozhodčím soudem podřizují. Další výhodou je i obvyklá existence listiny rozhodců dávající určitou garanci jejich způsobilosti vůbec a i kvality. Nevýhodou jsou značně vysoké náklady na vedení sporu před institucionalizovaným rozhodčím soudem.¹¹⁶

Také při rozhodování sporů jiným orgánem než soudním musí být zachovány základní zásady, jež soudní rozhodování sporů ovládají. Ten, kdo autoritativně rozhoduje právní spor, musí být nestranný a nezávislý na všech jeho stranách, aby byl schopen vydat objektivní rozhodnutí. Proto nemůže mít rozhodující osoba žádný vztah k předmětu rozhodčího řízení a k jeho účastníkům, stejně jako je tomu u soudních osob v řízení před soudem.

V zásadě tak platí, že rozhodcem (ať samostatným nebo členem rozhodčího senátu) může být každá fyzická osoba způsobilá k právním úkonům, u níž neexistuje důvod vyloučení, a která funkci rozhodce přijme.¹¹⁷

c) Pomocná a kontrolní funkce soudů

Obecné soudy realizují pomocné a kontrolní funkce ve vztahu k rozhodčímu řízení. Rozhodci nedisponují stejnou pravomocí jako soudy v civilním procesu. V rozhodčím řízení se neuplatňuje žádná forma donucení vůči stranám a třetím osobám, proto v některých případech je potřeba zásahu státního orgánu, soudu, jenž nedostatek pravomoci zhojí provedením konkrétního procesního úkonu, jelikož jeho neprovedení by mohlo bránit řádnému průběhu rozhodčího řízení. Ze základního schématu lze vyvodit, že kontrolní funkce soudu nastává až po ukončení rozhodčího řízení vydáním rozhodčího nálezu. Stát z povahy

¹¹⁶ Tamtéž, s. 10.

¹¹⁷ A. Winterová a kolektiv, op. cit. sub. 112, s. 651.

výkonu soudní moci tak zajišťuje jednotnou ochranu ohroženým a porušeným právům (čl. 36 odst. 1 Listiny).

e) Nucený výkon rozhodčího nálezu

Neexistuje-li dohoda stran o možnosti přezkumu rozhodčího nálezu, je tento zásadně nepřezkoumatelný a nabývá dnem jeho doručení účinku pravomocného soudního rozhodnutí a je vykonatelný. V takovém případě se pak oprávněná strana za situace, kdy strana povinná nesplnila dobrovolně to, co jí ukládá vykonatelný rozhodčí nález, může obrátit na soud s návrhem na soudní výkon rozhodčího nálezu, případně se obrátit na soukromého exekutora s návrhem na nařízení exekuce.

Zákon o rozhodčím řízení sám neobsahuje úpravu exekučního řízení a proto se na něj použije odpovídající úprava dle občanského soudního řádu či exekučního řádu.

Výkon cizích rozhodčích nálezů upravuje tzv. Newyorská úmluva o výkonu rozhodčích nálezů. Pro oblast výkonu soudních rozhodnutí neexistuje obdobná vícestranná úmluva o jejich výkonu jako pro oblast výkonu rozhodčích nálezů, což v porovnání s rozhodčími nálezy možnost jejich výkonu značně komplikuje. Možnost výkonu soudních rozhodnutí je zásadně založena smlouvami bilaterálními.

Newyorská úmluva pak ve svém čl. III obsahuje závazek smluvních států uznat rozhodčí nález za závazný a povolit jeho výkon dle tuzemských předpisů. Současně se státy zavázaly nestanovit pro uznání a výkon podstatně tíživější podmínky nebo vyšší soudní poplatky, než jsou stanoveny pro uznání a výkon místních rozhodčích nálezů.¹¹⁸

3. Mediace

Mediace je jedním z několika typů mimosoudních řešení sporů, tedy formou alternativního řešení sporů. Je to de facto forma smírčího řízení. Podstatou mediace je jmenování tzv. **mediátora**, osoby třetí, objektivní, na stranách sporu nezávislé, která se snaží vzhledem ke svým schopnostem odborným a komunikativním docílit kompromisního řešení sporu mezi stranami. Mediace je ve světě stále oblíbenější díky velké úspoře času a nákladů, neformálnosti, flexibilitě ve srovnání s řízením soudním i arbitrážním. Základním principem mediace je důvěrnost celého řízení. Výsledkem mediace je v úspěšném případě

¹¹⁸ A. Bártková, op. cit. sub. 113, s. 10.

uzavření dohody mezi spornými stranami, tato však nepředstavuje vykonatelný právní titul. Lze se tedy teoreticky i po uzavření takové dohody obrátit na soud.¹¹⁹

V zásadě lze říci, že mediátor zastává úlohu neutrální osoby, která stranám pomáhá dorozumět se. Mediátor musí být v podstatě nápomocen stranám v jejich snažení přátelsky urovnat vzájemné neshody. Mediátor strany nesoudí a také nevynáší soud nad jejich právy a povinnostmi. Rovněž (v zásadě) nevyslovuje svůj právní názor ani názor na meritum věci a nevystupuje jako právní zástupce stran. Ideálně by neměl ani navrhopvat stranám řešení, jež by bylo podle něho nejlepší, ale měl by být nápomocen ve vytvoření takových podmínek, aby strany samy ve vzájemné spolupráci našly své vlastní řešení, jež by podle jejich mínění bylo nejpřiměřenější.

Mediátor je vůdčí osobností v procesu, kde psychologie vyjednávání a technika komunikace hrají stejně důležitou úlohu jako právní normy a dosavadní vztahy mezi stranami. Mediátor musí věnovat pozornost vyřčeným slovům stejně jako neverbálnímu chování. Musí být profesionálem v oboru komunikace, musí umět naslouchat, pozorovat, přizpůsobovat se a přehodnocovat situaci tváří v tvář proměnlivému chování lidí.¹²⁰

Základem tohoto způsobu řešení sporu je smlouva, a to jak v části podřizující spor k rozhodnutí určité osobě, tak i v možnostech řešení či vyřešení sporu touto osobou. Takovéto rozhodnutí, resp. smlouva nemá účinky soudního rozhodnutí. Zahájení řízení nemá vliv na běh promlčecích a prekluzivních lhůt a nepředstavuje překážku zahájeného řízení.

Při samotném provádění mediace platí málo závazných pravidel, striktní nejsou žádná a je zcela na mediátorovi, jakým způsobem mediaci provede. Mediační proces není závazný, strany se jej účastní dobrovolně a mohou přijmout nebo odmítnout návrhy mediátora.¹²¹

Mediaci pak je možné využít všude tam, kde strany mohou volně nakládat se svými právy. Není tedy možné ji využít např. ve sporu o určení otcovství či ve věci rušení veřejného pořádku.

4. Základní výhody a nevýhody řešení sporu v rámci rozhodčího řízení a mediace

Jak již bylo uvedeno výše, za jednu ze základních výhod rozhodčího řízení oproti řízení soudnímu v oblasti mezinárodní lze považovat snazší výkon rozhodčích nálezů oproti

¹¹⁹ Patrick van Leynseele, Florence van de Putte, Martina Doležalová, Mediace jako doplněk (či alternativa?) soudního procesu, Bulletin advokacie 8/2002, s. 30.

¹²⁰ Tamtéž, s. 33.

¹²¹ A. Winterová a kolektiv, op. cit. sub. 112, s. 639.

soudním rozhodnutím a to na základě Newyorské úmluvy o výkonu rozhodčích nálezů. Jako další základní výhody rozhodčího řízení, případně alternativního způsobu řešení sporů, oproti řízení soudnímu, pak v literatuře bývají nejčastěji jmenovány následující:

1. **Menší náklady řízení.** V současné době, zejména při řízení rozhodčím, již pod tímto bodem bývá míněna zejména úspora časová, úspora finanční, se zejména u institucionalizovaných rozhodčích soudů, v porovnání s řízením soudním stále více relativizuje. Tato časová úspora je pak dána především zásadou jednoinstančnosti rozhodčího řízení, možností utvářet vlastní rozhodčí senát, který má dostatek času se danému případu věnovat apod.
2. **Menší formálnost řízení.** Neformálnost spočívá v tom, že strany si mohou dojednat procesní pravidla, podle kterých mají rozhodci postupovat, nebo mohou stanovit, že spor se bude řešit podle řádu určitého rozhodčího soudu.
3. **Možnost stran sporu ovlivnit procesní normy.** Strany sporu mají možnost si libovolně vybrat rozhodce nebo rozhodčí soud, určit místo konání řízení, stanovit jazyk, ve kterém se má řízení konat. Tato pravidla mají ulehčit a urychlit proces projednávání a rozhodnutí sporu od podání žaloby a zaplacení poplatku rozhodčího řízení do vydání rozhodčího řízení.
4. **Možnost utajení sporu.** Rozhodčí řízení je neveřejné, tato zásada je přímo upravena §19 odst. 3 ZRŘ. Neveřejnost řízení je také považována za jednu z výhod, jež poskytuje stranám nejen možnost utajení existence sporu samotného, ale také vlastního průběhu řízení a omezení publikace rozhodčích nálezů.

Co se týče **srovnání výhod a nevýhod mediace a rozhodčího řízení**, nepochybnou výhodou rozhodčího řízení oproti mediaci je zejména možnost pomoci soudu při rozhodčím řízení v případě, kdy je nutné státní donucení a dále skutečnost, že rozhodčí nálezy a rozhodčí řízení, co se procesních důsledků týče, je postaveno v zásadě na roveň řízení soudnímu a rozhodnutím soudním, avšak v porovnání s řízením soudním si stále zachovává nižší míru formálnosti. Oproti řízení rozhodčímu pak mediace disponuje zejména nižší mírou formálnosti řízení a v důsledku toho i nižší časovou a finanční nákladností, nevýhodou však je, že toto řízení nemá stejné procesní důsledky jako řízení soudní, smlouvy uzavřené jakožto řešení sporu v rámci tohoto řízení nejsou samy o sobě exekučním titulem.¹²²

Nelze opomenout, že i rozhodčí řízení má řadu nedostatků. Nevýhody většinou převládají v souvislosti s rozhodčím řízením „ad hoc“ než v rozhodčím řízení před stálým

¹²² A. Bártková, op. cit. sub. 113, s. 11.

rozhodčím soudem, který má procesní pravidla předem upravena v „Řádech“. Průběh a stanovení základních procesních pravidel v rozhodčím řízení je více ovlivňován chováním stran než v řízení soudním, neochota stran spolupracovat v rozhodčím řízení může mít za následek prodloužení tohoto řízení. V soudním řízení jsou procesní pravidla přímo upravena v právních předpisech a stranám není dána volnost si uvedená procesní pravidla dojednat jako v rozhodčím řízení. Neodůvodněné protahování rozhodčího řízení strana může činit např. podáním návrhu u obecného soudu na prohlášení rozhodčí smlouvy za neplatnou, na vyloučení rozhodce nebo všech rozhodců, oddalováním projednání sporu. Dalším nedostatkem řízení před rozhodci je zajišťování provedení důkazů nebo nařízení předběžného opatření, jelikož rozhodci nedisponují žádnou donucovací pravomocí. Za účelem vynutitelnosti v souvislosti s provedením důkazů, jestliže strany nebo třetí osoby se rozhodcům dobrovolně nepodrobí, bude v tomto případě poskytována pomoc obecných soudů.

I přes výše zmíněné, soudní řízení představuje základní a nejrozšířenější metodu řešení sporů. Výhodou soudního řízení je jeho použitelnost na všechny případné kategorie sporů a jeho předpokládaná neutralita. Řízení před obecnými soudy je jednotné a regulované závaznými právními normami.

Závěr

Z výše popsaných kapitol této práce je zřejmé, že právní úprava odpovědnosti dopravce je v jednotlivých dopravních oborech rozdílná.

Na jedné straně stojí právní úpravy vycházející z objektivního principu, který pro vznik dopravcovy odpovědnosti nevyžaduje zavinění. Je tomu tak jednak v železniční úmluvě COTIF/CIM a to i v podobě revidované Vilniuským protokolem. Rovněž silniční přeprava v rámci úmluvy CMR, která z úmluvy COTIF/CIM podstatně čerpala, zakotvuje tento princip. Ta jde dokonce ještě dál, když ve svém čl. 17 odst. 3 stanoví odpovědnost absolutní. Nejinak je tomu i v případě zjevně nejmodernější unifikované úpravy v oblasti dopravy v Montrealské úmluvě o mezinárodní letecké přepravě, která z objektivního principu vychází v případě škod způsobených zaviněním, ztrátou či poškozením, tj. v případě tzv. užší odpovědnosti.

Ostatní úpravy zakotvují princip subjektivní a to v podobě presumovaného zavinění, tj. zavinění, jehož existence se předpokládá a dopravce, chce-li se vyvinit, musí úspěšně prokázat nedostatek jeho vlastního zavinění. S tímto pojetím se setkáváme jednak v námořní přepravě upravené Hamburskými pravidly, která ve své příloze II. tvořené tzv. Společným dorozuměním zásadu presumovaného zavinění výslovně stanoví. Ze stejného principu vychází i nová Budapešťská úmluva CMNI týkající se vnitrozemské vodní přepravy, jejíž úprava je analogická s úpravou Hamburských pravidel o námořní přepravě. V neposlední řadě z této zásady vychází také letecká Montrealská úmluva a to v případě škod způsobených zpožděním. Zde je patrný rozdíl oproti starší úpravě letecké přepravy v podobě tzv. Varšavského systému, který zakotvoval zásadu presumovaného zavinění pro každý případ odpovědnosti bez ohledu na způsob vzniku škody. Ne tedy pouze v případě škod způsobených zpožděním, nýbrž i v případě tzv. užší odpovědnosti.

Jak lze předjímat z nedávného vstupu v platnost Montrealské letecké úmluvy, současný a zřejmě i budoucí trend v této oblasti je nastartován spíše směrem k zpřísnování odpovědnostního režimu, tedy směrem k preferování objektivního principu. Důvodem je především to, že dopravce vykonává svou činnost jako odborník, který je s dopravním provozem náležitě seznámen a který musí počítat s dopravními riziky. Dalším důvodem je skutečnost, že konkrétní příčiny vzniku dopravních škod jsou pro poškozeného poměrně obtížně zjistitelné a nadto zůstávají v mnoha případech neosvětleny.¹²³ Také je třeba brát v úvahu technický pokrok, díky němuž se přeprava stala bezpečnější a spolehlivější.

¹²³ M. Pauknerová, op. cit. sub. 18, s. 37.

Kromě výjimečného případu absolutní odpovědnosti založeného v čl. 17 odst. 3 CMR, který vylučuje dopravcovu liberaci v případě vad vozidla, znají všechny námi zkoumané mezinárodní úmluvy možnost zproštění se odpovědnosti. V případě objektivní odpovědnosti tak lze učinit prostřednictvím liberačních důvodů a v případě odpovědnosti subjektivní pomocí exkulpačních důvodů.

Existenci liberačních důvodů zná železniční úmluva COTIF/CIM, silniční úmluva CMR, a rovněž Montrealská letecká úmluva, ta ovšem pouze v případě tzv. užší odpovědnosti. Všechny tři úpravy formulují velmi konkrétní liberační důvody ve svých taxativních výčtech. Úmluvy COTIF/CIM a CMR operují navíc liberačním důvodem „nevyhnutelných okolností“, které na rozdíl od výše zmíněných nejsou formulovány konkrétně. K jejich výkladu je do jisté míry nutné subjektivní hodnocení, které zdánlivě může vést k dojmu, že objektivní princip je zde prolomen a že dochází k posunu k principu subjektivnímu.

V úmluvách COTIF/CIM a CMR jsme se dále setkaly s rozlišením liberačních důvodů na tzv. privilegované a neprivilegované. V případě privilegovaných důvodů je dopravce povinen přičinnou souvislost mezi některým z liberačních důvodů a vzniklou škodou pouze osvědčit, kdežto v případě liberačních důvodů neprivilegovaných je nutné stejnou skutečnost prokázat. V případě privilegovaných liberačních důvodů je tedy dopravce zvýhodněn v oblasti důkazního břemene.

Exkulpační důvody naproti tomu upravují ty úmluvy, jejichž odpovědnost je založena na subjektivním principu. Mezi ně patří Hamburská pravidla pro úpravu námořní přepravy, úmluva CMNI týkající se vnitrozemské vodní přepravy a Montrealská letecká úmluva v případě odpovědnosti za škody způsobené zpožděním. „Pouhé“ prokázání, že dopravce škodu nezavinil však v těchto případech k exkulpacii nestačí. Dle ustanovení Hamburských pravidel musí být dále prokázáno, že byla podniknuta všechna opatření, která mohla být rozumně požadována (all reasonable measures), aby bylo zabráněno události a jejím následkům. Podobně úmluva CMNI vyžaduje prokázání, že „škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit“. Nejinak je tomu v Montrealské úmluvě, která požaduje, podobně jako Hamburská pravidla, prokázání, že byla učiněna „veškerá možná opatření k odvrácení škody.“

Díky těmto ustanovením dochází ke zdánlivému posunu subjektivního principu k principu objektivnímu. Přes tyto možné úvahy zůstává v těchto případech vůdčí odpovědnostní zásadou presumované zavinění.

Přehled použité literatury

1. Knihy:

- *Beneš, J.*: Mezinárodní přeprava zboží po železnici, Nadas 1990.
- *Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J.*: Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis Cz 2005.
- *Knappová, M., Švestka, J. a kolektiv*: Občanské právo hmotné 2, ASPI 2002.
- *Kučera, Z.*: Mezinárodní právo soukromé, Doplněk 2001.
- *Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V.*: Úvod do práva mezinárodního obchodu, Aleš Čeněk 2003.
- *Milde, M.*: The Problems of Liabilities in International Carriage by Air, Univerzita Karlova Praha 1963.
- *Pauknerová, M.*: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Academia Praha 1985.
- *Roubal, V.*: Převážní smlouva o mezinárodní silniční dopravě nákladu, M Konzult 1995.
- *Rozehnalová, N., Týč, V., Novotná, M.*: Evropské mezinárodní právo soukromé, Masarykova univerzita, Brno 1998.
- *Stejskal, P.*: Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. 6. 1999 včetně komentářů, NADATUR 2006.
- *Štenglová, Plíva, Tomsa*: Obchodní zákoník, C. H. Beck 2003.
- *Winterová, A.*: Civilní právo procesní, Linde Praha 2002.

2. Příspěvky v periodickém tisku:

- *Awori, M.*: Montreal Convention 1999: An Overview, *Ius Coeli* 1/ 2000.
- *Bártková, A.*: Mediace a rozhodčí řízení jako možnost řešení sporu z přeprav, *Bulletin ČSDP* 1/2003.
- *Bezděkovský, J.*: Vývoj společné dopravní politiky, www.integrace.cz/integrace/tisk.asp?id=136, 2000.
- *Čapek, J.*: Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě, *Právník* 1981.
- *Horník, J.*: K pramenům právní úpravy letecké přepravy, *Bulletin ČSDP* 2/2002.
- *Horník, J.*: Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – nová unifikace mezinárodní letecké přepravy, *Právník* 2000.
- *Horník, J.*: Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy, *EMP* 6/1999.
- *Müller-Rostin, W.*: Article 50 Montreal Convention, A Provision with Considerable Consequences, *ZLW* 53 Jg. 4/2004.
- *Pauknerová, M.*: Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva, *Právo a doprava* 3/1995.
- *Pauknerová, M.*: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, *Právník* 1981.
- *Pauknerová, M.*: Právo Evropské unie a doprava, *Právní rozhledy* 9/1998 (příloha Evropské právo).
- *Pohůnek, M.*: Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská pravidla 1978), *Právní zpravodaj československého zahraničního obchodu*, 1980.

- Předkládací zpráva Ministerstva dopravy pro Parlament ČR 2004.
- *Roubal, V.*: Referát ze zasedání právní komise IRU konané dne 23. 5. 2003, Bulletin ČSDP 2/2003.
- *Šimonovský, V.*: Námořní přeprava, www.dnoviny.cz.
- *Šubert, M.*: Námořní doprava – téma, které zaujalo, Bulletin ICC ČR 2/2006.
- *Šubert, M.*: Problémy s výkladem čl. 29 CMR, Bulletin ČSDP 1/2002.
- Úvodní slovo ministra dopravy pro projednání „Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží pro vnitrozemských vodních cestách (Úmluva CMNI)“ v prvním čtení v PS PČR.
- *Van Leynseele, P., Van de Putte, F., Doležalová, M.*: Mediacce jako doplněk (či alternativa?) soudního procesu, Bulletin advokacie 8/2002.
- *Záruba, P.*: Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Pojistné rozpravy 7/2000.

3. Webové stránky:

- <http://www.dnoviny.cz>
- <http://www.icao.int>
- <http://www.integrace.cz/integrace/tisk.asp?id=136>
- <http://www.mdcr.cz>
- <http://www.oecd.org/document>

Zkratky

ad hoc	znamená jiná řízení před rozhodci než řízení před některým stálým rozhodčím soudem
ADR	Alternative Dispute Resolution, tedy jiné způsoby řešení sporu
CAB	Civil Aeronautical Board
CITENA	Comité international technique d'experts juridiques aériens
CMNI	Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
ECAC	European Civil Aviation Conference
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EMP	Evropské a mezinárodní právo
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IRU	International Road Transport Union
JPP CIM	Jednotné právní předpisy pro Smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM – Přípojek B k Úmluvě)
MMF	Mezinárodní měnový fond
MÚ	Montrealská úmluva
SDR	Special Drawing Rights (Zvláštní práva čerpání)
UNCITRAL	United Nation Commission on International Trade Law
VÚ	Varšavská úmluva
ZLW	Zeitschrift für Luft – und Weltraumrecht
ZMPS	Zákon č. 97/1963 Sb. o mezinárodním právu soukromém a procesním
ZRŘ	Zákon č. 216/1994 Sb. o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů