

**Univerzita Karlova v Praze**

Právnická fakulta

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR.

**ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V  
MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ SE  
ZAMĚŘENÍM NA PŘEPRAVU NÁMOŘNÍ**

**THE LIABILITY OF THE CARRIER IN INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS  
(FOCUSED ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA)**

**Disertační práce**

Školitel: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Katedra: Katedra obchodního práva

**Duben 2013**

## *Čestné prohlášení*

Prohlašuji, že jsem předkládanou disertační práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 29. dubna 2013

.....  
*JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR.*

## *Poděkování*

Tímto bych rád poděkoval paní prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc., za podporu a pomoc při zpracování této práce a za vstřícný přístup, který k nám studentům doktorského studia zaujímá.

V Praze dne 29. dubna 2013

.....  
*JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR.*

## *Poděkování*

Rád bych rovněž poděkoval panu JUDr. Petru Hronovi z Ministerstva dopravy ČR za pomoc při obstarávání Dohody SMGS v pro mne srozumitelném znění.

I möchte mich auch bei den Angestellten des Lesesaals „Juridicum“ an der Universität Passau, so wie auch bei den Angestellten der Universitätsbibliothek an der Universität Regensburg dafür bedanken, dass sie mir den Zugang zu den Büchern und Zeitschriften ermöglichten.

Last but not least I would like to express thanks to the members and staff of the Scandinavian Institute of Maritime Law in Oslo for their help.

V Praze dne 29. dubna 2013

.....  
*JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR.*

## **Abstrakt**

Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží je tématem pro právní vědu klasickým, avšak stále aktuálním. Zvyšující se intenzita mezinárodní hospodářské spolupráce s sebou totiž přináší i větší poptávku po přepravních službách. Existence rozdílných úprav v národních právních řádech je pak pro mezinárodní přepravy nepochybně překážkou, tuto překážku se však daří odstranit díky unifikačním úmluvám, které obsahují přímou úpravu. Tyto unifikace jsou však přijímány pouze pro jednotlivé druhy mezinárodní přepravy. Pro pochopení odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží je tak potřeba pojednat o každé této unifikaci zvlášť. Vzhledem k tomu, že mnohé druhy zboží mohou být přepravovány různými dopravními prostředky, je rovněž zajímavé získat přehled o odpovědnosti dopravce v tom kterém druhu přepravy.

V úvodu této práce jsem považoval za nutné upozornit na mnohost pramenů práva, které na problematiku přepravní smlouvy dopadají. Vztah těchto pramenů není totiž vůbec jednoduché posoudit. Jedná se především o vztah práva EU a výše zmíněných unifikačních úmluv pro jednotlivé druhy přepravy. V právu EU hraje v současnosti významnou úlohu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Nařízení Řím I) a Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 o soudní příslušnosti a uznání a výkonu soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních (Nařízení Brusel I). V českém právu, které se může dostat ke slovu nejen jako subsidiární statut, pak vyvstává mnoho otázek v souvislosti s přejetím nového občanského zákoníku (zákon č. 89/2012 Sb.), který obsahuje rovněž úpravu přepravní smlouvy.

V oblasti mezinárodní silniční přepravy je unifikací pro přepravní smlouvu Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (Úmluva CMR). K této úmluvě existuje již bohatá judikatura a doktrína. V části této práce věnované mezinárodní silniční přepravě jsem se zaměřil především na judikaturu zemí, která u nás není tak hojně citována jako je např. judikatura španělská či maďarská. Určitý prostor byl věnován rovněž elektronickému nákladnímu listu (v souvislosti s nedávným přijetím Dodatkového protokolu k Úmluvě o mezinárodní přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)). Aktuální otázku pak představuje rovněž vzájemný vztah Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy a Haagské úmluvy o právu použitelném pro dopravní nehody.

V mezinárodní železniční přepravě jsem považoval za nutné věnovat se dvěma hlavním mezinárodním instrumentům pro oblast přepravní smlouvy. Jedná se jednak o Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (Předpisy CIM) a Dohodu o mezinárodní železniční přepravě zboží (Dohodu SMGS). Novinkou je v této oblasti společný nákladní list CIM/SMGS, který se snaží rozdíly obou systému alespoň částečně překonat.

Přepravní smlouva ve vnitrozemské vodní přepravě nákladu je upravena poměrně mladou unifikací, kterou představuje Budapešťská úmluva o smlouvě o

přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (Úmluva CMNI). Tato unifikace se stala unifikací úspěšnou, která v mnohém čerpala z unifikací pro přepravu námořní.

V mezinárodní letecké nákladní přepravě vedle sebe existují dva systémy. Starší tzv. Varšavský systém, který vznikl kolem Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě a mladší Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě (Montrealská úmluva). Vzhledem k tomu, že Montrealská úmluva do značné míry vychází z Varšavského systému, považoval jsem za potřebné pojednat o obou systémech. V mezinárodní letecké přepravě pak představuje zajímavý problém kartelové jednání dopravců – této problematice je v této práci věnován rovněž prostor.

Úprava přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě zboží, na kterou je tato práce zaměřena, je v současnosti velmi komplikovaná. Nejvýznamnější a nejstarší unifikací jsou v tomto dopravním oboru tzv. Haagská pravidla (tedy Mezinárodní úmluva pro sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924), která byla tzv. Bruselským protokolem pozměněna a jsou v této podobě známa jako pravidla Haagsko-Visbyská. Jedná se o úmluvy, které jsou k dopravci poměrně benevolentní a které buhužel již neodpovídají potřebám dnešní doby. Snaha mezinárodního společenství nahradit tyto úmluvy tzv. Hamburskou úmluvou (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží), ke které přistoupila i Česká republika, se bohužel nesesetkala s úspěchem a to i přesto, že podle názoru některých autorů se jednalo o unifikaci zdařilou. Mezinárodní společenství tedy zvolilo cestu přijetí nové úpravy, kterou se stala tzv. Rotterdamská pravidla (Úmluva OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři). Po počátečním optimismu, který provázal přijetí této úmluvy, však nastupuje nejistota ohledně osudu nové unifikace. Rotterdamská pravidla se totiž vyjadřují poměrně odvážně k otázkám, které předchází unifikace neřešily a kromě úpravy přepravní smlouvy v námořní přepravě se pak snaží i o úpravu části kombinovaných přeprav. Vytknout Rotterdamským pravidlům lze především jejich úpravu přepravních dokumentů, případně i již zmíněnou snahu o úpravu kombinované přepravy. Úprava vlastní odpovědnosti dopravce je však v Rotterdamských pravidlech zdařilá a může být jen k zamyšlení, zda tato snaha nakonec neztroskotá především díky snaze tvůrců zařadit do této unifikační úmluvy co nejširší možný okruh otázek.

## **Abstract**

The liability of the carrier in international carriage of goods is a classical issue, which is well known, but still actual. The increasing intensity of international trade has impact on the demand for the transport services. Different rules in different legal systems constitute a hindrance for a proper functioning of international transport services. Nowadays, this problem is well solved by the international conventions containing certain rules, regarding contract of carriage in international transport of goods. However, these conventions govern the contract of carriage only in particular mode of transport which is the reason why it is necessary to describe the liability of the carrier in all these particular modes of transport.

The starting point of this thesis is to describe the applicable sets of rules, which can govern the contract of carriage in international transport. Today, the relation among these sets of rules can appear be genuinely complicated. The most crucial point seems to solve the problem of relation between the conventions containing certain rules regarding contract of carriage and the legislation of the EU. In the EU, the most important sets of rules are Regulation (EC) No. 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I) and the Council Regulation (EC) No. 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (Brussels I). Furthermore, the new Civil Code can raise certain questions which can be important for the contract of carriage in international carriage of goods. Accordingly, I decided to deal with this issue in this thesis as well.

The contract of carriage in international carriage of goods by road is governed by the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR Convention). The focus of this part of this thesis is on the foreign judgements, which are not mentioned very often in our country (for instance judgements from Spain and Hungary). The Electronic consignment note for the carriage of goods by road was discussed in one part of this thesis. Another part was dedicated to the relation of Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II) and the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents.

The international carriage of goods by rail is governed by two different legal systems. The first one is the Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the COTIF-Convention). The Second legal system is Agreement on the international goods transport (SMGS-Agreement). The latest development in this sector is the common CIM/SMGS consignment note which is also covered in this thesis.

The carriage of goods on inland waterways is than governed by the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI-Convention). This recent convention gained on significance in this mode of transport and was ratified by many European countries.

The contract of carriage by air is nowadays governed by two conventions. The older one is the Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air (Warsaw Convention), which was amended several times. The whole system of amendments is known as Warsaw system. The younger convention is the Convention for the Unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention) which will replace the Warsaw Convention in the future. However, the Warsaw Convention was a starting pattern for the Montreal Convention and therefore the doctrine and the judgements from the Warsaw system are still relevant.

The situation in international carriage of goods by sea seems to be quite complicated at the present time. The contract of carriage is potentially governed by 3 different sets of rules. The oldest set is known as Hague Rules (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading). This convention was later amended and its newer version is known as Hague-Visby Rules. Hague-Visby Rules seems not to be suitable for current situation. The system of the liability of the carrier in this convention is said to be unsatisfactory, the catalogue of defences, which the carrier can use is controversial. There was an attempt to replace this convention with a new one in some countries, which is known as Hamburg Convention or Hamburg Rules (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea). The Czech Republic ratified this convention. However, this convention did not meet the expectations. Therefore, the third convention known as Rotterdam Rules – officially United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by the Sea has been adopted recently. The authors of this convention had high expectations of the convention. However, the destiny of the convention seems not to be as optimistic as it was at the beginning. The Rotterdam Rules attempts to govern bravely many issues which are very complex, for instance the combined transport of electronic transport documents. These issues appear to be a handicap for this new convention in order to succeed. On the other hand, in my opinion, the part dedicated to the liability of carrier is an acceptable compromise between the two older conventions.



# Obsah

<b>Obsah</b>	<b>1</b>
<b>Úvod</b>	<b>5</b>
<b>1. Základní terminologie</b>	<b>8</b>
1.1 Základní terminologie mezinárodní přepravy	8
1.2 Obory s přepravou související	11
1.3 Zboží	12
1.4. Právní odpovědnost	13
<b>2. Úprava přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě (kolizní a přímá metoda)</b>	<b>16</b>
2.1 Používání úmluv unifikujících přímou úpravu	27
<b>3. České právo nejen jako subsidiární statut</b>	<b>29</b>
3.1 Smlouva o přepravě věci	30
3.2 Smlouva o provozu dopravního prostředku	33
3.3 Smlouva o přepravě osoby	33
3.4 Smlouva zasílatelská	33
<b>4. Silniční přeprava</b>	<b>34</b>
4.1 Úmluva CMR	34
4.1.1 Rozsah použití	36
4.1.2 Přepravní dokument	37
4.1.3 Odpovědnost dopravce	39
4.2 Právo použitelné pro dopravní nehody	48
<b>5. Železniční přeprava</b>	<b>51</b>
5.1 Předpisy CIM	54
5.1.1 Rozsah použití	54
5.1.2 Přepravní dokument	58
5.1.3. Odpovědnost dopravce	59
5.2 Dohoda SMGS	65
5.2.1 Rozsah použití	66
5.2.2 Přepravní dokument	67
5.2.3 Odpovědnost dopravce	68
5.3 Přepravy CIM/SMGS	71
<b>6. Vnitrozemská vodní přeprava</b>	<b>73</b>
6.1 Úmluva CMNI	74
6.1.1 Rozsah použití	75

6.1.2. Přepavní dokument	77
6.1.3. Odpovědnost dopravce	78
6.1.4. Společná havárie	83
<b>7. Letecká přeprava</b>	<b>84</b>
<b>7.1 Varšavský systém</b>	<b>84</b>
7.1.1. Rozsah použití	85
7.1.2. Přepavní dokument	86
7.1.3. Odpovědnost dopravce	87
<b>7.2 Montrealská úmluva</b>	<b>89</b>
7.2.1. Rozsah použití	90
7.2.2. Přepavní dokument	92
7.2.3. Odpovědnost dopravce	93
<b>7.3 Kartelové jednání v mezinárodní letecké dopravě</b>	<b>95</b>
<b>8. Námořní přeprava</b>	<b>98</b>
<b>8.1 HAAGSKÁ A HAAGSKO-VISBYSKÁ PRAVIDLA</b>	<b>106</b>
8.1.1. Rozsah použití	109
8.1.2. Přepavní dokument	113
8.1.3. Odpovědnost dopravce z časového hlediska	118
8.1.4. Odpovědnost odesilatele	126
8.1.5. Odpovědnost dopravce a výjimky z ní	127
8.1.5.1. Nautické zavinění	129
8.1.5.2. Požár	132
8.1.5.3. Nástrahy moře a jiných splavných vod	133
8.1.5.4. Boží dopuštění	134
8.1.5.5. Válčné události a skutky veřejných nepřátel	134
8.1.5.6. Zásah veřejné moci	135
8.1.5.7. Jednání nebo opomenutí odesilatele či majitele zboží	136
8.1.5.8. Stávky, výluky, sročení a občanské nepokoje	136
8.1.5.9. Záchrana života a majetku na moři	137
8.1.5.10. Zvláštní povaha, přirozená vadnost a vada zboží	138
8.1.5.11. Nedostatečný obal a značení zboží	139
8.1.5.12. Skryté vady zboží	140
8.1.5.13. Příčiny dopravcem nezaviněné	141
8.1.6. Výše náhrady škody a její limity	141
8.1.7. Prostor pro smluvní úpravu odpovědnosti dopravce	143
8.1.8. Prekluze	145
<b>8.2 HAMBURSKÁ ÚMLUVA</b>	<b>146</b>
8.2.1. Rozsah použití	147
8.2.2. Přepavní dokument	150
8.2.3. Časový úsek odpovědnosti dopravce	155
8.2.4. Odpovědnost odesilatele	158
8.2.5. Odpovědnost dopravce	159
8.2.5.1. Exkulpační důvody a zvláštní přepravy	160
8.2.6. Výše náhrady škody a její limity	163

8.2.7. Přeprava za použití dalšího dopravce	165
8.2.8. Prostor pro smluvní úpravu odpovědnosti dopravce	166
8.2.9. Procesněprávní ustanovení	167
<b>8.3 ROTTERDAMSKÁ PRAVIDLA</b>	<b>168</b>
8.3.1. Rozsah použití	170
8.3.1.1. Přepravní smlouva	172
8.3.1.2. Mezinárodní přeprava a smluvní státy	176
8.3.1.3. Vztah Rotterdamských pravidel a starších mezinárodních úmluv upravujících námořní přepravu	178
8.3.1.4. Vztah Rotterdamských pravidel a unifikačních úmluv v jiných druzích přepravy	179
8.3.1.5. Exkurz: Současná mezinárodní úprava kombinované přepravy	182
8.3.1.6. Otázky výslovně vyňaté z rozsahu aplikace Rotterdamských pravidel	184
8.3.2. Přepravní dokumenty v Rotterdamských pravidlech	186
8.3.2.1. Druhy přepravních dokumentů	186
8.3.2.2. Povinnost vydat přepravní dokumenty a EPD	188
8.3.2.3. Obsah přepravních dokumentů a EPD a jeho význam	191
8.3.3. Časový úsek odpovědnosti dopravce	194
8.3.4. Oprávnění disponovat se zbožím	203
8.3.5. Odpovědnost odesilatele	205
8.3.6. Odpovědnost dopravce	206
8.3.6.1. Boží dopuštění/Vyšší moc	209
8.3.6.2. Nástrahy moře a jiných splavných vod	210
8.3.6.3. Násilné akce proti lodi a nákladu	210
8.3.6.4. Zásah z vyšších míst	211
8.3.6.5. Stávky, výluky, přerušení a omezení práce	211
8.3.6.6. Požár na lodi	212
8.3.6.7. Vady nezjistitelné při vynaložení náležité péče	212
8.3.6.8. Jednání některých osob	213
8.3.6.9. Úkony se zásilkou provedené podle čl. 13 odst. 2 Rotterdamských pravidel	213
8.3.6.10. Škody vzniklé z povahy zboží	213
8.3.6.11. Nedostatky značek a obalu	213
8.3.6.12. Záchrana života, majetku a životního prostředí nebo snaha o ni	214
8.3.6.13. Akce podniknuté v souladu s články 15 a 16 Rotterdamských pravidel	214
8.3.6.14. Meze exkulpačních důvodů	215
8.3.7. Zvláštní přepravy	216
8.3.7.1. Palubní náklad	216
8.3.7.2. Přepravy za využití principu „maritime plus“	218
8.3.7.3. Přepravy s odchýlením	220
8.3.8. Určení výše náhrady škody a její limity	220
8.3.8.1. Celkové omezení odpovědnosti vlastníků lodí (global limitation of liability)	221
8.3.9. Odpovědnost u přeprav při zapojení dalších subjektů námořní přepravy	223
8.3.10. Prostor pro smluvní úpravu odpovědnosti	224
8.3.11. Procesněprávní úprava v Rotterdamských pravidlech	225
<b>Závěr</b>	<b>229</b>
<b>Zkratky</b>	<b>232</b>

<b>Literatura</b>	<b>235</b>
<b>Summary</b>	<b>248</b>
<b>Klíčová slova</b>	<b>250</b>

## Úvod

Přeprava zboží je již tradičním oborem lidské činnosti a na její rozvoj měla vždy vliv jak aktuální politická situace, tak i momentálně dosažený stupeň lidských vědomostí a schopností<sup>1</sup>. Mezinárodní přeprava procházela obdobími rozkvětu (stačí vzpomenout mnohé národy a uskupení, které se na mezinárodní obchod specializovaly – příkladem jsou Féničané ve starověku, významnou roli ve středověku hrála např. Hanza, vzpomenout lze Nizozemce na počátku novověku), v mezinárodní přepravě se však rovněž vyskytla období úpadku. Možnost najít pro své výrobky odbytu na co největším trhu přinášela vždy určité výhody nejen výrobcům, co největší konkurence v rámci takto vytvořeného trhu totiž přináší výhody i spotřebitelům. Tento trh se v dnešní době nekonstituuje pouze v rámci jednoho státu, mnohdy ani v rámci určité oblasti, ale zahrnuje často dokonce celý svět. Fungující mezinárodní obchod si lze pak jen těžko představit bez existence fungující mezinárodní přepravy. Vedle ekonomického přínosu pak rozvoj dopravy znamenal mnohdy (a i nadále znamená) propojování jednotlivých kultur a přispívá tak k rozvoji lidské civilizace obecně<sup>2</sup>.

Úkolem této práce je podat přehled o úpravě odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží, přičemž práce je zaměřena na přepravu námořní. Celý problém odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží však nelze vnímat izolovaně s ohledem na tu kterou unifikací úmluvu, významnou roli zde totiž hraje i národní právní řád, ať už jako subsidiární statut nebo jako rozhodné právo pro právní vztahy, na které unifikace nedopadá. Stále větší dopad na tuto problematiku má pak právo Evropské unie. Proto bych rád v úvodních kapitolách (kromě vymezení základních pojmů) pojednal alespoň základně o předpisech evropského mezinárodního práva soukromého, které určují rozhodné právo pro smluvní závazkové vztahy (kam spadá i problematika přepravní smlouvy) případně rovněž o předpisech, které určují mezinárodní příslušnost soudů v rámci EU. Rád bych se rovněž alespoň v základním rozsahu věnoval českému právnímu řádu, kde bude nejen jako subsidiární statut použitelný nový Občanský zákoník. Novému Občanskému zákoníku bych věnoval prostor především proto, že se jedná o aktuální problém, zatímco úprava ve starších kodexech je již územím dobře prozkoumaným.

---

<sup>1</sup> ROŽEK, P. *Námořní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2007. s. 10.

<sup>2</sup> ROŽEK, P. *Námořní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2007. s. 10.

Následující kapitoly bych v této práci potom zaměřil na unifikace v jiných přepravách než v přepravě námořní. Takovéto pojednání není rozhodně samoučelné. Právní úprava přepravní smlouvy pro některý druh přepravy může nabídnout zajímavé přístupy použitelné pro řešení stejných nebo obdobných problémů v rámci jiných mezinárodních unifikací. V kapitole věnované silniční přepravě bych dal prostor především Úmluvě CMR. Jelikož však byla odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží tématem mé rigorózní práce, rád bych se v této části disertační práce zaměřil na problémy, kterým jsem se v práci rigorózní tak detailně nevěnoval. Jedná se např. o judikaturu zemí, která u nás není tak často citována (např. španělská, maďarská) a to především s využitím elektronické databáze UNIDROIT. Dále bych se rád zaměřil na poměrně aktuální otázku elektronického CMR-nákladního listu. V silniční přepravě je pak rovněž zajímavá otázka určení práva použitelného pro dopravní nehody v rámci EU. V přepravě železniční bych se potom zaměřil na Předpisy CIM a Dohodu SMGS (pro železniční přepravy na Dálný východ má Dohoda SMGS zásadní význam). Stále poměrně aktuálním počinem je v této oblasti jednotný nákladní list CIM/SMGS, o kterém bych rád rovněž krátce pojednal. Ve vnitrozemské vodní přepravě je pak poměrně mladou unifikační úmluvou Úmluva CMNI, která je však unifikací úspěšnou a která v mnohém čerpá z unifikací pro přepravu námořní, na kterou je zaměřena i tato práce. V mezinárodní letecké přepravě bych se rád zaměřil na úpravu odpovědnosti dopravce ve Varšavském systému a v Montrealské úmluvě. Montrealská úmluva v mnohém z Varšavského systému vychází a doktrína k Varšavské úmluvě je tedy stále aktuální. V letecké dopravě je pak zajímavým problémem odpovědnost dopravce za účast na kartelovém jednání. I tomuto problému bych věnoval část své disertační práce.

Pojednat o odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží je pro autora kvalifikační práce v prostředí České republiky skutečně poněkud nesnadný úkol. Na mezinárodním poli existují totiž v současné době již 3 unifikace přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě. Nejstarší unifikací jsou tzv. Haagská pravidla, která byla doplněna tzv. Bruselským protokolem. Takto revidovaná Haagská pravidla se označují jako pravidla Haagsko-Visbyská. Jedná se o velmi úspěšné unifikace, které mají význam nejen jako mezinárodní úmluvy, ale které jsou často používány rovněž jako smluvní právo. Vzhledem k významu těchto unifikací považuji za nutné o nich

v této práci pojednat podrobněji. Mladší unifikací je tzv. Hamburská úmluva. Tato úmluva sice nedosáhla výraznějšího úspěchu, co se týče počtu ratifikací, Česká republika k ní ovšem přistoupila a tudíž považuji za nutné se o této úmluvě rovněž podrobněji zmínit. Nejmladší unifikační úmluvou jsou potom tzv. Rotterdamská pravidla. Jelikož se jedná o aktuální počin, nelze jej v práci, která se námořní přepravě věnuje, opomenout a tudíž považuji za nutné věnovat se rovněž této unifikaci. Rotterdamská pravidla navíc obsahují mnoho zajímavých momentů, zmínit lze jejich snahu upravit i část kombinovaných přeprav na základně principu „maritime plus“, tato unifikace se rovněž podrobně věnuje elektronickým přepravním dokumentům. I z toho důvodu může bližší pohled na Rotterdamská pravidla přinést mnoho zajímavých poznatků.

Tato práce byla dokončena ke dni 29. 4. 2013.

# 1. Základní terminologie

Jak již bylo řečeno v úvodu této práce, je přeprava zboží tradičním oborem lidské činnosti. I přesto vyvstávají i zde problémy z hlediska terminologie. Rovněž právo je oborem lidské činnosti s tisíciletou historií, i zde však mohou být některé pojmy těžko vymezitelné, jako je tomu např. v případě pojmu „odpovědnost“.

## 1.1 Základní terminologie mezinárodní přepravy

Pro potřeby této práce je třeba vymezit několik základních pojmů, jedná se především o slova „doprava“ a „přeprava“. Tato slova jsou v běžné mluvě často zaměňována, ačkoli se v terminologii dopravních oborů o synonyma nejedná. Dopravou je myšleno přemístění dopravního prostředku po dopravní cestě, při tomto přemístění pak dochází k vytvoření užitečného efektu. Tento užitečný efekt je ihned spotřebováván v procesu přepravy, při němž dochází k přemístění osob nebo nákladu.

Přepravovány tedy mohou být jak osoby, tak náklad. Je-li přepravován náklad, hovoříme o přepravě nákladní, jsou-li přepravovány osoby (cestující), hovoříme o přepravě osobní (i když jsou s těmito osobami přepravována zavazadla<sup>3</sup>).

Přeprava může probíhat různými dopravními prostředky po různých dopravních cestách. Podle způsobu přepravy dělíme přepravu do pěti základních kategorií a to na silniční, leteckou, vnitrozemskou vodní, námořní a železniční. Je-li k přepravě využito více druhů dopravních prostředků, hovoříme o přepravě kombinované (typicky kombinace silniční a námořní přepravy po trajektových linkách nebo kombinace železniční a silniční dopravy v systému RoLa<sup>4</sup>).

Přeprava může být rovněž dále dělena na vnitrostátní a mezinárodní. V případě, že se místo nakládky a vykládky (případně nástupu a výstupu cestujících) nacházejí v jednom státě, hovoříme o přepravě vnitrostátní, pokud jsou tato místa ve dvou

---

<sup>3</sup> U odpovědnosti za zavazadla však může hrát roli, zda jsou přepravována společně s cestujícím, nebo nikoli. Např. v současnosti stále ještě platný zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník uvádí ve svém § 764 odst. 2, že za škodu na zavazadlech, která jsou přepravována odděleně od cestujících, odpovídá dopravce podle ustanovení o odpovědnosti při nákladní přepravě.

<sup>4</sup> Přeprava trajekty probíhá především v Baltském a Středozezemním moři, mnohdy i mezi evropským kontinentem a Britskými ostrovy. RoLa přeprava probíhá např. na trase Halkali-Wels (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. s. 59.).



různých státech, hovoříme o přepravě mezinárodní. Samotný fakt, že je přeprava mezinárodní podle výše uvedené definice, ale neznamená, že bude za takovou považována příslušným právním předpisem, který mezinárodní přepravu upravuje. Mezinárodní smlouvy unifikující přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě nákladu typicky stanoví vlastní kritéria pro posouzení, zda byla daná přeprava mezinárodní pro účely aplikace dané úmluvy. Příkladem může být čl. 1 Úmluvy CMR (viz níže), která se podle tohoto ustanovení použije, probíhá-li přeprava mezi dvěma státy přičemž alespoň jeden stát je státem smluvním. Přeprava mezi dvěma nesmluvními státy, i když je mezinárodní, Úmluvě CMR nepodléhá.

Pokud je odlišení vnitrostátní a mezinárodní přepravy poměrně snadné, vyvstává problém s definováním pojmu kabotáž. Kabotáží rozumíme situaci, kdy dopravce provádí dočasně vnitrostátní přepravu osob nebo nákladu ve státě, kde není usazen. Kabotážní přepravy jsou jablkem sváru v rámci Evropské unie (dále jen „EU“). Problém zde totiž vyvstává ve dvou bodech - jednak dopravce poskytuje vnitrostátní přepravu ve státě, kde není nikterak usazen, a tudíž vykonává práci, kterou by jinak konali místní dopravci (přičemž je mnohdy oproti těmto dopravcům zvýhodněn – např. je z nového členského státu EU, kde najímá osádku dopravního prostředku a provádí opravy na dopravním prostředku a tudíž má nižší náklady), za druhé pak bylo sporné, jak stanovit kritérium dočasnosti. V námořní přepravě existuje již delší dobu Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992, o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž), v silniční přepravě došlo k této úpravě poměrně nedávno a to Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

Z pojmového odlišení dopravy a přepravy vyplývá i terminologické odlišení dvou subjektů, mezi kterými nejčastěji vznikají v dopravě právní vztahy. Jedná se o dopravce a přepravce. Dopravce je osoba, která provádí přemístění osob nebo nákladu<sup>5</sup>, přepravce je pak osobou, pro kterou je doprava uskutečňována. Jelikož jsou tato slova snadno zaměnitelná, je použit v česky psaných právních normách (ať již jde o původně české

---

<sup>5</sup> Spíše jako historickou zajímavost je možno zmínit, že (tehdy) doc. Vážný uvádí ve své publikaci z roku 1929, „...že se užívá pro osobu provozující dopravu dle čl. 390 obch. zák. promiskue výrazů „provozník“, „dovozník“, „dopravce“ či „transportér“.“ (VÁŽNÝ, F. *O dopravních obchodech (též se zřetelem k francouzskému a italskému právu)*, Praha: V Komisi Bursíka & Kohouta, Knihkupců Univerzity Karlovy a České akademie věd a umění, 1929. s. 11.)

právní předpisy či překlady mezinárodních smluv) pro přepravce z důvodu snadnější orientace většinou pojem „odesílatel“, tento pojem je pak většinou definován v daném právním předpise<sup>6</sup>. Český jazyk však není jediný, který se s podobnými problémy potýká. Příkladem může být norská námořní legislativa, konkrétně Norský námořní zákon z 24. června 1994<sup>7</sup> (dále podle anglického překladu jen „MC“), který v Kapitole 14 pojednávající o charter parties (viz níže) používá anglických pojmů: „carrier“ a „charterer“ (norsky původně: „bortfrakter“ a „befrakter“). Carrier je podle čl. 312 MC osoba, která pronajímá loď jiné osobě, touto osobou je charterer. Jelikož však charterer nemusí přepravovat vlastní náklad ale náklad cizí, může vyvstat zmatení ohledně pojmu carrier, který je běžně používán pro dopravce. Dopravcem je zde ve skutečnosti ve vztahu k odesílateli nákladu osoba označovaná původně jako charterer, pokud s odesílatelem uzavře pro přepravu nákladu přepravní smlouvu<sup>8</sup>. Tvůrci publikace *Scandinavian Maritime Law*<sup>9</sup> pak pro snadnější výklad dávají přednost pojmu „owner“ namísto carrier<sup>10</sup>. Určitou zvláštnost pak představuje Dohoda SMGS (viz níže), která pracuje s pojmy odesílatel, příjemce a železnice (namísto dopravce).

V rámci přepravy vystupuje ještě celá řada dalších subjektů. Především je třeba zmínit zasilatele. Zasilatelem je podle stále účinného § 601 ObchZ<sup>11</sup> ten, kdo se zavazuje příkazci, „... že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli úplatu.“ Od 1. 1. 2014 by měla však už být zasilatelská smlouva upravena novým

---

<sup>6</sup> Zaměňování obou pojmů může být někdy nepodstatné, jako např. v článku: *Piloti Lufthansy odstartují v pondělí čtyřdenní stávku, chtějí vyšší platy*. Idues.cz/Ekonomika – 17. 2. 2010. ([http://ekonomika.idnes.cz/piloti-lufthansy-odstartuji-v-pondeli-ctyrdenni-stavku-chteji-vyssi-platy-17z-/test.aspx?c=A100217\\_135153\\_test\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/piloti-lufthansy-odstartuji-v-pondeli-ctyrdenni-stavku-chteji-vyssi-platy-17z-/test.aspx?c=A100217_135153_test_spi)), kde autor hovoří o British Airways jako o „britském vlajkovém přepravci“, v případě právního předpisu může mít ale takové zaměnění zásadní dopad. Takto bylo v překladu článku 4 odst. 4 Římské úmluvy (viz dále) uvedeno, „...že smlouva nejlépe souvisí se zemí, v níž má přepravce v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu“ v původním dokumentu byl však myšlen dopravce (německé znění uvádí „Beförderer“, anglické pak „carrier“). Použití jiného pojmu může vést k aplikaci jiného právního řádu, jelikož oba subjekty mohou (i když nutně nemusejí) mít sídlo v různých státech. K tomu blíže PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 228.

<sup>7</sup> Neoficiální překlad do angličtiny vydal Skandinávský institut pro námořní právo, který je součástí Univerzity Oslo, jako publikaci č. 383 ve svém publikačním programu MARIUS.

<sup>8</sup> K Charter parties viz níže.

<sup>9</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. ISBN 978-82-15-01729-7.

<sup>10</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 258.

<sup>11</sup> Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník.

občanským zákoníkem<sup>12</sup> (dále jen „ObčZ 2014“), konkrétně v paragrafech 2471-2482. ObčZ 2014 definuje ve svém § 2471 odst. 1 zasilatele jako toho, kdo se „...zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související...“, příkazce se pak zavazuje zaplatit zasílateli odměnu (k zasilatelské smlouvě podle ObčZ 2014 viz dále).

## ***1.2 Obory s přepravou související***

Kromě již zmíněného zasilatelství existuje celá řada oborů, které s přepravou souvisí nebo ji ovlivňují. Jedním z takovýchto oborů je logistika, kterou je možno definovat jako „všechny úkoly, které jsou spojeny s přemístěním materiálů či zboží od okamžiku nákupu přes produkci až po odbyt. Logistika jako důležitá část organizace výroby má zajistit, aby byl potřebný materiál případně vyrobené zboží k dispozici v požadovaný čas a v požadovaném množství na požadovaném místě.“<sup>13</sup>. Lze říci, že logistika má na vliv na možný vznik odpovědnosti dopravce v několika směrech. Předně moderní lostický přístup „just-in-time“ klade na dopravce skutečně vysoké nároky na přesnost dodání zásilky, které přepravce požaduje, aby ušetřil za skladovací prostory a suroviny mohl ihned začít zpracovávat (případně začít s prodejem zboží). Toto vystavuje dopravce nejen možné odpovědnosti za zpoždění, nicméně jej to dostává i do situace, kdy zásilka může být snadněji poškozena či ztracena, jelikož dopravce raději dorazí na místo dříve a zásilka bude odcizena při čekání před branami závodu příjemce (nebo se stane terčem útoku vandalů), případně vlivem rychlé jízdy kamionu (nebo nerespektování povinného odpočinku), jehož řidič se snaží dodání stihnout, může dojít nehodě a poškození či zničení zásilky. V jiných případech pak může úzkostlivá snaha o plné vyřízení vozidla vést např. k nedostatečné cirkulaci vzduchu a poškození přepravovaného zboží (vlhkem, teplem atp.).

Druhým oborem, o kterém je třeba se zmínit, je dopravní politika. Dopravní politiku vytvářejí k tomu příslušné orgány za účelem zajištění maximální efektivity dopravy a jejího rozvoje do budoucna. Určité vodítko k tomu, co je myšleno dopravní politikou

---

<sup>12</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

<sup>13</sup> POLLERT, A.; KIRCHNER, B.; POLZIN, J. *Lexikon der Wirtschaft*. 2. vydání. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 2004. s. 288.

v rámci EU, může poskytnout rozsudek ESD ve věci *Evropský parlament proti Radě Evropských společenství*<sup>14</sup>.

### **1.3 Zboží**

Vzhledem ke snaze vymezit v úvodní kapitole základní pojmy pro potřeby této disertační práce by patrně bylo vhodné zmínit se krátce o pojmu „zboží“. Definovat obecně tento pojem není snadné, už jen proto, že ne všechny úmluvy pracují vysloveně s pojmem „zboží“ (angl. „goods“). S tímto pojmem pracuje např. Úmluva CMR (český překlad zde ovšem používá pojem „zásilka“) nebo Rotterdamská pravidla (viz níže), např. Monteralská úmluva (pro oblast letecké přepravy, viz níže) ale operuje s pojmem „náklad“ (angl. „cargo“). Lze říci, že pojem náklad je širší než pojem zboží. V praxi se však oba pojmy v drtivé většině případů kryjí. Tato práce se tedy bude věnovat jak úmluvám, které s pojmem zboží vysloveně pracují, tak i těm, které používají pojem obdobný (cargo). Některé úmluvy obsahují vlastní pozitivní vymezení toho, co se rozumí zbožím (např. čl. 1 odst. 24 Rotterdamských pravidel), některé pojem sice samy takto nevymezují, upřesňují však pomocí negativního vymezení, co se zbožím nerozumí (čl. 1 odst. 4 Úmluvy CMR, i když toto vymezení se děje nepřímo, jelikož Úmluva CMR neříká, co zbožím/zásilkou není, ale na které přepravy se úmluva nevztahuje – toto negativní vymezení se nicméně děje na základě výčtu, který vylučuje určité předměty).

Tento výkladový problém ovšem není možné označit za podružný. Skutečnost, že má být přepravováno „zboží“, je jednou z podmínek aplikace dané úmluvy. Tento výkladový problém je tedy nutno vyřešit ihned na počátku. Jde-li o „zboží“ tak jak se na něj vztahuje daná unifikační úmluva a jsou-li splněny další podmínky pro aplikaci úmluvy, daná úmluva se použije, jsou-li ovšem podmínky splněny s výjimkou toho, aby se jednalo o zboží, úmluva se nepoužije. To má zásadní důsledky – celý problém totiž není možno omezit na odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zásilky (s tím, že náhrada bude v podstatě nulová, budou-li přepravovány např. odpadky<sup>15</sup>), jelikož

---

<sup>14</sup> Rozsudek ESD ze dne 22. května 1985 ve věci C-13/83, Sb.rozh.s. 01513.

<sup>15</sup> Jelikož SFEU hovoří o volném pohybu zboží v angličtině jako o „free movement of goods“, lze zmínit spíše pro doplnění rozsudek ESD ve věci C-2/90, *Komise proti Belgii*, ze dne 9. 7. 1992, I-04431. V tomto rozsudku byly za zboží uznány právě i odpadky. Podrobněji: SCHROEDER, W. *Grundkurs Europarecht*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2009. s. 254.

unifikační úmluvy mohou zakotvovat odpovědnost odesilatele vůči dopravci za škody, které mu vznikly v souvislosti s tím, že dopravci nebyla sdělena povaha zboží (což u přepravy odpadu může být nemalý problém), mohou obsahovat odchylnou úpravu mezinárodní soudní příslušnosti od úpravy v evropských nařízeních (viz níže). Použití této úpravy pak bude mj. záviset na tom, zda se o zboží jednalo či nikoli.

Pokud bych měl uvést obecnou definici zboží, pak bych se přidržel definice, kterou pro potřeby Úmluvy CMR použil prof. Basedow. Zbožím se podle této definice rozumí „všechny movité věci, které se hodí k přepravě“<sup>16</sup>.

#### **1.4. Právní odpovědnost**

Vymezení pojmu „právní odpovědnost“ není vůbec snadné, někteří autoři dokonce uvádějí, že obecné vymezení tohoto pojmu nemusí být ani možné<sup>17</sup>. Základně lze chápat právní odpovědnost jako: „zvláštní formu právního vztahu, ve kterém dochází na základě porušení právní povinnosti ke vzniku nové právní povinnosti sankční povahy“<sup>18</sup>. Prof. Knapp však upozorňuje na to, že porušení právní povinnosti nemusí být jediným právním důvodem pro vznik odpovědnosti. Jako další důvody pak uvádí i zákonu odporující stav či skutečnost poškozující někoho jiného<sup>19</sup>.

Právní odpovědnost je možno různým způsobem dělit. Asi nejzákladnější dělení je dělení odpovědnosti na soukromoprávní a veřejnoprávní a to v závislosti na tom, zda je porušena povinnost soukromoprávní nebo veřejnoprávní povahy. Rozdíl v případě obou těchto typů odpovědnosti je rovněž v tom, že v případě soukromoprávní odpovědnosti je právo na postih delikventa v dispozici poškozeného, který se domáhá tohoto postihu u třetího subjektu- typicky u soudu. Postih v případě odpovědnosti veřejnoprávní je pak v kompetenci k tomu příslušných orgánů. V mezinárodní přepravě vystává celá řada případů odpovědnosti a to ať už soukromoprávní či veřejnoprávní.

V případě veřejnoprávní odpovědnosti může jít o „klasické“ případy odpovědnosti jako např. za přestupky v silničním provozu, nebo za některé trestné činy (podvod,

---

<sup>16</sup> BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 892.

<sup>17</sup> KNAPP, V. *Teorie Práva*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 1995. s. 200.

<sup>18</sup> GERLOCH, A. *Teorie Práva*. 3. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004. s. 179.

<sup>19</sup> KNAPP, V. *Teorie Práva*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 1995. s. 201.

neposkytnutí pomoci atd.). Existuje však celá řada dalších případů veřejnoprávní odpovědnosti, které mohou na straně dopravce vznikat. Zmínit lze mj. odpovědnost za znečištění<sup>20</sup> či za bezpečnost dané dopravy. Konkrétní příklady zde může poskytnout námořní přeprava (na kterou je tato práce zaměřena) a kde hrají významnou úlohu některé mezinárodní úmluvy jako je Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu<sup>21</sup> (dále jen „Úmluva OSN o mořském právu“), dále Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí<sup>22</sup> (dále jen „MARPOL“) nebo Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři<sup>23</sup> (dále jen „SOLAS“).

I případů soukromoprávní odpovědnosti vzniká v mezinárodní přepravě celá řada. Půjde především o odpovědnost vůči odesilateli či příjemci zásilky – typicky za poškození zásilky či za zpoždění s jejím dodáním. Soukromoprávní odpovědnost však může vznikat i z jiných důvodů, jako např. z účasti dopravce na kartelu (k tomu viz níže). Soukromoprávní odpovědnost může vzniknout vůči dalším osobám (hrazení opravy cizího vozidla v důsledku nehody). Příkladů by zde mohla být uvedena celá řada.

Dalším dělením odpovědnosti je pak její rozdělení na subjektivní nebo objektivní a to sice na základě toho, zda je ke vzniku odpovědnosti potřeba zavinění. Zaviněním rozumíme psychický vztah osoby, která se určitým způsobem chová (toto její chování může mít povahu aktivního jednání nebo pasivního opomenutí - tedy nevykonání toho, k čemu byla daná osoba povinna) k následku jejího chování. Pokud je tedy třeba přítomnosti zavinění pro vznik odpovědnosti, hovoříme o odpovědnosti subjektivní. Zavinění zde může mít podobu úmyslu nebo nedbalosti. Naopak pokud není ke vzniku

---

<sup>20</sup> Právě znečišťování moře námořními loděmi je již poměrně dlouhou dobu velké téma, přičemž orgány, které mají dohlížet nad porušováním pravidel, která se znečišťování týkají, reagují někdy velmi citlivě či až přemrštěně. Příklad může nabídnout švédská judikatura. V daném případě byly na lodi v průběhu přepravy po Baltském moři přečerpávány ropné látky z jedné nádrže do druhé. Přečerpávání ale nebylo zastaveno včas a došlo k úniku části těchto látek na palubu, odkud byly posléze odstraněny zpět do nádrže. Kapitán nicméně předpokládal, že asi 50 litrů těchto látek mohlo uniknout do moře, což nahlásil příslušným orgánům, přičemž ze strany těchto orgánů následovala sankce. Tato byla posléze v soudním řízení zrušena, jelikož za lodí se nepodařilo najít žádnou skvrnu a kapitán loajálně nahlásil možný únik, jehož případnou velikost pouze odhadoval. Takto rozhodla první instance v Kalmaru ve věci B 578-03 dne 27. listopadu 2003, což bylo potvrzeno rozhodnutím odvolacího soudu pro oblast Göta ve věci B 3207-03 ze dne 17. února 2005. Uvádí TIBERG, H. *Swedish maritime law*. 2005. s. 7. (<http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Swedish%20Maritime%20Law%202006.pdf>) Ke švédskému justičnímu systému pak v angličtině blíže na adrese: <http://www.gotahovratt.se/Funktioner/English/The-Swedish-courts/>

<sup>21</sup> U nás publikována pod číslem 240/1996 Sb.

<sup>22</sup> Viz sdělení č. 71/1995 Sb.

<sup>23</sup> K tomu blíže ve sdělení č. 52/1995 Sb.

odpovědnosti zavinění třeba, hovoříme o odpovědnosti objektivní, někdy též o odpovědnosti za výsledek či za riziko. Rozdíl mezi těmito typy odpovědnosti spočívá v tom, že v případě subjektivní odpovědnosti se daná osoba odpovědnosti zprostití, prokáže-li, že daný následek nezavinila (jedná se o tzv. exkulpací), tedy že její psychický vztah k tomuto následku nebyl takový, jaký daná právní norma vyžaduje. Naopak v případě objektivní odpovědnosti je její zavinění nerozhodné, daná osoba se může této odpovědnosti zprostit pouze v případě, že prokáže některý z tzv. liberačních důvodů, pokud ovšem daná právní norma takové důvody připouští. Pokud liberační důvody připuštěny nejsou, jedná se o tzv. absolutní objektivní odpovědnost.

Pro posouzení odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží je pak rozhodující, jaký odpovědnostní princip byl zvolen v té které úmluvě unifikující přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě. Autorům takové úmluvy se při její tvorbě nabízí více možností od odpovědnosti za zavinění, přes odpovědnost za presumované zavinění až po objektivní odpovědnost. Odpovědnost je v současné době konstruována v těchto unifikačních úmluvách buď jako odpovědnost za presumované zavinění<sup>24</sup> nebo jako odpovědnost objektivní s uvedenými liberačními důvody<sup>25</sup>. Určení konkrétního odpovědnostního principu v dané unifikační úmluvě však není v praxi vůbec snadné. Prokazování nezavinění se totiž mnohdy blíží liberaci z objektivní odpovědnosti<sup>26</sup>, a to rovněž v důsledku toho, že některé liberační důvody jsou formulovány s ohledem na zavinění, čímž devalvují původně zamýšlené objektivní posouzení odpovědnosti. Jak již bylo zmíněno, přepravní smlouva v mezinárodní přepravě není unifikována ve všech dopravních oborech za použití stejného odpovědnostního principu. K tomu nejspíše přispívá skutečnost, že každá přeprava má svá specifika, dalším důvodem může být rozdílné „rozložení sil“ a s tím spojená rozdílná míra vůle shodnout se na určitém řešení při přijímání té které unifikační úmluvy pro ten který druh přepravy.

Posuzovat míru přísnosti nebo naopak mírnosti dané unifikační úmluvy ve vztahu k dopravci však nelze pouze pohledem na odpovědnostní princip. Mnohem podstatnější ukazatel je celkový odpovědnostní režim, tedy „*souhrn právních prostředků*

---

<sup>24</sup> Příkladem mohou být unifikace v námořní přepravě.

<sup>25</sup> Kam bývá řazena např. Úmluva CMR nebo Předpisy CIM.

<sup>26</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985. s. 11 a násl.

*vytvářejících odpovědnost v konkrétní právní úpravě*<sup>27</sup>. Je tedy nejen podstatné zkoumat, jaký odpovědnostní princip byl zvolen, ale dále rovněž z jakých důvodů se může dopravce odpovědnosti zprostit, případně v jakých případech je jeho odpovědnost limitována a v jakých případech o tuto možnost dopravce přichází. Vývoj pak směřuje ke zpřísnování odpovědnosti dopravce. Je nicméně nutné zmínit, že takovýto vývoj nemá jen svá pozitiva. Předně dopravce vystavený většímu riziku vzniku odpovědnosti činí kroky, které zmírňují negativní dopad skutečnosti, že bude uznán odpovědným. Dopravce tak může zvýšit přepravné, může rovněž sjednat pojištění a jeho výši do přepravného promítnout. Je rovněž nutné přijmout, že preventivní funkce institutu odpovědnosti má své limity a se zvyšujícími se nároky na dopravce pozitivní účinek každého dalšího zpřísnění klesá. Problematiku zpřísnování odpovědnostního režimu tak nelze vnímat izolovaně<sup>28</sup>.

## **2. Úprava přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě (kolizní a přímá metoda)**

Problematika přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě spadá do okruhu otázek, které řeší právo mezinárodního obchodu. Právo mezinárodního obchodu je soubor poměrně různorodých norem a to ať už z hlediska jejich původu, tak z hlediska jejich právní síly. Těmto normám je společný jejich účel, kterým je „*úprava právních vztahů vznikajících při uskutečňování mezinárodního obchodu a mezinárodního hospodářského styku vůbec*“<sup>29</sup>. Vzhledem k stále intenzivnější mezinárodní spolupráci a členství České republiky v EU nabyly v mezinárodním obchodu na významu jak mezinárodní smlouvy, tak evropská legislativa. I přesto však i nadále hraje významnou úlohu legislativa

---

<sup>27</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985. s. 22.

<sup>28</sup> V otázkách zpřísnování nároků na dopravce obecně nelze uplatňovat pouze černo-bílé vidění. V tomto smyslu hovořil i prof. Erik Røsaeg ze Skandinávského institutu pro námořní právo v Oslo, když na svých přednáškách v zimním semestru 2012 hovořil o znečištění z tankerů, přičemž zpochybnil, že by zavedení dvouplášťových tankerů mělo jen přínosy. Jak jednak uvedl, jsou havárie, kde by i druhý plášť mohl být proražen a znečištění by se tak nezabránilo, zavedení dvouplášťových tankerů pak klade na dopravce nejen náklady na jejich pořízení, ale i na provoz, jelikož tyto tankery pro větší hmotnost budou spotřebovávat více paliva – tato větší spotřeba povede pak k většímu objemu emisí v ovzduší. Mnoho problémů v mezinárodní přepravě tak nejde řešit tím, že se jednoduše zpřísní odpovědnost dopravce.

<sup>29</sup> KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. aj. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2008. s. 17.



národní a to její normy veřejnoprávní (např. normy finančního práva) i soukromoprávní (zde především normy práva občanského, obchodního či mezinárodního soukromého).

Rozdíly v národních právních řádech pak vedly některé soukromé subjekty k tomu, aby vytvořily instrumenty, které by tyto rozdíly překonaly. Jako první lze uvést vzorové či formulářové smlouvy. Příkladem vzorové smlouvy v námořní přepravě může být „Norwegian Standard Shipbuilding Contract (“Ship 2000“), jedná se o dokument, kterého mohou využít strany kupující novou loď. Text dokumentu byl dojednán mezi Norským svazem vlastníků lodí a Norským svazem stavitelů lodí<sup>30</sup>. Obdobná iniciativa vzešla od Baltické a mezinárodní námořní rady (dále jen „BIMCO“), jejímž výsledkem byla vzorová smlouva označovaná jako „Newbuildcon“<sup>31</sup>. Na půdě BIMCO pak vznikla i formulářová smlouva pro prodej již použitých lodí, která je v anglickém znění známá jako „Memorandum of Agreement“<sup>32</sup>. BIMCO pak vytvořila i vzorovou smlouvu pro prodej lodí za účelem jejich sešrotování, tzv. „Demolishcon“<sup>33</sup>. Dalším příkladem instrumentů, které jakožto soukromá iniciativa překonávají rozdíly v národních právních řádech, mohou být dodací podmínky „INCOTERMS 2010“. V námořní přepravě s charter parties (viz dále) pak hraje významnou roli celá řada doložek, jako jsou „Gencon 1994“, „Shellvoy 5“ či „Bovertime“.

Společné všem výše uvedeným instrumentům je to, že samy o sobě závazné nejsou. Strany je musí nejdříve učinit součástí svých smluv, nicméně ani pak nelze jednoduše říci, že je daný instrument závazný, případně, že je závazný jako celek. Tento instrument bude použitelný pouze v tom rozsahu, v jakém nebude v rozporu s kogentními normami případně mezinárodní přímé úpravy či rozhodného práva (k oběma pojmům viz níže). I když by to praxe někdy ráda viděla, nemají tyto instrumenty povahu výrazu vůle, kterému jde všechno z cesty.

---

<sup>30</sup> K tomu blíže FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 88 a násl.

<sup>31</sup> K nahlédnutí zde:

[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Sale\\_and\\_Purchase/~/media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_NEWBUILDCON.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Sale_and_Purchase/~/media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_NEWBUILDCON.ashx)

<sup>32</sup> K nahlédnutí zde:

[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Sale\\_and\\_Purchase/Withdrawn\\_Forms/~media/Chartering/Document\\_Samples/Withdrawn/Sample\\_Copy\\_SALEFORM\\_87.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Sale_and_Purchase/Withdrawn_Forms/~media/Chartering/Document_Samples/Withdrawn/Sample_Copy_SALEFORM_87.ashx)

<sup>33</sup> K dispozici zde:

[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Sale\\_and\\_Purchase/~media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_DEMOLISHCON.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Sale_and_Purchase/~/media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_DEMOLISHCON.ashx)

V rámci mezinárodního obchodu pak hrají významnou roli obchodní zvyklosti. Jejich postavení je tak významné, že je reflektuje celá řada právních předpisů a to ať už národních, mezinárodních, nebo pocházejících z EU. Příkladem mezinárodního instrumentu může být Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží, která řeší tento problém ve svém čl. 9. Příkladem předpisu EU pak čl. 23 Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen Nařízení Brusel I). V dosud účinném ObchZ se pak k obchodním zvykostem vyjadřuje § 730.

Jak již bylo uvedeno výše, patří mezi normy práva mezinárodního obchodu i normy mezinárodního práva soukromého (nutno dodat, že ne všechny – viz výše uvedená definice). Mezinárodní právo soukromé je soubor norem, určených výlučně k úpravě soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem. Soukromoprávními vztahy se zde myslí vztahy práva občanského, obchodního, rodinného a pracovního, přičemž mezinárodní prvek v nich musí být dostatečně výrazně obsažen. Mezinárodní prvek tak musí být dán alespoň u subjektu právního vztahu, nebo předmětu tohoto právního vztahu, dále může být obsažen u skutečnosti významné pro vznik nebo trvání tohoto vztahu a konečně postačí, bude-li tento prvek obsažen u právního vztahu, který právně souvisí s hlavním právním vztahem nebo je na něm alespoň právně závislý.<sup>34</sup>

Mezinárodní právo soukromé pak používá k úpravě soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem dvou základních metod a to kolizní metody a metody přímé<sup>35</sup>. Úkolem kolizní metody úpravy je pouze vybrat právní řád, kterým se bude daná otázka řídit, je zde tedy proveden výběr tzv. rozhodného práva. Tento výběr je proveden podle

---

<sup>34</sup> KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 17 a násl.

<sup>35</sup> Mezinárodní právo soukromé není ve všech státech pojmáno stejně. Např. německá doktrína považuje za mezinárodní právo soukromé (Internationales Privatrecht) pouze tzv. kolizní právo. Podle německého pojetí by šlo mezinárodní právo soukromé definovat jako to právo, „...které při možné aplikaci více právních řádů rozdílných států vybírá rozhodné právo.“ (RAUSCHER, T. *Internationales Privatrecht*. 3. vydání. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2009. s. 1). Anglické pojetí mezinárodního práva soukromého (Private International Law) je oproti německému širší. Podle tohoto pojetí je mezinárodním právem soukromým „... ta část anglického práva, která se použije kdykoli, kdy je soud konfrontován s případem, který obsahuje cizí prvek.“ Do mezinárodního práva soukromého tak podle anglického pojetí patří nejen otázky výběru rozhodného práva, ale i otázky, které bychom řadili do mezinárodního práva procesního, tedy příslušnost soudů či uznání a výkonu cizích rozhodnutí (FAWCETT, J.; CARRUTHERS, J. M. *Cheshire, North & Fawcett: Private international law*. 14. Vydání. Oxford: University Press, 2008. s. 3 a násl.). Tyto otázky jsou u nás řazeny, i když ne jednomyslně, do mezinárodního práva soukromého rovněž (KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: Nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 21 a násl.).

tzv. hraničního určovatele, který je obsažen v části kolizní normy, která se nazývá „navázání“. Hraniční určovatel je skutečnost, která je významná pro okruh „... *právních vztahů nebo otázek označených v rozsahu kolizní normy.*“<sup>36</sup> Rozsahem kolizní normy je právě ta část této normy, která vymezuje okruh právních vztahů nebo otázek, na jejichž úpravu se kolizní norma použije. Kolizní norma tedy sama nestanoví práva a povinnosti stran, ty stanoví právě až rozhodné právo<sup>37</sup>. Z výše uvedeného navíc vyplývá, že se tato práva o povinnosti mohou případ od případu lišit. Pokud totiž povede v různých případech jeden hraniční určovatel k určení různých právních řádů, bude určení práv a povinností v různých případech různé. To je rovněž důvod, pro který je u soukromě vytvořených instrumentů, které překonávají rozdíly v národních úpravách (jako jsou vzorové smlouvy) a o kterých bylo pojednáno výše, třeba alespoň určité minimální opatrnosti, jelikož rozsah kogentní úpravy se může případ od případu lišit. Je nicméně nutné ve stručnosti zmínit, že povahu hraničního určovatele může mít v mnoha případech i volba rozhodného práva učiněná stranami a případným problémům tak lze do určité míry předejít. Závěrem je nutno zmínit, že ochota států nahradit své normy cizím právem není bezmezná. I některé soukromoprávní normy mají povahu tzv. nutně použitelných předpisů a nemohou tedy ustoupit cizí právní normě. Těchto nutně použitelných norem se použije vždy a předchází tedy výběru rozhodného práva pomocí kolizní normy.

Přímá metoda úpravy je taková metoda, která sama obsahuje úpravu práv a povinností pro určitým způsobem vymezené právní vztahy nebo otázky. Přímá metoda má přednost před kolizní metodou (tento problém není tak snadno řešitelný – k tomu blíže v části této kapitoly věnující se normám evropského mezinárodního práva soukromého). Je ale dobré zmínit, že okruh vztahů, které jsou takto řešeny, je užší, než jak je tomu u kolizních norem, které okruh vztahů ve svém rozsahu zpravidla definují šíře, a tudíž většinou existuje zbytková kategorie vztahů, která bude řešena na základě kolizní normy. Dobrý příklad zde může nabídnout právě mezinárodní přeprava, kde

---

<sup>36</sup> KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: Nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 121.

<sup>37</sup> To k tomu v některých státech používá tzv. věcné normy mezinárodního práva soukromého, tedy normy, které jsou určeny „*výlučně nebo převážně pro úpravu určitých soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem*“ (KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 27.).

existují mezinárodní unifikace<sup>38</sup> pro přepravní smlouvu pro ten který druh přepravy. Tyto úmluvy pak upravují rozsah svého použití ve svých úvodních člancích, přičemž není-li splněna některá podmínka, daná úmluva se na danou přepravu nepoužije. Lze uvést například situace, kdy přeprava neprobíhá mezi smluvními státy<sup>39</sup>, nebo neprobíhá stanoveným způsobem<sup>40</sup>. V takovýchto případech se na úpravu této přepravní smlouvy použije právní řád určený kolizní normou, která zpravidla nerozlišuje, o přepravu jakým druhem dopravního prostředku jde. Unifikace v mezinárodní přepravě pak většinou neřeší všechny otázky, které mohou vyvstat. I zde se tak dostává znovu ke slovu kolizní metoda úpravy.

Přímé normy upravující některé aspekty přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě jsou v současné době obsaženy především v mezinárodních úmluvách. Příkladem takových úmluv může být Úmluva CMR, Úmluva COTIF (viz níže) nebo Hamburská úmluva (viz níže). Kolizní normy jsou pak pro tuto oblast obsaženy v Zákoně o mezinárodním právu soukromém a procesním<sup>41</sup> (dále jen „ZMPS“), přičemž význam tohoto předpisu pro závazkové vztahy (kam spadá i přepravní smlouva v mezinárodní přepravě) významně poklesl přistoupením ČR k Úmluvě o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy<sup>42</sup> (dále jen Římská úmluva) a se vstupem v platnost Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (dále jen Řím I) a to tím spíše, že pro určení rozhodného práva není podstatné, zda je toto právo právem členského státu EU či nikoli (čl. 2 Řím I, univerzální použitelnost). Nařízení Řím I je jakožto nařízení použitelné dle čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen SFEU) přímo ve všech členských státech. Tento článek mu přiznává obecnou působnost. Výše uvedená situace bude pokračovat i poté, co vstoupí v účinnost nový Zákon o mezinárodním právu

---

<sup>38</sup> Cílem unifikace je sjednocení textu právních norem, na rozdíl od harmonizace, která si klade za cíl dané právní úpravy pouze sblížit. (KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 65.).

<sup>39</sup> Přepravu mezi dvěma smluvními státy vyžaduje Varšavská úmluva, oproti tomu Úmluva CMR vyžaduje ve svém čl. 1 odst. 1, aby alespoň jeden stát byl státem smluvním. Poměrně komplikovanou konstrukci pak zvolila Rotterdamská pravidla (viz níže).

<sup>40</sup> Např. čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR vyžaduje, aby přeprava probíhala silničním vozidlem, tak jak jej tato úmluva v čl. 1 odst. 2 definuje. Pokud přeprava nebude probíhat tímto vozidlem, Úmluva CMR se neaplikuje.

<sup>41</sup> Zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním.

<sup>42</sup> Publikována pod číslem 64/2006 Sb. m. s.

soukromém<sup>43</sup> (dále jen „ZMPS 2014“), k čemuž by mělo dojít k 1. lednu 2014 (§ 125 ZMPS 2014)<sup>44</sup>.

Z již řečeného vyplývá, že k úpravě přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě se nabízí více instrumentů, přičemž je nutné určit jejich vzájemný vztah. Základním východiskem je zde přednost práva EU před právem členských států, která byla zakotvena judikaturou ESD<sup>45</sup>. Ze zásady přednosti existuje několik výjimek, jednou z nich<sup>46</sup> je ustanovení čl. 351 SFEU. Tento článek ve svém prvním odstavci říká, že „*práva a povinnosti vyplývající ze smluv uzavřených před 1. lednem 1958 nebo pro přistupující státy přede dnem jejich přistoupení mezi jedním nebo několika členskými státy na jedné straně a jedním nebo několika třetími zeměmi na straně druhé nejsou Smlouvami dotčeny.*“ Obdobný princip pak reflektuje čl. 25 Nařízení Řím I. Tento článek hovoří o tom, že Nařízením Řím I není dotčeno použití těch úmluv, „... *jejichž stranou je jeden nebo více členských států ke dni přijetí tohoto nařízení a které stanoví kolizní normy pro smluvní závazkové vztahy.*“ Problém zde ovšem vyvstává s ohledem na jazykový výklad, kterým dojdeme k tomu závěru, že dotčeny nejsou pouze unifikované soubory kolizních a nikoli přímých norem. Vzhledem k přednosti práva EU tak lze dojít k závěru, že nařízení Řím I bude mít přednost před unifikovanými soubory přímých norem. Toto úskalí gramatického výkladu je však možno do určité míry překonat výkladem historickým. Nařízení Řím I totiž vychází z Římské úmluvy, která byla v členských státech (s výjimkou Velké Británie a Dánska<sup>47</sup>) nahrazena právě tímto nařízením, které z této úmluvy do značné míry vychází. Problém, který je řešen v již zmíněném článku 25 nařízení Řím I, řešila Římská úmluva ve svém článku 21. Tento článek Římské úmluvy se vztahoval na úmluvy unifikující jak kolizní, tak přímé normy. Historický výklad však není jediný, který může nabídnout určité řešení. Především je třeba opět zmínit čl. 351 SFEU. Článek 351 SFEU lze do jisté míry vnímat jako výraz

<sup>43</sup> Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

<sup>44</sup> Nařízení má aplikační přednost před vnitrostátními právními normami, použije se ho i v případě, že je vnitrostátní úprava totožná. Tato vnitrostátní úprava ustoupí nařízení. Je zde tedy rozdíl oproti postavení mezinárodních smluv v českém právním řádu podle článku 10 Ústavy (zákon č. 1/1993 Sb.). Z dikce tohoto ustanovení lze dovodit, že mezinárodní smlouva se použije pouze v případě, že stanoví něco jiného než zákon, v případě shodných úprav by ale měl být aplikován zákon a ne mezinárodní smlouva. Praxe však tíhne k používání mezinárodní smlouvy, jelikož její použití je „vždy správné“.

<sup>45</sup> Především rozsudek ESD dne 15. července 1964 ve věci č. 6/64, *Costa v. ENEL*, Sb.rozh.s. 01253 (v němčině).

<sup>46</sup> K zásadě přednosti a výjimkám pak blíže TICHÝ, L.; ARNOLD, R.; SVOBODA, P.; ZEMÁNEK, J.; KRÁL, R. *Evropské právo*. 3. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2006. s. 313 a násl.

<sup>47</sup> Body preambule č. 45 a 46 nařízení Řím I.

některých zásad mezinárodního práva veřejného jako je zásada *pacta sunt servanda*<sup>48</sup>. Na čl. 25 Nařízení Řím I je možno pohlížet jako na konkretizaci tohoto principu v sekundárním právu. Respektuje-li zásadu *pacta sunt servanda* primární právo, není důvod, aby jej nerespektovalo právo sekundární. Vkrádá se nicméně otázka, proč nebyla formulace z Římské úmluvy převzata, nebo nebyla vytvořena taková formulace v nařízení Řím I, která by praxi Římské úmluvy dostatečně odrážela.

Vzhledem k výše řečenému je při hledání té úpravy, která na daný problém dopadá, nutno postupovat následovně. Mezinárodně unifikované přímé normy pro oblast přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě nákladu mají přednost před nařízením Řím I. Tyto úmluvy jsou tedy použitelné v případě, že jsou splněny podmínky pro jejich aplikaci (k tomu viz níže). Pokud podmínky pro jejich aplikaci splněny nejsou, bude třeba určit rozhodné právo na základě kolizních norem podle nařízení Řím I. Toto nařízení předně ve svém čl. 3 umožňuje, aby si strany rozhodné právo zvolily. Pro případ, že se tak nestane, stanoví rozhodné právo ustanovení čl. 5 tohoto nařízení, když říká, že se smlouva o přepravě bude řídit právem státu, v němž má obvyklé bydliště dopravce<sup>49</sup>, za podmínky, „...že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi“. Nejsou-li výše uvedené podmínky splněny, bude pro danou smlouvu použitelné právo dohodnutého místa doručení. Třetí odstavec článku 5 však obsahuje tzv. únikovou doložku, tedy možnost, aby bylo na úkor výše uvedených právních řádů použito právo země, se kterou smlouva úžeji souvisí, avšak tato její souvislost s právem jiného státu musí být zjevná<sup>50</sup>. Pro výklad pojmů evropského mezinárodního práva soukromého, tedy včetně Nařízení Řím I, je pak rozhodující, že pojmy v těchto dokumentech obsažené mají být vykládány

---

<sup>48</sup> K tomu blíže PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 61 a násl.

<sup>49</sup> Anglické znění uvádí pojem „*habitual residence*“, německé pak „*gewöhnlichen Aufenthalt*“. Tyto pojmy jsou ale v některých dalších předpisech evropského mezinárodního práva soukromého překládány do češtiny jako „*obvyklý pobyt*“ (např. čl. 3 Nařízení Rady (ES) č. 4/2009 ze dne 18. prosince 2008 o příslušnosti, rozhodném právu, uznávání a výkonu rozhodnutí a o spolupráci ve věcech vyživovacích povinností). Ve vztahu k nařízení Řím I je tedy třeba připomenout, že u evropských předpisů nelze považovat za rozhodné jen jedno jazykové znění (jak judikoval ESD dne 12. července 1979 v případě 9/79, *Koschniske*). S ohledem na autonomní výklad tohoto pojmu pak bude nutné vzít do úvahy i ty předpisy, v nichž je v českém překladu použit pojem „*obvyklý pobyt*“. Vzhledem k tomu, že dopravce bude často právnícká osoba nebo fyzická osoba podnikající, bude ovšem tento problém do značné míry vyřešen zapojením čl. 19 nařízení Řím I.

<sup>50</sup> Přičemž není zcela jasné, kdy bude tato souvislost s jinou zemí dosahovat zde uvedené intenzity. K tomu blíže: MANKOWSKI, P. *Neues aus Europa zum Internationalen Privatrecht für Transportverträge: Art. 5 Rom I-VO*. *Transportrecht* 2008, č. 9, s. 351.

autonomně<sup>51</sup>. Autonomnímu výkladu pojmu „smlouvy o přepravě zboží“ pak napomáhá především bod 22 preambule k Nařízení Řím I<sup>52</sup>. Problémy však mohou vyvstat s výkladem pojmů „místo převzetí“ a „místo doručení“, přičemž české znění pracuje v podstatě s obdobnými pojmy jako např. znění anglické, které používá pojmů „place of receipt“ a „place of delivery“. Nerozhodné tedy je, zda v průběhu přepravy došlo k překládce zboží – tato událost, zjednodušeně řečeno, nerozděluje jednu přepravu na dva úseky. Vyvstává rovněž otázka, zda je rozhodující, jak byla tato místa uvedena ve smlouvě, nebo jak při přepravě skutečně probíhala (především s ohledem na možné ukončení přepravy, přeložení místa doručení z jednoho státu do druhého v průběhu přepravy atd.). V tomto případě je patrně třeba vyjít z obsahu přepravní smlouvy<sup>53</sup>.

Kolizní normy se pak dostanou ke slovu i v případě, kdy určitá otázka v daném právním vztahu není mezinárodní unifikací přímých norem řešena. Zde může, ale také nemusí jít o nařízení Řím I a ke slovu se mohou dostat i vnitrostátní kolizní normy. Ke konečnému zodpovězení dané otázky pak bude povolán kolizní normou určený právní řád, což může být i právní řád nečlenského státu EU.

Obdobný problém pak může vyvstat i v oblasti mezinárodního práva procesního<sup>54</sup> a to v otázkách příslušnosti soudu, stejně jako v otázkách uznání a výkonu cizích soudních rozhodnutí. Tyto otázky totiž na úrovni EU upravuje nařízení Brusel I. Stejně otázky však často řeší i jednotlivé úmluvy obsahující unifikované přímé normy pro přepravní smlouvu (která spadá pod věci občanské a obchodní) v mezinárodní přepravě. Otázka vzájemného vztahu mezi nařízením Brusel I<sup>55</sup> a těmito mezinárodními

---

<sup>51</sup> K tomu blíže: PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 91.

<sup>52</sup> Bod 22 preambule k Nařízení Řím I uvádí: „Co se týká výkladu smluv o přepravě zboží, není s ohledem na čl. 4 odst. 4 třetí větu Římské úmluvy zamýšlena žádná podstatná změna. V důsledku toho by dopravní nájemní (charterové) smlouvy a jiné smlouvy, jejichž hlavním účelem je přeprava zboží, měly být považovány za smlouvy o přepravě zboží. Pro účely tohoto nařízení se „odesílatelem“ rozumí každá osoba, která uzavře s přepravcem smlouvu o dopravě, a „dopravcem“ se rozumí smluvní strana, která se zaváže přepravit zboží, ať již přepravu sama vykoná, či nikoli.“

<sup>53</sup> MANKOWSKI, P. *Neues aus Europa zum Internationalen Privatrecht für Transportverträge: Art. 5 Rom I-VO*. Transportrecht 2008, č. 9, s. 339 a násl.

<sup>54</sup> Mezinárodním právem procesním je „soubor právních norem v daném právním řádu, které upravují postup soudů a jiných orgánů a účastníků, popříp. i jiných osob, a vztahy mezi nimi vznikající v řízení o soukromoprávních věcech, v němž se vyskytuje mezinárodní prvek.“ (KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: Nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 378.)

<sup>55</sup> Případně ještě mezi Bruselskou úmluvou o příslušnosti a uznání a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „Bruselská úmluva“) z níž byla mnohá ustanovení převzata do nařízení Brusel I, pro jehož výklad je použitelná i mnohá judikatura k této úmluvě. Ke vztahu těchto dvou

instrumenty byla pak řešena několikrát ve vztahu k Úmluvě CMR. Problém zde totiž mohl vyvstat již s určením příslušného soudu<sup>56</sup> a to v situaci, kdy příslušnost soudu v členském státě byla založena na Úmluvě CMR, nikoli však již na nařízení Brusel I. Další problémy vyvstávaly s podmínkami uznání rozhodnutí z jednoho členského státu v jiném členském státě, případně s možností přezkumu rozhodnutí z jednoho členského státu, které má být uznáno v jiném členském státě. Rozhodující pro vztah obou instrumentů byl čl. 71 nařízení Brusel I, který byl v podstatě rozvedením bodu č. 25 preambule tohoto nařízení.

Poměrně nedávno opět řešil vztah obou instrumentů Soudní dvůr Evropské unie (dále jen SDEU) ve věci *TNT v. AXA*<sup>57</sup>. V tomto případě SDEU podrobně zkoumal čl. 71 nařízení Brusel I a to ve světle principů, na kterých je tento předpis založen. Především vyšel z bodu 1 preambule k tomuto nařízení, ze kterého vyplývá, že tento předpis má podpořit řádné fungování vnitřního trhu. Ve světle této skutečnosti pak SDEU uvedl, že není možné, aby použití zvláštní úmluvy bylo méně příznivé pro řádné fungování vnitřního trhu. SDEU uvedl, že ustanovení zvláštní úmluvy o příslušnosti a uznání a výkonu rozhodnutí může být použito pouze v případě, že jsou: „ *vysoce předvídatelná, usnadňují řádný výkon spravedlnosti a umožňují minimalizovat riziko souběžných řízení a že za podmínek přinejmenším stejně příznivých, jako jsou podmínky stanovené uvedeným nařízením, zajistí volný pohyb soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních a vzájemnou důvěru ve výkon spravedlnosti v rámci Unie (favor executionis).*“

Závěrem je tedy třeba uvést, jak otázky příslušnosti, uznání a výkonu rozhodnutí upravuje Nařízení Brusel I. Toto nařízení se podle svého čl. 1 vztahuje na občanské a obchodní věci a to bez ohledu na druh soudu. Nařízení Brusel I dává stranám především možnost si příslušný soud zvolit, tuto volbu je možno učinit v již probíhajícím sporu stejně jako *pro futuro* a to za podmínek uvedených v čl. 23 nařízení Brusel I. V případě, že jsou tyto podmínky splněny a strany se nedohodnou jinak, má takto ujednaná příslušnost povahu příslušnosti výlučné. V případě, že mezi stranami není platně

---

dokumentů pak podrobněji: PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 126.

<sup>56</sup> Otázku příslušnosti soudu řešil Nejvyšší soud České republiky např. nedávno ve vztahu k Předpisům CIM a to ve prospěch těchto předpisů. Usnesení NS ve věci 4 Nd 418/2010 ze dne 16. 2. 2011.

<sup>57</sup> Rozsudek SDEU ve věci C-533/08, *TNT v. AXA* ze dne 4. května 2010.



sjednána dohoda o příslušnosti, nastupuje základní pravidlo o příslušnosti<sup>58</sup> soudu podle čl. 2 a čl. 3. V zásadě zde platí, že osoby, které mají bydliště na území některého členského státu, mohou být před soudy jiných členských států žalovány pouze ve výjimečných případech, které uvádí nařízení Brusel I. Podstatná kritérium je zde tedy kritérium bydliště<sup>59</sup> žalovaného. Pro oblast mezinárodní přepravy má pak význam především ustanovení druhého oddílu (čl. 5 až 7) Kapitoly II. nařízení Brusel I, který stanoví zvláštní příslušnost<sup>60</sup>, tedy situace, kdy osoba, která má bydliště v jednom členském státě, může být žalována v jiném členském státě. Z dikce předpisu je však patrné, že tato příslušnost stojí vedle příslušnosti základní, jedná se však o výjimku z pravidla a proto je nutné ji vykládat úzce<sup>61</sup>. Pro oblast mezinárodní přepravy mají význam konkrétně dvě ustanovení čl. 5, a sice jeho odstavce 1 a 7.

Čl. 5 odst. 1 písm. a) hovoří o příslušnosti v případech, kdy předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smluv a stanoví jako příslušný soud místa, kde měl být nebo byl splněn závazek, o který se jedná. Formulace tohoto ustanovení je poměrně široká a lze sem vedle nároků ze smlouvy řadit i otázky vzniku samotné smlouvy<sup>62</sup>. I přes širokou formulaci tohoto ustanovení je však nutné vykládat toto ustanovení tak, aby mohl běžně informovaný žalovaný předvídat, před soudem kterého státu bude žalován<sup>63</sup>. Čl. 5 odst. 7 má pak význam především v přepravě námořní. Určuje totiž příslušný soud v případech sporu o zaplacení odměny za pomoc nebo záchranu nákladu nebo zboží. Příslušný soud pro tyto spory je soud, v jehož působnosti došlo k zadržení nákladu nebo zboží k zajištění této odměny, případně v jehož působnosti mohl být náklad nebo zboží zadrženo k výše uvedenému účelu. Aby však bylo možno tento článek aplikovat, musí být potvrzeno, že žalovaný má práva k nákladu nebo zboží, případně tato práva měl v době poskytnutí záchrany nebo pomoci. Na tomto místě je nutné zmínit, že záchrana zboží může probíhat jak na smluvním základě, tak na základě

---

<sup>58</sup> Příslušnost určená pomocí tohoto ustanovení nařízení Brusel I je ale tzv. příslušností mezinárodní, místní příslušnost v rámci jednotlivých členských států se určuje podle jejich národních právních předpisů (JUNKER, A. *Internationales Zivilprozessrecht*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2012. s. 93).

<sup>59</sup> Viz články 59 a 60.

<sup>60</sup> Takto určená příslušnost podle nařízení Brusel I je ve většině případů nejen mezinárodní, ale také místní (JUNKER, A. *Internationales Zivilprozessrecht*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2012. s. 97).

<sup>61</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 138.

<sup>62</sup> JUNKER, A. *Internationales Zivilprozessrecht*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2012. s. 100.

<sup>63</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 140.

nesmluvním. Je-li záchrana zboží zajištěna smluvně<sup>64</sup>, bude nutné použít čl. 5 odst. 1, pokud smluvně zajištěna není, přichází v úvahu čl. 5 odst. 7<sup>65</sup>.

Pro mezinárodní přepravu pak má rovněž význam ustanovení čl. 6 odst. 1 nařízení Brusel I a to především v souvislosti s kartelovým jednáním (viz níže). Podstatné je rovněž ustanovení čl. 6 odst. 3, které se týká vzájemných žalob. Vysloveně o námořní přepravě pak hovoří čl. 7 Nařízení Brusel I, když stanoví, že soud členského státu příslušný k rozhodování o odpovědnosti při používání či provozování lodi podle nařízení Brusel I rozhoduje (případně rozhoduje soud určený místo něj podle práva tohoto členského státu) také o žalobách na omezení výše uvedené odpovědnosti. Důvodem pro zařazení tohoto ustanovení do nařízení Brusel I je existence Londýnské úmluvy z 19. listopadu 1976 o omezení odpovědnosti pro pohledávky v námořní přepravě<sup>66</sup> (dále jen Londýnská úmluva). Podle této úmluvy totiž může vlastník lodí nejen omezit svou odpovědnost formou námitky, ale rovněž cestou určovací žaloby<sup>67</sup> a právě pro tyto žaloby je určena příslušnost soudu podle čl. 7 nařízení Brusel I. Osoba domáhající se takto omezení své odpovědnosti tak může podat určovací žalobu u těch soudů, u kterých by mohla být v důsledku své odpovědnosti žalována<sup>68</sup>. Význam pro mezinárodní přepravu mají pak i ustanovení nařízení Brusel I, která se týkají pojištění (oddíl 3 Kapitoly II.).

Co se týče uznání rozhodnutí, tak podle čl. 33 nařízení Brusel I v zásadě platí, že rozhodnutí vydaná v jednom členském státě jsou v dalších členských státech uznána,

---

<sup>64</sup> Na tomto místě bych rád zmínil poznatek z přednášky Axela Øwreho (přednášky se konaly ve dnech 27. 9., 3. a 4. 10. 2012 na Skandinávském institutu pro námořní právo), které se týkaly prodeje lodí. Prodej lodí je poměrně komplikovaná záležitost o několika fázích, loď je možno prodat jak v přístavu, tak na moři (k tomu blíže FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 112 a násl.). Jak uvedl Axel Øwre, může dojít k případu, kdy loď uvízne na mělčině a její vlastník není ochoten podstoupit riziko její záchrany z obavy před možným znečištěním moře. V takovém případě může dojít k prodeji lodi (samozřejmě za velmi zvýhodněných podmínek), přičemž nabyvatel se o záchranné práce postará. Pokud by tedy vznikl spor, bylo by v tomto případě na místě určit příslušný soud podle čl. 5 odst. 1, nejspíše podle písm. b) nařízení Brusel I – použití tohoto ustanovení však není prosto nejasností, předně nemusí být jasné, zda je loď zbožím ve smyslu tohoto ustanovení, za druhé pak může být sporné, co vše je územím členského státu (k některým otázkám pak BASEDOW, J. *Rome II at Sea – General Aspects of Maritime Torts* - *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht* 2010, s. 118-138.). Obdobné otázky vznikají, pokud by záchranná akce (bez prodeje lodi) byla poskytnuta jako služba ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b).

<sup>65</sup> JUNKER, A. *Internationales Zivilprozessrecht*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2012. s. 136.

<sup>66</sup> Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. K nahlédnutí zde: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>

<sup>67</sup> JUNKER, A. *Internationales Zivilprozessrecht*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2012. s. 147.

<sup>68</sup> RAUSCHER, T. *Internationales Privatrecht*. 3. vydání. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2009. s. 391.

aniž by bylo vyžadováno zvláštní řízení. Čl. 34 a čl. 35 nařízení Brusel I pak obsahují případy výjimek, kdy se rozhodnutí neuzná. Cizí rozhodnutí nesmí být podle čl. 36 nařízení Brusel I přezkoumáváno ve věci samé. Pro výkon pak podle čl. 38 nařízení Brusel I platí, že rozhodnutí vydaná v jednom členském státě, která jsou v tomto státě vykonatelná, budou vykonatelná i v jiných členských státech a to poté, co zde byla za vykonatelná prohlášena. Rozhodnutí je vykonatelné splněním formálních náležitostí, které nařízení Brusel I uvádí v článku 53. K tomuto návrhu nemůže strana, vůči níž návrh na vykonání směřuje, činit žádná podání. Proti rozhodnutí o návrhu na prohlášení vykonatelnosti je však podle čl. 43 možno podat opravný prostředek. Zamítnout nebo zrušit prohlášení vykonatelnosti je podle čl. 45 odst. 1 možno pouze z důvodů uvedených v článcích 34 a 35, tedy z důvodů, pro které se rozhodnutí neuzná. Podle čl. 45 odst. 2 nesmí být cizí rozhodnutí přezkoumáváno v žádném případě ve věci samé.

## ***2.1 Používání úmluv unifikujících přímou úpravu***

Přepravní smlouva v mezinárodní přepravě je pro jednotlivé druhy přepravy upravena mezinárodně unifikovanými přímými normami. Tyto normy jsou obsaženy v mezinárodních úmluvách, které se (pochopitelně kromě obsahu) od sebe liší např. dobou, kdy byly přijaty, okruhem států, které je aplikují atd. Tyto úmluvy mají specifické nároky na to, jak mají být používány a to především s ohledem na jejich účel, kterým je sjednotit hmotně-právní úpravu pro soukromoprávní vztahy v mezinárodním styku<sup>69</sup>. Tuto snahu by tedy především mařil rozdílný přístup k výkladu těchto úmluv v různých členských státech. Zvláštní význam pro výklad těchto norem má výklad gramatický. Při použití tohoto výkladu má být text těchto norem vykládán v dobré víře a v souladu s obvyklým významem. Při systematickém výkladu je třeba brát v úvahu skutečnost, že přímé normy jsou odděleny od ostatních norem právního řádu, jehož součástí se staly. Není možné uchýlit se jednoduše k výkladu pojmů v těchto úmluvách podle *lex fori*, tyto pojmy je nutno vykládat autonomně<sup>70</sup>. U teleologického výkladu je

---

<sup>69</sup> KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: Nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 207.

<sup>70</sup> K Úmluvě CMR o této problematice blíže: JESSER-HUß, H. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr – CMR. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 795.

třeba mít na paměti právě výše zmíněnou unifikační snahu, tedy snahu vytvořit v členských státech této úmluvy jednotné hmotné právo. Podle mého názoru hraje výklad historický u těchto úmluv větší úlohu, než jakou hraje u vnitrostátních právních norem. Tyto úmluvy totiž mnohdy vycházejí ze starších úmluv, případně reagují na zkušenosti s používáním těchto starších instrumentů. K přijetí textu těchto norem pak vedla většinou poměrně složitá cesta, kterou je možno vysledovat v dokumentaci k těmto úmluvám. Především v mezinárodní přepravě má pak význam rovněž porovnávání dané úpravy s úpravou pro jiný druh přepravy<sup>71</sup>, případně sledování praxe v jiných státech.

Při výkladu mezinárodních smluv, které obsahují unifikovanou přímou úpravu, se pak mnohdy autoři komentářů a jiných publikací k dané problematice omezují v otázce výkladu daných úmluv na odkaz na Vídeňskou úmluvu o smluvním právu<sup>72</sup> (dále jen Vídeňská úmluva). Toto zjednodušení však není prosto určitých sporných bodů<sup>73</sup>. Předně jak již bylo zmíněno výše, unifikační úmluvy pro přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě jsou různého stáří. Vídeňská úmluva však ve svém čl. 4 stanoví, že se vztahuje pouze na smlouvy, které státy uzavřely až poté, co Vídeňská úmluva vstoupila vůči nim v platnost. Vídeňská úmluva je sice úmluvou kodifikační, je nicméně nutno připomenout, že některá ustanovení v ní mají povahu tzv. pravidel rozvojových, která jsou aplikována mezi účastnickými stranami jako pravidla smluvní<sup>74</sup> a která nemají svůj předobraz v obyčejovém právu. Takovými pravidly jsou i pravidla obsažená v člancích 31 a 32 Vídeňské úmluvy<sup>75</sup>, které se týkají výkladu smluv. Problematické pak tedy může být použití Vídeňské úmluvy na starší unifikační úmluvy jako je Úmluva CMR nebo Haagská pravidla o konosamentech. I přesto však mnozí autoři používají Vídeňskou úmluvu rovněž k výkladu starších unifikačních úmluv v mezinárodní přepravě.

---

<sup>71</sup> Ke zvláštnostem výkladu unifikovaných přímých norem KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, s. 208 a násl.

<sup>72</sup> Publikována pod číslem 15/1988 Sb.

<sup>73</sup> K tomu kriticky ROGOV, S. *New Interpretation of Art. 1, Para. 5 of the CMR Convention?*. *European Transport Law* 2005, č. 4, s. 464.

<sup>74</sup> ČEPELKA, Č.; ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: EUROLEX BOHEMIA, 2003. s. 135.

<sup>75</sup> ČEPELKA, Č. *Právo mezinárodních smluv*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 1999. s. 55.

Výše uvedené soubory přímých norem, které upravují přepravní smlouvu v mezinárodní přepravě, však neodpovídají na všechny otázky, které mohou vyvstat. Tuto situaci však nelze řešit automaticky „úprkem“ k národnímu právnímu řádu. V první řadě je třeba zodpovědět otázku, zda není daná otázka v souboru přímých norem záměrně neupravena<sup>76</sup>. Většina předpisů unifikačních úmluv má totiž kogentní povahu. Neupravením určité otázky tak mohli tvůrci úmluvy sledovat např. zachování prostoru pro smluvní volnost stran. Není-li daná otázka v unifikační úmluvě záměrně neupravena, je třeba pokusit se danou mezeru zacelit pomocí ustanovení dané úmluvy a to za využití analogie, případně zásad, na kterých daná úmluva spočívá<sup>77</sup>. Pokud ani tento postup nevede ke zdárnému řešení, pak teprve nezbývá než určit rozhodné právo na základě kolizní normy, přičemž právní řád povoláný k řešení takovýchto otázek se nazývá jako „doplňující právo“ nebo „subsidiární statut“<sup>78</sup>. Tento právní řád může být určen na základě kolizní normy, která doplňuje daný soubor norem přímých. Pokud taková norma soubor přímých norem nedoprovází, nezbývá, než určit subsidiární statut na základě kolizní normy legis fori<sup>79</sup>. Subsidiárního statutu se pak použije jako celku, a to tak, jak by se jej na danou otázku použilo ve státě jeho platnosti<sup>80</sup>.

### 3. České právo nejen jako subsidiární statut

Český právní řád se dostane ke slovu jednak jako již zmíněný subsidiární statut - tedy při zodpovězení otázek, které daná unifikační úmluva neupravuje, dále se pak českého právního řádu použije pro přepravy, které unifikaci nepodléhají vůbec.

Přepravní smlouva je podle nyní účinné úpravy v českém právu obsažena v OZ a ObchZ, přičemž ObchZ je vůči OZ předpisem speciálním. To je třeba mít na paměti v případě, že úpravu, která by na danou smlouvu mohla dopadat, obsahují oba kodexy

---

<sup>76</sup> HERBER, R.; PIPER, H. *CMR: Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996. s. 56.

<sup>77</sup> LIESER, B. *Ergänzung der CMR durch unvereinheitliches deutsches Recht*. 1. Vydání. Neuwied-Kriftel-Berlin: Alfred Metzner Verlag, 1991. s. 23.

<sup>78</sup> KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 216.

<sup>79</sup> KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 216.

<sup>80</sup> KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 182.

(např. smlouva o přepravě věci v ObchZ a smlouva o přepravě nákladu v OZ). Podmínky pro použití ObchZ jakožto *lex specialis* obsahuje tento kodex ve svém § 261. Za necelý rok (k 1. 1. 2014) by však měla nabýt účinnosti nová kodifikace soukromého práva v podobě ObčZ 2014. Jelikož současná úprava je již územím notně prozkoumaným a navíc by měla za několik měsíců pozbýt účinnosti, rád bych se v této práci věnoval úpravě nové. Úprava smluv o přepravě je obsažena v Hlavě II. Části čtvrté ObčZ 2014, konkrétně pak v jejím díle sedmém.

### **3.1 Smlouva o přepravě věci**

Smlouva o přepravě věci je obsažena v § 2555 a násl. ObčZ 2014. Úprava byla převzata z ObchZ bez podstatných obsahových změn, došlo pouze k jejímu zpřehlednění<sup>81</sup>. Podle ustanovení § 2555 odst. 1 se „*smlouvou o přepravě věci dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné*“. Stranami smlouvy o přepravě věci jsou tedy dopravce a odesílatel. Dopravce se zavazuje uskutečnit přepravu, při níž má přepravovat věc. Co se rozumí věcí, definuje ObčZ 2014 ve svém § 489. Z této definice je zřejmé, že věc bude přepravována v podstatě v jakémkoli případě, je ovšem logické, že musí jít vždy o věc movitou. Podstatné je, že dopravce se zavazuje přepravit věc jako zásilku – z toho tedy vyplývá, že úprava smlouvy o přepravě dopadne pouze na ty přepravy, kde přepravní služba bude předmětem závazku. Pokud by se např. určitý subjekt zavázal přepravit určité věci v rámci jiné činnosti (např. pro zhotovení díla odveze materiál z pozemku objednatele), nebude přepravovat věc jako zásilku a nepůjde tedy o smlouvu o přepravě věci ve smyslu § 2555 odst. 1. S ohledem na použití pojmu zásilka a rovněž s ohledem na systematický výklad (smlouva o provozu dopravního prostředku – viz níže) je možné dále říci, že smlouva o přepravě věci se použije pouze v případě, kdy předmětem smlouvy bude přepravní služba<sup>82</sup>. Podle výše uvedeného ustanovení je pak rovněž zřejmé, že vždy musí jít o úplatnou přepravu. Vyvstává nicméně otázka, jak posoudit přepravy provedené např. jako sponsoring nebo jako

---

<sup>81</sup> ELIÁŠ K. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. Vydání. Ostrava: Sagit, 2012. s. 930.

<sup>82</sup> Odesílateli tak bude jedno, zda bude náklad převezen po silnici nebo letecky, ani jej nebude zajímat, zda bude převezen na vozidle k tomu vhodném nebo nevhodném (pochopitelně pokud nedojde ke škodě na věci).

vzájemné výpomoci dvou podniků. Přepravenému se pak ObčZ 2014 podrobněji věnuje v § 2564 a § 2565. Z ustanovení § 2555 odst. 2 je pak zřejmé, že smlouva o přepravě věci má povahu konsensuální a nikoli reálnou.

Podle ustanovení § 2558 provede dopravce přepravu s odbornou péčí a ve sjednané době, pokud doba sjednána nebyla, pak bez zbytečného odkladu. Pokud dopravce ještě nevydal zásilku příjemci, může odesílatel podle § 2559 přikázat, aby přeprava byla přerušena a se zásilkou naloženo podle jeho příkazu. Dopravci však musí hradit náklady, které mu tím vzniknou.

I pro vnitrostátní přepravu (nebo přepravu jinou, která se bude řídit ObčZ 2014) platí, že dopravce odpovídá za věc po dobu přepravy. Časový úsek jeho odpovědnosti je vymezen v § 2566 a dopravce podle tohoto ustanovení odpovídá za škodu vzniklou na zásilce od jejího převzetí do okamžiku jejího dodání. Dopravce však za škodu neodpovídá, prokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče (§2566 odst. 1). Ze znění výše uvedeného ustanovení není ovšem pro mne tak zcela jasné, zda bude dopravce dokazovat, že odbornou péčí vynaložil a ke škodě přesto došlo, nebo zda bude muset prokázat, že událost, která vedla ke škodě, byla takové povahy, že by ji neodvrátil ani při vynaložení odborné péče (a nebude již podstatné, zda odbornou péčí vynaložil). Kloním se k první variantě, jelikož ObčZ 2014 ve výše uvedené konstrukci nepoužívá podmiňovací způsob. Výjimka z odpovědnosti je navíc přístupná nepochybně jen svědomitému dopravci. Dopravce se podle ustanovení § 2566 odst. 2 odpovědnosti zproští, prokáže-li, že škoda vznikla jednáním (nebo opomenutím) odesílatele, příjemce nebo vlastníka zásilky, případně že má původ ve vadě či přirozené povaze zásilky včetně obvyklého úbytku. Dopravce se podle § 2566 odst. 3 může dovolávat rovněž vadného obalu, zde je ovšem jeho pozice ztížena, jelikož pokud je obal zjevně vadný, musí dopravce prokázat, že odesílatele na tuto skutečnost upozornil při převzetí zásilky k přepravě, pokud byl vydán nákladní nebo náložný list, musí v něm být vada poznamenána. Pokud dopravce odesílatele na vadný obal neupozornil, zbývá mu poslední možnost a to sice prokázat, že vada obalu byla takového charakteru, že ji nemohl poznat při převzetí zboží. Dopravce pak nemá možnost omezit svou odpovědnost pod výše uvedený rozsah (§ 2566 odst. 4).

Výši náhrady škody upravuje § 2567. Dopravce tak podle tohoto ustanovení hradí cenu, kterou měla zásilka v době, kdy ji převzal k přepravě – pokud dojde ke

ztrátě zásilky, a v případě jejího poškození nebo znehodnocení pak rozdíl v ceně, přičemž cena je opět vztažena k okamžiku převzetí. Lze říci, že v tomto bodě vychází nový občanský zákoník dopravci mírně vstřícně, jelikož staví odesilatele v případě náhrady škody do pozice, v jaké by byl, pokud by přeprava neproběhla, nikoli do pozice, v jaké by byl, kdyby přeprava proběhla úspěšně. Je nicméně pravda, že čas přijetí je vždy snadno určitelný, čas doručení by již mohlo být složité zjistit (např. v případě ztráty zásilky). Případné následky pro příjemce pak kompenzuje ustanovení § 2568, ze kterého je zřejmé, že dopravce má informovat o škodě na zásilce odesilatele (případně příjemce) a pokud tak neučiní bez zbytečného odkladu, musí nahradit škodu tím způsobenou. Tím ObčZ 2014 zamezuje tomu, aby odesilateli či příjemci vznikly další zbytečné náklady. Nový občanský zákoník stejně jako předcházející vnitrostátní úpravy rovněž nestanoví limity pro výši náhrady škody, jak je to běžné v mezinárodních unifikacích pro přepravní smlouvu.

ObčZ 2014 stanoví ve svém § 2569, že nárok na náhradu škody má být u dopravce uplatněn do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky a pokud zásilka nebyla převzata, ode dne, kdy měla být doručena. Pokud se tak nestane, soud nepřizná náhradu škody, pokud dopravce namítne, že toto právo bylo uplatněno opožděně.

V oblasti přepravních dokumentů se ObčZ věnuje poměrně podrobně náložnému listu (též konosamentu). Ustanovení § 2572 stanoví, že náložný list je cenný papír, který může být vystaven na jméno, na řadu nebo na doručitele. Minimální obsahové náležitosti náložného listu jsou pak uvedeny v § 2572 odst. 2. Pokud bylo vydáno více stejnopisů náložného listu, dopravce vyznačí na každém stejnopise jejich počet. Vydání zásilky může podle § 2576 požadovat pouze osoba oprávněná z náložného listu. Podstatné je, že dopravce může vůči držiteli náložného listu uplatnit jen námitky plynoucí z obsahu náložného listu nebo ze svých práv proti jeho držiteli. Dopravce se může vůči držiteli dovolávat jen těch ustanovení přepravní smlouvy, která jsou v náložném listu obsažena, nebo na která náložný list výslovně odkazuje.

Podrobnější úprava smlouvy o přepravě věci je pak obsažena v jiném právním předpise tak jak to uvádí § 2578.



### **3.2 Smlouva o provozu dopravního prostředku**

Smlouva o provozu dopravního prostředku je obsažena v § 2582 a násl. Definici smlouvy o provozu dopravního prostředku podává § 2582, když stanoví, že „*smlouvou o provozu dopravního prostředku se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a objednatel se zavazuje zaplatit provozci odměnu*“. Stranami této smlouvy jsou tedy provozce a objednatel. Přepravován má být náklad, přičemž v kontrastu k pojmům „věc“ a „zásilka“ je pochopitelné, že náklad bude většinou prostorově rozměrnější<sup>83</sup>. V případě nejasností ohledně této smlouvy pak může pomoci doktrína i judikatura k ObchZ, jelikož tento definuje smlouvu o provozu dopravního prostředku ve svém § 638 v podstatě shodně. Pro OchZ patří mezi podstatné části této smlouvy určení dopravního prostředku<sup>84</sup>. Předmětem smlouvy je tedy poskytnutí plně provozuschopného dopravního prostředku, dostatečně personálně i materiálně vybaveného, způsobilého pro danou přepravu (§ 2583). Ustanovení § 2585 ObčZ 2014 pak stanoví pro smlouvu o provozu dopravního prostředku subsidiární použití úpravy pro smlouvu o přepravě věci.

### **3.3 Smlouva o přepravě osoby**

ObčZ 2014 upravuje rovněž smlouvu o přepravě osoby a to v § 2550 a násl. Podstatné je vymezení této smlouvy jakožto negativní vymezení nákladní přepravy. Při osobní přepravě má u sebe cestující často zavazdla a pro škodu na nich platí jiná pravidla než pro přepravu nákladní (podle smlouvy o přepravě věci).

### **3.4 Smlouva zasilatelská**

Nový občanský zákoník pak upravuje rovněž smlouvu zasilatelskou a to v § 2471 a násl. Tato smlouva je v § 2471 odst. 1 definována tak, že „*zasilatelskou smlouvou se zasilatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo*

---

<sup>83</sup> Nemusí tomu tak být ovšem vždy. Pro přepravu klenotů postačí auto způsobilé přepravit bezpečně malý kufřík, železničnímu dopravci může být dodána paleta plná notebooků jako zásilka.

<sup>84</sup> PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Nakladatelství ASPI, 2006. s. 263.

*provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu“.* Stranami smlouvy jsou tedy zasilatel a příkazce. Podle § 2474 má pak zasilatel možnost provést sám přepravu, kterou má obstarat a to v případě, že to neodporuje smlouvě nebo pokud to příkazce nezakáže nejpozději do začátku uskutečnění přepravy.

## **4. Silniční přeprava**

Silniční přeprava zboží je patrně nejběžnějším druhem přepravy nákladu. V poslední době je tato přeprava předmětem mnohdy vyhocené diskuse, především s ohledem na její negativa, jako je její vliv na životní prostředí, zátěž dopravní infrastruktury či nehodovost. I přes tyto nedostatky má však silniční přeprava i četná pozitiva. Silniční přeprava totiž nabízí podmínky pro přímou přepravu s relativně přesně určitelnou dobou dodání zásilky. Silniční přepravu dále charakterizuje pružnost, menší administrativní náročnost, široká paleta dopravních prostředků pro různé druhy nákladu a na krátké vzdálenosti nejnižší doba přepravy. Oproti jiným druhům přepravy je silniční přeprava charakteristická rovněž tím, že je provozována velmi často nejen pro cizí potřebu, ale i pro potřebu vlastní<sup>85</sup>.

Na odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží jsem zaměřil svou rigorózní práci<sup>86</sup>, rád bych se tedy v práci disertační zaměřil na některé body, kterým jsem v práci rigorózní již prostor dát nemohl. Především bych se chtěl podrobněji podívat na poměrně zajímavou problematiku spojenou s přijímáním pozměňovacích protokolů k Úmluvě CMR, dále bych se rád věnoval judikatuře k této úmluvě.

### **4.1 Úmluva CMR**

Nepochybnou předností silniční nákladní přepravy je existence úspěšné unifikace v podobě Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní

---

<sup>85</sup> K technologii silniční přepravy pak podrobněji ŠIROKÝ, J. a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství Univerzity Pardubice, 2007. s. 95 a násl.

<sup>86</sup> LOJDA, J. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží*. Praha, 2012, 120 s. Rigorózní práce. Univerzita Karlova. Právnická fakulta. Katedra obchodního práva. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

dopravě CMR (Úmluva CMR)<sup>87</sup>. Tato úmluva byla dokončena už v roce 1956, přičemž pro tehdejší Československou socialistickou republiku vstoupila v platnost 3. prosince 1974. Úmluva CMR se stala úspěšným dílem a pro tento svůj úspěch se stala rovněž předlohou pro další unifikační úmluvy v jiných druzích přepravy<sup>88</sup>. Za dobu svého trvání byla navíc doplněna pouze dvakrát a to sice Protokolem k Úmluvě o mezinárodní přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) z roku 1978<sup>89</sup> (dále Protokol 1978) a Dodatkovým protokolem k Úmluvě o mezinárodní přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) z roku 2008, týkajícím se elektronického nákladního listu<sup>90</sup> (dále Protokol 2008). Stálost a jednotnost této úpravy je pak rovněž jednou z předností Úmluvy CMR. Problematika přijímání dodatkových protokolů k této úmluvě však přináší i určité nejasnosti. Jako problematický se jeví vztah článků 1 odst. 5 a čl. 49 Úmluvy CMR. První zmíněné ustanovení zabraňuje členským státům, aby mezi sebou, až na výjimky zde uvedené, uzavíraly dvoustranné nebo vícestranné dohody, které by se odchylovaly od ustanovení Úmluvy CMR (norma zde obsažená je řazena poněkud nesystematicky a patřila by spíše závěrečných ustanovení Kapitoly VIII Úmluvy CMR)<sup>91</sup>. Druhé výše uvedené ustanovení pak upravuje postup pro svolávání revizní konference Úmluvy CMR, k té však zatím nedošlo<sup>92</sup>. Problém s doplňky k Úmluvě CMR vyvstal poprvé u Protokolu 1978, který byl sjednán jako doplněk k čl. 23 odst. 3, současně byly přidány do tohoto článku odstavce 7 až 9<sup>93</sup>. Protokol však neratifikovaly všechny členské státy, došlo tak k fragmentaci do té doby jednotné úpravy, přičemž rozdíl v úpravách není vůbec nepatrný, jelikož limity odpovědnosti se mohou lišit podle obou úprav až

---

<sup>87</sup> U nás publikována pod číslem 11/1974 Sb.

<sup>88</sup> Poměrně nečekaný dopad měla Úmluva CMR v Norsku. Její vliv je patrný na zdejší zákon o silniční přepravě, vliv této starší norské úpravy se pak promítl do ustanovení novějšího MC, která pojednávají o vnitrostátní námořní přepravě. K tomu blíže FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 306 a násl.

<sup>89</sup> Publikován u nás pod číslem 108/2006 Sb. m. s.

<sup>90</sup> Publikován u nás pod číslem 66/2011 Sb. m. s.

<sup>91</sup> BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch : Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 902.

<sup>92</sup> BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch : Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 1272.

<sup>93</sup> ROGOV, S. *New Interpretation of Art. 1, Para. 5 of the CMR Convention?*. *European Transport Law* 2005, č. 4, s. 464.

několikanásobně<sup>94</sup>. Nabízí se tedy otázka, zda se v případě tohoto protokolu nejedná o případ čl. 1 odst. 5 Úmluvy CMR, tedy o odchylné ujednání smluvních stran Úmluvy CMR. Před přijetím Protokolu 2008 však vyšel v časopise *Transportrecht* článek, v němž Dr. Czerwenka obhájí postup přijímání dodatkových protokolů mimo revizní konferenci, přičemž si ustanovení čl. 49 Úmluvy CMR vykládá tak, že toto při splnění v něm uvedených podmínek přikazuje revizní konferenci svolat, nebrání však revizi Úmluvy CMR i jinou cestou. Pro tento svůj názor nachází oporu i v praxi států, které takto přijaly Protokol 1978 a stejnou cestu považuje za možnou i pro přijetí v té době projednávaného protokolu o elektronickém nákladním listu<sup>95</sup>. Protokol 2008 byl nakonec také přijat mimo revizní konferenci upravenou v čl. 49 Úmluvy CMR. Jelikož tento protokol ponechal v platnosti původní úpravu a normy v něm obsažené existují paralelně, dá se tato změna považovat podle některých názorů za doplnění Úmluvy CMR a nikoli za její revizi<sup>96</sup>.

V současnosti jsou členskými státy Úmluvy CMR (ve znění pozměňovacího protokolu z roku 1978) vedle České republiky např. Německo, Polsko, Irán či Uzbekistán<sup>97</sup>. Rozhodné znění Úmluvy CMR je znění anglické a francouzské a až na výjimky jsou její ustanovení kogentní (výjimky uvádí čl. 40 Úmluvy CMR).

#### **4.1.1 Rozsah použití**

Úmluva CMR vymezuje rozsah svého použití již ve svých dvou prvních člancích. Tato úmluva se použije na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem mezi dvěma státy, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR (čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR). Podstatné je především, že se tato úmluva vztahuje právě na přepravní smlouvu. Práva a povinnosti stran přepravní smlouvy jsou určovány Úmluvou CMR již v okamžiku, kdy je přepravní smlouva uzavřena, splňuje-li

---

<sup>94</sup> ROGOV, S. *New Interpretation of Art. 1, Para. 5 of the CMR Convention?*. *European Transport Law* 2005, č. 4, s. 465.; Blíže k této problematice pak ROGOV, S. *Paradoxon dualer Haftungsbergrenze des Art 23 Abs 3 CMR*, *European Transport Law* 2002, č. 3, s. 291 a násl.

<sup>95</sup> CZERWENKA, B. *Bedarf es einer Revision der CMR zur Einführung des elektronischen Frachtbriefs im internationalen Strassenverkehr?*. *Transportrecht* 2004, č. 3, s. IX.

<sup>96</sup> MARTIUS, H. P. A. J. *The use of electronic means of communication under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*. *European Transport Law* 2007, č. 3, s. 300.

<sup>97</sup> Výčet smluvních států Úmluvy CMR uvádí JUDr. Sedláček (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. s. 19 a násl.)

obsahové náležitosti podle čl. 1 Úmluvy CMR (ujednáno je tedy, že bude přepravována zásilka, silničním vozidlem, za úplatu atd.). Pro použití Úmluvy CMR je tedy rozhodné, co bylo ujednáno stranami, nikoli jak přeprava nakonec skutečně probíhala<sup>98</sup>. Již výše zmíněný kogentní charakter naprosté většiny ustanovení Úmluvy CMR, a to včetně jejich ustanovení o rozsahu použití, může mít pak pro dopravce nečekaný dopad. Příkladem může být rozhodnutí amerického Court of Appeals for the Second Circuit<sup>99</sup>. Tento soud projednával případ, kdy byla zásilka jízdních kol přepravována z Wisconsinu do Evropy po železnici, námořní přepravou a následně mezi Belgií a Rotterdamem v Nizozemsku po silnici, přičemž ke krádeži došlo z nákladního auta, když bylo toto zaparkováno na ulici v Antverpách. Přeprava byla kryta jedním průběžným konosamentem, přičemž v něm bylo uvedeno, že na celou přepravu se použije americký Zákon o přepravě zboží po moři (dále COGSA), další klauzule nicméně říkala, že každý úsek přepravy se bude řídit právem, které na tuto část přepravy dopadá. Court of Appeals pak použil takový výklad ustanovení přepravní smlouvy, při kterém byl zachován význam všem jejím ustanovením. Podle názoru tohoto soudu COGSA nebyl aplikovatelný kogentně na přepravu následující po vylodění zboží. Na tuto část přepravy by se použil pouze jako smluvní právo, což je však vyloučeno tím, že přeprava probíhala mezi Belgií a Nizozemskem a tedy se na ní kogentně aplikovala Úmluva CMR. Po vyřešení otázky aplikovaného práva vrátil tento soud případ nižší instanci (kterým byl US District Court, Southern District of New York), aby se zabýval výší náhrady škody s ohledem na možnou aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR.

#### **4.1.2 Přepravní dokument**

Přepravním dokumentem je podle Úmluvy CMR nákladní list (čl. 4 Úmluvy CMR). Právě zde došlo ke změně přijetím Protokolu 2008, který umožnil používat vedle běžného nákladního listu CMR rovněž nákladní list elektronický. I přes původní optimismus a poměrně rychlé dosažení dostatečného počtu ratifikací pro vstup v platnost se nyní zdá, že celý projekt elektronického nákladního listu nakonec nebude

---

<sup>98</sup> Například požár vozidla a s tím spojené zničení zásilky, ke kterému došlo ještě před překročením hranice, nemá vliv na aplikaci Úmluvy CMR.

<sup>99</sup> Rozsudek Court of Appeals for the Second Circuit ze dne 27. 10. 2000 ve věci 99-9502 (shrnutí v angličtině: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=253&step=Abstract>)

pro praxi takovým přínosem, jak se čekalo. Většina dopravců v České republice, které jsem kontaktoval, na můj dotaz odpověděla, že o této možnosti neví, a pokud by se měli zamyslet nad funkčností systému, napadá je spíše mnoho problémů než výhod. Především poukazují na to, že CMR nákladní list není používán pouze pro zaznamenání vzájemných práv a povinností mezi dopravcem a odesilatelem, ale je rovněž používán jako doklad pro celou řadu dalších řízení (např. při vydávání karnetu TIR). Vyřizování těchto záležitostí by se tedy elektronickou cestou komplikovalo, stejně jako by se komplikovalo předávání nákladního listu mezi více dopravci, pokud by jich do přepravy nákladu bylo více zapojeno. Předání elektronického nákladního listu by totiž vyžadovalo stejný elektronický systém všech dopravců, nebo alespoň systémy kompatibilní. Z krátkých rozhovorů s dopravci jsem tedy nabyl dojmu, že o novinku v podání elektronického nákladního listu příliš zájem nemají. Pokud potřebují tito komunikovat s odesilatelem elektronicky, využívají údajně některé větší podniky vlastní systémy, kde mají důležité údaje zapsány a kde je možno je aktualizovat. Tyto systémy však slouží těmto dopravcům především pro jejich interní potřebu. Z mého pohledu je význam celé úpravy těžké posoudit, potřeba praxe se však nezdá tak naléhavá, jak byla některými autory prezentována. Lze sice souhlasit s tím, že výkon podniku na dnešním trhu do značné míry závisí na tom, jakým způsobem je daný podnik schopen komunikovat<sup>100</sup>, vyvstává nicméně otázka, zda bylo třeba tuto potřebu zohlednit v právní normě, jelikož byla-li tato potřeba pro dopravce skutečně naléhavá, vyřešil ji tento (jak bylo již zmíněno) většinou vlastním systémem. Pro posouzení konkrétního dopadu dané úpravy je pak především třeba vycházet z toho, že elektronický nákladní list figuruje vedle klasického nákladního listu a tudíž nekomplikuje situaci těm, kdo o tuto novinku nestojí. Protokol 2008 tak tedy zakotvuje právě možnost a nikoli povinnost dopravce tento elektronický nákladní list vyhotovit. Pokud tedy příjemce nemá zvláštní nároky na v podstatě bezprostřední kontakt se zásilkou (především s ohledem na dispoziční oprávnění podle čl. 12 Úmluvy CMR), bude patrně na místě, aby obě strany vyhotovily běžný nákladní list, pokud nicméně má dopravce často klienty, kteří takovéto nároky mají, má možnost si takový systém opatřit a klientům jeho využití nabídnout. Je nicméně pravda, že pokud dopravce používá svůj interní systém vždy a

---

<sup>100</sup> MÜGLICH, A. *Probleme des Einsatzes neuer Informationstechniken im Transportrecht*. *Transportrecht* 2000, č. 4, s. 145 a 151.

odesílatel žádá běžný nákladní list, bude muset dopravce nejspíš udělat jeden úkon dvakrát. Jako problematický se pak dále pro novou úpravu jeví zatím malý okruh států, které Protokol 2008 ratifikovaly<sup>101</sup>.

V případě Protokolu 2008 existuje navíc jeden zajímavý paradox. Úmluva CMR totiž nikde ve svých ustanoveních neuvádí, že nákladní list má být vyhotoven jako papírový. K tomu se dochází výkladem ustanovení o nákladním listu (použití pojmů: „podpis“, „vyhotovení nákladního listu“ atd.), explicitně však tato skutečnost v Úmluvě CMR uvedena není. Teoreticky by tak bylo možné provádět elektronický nákladní list podle Úmluvy CMR v jejím původním znění, pokud by takovým systémem byly uspokojeny požadavky na nákladní list, které si Úmluva CMR klade.

### **4.1.3 Odpovědnost dopravce**

Čl. 17 Úmluvy CMR pak ve svém odstavci 1 stanoví základní pravidlo pro odpovědnost dopravce, když říká, že dopravce odpovídá za poškození zásilky, případně za její úplnou nebo částečnou ztrátu, které vznikne v době mezi převzetím zásilky k přepravě a okamžikem jejího vydání. Dopravce podle tohoto ustanovení odpovídá rovněž za překročení dodací lhůty. Časový úsek odpovědnosti dopravce je tedy na jedné straně ohraničen převzetím zásilky k přepravě, tedy „*právním úkonem, kterým dopravce nabývá vědomě kontrolu nad zásilkou s výhledem na provedení její přepravy*“<sup>102</sup>. Na druhé straně je časový úsek odpovědnosti dopravce ohraničen dodáním zásilky, jakožto dvoustranným právním úkonem, „*při kterém dopravce – se souhlasem příjemce – končí své profesionální opatrování zásilky a příjemce se tak dostává do situace, kdy vykonává skutečnou moc nad zásilkou*“<sup>103</sup>.

Po tuto dobu je tedy zásilka v péči dopravce a dopravce odpovídá za škody na zásilce. Mohou pochopitelně vyvstat situace, kdy není zřejmé, zda k poškození zboží došlo v průběhu přepravy nebo již před jeho přijetím k přepravě. I zde je však důležitá role nákladního listu. Dopravce by tedy měl svůj personál dostatečně informovat o tom,

---

<sup>101</sup> Postup ratifikací Protokolu 2008 je možno sledovat zde:

[http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-b&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&lang=en)

<sup>102</sup> SANZ, F. M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1. vydání. Granada: Editorial Comares, S. L., 2002. s. 37 a násl.

<sup>103</sup> KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009. s. 93.

aby svědomitě plnil povinnosti přezkumu zásilky podle čl. 8 odst. 1 Úmluvy CMR a to i v situaci, kdy na první pohled nemůže být o okamžiku případné ztráty pochyb. Maďarský Legfelsobb Biróság<sup>104</sup> (Gazdasági Kollégium) se musel vypořádat s případem, kdy byl dopravce žalován o ztrátu 81 kusů krabic se zbožím. Dopravce v řízení namítal, že jeho řidič nebyl u nakládky přítomen a nemohl tedy dostatečně zásilku zkontrolovat, vzhledem k tomu, že náklad byl celně zapečetěn, zboží nemohlo zmizet v průběhu přepravy<sup>105</sup>. Jelikož však CMR-nákladní list neobsahoval výhradu ve smyslu čl. 8 odst. 2 Úmluvy CMR, byl dopravce za ztrátu zboží shledán odpovědným<sup>106</sup>. Určité nejasnosti mohou ovšem nastat i v případě, kdy je zásilka doručena na místo určení, zde je v souladu se smlouvou vyložena subjektem odlišným od dopravce a příjemce, dopravce nicméně má i nadále mít v souladu se smlouvou zásilku ve své péči<sup>107</sup>. Pro tyto případy upřesnil ve své judikatuře pojem „doručení zásilky“ nizozemský Hoge Raad, když judikoval, že v případě, kdy je v přepravní smlouvě ujednáno, že osoba odlišná od dopravce má vyložit zásilku, nastává doručení okamžikem, kdy tato osoba nabývá kontrolu nad zásilkou. Pokud i poté zůstává zboží v péči dopravce, vzniká mezi dopravcem a příjemcem jiný právní vztah, na který se už Úmluva CMR nepoužije<sup>108</sup>. Dalším sporným bodem u problematiky dodání zboží může být případné dokazování skutečnosti, že příjemce zboží převzal. Pro převzetí zboží zde platí čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMR, který říká, že příjemce má proti potvrzení obdržet druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku. Zaměstnanci dopravce tedy musí dbát na to, aby potvrzení bylo vydáno a aby navíc bylo vydáno v takové formě, která bez pochybností identifikuje příjemce. S případem, kdy tomu tak nebylo, se musel

---

<sup>104</sup> Rozsudek Legfelsobb Biróság (Gazdasági Kollégium) ve věci GK BH 95/05/295 ze dne 1. 5. 1995 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=908&step=Abstract>).

<sup>105</sup> Obdobný případ řešil ukrajinský Gospodarskyi Sud Odes'koi oblasti ve svém rozsudku ve věci 12/397-06-8823 ze dne 31. 10. 2006 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1758&step=Abstract>). I v tomto případě nebyla pečeť porušena, nicméně byla porušena plachta a část zboží byla ztracena. Dopravce byl v tomto případě rovněž uznán odpovědným.

<sup>106</sup> Srov. čl. 12 odst. 3 Úmluvy CMNI, která v případě neporušení pečeti konstituuje ve prospěch dopravce domněnku, že ke škodě nedošlo v průběhu přepravy.

<sup>107</sup> Lze si představit případ, kdy při přepravě specifické zásilky dopravce sjedná s odesilatelem, že zboží bude složeno u něj ve skladu (jelikož kapacita skladu příjemce je vyčerpána), nicméně vzhledem ke specifikům zásilky (případně nedostatku personálu dopravce) toto složení zásilky provede společnost, která tak činí pro odesilatele (může být totožný s příjemcem). Příjemce se zaváže zboží u dopravce v krátké lhůtě vyzvednout, jakmile mu to umožní podmínky (uvolní se kapacita skladu atd.).

<sup>108</sup> Rozsudek Hoge Raad ze dne 24. 3. 1995 ve věci 15 600 (anglické shrnutí zde: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1267&step=Abstract>)



vypořádat ukrajinský Gospodarskyi Sud Luhanskoi oblasti<sup>109</sup>, který musel považovat důkazy předložené dopravcem o splnění jeho povinnosti za nedostatečné, když dopravce nebyl schopen předložit soudu potvrzení, žádná soudu předložená kopie nákladního listu neobsahovala podpis příjemce, o razítku, které zde bylo otištěno, nebylo navíc možno s jistotou prohlásit, že patří příjemci.

Problematické se rovněž jeví určení, jakým odpovědnostním principem se odpovědnost dopravce řídí. Formulace ustanovení čl. 17 odst. 1 sice ukazuje na princip objektivní odpovědnosti, celý problém se nicméně komplikuje posledním důvodem v čl. 17 odst. 2, jehož prokázáním se dopravce odpovědnosti zproští, jelikož tento vnáší do celého systému určitý subjektivní moment. Např. český Nejvyšší soud vychází z toho, že Úmluva CMR stojí na principu objektivní odpovědnosti s uvedenými liberačními důvody<sup>110</sup>. K tomuto názoru se kloním rovněž.

Úmluva CMR pak uvádí dva druhy liberačních důvodů, při jejichž prokázání se dopravce odpovědnosti zproští. Jedná se o tzv. privilegované a neprivilegované liberační důvody. Neprivilegované liberační důvody jsou uvedeny v čl. 17 odst. 2, dopravce u nich musí prokázat, že takovýto důvod byl přítomen a že škoda z tohoto důvodu vznikla. Dopravce se odpovědnosti podle těchto důvodů zproští, prokáže-li (čl. 18 odst. 1 Úmluvy CMR), že k dané události došlo zaviněním oprávněného, příkazem oprávněného, který nebyl dán v důsledku nedbalosti dopravce, vlastní vadou zásilky, případně okolností, kterou dopravce nemohl odvrátit a jejíž následky odstranit není v jeho moci. Především posledně jmenovaný liberační důvod je nutno vykládat tak, jak je definován v Úmluvě CMR a nikoli přistupovat k výkladu ve světle obdobných ustanovení v národních právních řádech<sup>111</sup>. Pod tento liberační důvod spadá pak celá řada případů, které mohou dopravce na cestě potkat (blokády, stávky, prudké změny počasí, občanské nepokoje atd.), v mnoha případech se pod tento liberační důvod snaží dopravce podřadit i krádež zásilky. Judikatura je v tomto ohledu nicméně poměrně přísná<sup>112</sup>. Úspěšně se ale např. podařilo liberovat s odkazem na tento důvod dopravci

---

<sup>109</sup> Rozsudek Gospodarskyi Sud Luhanskoi oblasti ve věci 18/156 ze dne 10. 08. 2010 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1756&step=Abstract>)

<sup>110</sup> Rozsudek NS 23 Cdo 1383/2009 ze dne 28. 6. 2011.

<sup>111</sup> Jak vyplývá z rozsudku italského Corte di Cassazione ve věci 6510 ze dne 13. 11. 1979 (anglické shrnutí zde: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1445&step=Abstract>)

<sup>112</sup> Příkladem může být rozhodnutí českých soudů, které neuznaly za neodvratitelnou událost, kdy bylo vozidlo zanecháno několik hodin bez dozoru na nehlídaném parkovišti v Polsku. Takto rozhodl v první instanci Krajský soud v Brně rozsudkem 17 Cm 212/2004-72 ze dne 4. 12. 2007, jeho závěr byl potvrzen

v případě krádeže, který musel řešit španělský Tribunal Supremo<sup>113</sup>. V tomto případě byl dopravce liberován s ohledem na to, že ke krádeži došlo v denních hodinách, na přehledném místě, které mělo být údajně i kontrolováno policií, řidič opustil vozidlo navíc pouze proto, aby poobědval a vozidlo předtím správně uzamknul. Stejný soud však již v novějším případě<sup>114</sup> jiného dopravce neliberoval, jelikož bylo zjištěno, že jeho řidič zanechal vůz stát několik hodin na ulici v Miláně a nevyužil tedy hlídaného parkoviště, řidič vozidlo nehlídal ani sám, vozidlo navíc nebylo vybaveno alarmem či jinými prostředky<sup>115</sup>, které by riziko útoku na zásilku snižovaly. Situace tedy nemohla být posouzena jako neodvratitelná.

Privilegované liberační důvody uvedené v čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR nelze oproti nepriviligovaným použít u odpovědnosti dopravce za zpoždění s dodáním zásilky. Dopravci pro zbavení se odpovědnosti postačí, prokáže-li, že škoda z některého takového důvodu mohla vzniknout. Tato výhoda je však do jisté míry omezena ustanoveními článku 18 Úmluvy CMR. Pro ilustraci je možno uvést případ, který musel řešit opět maďarský Legfelsobb Biróság<sup>116</sup> (Gazdasági Kollégium). V tomto případě se jednalo o přepravu zmražených ryb. Řidič dopravce přijel na místo doručení v sobotu, a jelikož zde nenašel nikoho, kdo by náklad převzal, vozidlo zaparkoval a odešel. Na místo se vrátil v pondělí, oznámil doručení zásilky, nicméně záhy bylo zjištěno, že termostat ukazuje 18 stupňů Celsia a náklad již z části roztál. Snaha řidiče zmrazit jej opět na požadovanou teplotu již neměla význam a příjemce odmítl zásilku převzít. I

---

rozsudkem Vrchního soudu v Olomouci 1 Cmo 63/2008-100 ze dne 14. 1. 2009. Dovolání pak zamítl NS usnesením 23 Cdo 2668/2009 ze dne 4. 8. 2009.

<sup>113</sup> Rozsudek Tribunal Supremo ve věci 801/85 ze dne 20. 12. 1985 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1093&step=Abstract>)

<sup>114</sup> Rozsudek Tribunal Supremo ve věci 918/2003 ze dne 8. 10. 2003 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1108&step=Abstract>)

<sup>115</sup> V onom starším případě je nutno přihlídnout rovněž k tomu, že se tato událost stala roku 1985. Vzhledem k úrovni zabezpečení nákladních vozidel dnes by již patrně nestačilo, kdyby bylo vozidlo vybaveno pouze zámkem a řidič toto vozidlo tedy jenom řádně uzamknul. Tento názor lze podpořit i rozsudkem finského Korkein Oikeus, který uznal dopravce odpovědným za krádež zásilky i s vozidlem v situaci, kdy jeho řidič přerušil jízdu z důvodu silného provozu v Itálii (kam zásilka z Helsinek směřovala), zastavil na nehlídaném parkovišti a odešel se na 90 minut občerstvit do restaurace, vozidlo (které jinak nebylo vybaveno pro zabránění krádeži) údajně z okna restaurace hlídal. Zavinění dopravce však podle názoru tohoto soudu nedosáhlo stupně potřebného k aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR (viz níže) a odpovědnost tak byla limitována. K tomu blíže rozsudek Korkein Oikeus KKO 2005:77 (uvádí SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. s. 486). V tomto případě je však nutno přihlídnout rovněž k tomu, že Itálie je považována z hlediska možného odcizení zásilky za velmi rizikovou a dopravce by se na tuto situaci měl připravit.

<sup>116</sup> Rozsudek Legfelsobb Biróság (Gazdasági Kollégium) ve věci GK BH 91/6/243 ze dne 1. 6. 1991 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=905&step=Abstract>)

když se zde nabízel privilegovaný liberační důvod podle čl. 17 odst. 4 písm. d), který umožňuje dopravci dovolat se přirozené povahy určitého zboží pro které je toto zboží náchylnější k poškození, nemohl jej dopravce úspěšně použít, jelikož se mu nepodařilo prokázat skutečnosti uvedené v čl. 18 odst. 4, který mj. vyžaduje, aby dopravce v takovýchto případech prokázal řádnou obsluhu chladícího zařízení. To dopravce s ohledem na skutečnost, že jeho řidič nebyl u vozidla přítomen skoro dva dny, prokázat nemohl. Dopravce tak nejen přišel o výhodu v podobě privilegovaného liberačního důvodu, ale jeho jednání bylo navíc posouzeno jako splňující podmínky čl. 29 Úmluvy CMR (k tomu viz níže). Jak je vidět, použití privilegovaných liberačních důvodů má tedy rovněž své meze. Paradoxně však může nastat i situace, kdy dopravce dokazuje více, než by u privilegovaných liberačních důvodů prokazovat musel. Příkladem může být rozhodnutí nizozemského Hoge Raad<sup>117</sup>. Dopravce se již v první instanci dovolával expertní zprávy, která prokazovala špatné naložení zboží, ve snaze vyhnout se odpovědnosti za poškození zásilky, ke kterému došlo v důsledku převrácení přívěsu a snažil se tedy využít privilegovaného liberačního důvodu v čl. 17 odst. 4 písm. c), který by ho zbavil odpovědnosti, pokud by se dopravci podařilo prokázat, že ke škodě mohlo dojít v důsledku operací se zásilkou ze strany odesilatele, příjemce, nebo osob, které za ně jednaly. Nižší instance v Rotterdamu dala dopravci za pravdu, odvolací instance v Den Haagu však poukázala na to, že expertní posudek dopravce neprokazuje s jistotou, že zásilka byla špatně naložena a uznal dopravce odpovědným. Hoge Raad pak ve svém rozsudku rozhodl, že dopravce nemusí prokazovat, že zboží bylo naloženo vadně. Čl. 17 odst. 4 písm. c) totiž vyžaduje pouze, aby dopravce prokázal, že manipulační úkony zde uvedené byly provedeny některou (nebo některými) ze zde uvedených osob a že škoda mohla z tohoto vzniknout. Hoge Raad dále uvedl, že toto ustanovení nevyžaduje posouzení ze strany dopravce, zda byly výše uvedené úkony provedeny vadně nebo nedostatečně.

Odpovědnost dopravce za škodu na zásilce je podle Úmluvy CMR limitována a to do výše 8,33 SDR za kilogram chybějící hrubé hmotnosti, při překročení dodací lhůty pak do výše dovozného. Podrobnosti k určení výše náhrady škody pak stanoví především články 23 a 25 Úmluvy CMR. Je nicméně třeba zmínit, že určení výše

---

<sup>117</sup> Rozsudek Hoge Raad ve věci 11414 ze dne 18. 5. 1979 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1273&step=Abstract>)

náhrady škody přináší určité komplikace, a navíc, ztráty, které mohl odesílatel či příjemce utrpět, jsou značně rozmanité. Příkladem může být rozsudek ukrajinského Dnipropetrovskii apeliatsiinyi gospodarskyi sud<sup>118</sup>. V tomto případě byla oprávněné osobě přiznána náhrada škody za ztracenou zásilku a celní poplatky, kompenzovány nicméně nebyly např. škody na dobrém jménu odesílatele.

Možnost odesílatele dovolávat se omezení odpovědnosti podle Úmluvy CMR má však své meze. Podle čl. 29 této úmluvy totiž dopravce o tuto možnost (stejně jako další výhody uvedené v Kapitole IV. Úmluvy CMR) přichází v případě, kdy byla škoda způsobena úmyslně nebo takovým zaviněním dopravce, které je podle lex fori postaveno naroveň úmyslu. Úmluva CMR zde tedy výjimečně přenechává výklad v ní obsaženého pojmu („zavinění rovnocenné úmyslu“) národním právním řádům a to bohužel u otázky, která je zásadní. Není tedy divu, že je tato konstrukce předmětem dlouhodobé kritiky<sup>119</sup>. Právní jistotě dopravce i odesílatele totiž nepomáhá skutečnost, že případná výše kompenzace může záviset na tom, u soudu kterého státu bude spor veden (čl. 31 Úmluvy CMR nabízí více alternativ), případně rovněž na tom, jaké zavinění bude tento soud považovat za rovnocenné úmyslu - zde je možno uvést rozsudek řeckého Nejvyššího soudu (Areios Pagos), který judikoval, že naplnění hrubé nedbalosti podle řeckého občanského zákoníku nestačí k aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR<sup>120</sup>.

Mnozí autoři si v této otázce raději vypomáhají judikaturou, ve snaze celý problém co nejvíce přiblížit, judikatura totiž nabízí celou řadu případů jednání nebo opomenutí dopravce, které splňovaly podmínky pro aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR. Uvést lze např. rozhodnutí italského Corte di Cassazione<sup>121</sup>, který posuzoval situaci, kdy se hrubé nedbalostní jednání dopravce nevztahovalo k péči o zásilku v průběhu přepravy, ale k okamžiku jejího dodání. Dopravce zde byl zbaven možnosti svou odpovědnost limitovat, jelikož zásilku složil v neoznačeném skladu, přičemž se spokojil s potvrzením o dodání nikoli ze strany příjemce ale ze strany subjektu naprosto

---

<sup>118</sup> Rozsudek Dnipropetrovskii apeliatsiinyi gospodarskyi sud ve věci 5/1 12(9/304) ze dne 29. 1. 2007 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1759&step=Abstract>)

<sup>119</sup> Např. ŠUBERT, M. *Problémy s výkladem čl. 29 CMR*. Bulletin ČSDP 2002, č. 1, s. 18. ([http://www.csdp.cz/files/2002\\_1.pdf](http://www.csdp.cz/files/2002_1.pdf)).

<sup>120</sup> Uvádí SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. s. 483.

<sup>121</sup> Rozsudek Corte di Cassazione ve věci 24765 ze dne 7. 10. 2008 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1703&step=Abstract>)

neznámého. Na celé záležitosti je pak zajímavé rovněž to, že celý spor začal žalobou dopravce o zaplacení přepravného, které mu měl odesílatel zaplatit. Odesílatel pak reagoval žalobou o náhradu škody. Obdobně se k otázce řádného doručení zásilky vyjádřil i vrchní zemský soud v norském Borgartingu<sup>122</sup>, který označil jednání dopravce za rovnocenné úmyslu podle ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR v situaci, kdy dopravce v pátek odpoledne<sup>123</sup> zanechal zásilku na rampě závodu příjemce, aniž by jej jakkoli o této operaci vyrozuměl. Zboží bylo do rána ukradeno. Dovolávat se ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR pak může být lákavým řešením v případech, kdy limitovaná výše náhrady škody, která je odvozena od váhy zásilky, nedosahuje ani zdaleka hodnoty zásilky, jelikož hmotnost zásilky je nepatrná, její cena je však značná (technická zařízení, léky atd.). Takovýto případ musel řešit maďarský Legfelsobb Biróság (Gazdasági Kollégium)<sup>124</sup>. V tomto případě se dopravce zavázal přepravit velmi drahý, avšak rovněž poměrně malý radiometr do ciziny. Dopravce nicméně radiometr nedoručil, odesílateli oznámil jeho ztrátu a souhlasil s výplatou kompenzace ve výši limitované ustanoveními Úmluvy CMR. Ta však byla 46-krát nižší než hodnota zařízení. Legfelsobb Biróság musel konstatovat, že ztráta zařízení malých rozměrů sama o sobě nezakládá zavinění ve formě rovnocenné úmyslu. Připomněl rovněž, že odesílatel měl možnost deklarovat vyšší hodnotu zásilky podle čl. 24 Úmluvy CMR, což však neučinil. Jiný rozsudek tohoto soudu byl již zmíněn výše<sup>125</sup>. Jednalo se o případ přepravy zmražených ryb, kdy řidič zanechal vozidlo dva dny bez dozoru a při návratu našel náklad již z části rozmražený. Toto jednání již Legfelsobb Biróság posoudil jako splňující podmínky pro aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR<sup>126</sup>. Stejný soud pak

---

<sup>122</sup> Rozsudek ND 1997.335 Borgarting. Bohužel bez data vydání rozsudku uvádí: SCHELIN, J. *Haftungsbegrenzung und ihre Durchbrechung nach der CMR in den skandinavischen Staaten und Finland*. Transportrecht 2004, č. 3, s. 110.

<sup>123</sup> Podle mých zkušeností lze s vysokou pravděpodobností soudit, že v pátek odpoledne již v provozovně příjemce v Norsku opravdu nikdo nebyl.

<sup>124</sup> Rozsudek Legfelsobb Biróság (Gazdasági Kollégium) ve věci GK BH 92/1/45 ze dne 1. 1. 1992 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=906&step=Abstract>)

<sup>125</sup> Rozsudek Legfelsobb Biróság (Gazdasági Kollégium) ve věci GK BH 91/6/243 ze dne 1. 6. 1991 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=905&step=Abstract>)

<sup>126</sup> Problém s přepravami mraženého zboží je pak, jak jsem se dozvěděl v rozhovoru s jedním řidičem mezinárodní přepravy (tyto informace jsem však nemohl nikterak ověřit), někdy způsoben tím, že některá chladicí zařízení jsou poměrně hlučná a řidič, který má povinný odpočinek a chce spát, tak někdy chladicí zařízení vypne, aby jej nerušilo.

řešil případ přepravy pomerančů<sup>127</sup>, které oproti předchozímu případu dorazily na místo dodání zmražené, jelikož přeprava probíhala v prosinci a nákladový prostor byl kryt pouze plachtou. Dopravce byl zbaven možnosti limitovat výši náhrady škody, jelikož cestu na několik dní bez zvláštních důvodů přerušil, věděl, že přepravuje na změny teploty citlivý náklad v zimě a přesto neučinil opatření, která by působení chladu na náklad zabránila.

U problematiky čl. 29 Úmluvy CMR není možno nezmínit poměrně zajímavý přístup k této otázce, který je zaujímán v Nizozemí. Průlomové bylo rozhodnutí Hoge Raad ve věci C99/162HR ze dne 5. 1. 2001<sup>128</sup>. Skutkový stav případu byl takový, že při přepravě z Rotterdamu do Aalsmeeru, tedy ve vnitrostátní přepravě, na kterou se Úmluva CMR vztahovala na základě ujednání stran (navíc byl vydán CMR-nákladní list), řidič dopravce v pátek převzal kontejner a zaparkoval vozidlo i s nákladem na otevřeném parkovišti u silnice ve vesnici, ve které žil. Kontejner byl sice zajištěn zámky navíc, ani to však nezabránilo jeho krádeži, ke které došlo v průběhu víkendu. Případ se dostal až k Hoge Raad, který odkázal na článek 8:1108 nizozemského Občanského zákoníku, přičemž použil zde uvedený test k posouzení, zda je zavinění rovnocenné úmyslu. Nizozemský občanský zákoník v tomto ustanovení požaduje, aby daná osoba a) znala riziko svého chování a kumulativně b) věděla, že šance, že se takové riziko uskuteční, je větší, než že se neuskuteční. V tomto případě tedy podmínky pro aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR neshledal. Nedlouho po tomto rozsudku byl Hoge Raad předložen další případ<sup>129</sup> ve kterém řidič přepravoval náklad cigaret z Rotterdamu do Antverp (jednalo se již tedy o klasickou mezinárodní přepravu). Místo toho aby doručil náklad téhož dne večer do Antverp, řidič zaparkoval na noc na nehlídaném otevřeném parkovišti ve vesnici, ve které žil, a to s vědomím toho, že veze cenné zboží. Většina nákladu byla přes noc ukradena. Hoge Raad zde postupoval stejně jako v předešlém rozsudku. Na svém stanovisku Hoge Raad nezměnil nic ani v dalším případě<sup>130</sup> (i zde se již jednalo o klasickou mezinárodní přepravu z Nizozemska do Německa), ve kterém

---

<sup>127</sup> Rozsudek Legfelsobb Biróság (Gazdasági Kollégium) ve věci GK BH 97/1/40 ze dne 1. 1. 1997 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=914&step=Abstract>)

<sup>128</sup> Rozsudek Hoge Raad ve věci C99/162HR ze dne 5. 1. 2001 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1239&step=Abstract>)

<sup>129</sup> Rozsudek Hoge Raad ve věci C99/313HR ze dne 22. 2. 2002 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1237&step=Abstract>)

<sup>130</sup> Rozsudek Hoge Raad ve věci C00/300HR ze dne 11. 10. 2002 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1235&step=Abstract>)

byl dopravce instruován, aby jeho řidič zaparkoval na hlídaném parkovišti. Ten tak ale neučinil, nýbrž zaparkoval na otevřeném parkovišti u silnice. Kontejner naložený na přívěsu byl obestaven dvěma kamiony stejného dopravce, aby byla manipulace s kontejnerem znemožněna. Jeden z kamionů byl však časně ráno odvolán a původně zabezpečený kontejner byl odcizen i s vozidlem. I v tomto případě odkázal Hoge Raad na své starší rozsudky z 5. 1. 2001 a 22. 2. 2002. Z výše uvedeného je patrné, že domoci se aplikace čl. 29 Úmluvy CMR v Nizozemsku není nikterak snadné, jelikož test stanovený nizozemským Občanským zákoníkem je velmi přísný a lze jej patrně splnit pouze v těch případech nejhorší liknavosti dopravce, kdy by tomuto snad ani nevadilo, že bude náklad v konkrétní situaci odcizen. Nizozemsko pak není jediným státem, kde je složité dosáhnout aplikace článku 29 Úmluvy CMR. Rovněž skandinávský přístup je poněkud zdrženlivý, což ilustruje případ, se kterým se musel vypořádat dánský Námořní a obchodní soud<sup>131</sup>. V tomto případě se jednalo o přepravu videorekordérů z Hamburku do Kodaně. Dopravce však přepravoval ještě jiný kontejner, který vyložil cestou v dánském Glostrupu. V důsledku těchto operací byl přívěs s kontejnerem s videorekordéry zanechán na parkovišti v průmyslové zóně přes víkend. Po návratu pro něj řidič zjistil, že z něj bylo odcizeno 37 videorekordérů. Námořní a obchodní soud v tom však nespatořoval zavinění rovnocenné úmyslu, dopravce jednal spíše v souladu se zvyklostmi ve svém oboru a tento soud tak patrně zohlednil i hospodářské hledisko přepravy, kdy dopravce přepravoval více zásilek, aby snížil náklady. Z české judikatury je pak možno v této souvislosti uvést rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové<sup>132</sup>. Dopravce zde přepravoval náklad elektroniky z Hamburku do České republiky. Vozidlo zanechal v Praze na nehlídaném parkovišti a odešel na několik hodin na večeri. Zásilka byla v této době odcizena. Jednání řidiče bylo posouzeno jako neúmyslné, avšak hrubě nedbalé a tudíž postačující pro aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR.

---

<sup>131</sup> Rozsudek dánského Námořního a obchodního soudu ve věci ND 1988.78 SØHa. Uvádí opět bez data vydání rozsudku: SCHELIN, J. *Haftungsbegrenzung und ihre Durchbrechung nach der CMR in den skandinavischen Staaten und Finland*. Transportrecht 2004, č. 3, s. 110.

<sup>132</sup> Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ve věci 34 Cm 233/97-175 ze dne 16. 5. 2001. Rozsudek byl potvrzen Vrchním soudem v Praze a to rozsudkem ve věci Cmo 32/2002-193 z 29. 8. 2002) Shrnutí rozsudku uvádí: SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. s. 484.

Pro doplnění je pak v závěru možno uvést rozsudek Italského Corte di Cassazione<sup>133</sup>, který uvedl, že ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR má dopad jak na smluvní odpovědnost dopravce, tak i na jeho odpovědnost mimosmluvní (podle čl. 28 Úmluvy CMR).

#### **4.2 Právo použitelné pro dopravní nehody**

I přesto, že ke kolizím mezi dopravními prostředky dochází v každém druhu dopravy, není tato otázka patrně nikde tak aktuální, jako právě u dopravy silniční a to hned ze dvou důvodů. Prvním z nich je stále narůstající objem silniční dopravy, druhým pak nedávno vzniklá „třecí plocha“ mezi Haagskou úmluvou o právu použitelném pro dopravní nehody<sup>134</sup> (dále jen Haagská úmluva) a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (dále jen Nařízení Řím II). Pro vztah mezi oběma instrumenty je rozhodující čl. 28 Nařízení Řím II, který ve zkratce říká, že Nařízení Řím II ustoupí těm mezinárodním úmluvám, které stanoví kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy, pokud jejich členy byly členské státy ke dni přijetí tohoto nařízení a zároveň s nimi je členským státem takovéto úmluvy i stát nečlenský. Členské státy EU pak měly podle čl. 29 Nařízení Řím II předložit Komisi seznam takovýchto úmluv<sup>135</sup>. Nařízení Řím II tak respektuje mezinárodněprávní závazky členských států<sup>136</sup>, přičemž povahu takového závazku má i Haagská úmluva. Situace ohledně silničních dopravních nehod se tak stala v Evropě poměrně nepřehlednou, jelikož některé státy EU a některé státy mimo EU (např. Švýcarsko) budou aplikovat Haagskou úmluvu<sup>137</sup>, v rámci EU pak bude ve státech, které nejsou členy Haagské úmluvy, aplikováno Nařízení Řím II, ovšem s výjimkou Dánska, které se k tomuto nařízení nepřipojilo (a bude tedy aplikovat svou národní právní úpravu). Některé státy, které nejsou členy EU, pak budou aplikovat své národní právní předpisy (např. Norsko). Mozaiku celého problému pak ještě doplňují předpisy týkající se mezinárodní příslušnosti soudu, především nařízení Brusel I.

---

<sup>133</sup> Rozsudek Corte di Cassazione ve věci 5269 ze dne 16. 9. 1980 (anglické shrnutí: <http://unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1432&step=Abstract>)

<sup>134</sup> U nás publikována pod č. 130/1976 Sb.

<sup>135</sup> Seznam byl pak publikován v Úředním věstníku EU ze dne 17. 12. 2010 číslo C 343/7.

<sup>136</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 302.

<sup>137</sup> Seznam členských států zde: [http://www.hcch.net/index\\_en.php?act=conventions.status&cid=81](http://www.hcch.net/index_en.php?act=conventions.status&cid=81)



Mezi oběma výše uvedenými „nadmárodními“ předpisy, které v případě dopravní nehody určí rozhodné právo, jsou pak nemalé rozdíly. Z úpravy obsažené v Nařízení Řím II je patrné, že se jedná o úpravu novější, která se snaží reflektovat současné trendy mezinárodního práva soukromého. To se projevuje především v ustanovení čl. 14 tohoto nařízení, které umožňuje stranám při splnění podmínek tam uvedených si rozhodné právo zvolit. Haagská úmluva oproti tomu volbu práva nezná. Oba instrumenty pak stanoví jako základní pravidlo použití práva státu, v němž k události, která škodu způsobila, došlo (čl. 4 Nařízení Řím II, čl. 3 Haagské úmluvy), přičemž oba instrumenty připouští z tohoto pravidla výjimku (např. čl. 4 odst. 2 Nařízení Řím II ve prospěch společného bydliště stran, čl. 4 Haagské úmluvy ve prospěch státu registrace vozidla).

Existence dvou instrumentů, jejichž aplikace může dospět k rozdílným výsledkům, pak vede k nežádoucím jevům, jako je forum shopping a race to the court<sup>138</sup>. Celou situaci vystihuje nejlépe příklad<sup>139</sup>. V daném případě řidič s obvyklým bydlištěm ve Francii předjížděl nákladní vozidlo na německé silnici. Při tomto manévru, který byl proti předpisům, donutil vozidlo jedoucí v prostisměru, ve kterém byly dvě osoby s obvyklým bydlištěm ve Francii, ke změně směru jízdy, což vedlo k nárazu tohoto protijedoucího vozidla do předjížděného nákladního vozidla. Následkem toho jedna z osob zemřela a druhá utrpěla vážná zranění. Oba osobní automobily byly registrovány ve Francii, nákladní vozidlo pak v jiném státě. Pokud by případ řešily německé soudy (které by byly příslušné podle čl. 3 nařízení Brusel I), použily by Nařízení Řím II (Německo není členským státem Haagské úmluvy). Podle ustanovení čl. 4 odst. 2 Řím II by pak použily francouzské právo, jelikož jak žalovaná osoba, tak poškozený mají obvyklé bydliště v tomto státě. Francouzské soudy příslušné podle čl. 2 odst. 1 Nařízení Brusel I by pak použily Haagskou úmluvu, konkrétně její článek 3, jelikož nákladní vozidlo není registrováno ve Francii a není tedy možné konstituovat

---

<sup>138</sup> STAUDINGER, A. Das Konkurrenzverhältniss zwischen dem Haager Strassenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO. In VON HEIN, J.; BAETGE, D.; VON HINDEN, M. (ed.). *Die richtige Ordnung: Festschrift für Jan Kropholler zum 70. Geburtstag*. 1. Vydání. Mohr Siebeck, 2008, s. 700 a násl.

<sup>139</sup> KADNER GRAZIANO, T. *The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives*. Nederlands Internationaal Privaatrecht 2008, s. 4. ([http://www.biicl.org/files/5200\\_graziano\\_27-09-10\\_biicl\\_1.pdf](http://www.biicl.org/files/5200_graziano_27-09-10_biicl_1.pdf)).

výjimku ze základního pravidla čl. 3, který odkazuje na právní řád místa nehody – tedy na právo německé<sup>140</sup>.

Výše uvedený příklad tedy dokazuje, že současná situace není ideální. V literatuře bylo navrhováno mnoho řešení, jako např. přistoupení EU k Haagské úmluvě, integrace této úmluvy do Nařízení Řím II, revize Haagské úmluvy nebo úprava pravidla v čl. 28 Nařízení Řím II<sup>141</sup>. Někteří autoři<sup>142</sup> pak vidí jako nezbytnou výpověď této úmluvy ze strany jejích členských států, které jsou členskými státy EU. Možnosti řešení v rámci EU jsou však poměrně široké i díky tomu, že ES se stalo členem Haagské konference mezinárodního práva soukromého<sup>143</sup>, na jejíž půdě Haagská úmluva vznikla. Pro Českou republiku však nadále platí, že její soudy budou používat Haagskou úmluvu. Haagská úmluva se podle svého čl. 1 použije na otázky občanskoprávní mimosmluvní odpovědnosti z dopravních nehod a to bez ohledu na způsob řízení při jejím uplatnění. Dopravní nehodou se pak pro potřeby této úmluvy rozumí nehoda jednoho nebo více vozidel, přičemž není podstatné, zda jde o vozidla motorová nebo bezmotorová. Nehoda musí souviset s dopravou na veřejných silnicích, na pozemcích přístupných veřejnosti případně na soukromých pozemcích, na něž mají právo přístupu určité osoby. Právě použití Haagské úmluvy rovněž na nehody bezmotorových vozidel vede některé autory k poměrně širokému či skoro nejširšímu možnému vnímání pojmu „bezmotorová vozidla“, kdy jsou pod tento pojem řazena jízdní kola, dětské kočárky či vozy tažené koňmi<sup>144</sup>. Okruh otázek, na které Haagská úmluva dopadá, je pak negativně vymezen v čl. 2 Haagské úmluvy. Jak již bylo uvedeno výše, základní pravidlo pro určení rozhodného práva je obsaženo v čl. 3 Haagské úmluvy – jde o místo, kde k dopravní nehodě došlo, přičemž článek 4 stanoví výjimky z tohoto pravidla ve

---

<sup>140</sup> I když je v příkladu zmíněna srážka osobních automobilů, vzhledem k tématu práce, která je zaměřena na přepravu zboží, je pochopitelně myslitelné, že viníkem nehody bude v jiném případě např. řidič nákladního vozidla, právní problém bude ale stejný.

<sup>141</sup> STAUDINGER, A. Das Konkurrenzverhältniss zwischen dem Haager Strassenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO. In VON HEIN, J.; BAETGE, D.; VON HINDEN, M. (ed.). *Die richtige Ordnung: Festschrift für Jan Kropholler zum 70. Geburtstag*. 1. Vydání. Mohr Siebeck, 2008, s. 704 a násl.

<sup>142</sup> ESPINIELLA MENÉNDEZ, A. *Accidentes de circulación pro carretera: Del convenio de la Haya de 4 de Mayo de 1971 al Reglamento (CE) No 864/2007 („Roma II“)*. Anuario español de derecho internacional privado 2007, s. 506.

<sup>143</sup> Rozhodnutí Rady ze dne 5. října 2006 o přistoupení Společenství k Haagské konferenci o mezinárodním právu soukromém (2006/719/ES).

<sup>144</sup> STAUDINGER, A. Das Konkurrenzverhältniss zwischen dem Haager Strassenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO. In VON HEIN, J.; BAETGE, D.; VON HINDEN, M. (ed.). *Die richtige Ordnung: Festschrift für Jan Kropholler zum 70. Geburtstag*. 1. Vydání. Mohr Siebeck, 2008, s. 696.

prospěch státu registrace vozidla. K právu státu, kde k nehodě došlo, se nicméně přihlíží, co se týká jeho předpisů o bezpečnosti a řízení dopravy (čl. 7). Podle čl. 11 pak není použití rozhodného práva cizího státu vázáno na vzájemnost, rozhodným právem může být navíc i právo nečlenského státu úmluvy. Článek 10 Haagské úmluvy pak zakotvuje výhradu veřejného pořádku.

## 5. Železniční přeprava

I když na počátku nového tisíciletí situace v železniční přepravě rozhodně nevypadala tak, že by se železniční přepravě přisuzovala skvělá budoucnost, v současné době prožívá alespoň v České republice železniční přeprava určitou renesanci, alespoň co se týče železniční přepravy osob a to především v souvislosti se vstupem nových dopravců na některé relace. V přepravě nákladu se již situace tak optimistická nejeví<sup>145</sup>, s železničními přepravami však do budoucna výrazně počítá EU v nové Bílé knize dopravní politiky<sup>146</sup>.

Železniční přeprava se především hodí na přepravu těžkých zásilek a pro přepravy na střední a delší vzdálenosti. Příznivci jí pak vyzvedávají mj. pro její bezpečnost, menší závislost na povětrnostních vlivech a v neposlední řadě pro její nižší energetickou náročnost oproti dopravě silniční. V České republice má železniční doprava dlouhou tradici a hustota zdejší železniční sítě patří k největším na světě<sup>147</sup>. Železniční přeprava byla také prvním druhem přepravy, která byla upravena unifikovanou normou<sup>148</sup>.

Při pojednání o železniční dopravě není možno nezmínit dvě nejvýznamnější organizace, které v této dopravě působí a jejichž činnost určuje rovněž obsah právních

---

<sup>145</sup> *Kdo chce v Česku podnikat, ať si koupí kamion.* E15.cz – 22. 1. 2013 (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kdo-chce-v-cesku-podnikat-v-doprave-at-si-koupi-kamion-950259>); *ČD Cargo loni prodělalo dvě miliardy. Není to tak zlé, říká ministr Stanjura.* E15.cz – 16. 1. 2013. (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-loni-prodelalo-dve-miliardy-neni-to-tak-zle-rika-ministr-stanjura-948690>)

<sup>146</sup> *Komise zveřejnila Bílou knihu dopravní politiky.* Dopravní noviny 2011. (<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/komise-zverejnila-bilou-knihu-dopravni-politiky>).

<sup>147</sup> ŠIROKÝ, J. a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy.* 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství Univerzity Pardubice, 2007. s. 52 a násl.

<sup>148</sup> ROZEHNALOVÁ, N. *Právo mezinárodního obchodu.* Praha: ASPI, 2006. s. 520.

norem, které na železniční přepravy dopadají. Starší z těchto dvou organizací je Organizace pro spolupráci železnic (dále OSŽD), která byla založena jako v roce 1956 v Sofii, jejím sídlem se ale stala Varšava<sup>149</sup>. Jednalo se o organizaci států s plánovaným hospodářstvím ze Střední a Východní Evropy a z velké části Asie. Vznik této organizace souvisel s uzavřením dohody SMGS (viz níže) v roce 1951. Tato dohoda reflektovala poválečný vývoj ve státech výše uvedených regionů a měla nahradit mj. v té době platné Předpisy CIM (k tomu viz dále) pro přepravy mezi těmito státy<sup>150</sup>. Nejen geografická různorodost jejich členů (od Číny až po Českou republiku), ale i fakt, že tato organizace spojuje své členy jak na úrovni státní<sup>151</sup>, tak podnikové<sup>152</sup>, přináší této organizaci jisté výhody, především větší míru operativnosti při řešení problémů<sup>153</sup>, přičemž z ní tvoří dobrou platformu pro zlepšování podmínek pro železniční přepravy mezi Evropou a Asií. Význam této organizace dokazuje i fakt, že celá řada západních dopravců má u této organizace statut pozorovatele<sup>154</sup>, mnohé podniky zabývající se např. výrobou kolejové techniky mají pak statut přidružených členů<sup>155</sup>. Nejvyššími orgány OSŽD jsou Porada ministrů a Konference generálních ředitelů. Tyto orgány se scházejí samostatně jednou ročně<sup>156</sup>. Výkonným orgánem je pak Komise OSŽD. V rámci této organizace jsou vytvořeny i četné pracovní skupiny<sup>157</sup>.

Mladší a v současnosti i významnější organizací je pak Organizace pro mezinárodní železniční dopravu (dále jen OTIF), která vznikla v roce 1985 a která sídlí ve švýcarském Bernu. Tato klasická mezinárodní organizace byla založena Úmluvou o

---

<sup>149</sup> Jednacím jazyky jsou v současnosti pouze čínština a ruština. Do zániku NDR byla jednacím jazykem rovněž němčina, která je v současnosti jednacím jazykem OTIF (viz níže). Neexistence společného jednacím jazyka komunikaci mezi oběma organizacemi poměrně ztěžuje (KUNZ, W. *Kollisionslage im europäischen und internationalen Eisenbahnrecht*. Transportrecht 2012, č. 8, s. 320).

<sup>150</sup> NOVÁK, R.; PERNICA, P.; SVOBODA, V.; ZELENÝ, L. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2. Vydání. Praha: ASPI. 2005. s. 233.

<sup>151</sup> Seznam členů: [http://en.osjd.org/statico/public/osjd\\_en?STRUCTURE\\_ID=5056](http://en.osjd.org/statico/public/osjd_en?STRUCTURE_ID=5056)

<sup>152</sup> Seznam členů: [http://en.osjd.org/statico/public/osjd\\_en?STRUCTURE\\_ID=5057](http://en.osjd.org/statico/public/osjd_en?STRUCTURE_ID=5057)

<sup>153</sup> KYNCL, J. a kolektiv. *Mezinárodní doprava I*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství univerzity Pardubice, 2004. s. 21.

<sup>154</sup> Příkladem mohou být německé DB, či francouzské SNCF.

([http://en.osjd.org/statico/public/osjd\\_en?STRUCTURE\\_ID=5058](http://en.osjd.org/statico/public/osjd_en?STRUCTURE_ID=5058)).

<sup>155</sup> Příkladem takového podniku může být polská Pesa Bydgoszcz, která dodává Českým drahám jednotky pro regionální dopravu označované jako „RegioShark“ a která by měla podobné jednotky poskytnout společnosti RegioJet pro trasu Olomouc-Krnov-Opava-Ostrava.

([http://en.osjd.org/statico/public/osjd\\_en?STRUCTURE\\_ID=5059](http://en.osjd.org/statico/public/osjd_en?STRUCTURE_ID=5059)).

<sup>156</sup> NOVÁK, R.; PERNICA, P.; SVOBODA, V.; ZELENÝ, L. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2. Vydání. Praha: ASPI. 2005. s. 233.

<sup>157</sup> Schematicky je celá struktura načrtnuta zde:

[http://en.osjd.org/statico/public/osjd\\_en?STRUCTURE\\_ID=5051](http://en.osjd.org/statico/public/osjd_en?STRUCTURE_ID=5051)

mezinárodní železniční dopravě<sup>158</sup> (dále jen Úmluva COTIF) a v současnosti sdružuje 48 členských států<sup>159</sup> (má rovněž jednoho přidruženého člena, kterým je Jordánsko). Členská základna OTIF je pak z geografického hlediska rovněž poměrně pestrá, jelikož zahrnuje státy od Norska po Maroko a od Portugalska po Gruzii<sup>160</sup>. Jednacími jazyky organizace jsou angličtina, němčina a francouzština. Cíle OTIF jsou stejně jako její organizační struktura obsaženy v Úmluvě COTIF. Orány OTIF jsou pak Valné shromáždění, Generální sekretář, Správní výbor, Revizní komise, Odborná komise pro přepravu nebezpečných věcí, Komise pro usnadňování železniční přepravy a Odborná komise pro technické otázky. K úmluvě COTIF existuje celkem 7 tzv. přípojků. Pro mezinárodní přepravu zboží je pak podstatný především Přípojek B s názvem „Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)“ (dále Předpisy CIM). Vzhledem k tomu, že většina členských států OTIF pochází z Evropy a rovněž s ohledem na fakt, že mezinárodní přeprava hraje klíčovou roli pro mezinárodní výměnu zboží a sama je službou (zasahuje tedy do základních svobod, na kterých je postavena EU), došlo ke kolizi mezi některými ustanoveními Úmluvy COTIF a právem (tehdy) ES<sup>161</sup>. Tato kolize byla do značné míry odstraněna přistoupením EU (jakožto regionální organizace pro hospodářskou integraci ve smyslu čl. 38 Úmluvy COTIF) k OTIF, přičemž členem se EU stala od 1. 7. 2011. I přesto, že přistoupením EU k OTIF byla odstraněna celá řada problémů spojených s rozvojem železniční dopravy, obávají se někteří autoři nyní toho, že EU bude mít v OTIF rozhodující vliv, jelikož EU bude zastupovat členské státy v OTIF ve všech otázkách, ve kterých má výlučnou pravomoc<sup>162</sup> a bude tak moci přizpůsobovat právo a politiku této organizace k obrazu svému. Pod určitý vliv EU by se tak v této oblasti dostaly i státy stojící mimo EU. V neposlední řadě se pak mohou dostat do hry při jednotlivých jednáních i jiné otázky,

---

<sup>158</sup> U nás publikována pod č. 8/1985 Sb.

<sup>159</sup> <http://www.otif.org/ueber-die-otif/liste-der-mitgliedstaaten.html>

<sup>160</sup> Gruzie se stala 48. členským státem OTIF k 1. 5. 2012, v současné době se o členství zajímá např. Pákistán. K tomu blíže: BÜRKHOLZ, K. *Pakistan auf der Schwelle zur OTIF-Mitgliedschaft*. ([http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/08\\_Presse/Com\\_Presse/CP\\_2011/OTIF\\_PR\\_Pakistan\\_15\\_12\\_2011\\_d.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2011/OTIF_PR_Pakistan_15_12_2011_d.pdf)).

<sup>161</sup> Kolidovat však mezi sebou mohou i činnosti dalších organizací, které se železniční dopravou zabývají. Jejich výčet je možno najít zde: KUNZ, W. *Kollisionslage im europäischen und internationalen Eisenbahnrecht*. Transportrecht 2012, č. 8, s. 309.

<sup>162</sup> K tomu blíže čl. 38 § 3 Úmluvy COTIF, který říká, že „při uplatňování hlasovacího práva ... přísluší regionální organizaci tolik hlasů, kolik činí počet jejích členů, kteří jsou zároveň členskými státy Organizace. Posledně jmenovaní smějí svá práva, zejména hlasovací právo, uplatňovat pouze v rozsahu, který připouští § 2...“

než pouze rozvoj železniční dopravy, což bylo méně pravděpodobné před přistoupením EU, kdy OTIF byla úzce profilovaná odborná mezinárodní organizace<sup>163</sup>. Je nicméně třeba říci, že vlivu EU podléhá do určité míry i OSŽD<sup>164</sup>. V neposlední řadě je pravdou, že přistoupením EU se případný problém s vlivem této organizace na dění v OTIF stal spíše více viditelný. I kdyby EU k OTIF nepřistoupila, vliv na činnost této organizace by měla a to minimálně prostřednictvím čl. 4 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii (dále jen SEU).

## **5.1 Předpisy CIM**

Jak už bylo zmíněno výše, jsou Předpisy CIM obsaženy v příloze B k Úmluvě COTIF. Ke změně těchto předpisů došlo naposledy tzv. Vilniuským protokolem z roku 1999, který vstoupil v platnost v roce 2006<sup>165</sup>. Nové předpisy CIM se inspirovaly do značné míry Úmluvou CMR, na několika místech však záměrně obsahují konstrukci odlišnou<sup>166</sup>.

V neposlední řadě je zajímavostí těchto předpisů, stejně jako celé Úmluvy COTIF, označování jednotlivých ustanovení. Úmluva COTIF totiž používá místo běžného číslování odstavců jednotlivých článků symbolu „§“ s číslem odstavce, což může působit z počátku problémy s orientací v předpise.

### **5.1.1 Rozsah použití**

Předpisy CIM se podle svého článku 1 § 1 použijí na každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží a místo sjednaného dodání ve dvou různých členských státech Předpisů CIM. V případě aplikace Předpisů CIM je rozhodující, že se tyto aplikují na přepravní smlouvu, nikoli na přepravu jako takovou. Konstrukce Předpisů CIM je v tomto velmi přesná a

---

<sup>163</sup> KUNZ, W. *Kollisionslage im europäischen und internationalen Eisenbahnrecht*. Transportrecht 2012, č. 8, s. 313.

<sup>164</sup> RAFSENDJANI, M. P.; STEMPFLE CH. - T. *Study of compliance regarding EU-railway law and OSJD-railway law*. s. 29.  
([http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007\\_03\\_compliance\\_railway\\_law.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf)).

<sup>165</sup> U nás publikován pod číslem 49/2006 Sb. m. s.

<sup>166</sup> MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1130.

minimalizuje možné pochybnosti<sup>167</sup>. Přepavní smlouva je pak blíže definována v čl. 6 §1 Předpisů CIM. Rozhodující tedy pro aplikaci předpisů CIM je, aby přeprava byla sjednána jako mezinárodní<sup>168</sup> (mezi dvěma členskými státy) v přepravní smlouvě, předpisy CIM by se tedy nepoužily např. na přepravu mezi dvěma místy, která leží na území jednoho členského státu, avšak přes území jiného členského státu<sup>169</sup>. Na celé věci by se nic neměnilo, ani kdyby přeprava na území „tranzitního“ státu skončila např. pro krádež nebo nehodu. Pokud by však byla sjednána přeprava zboží na základě dvou přepravních smluv, přičemž zboží by bylo na základě jedné z nich dodáno na hranici, kde by bylo přeloženo a pokračovalo by do vnitrozemí na základě jiné přepravní smlouvy, přičemž obě smlouvy by ujednávaly přepravu vnitrostátní, Předpisy CIM by se patrně neuplatnily<sup>170</sup>. K tomuto jednoduchému závěru jsem nicméně skeptický. Lze jej podle mého názoru přijmout v případě, kdy je pro takové jednání především ekonomický důvod (sjednány jsou smlouvy s dvěma dopravci, protože bylo možno takto snížit přepravné, případně dopravce ve státě určení se zavázal vyřídit všechny nezbytné formality, obstarat skladování atd.). Bez ekonomického důvodu by zde bylo patrně nutné zamyslet se nad možnostmi, že předstíráním takovýchto skutečností strany obcházejí tento právní předpis. Předpisy CIM zůstávají dále aplikovatelné, i kdyby byla mezi dopravcem a odesilatelem dohodnuta určitá trasa, po které má přeprava probíhat, avšak dopravce by se od této trasy odchýlil<sup>171</sup>.

Kromě výše uvedených skutečností je pak pro použití Předpisů CIM rovněž podstatné, že přeprava má probíhat v zásadě po železničních tratích. Předpisy CIM však v čl. 1 § 3 a 4 konstituují výjimku z tohoto pravidla pro přepravy, při nichž je jako doplněk k přepravě železniční použita přeprava silniční, námořní nebo vnitrozemská vodní. Pro vnitrozemskou vodní přepravu nebo přepravu námořní však musí jít o

---

<sup>167</sup> Patrně v reakci na ustanovení Úmluvy CMR, jejíž vymezení rozsahu použití někdy svádí praxi považovat za rozhodný pro její aplikaci průběh přepravy, nikoli ustanovení přepravní smlouvy.

<sup>168</sup> Z celé konstrukce výše uvedeného ustanovení nicméně dostatečně jasně nevyplývá, zda mají Předpisy CIM na mysli místo převzetí zásilky skutečné, nebo ujednané ve smlouvě. Je ale patrně na místě přiklonit se k místu sjednanému ve smlouvě (KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1745.).

<sup>169</sup> MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1130.

<sup>170</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1745.

<sup>171</sup> Což je změna oproti původním Předpisům CIM, které se vztahovaly pouze na přepravy po určených linkách (KUNZ, W. *Internationaler Schienentransport*. In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 493 a 494.).

přepravu po trasách zapsaných v seznamu linek podle čl. 24 § 1 Úmluvy COTIF<sup>172</sup>. Přeprava navíc musí probíhat podle výslovného požadavku Předpisů CIM na základě jedné přepravní smlouvy, přičemž použití jiného dopravního prostředku k doplňkové přepravě musí být v přepravní smlouvě předvídáno<sup>173</sup>.

Pro aplikaci Předpisů CIM je v rovněž důležité, aby přeprava probíhala za úhradu. Tato formulace vyvolává otázky především s ohledem na Úmluvu CMR, protože anglická znění obou úmluv používají termínu „reward“. Jak ale pro Úmluvu CMR (která v českém znění překládá tento termín jako „úplata“<sup>174</sup>) uvádí někteří autoři<sup>175</sup>, je nutno tento pojem vykládat extenzivně a nemusí se tedy nutně jednat o peníze, stačí, že je poskytnuto protiplnění, které je v penězích ocenitelné. Tento výkladový problém bude nicméně v železniční přepravě méně častý, než v přepravě silniční, navíc, někteří autoři bližší technické praxi mezinárodní železniční přepravy považují toto ustanovení za jasné a hovoří o aplikaci Předpisů CIM na „placené přepravy“<sup>176</sup>.

V neposlední řadě je pro aplikaci Předpisů CIM podstatné, aby bylo přepravováno „zboží“. Za zboží považují Předpisy CIM i železniční vozidla, jak lze dovodit z čl. 24 těchto předpisů. Pro odpovědnost dopravce za přepravovaná vozidla je nicméně odpovědnost konstruována odchylně.

Podle čl. 1 § 2 se pak Předpisy CIM použijí na výše uvedené přepravy rovněž v případě, že se pouze místo převzetí zásilky k přepravě, a nebo místo určené k jejímu dodání nachází v členském státě, přičemž strany se musí na použití Předpisů CIM dohodnout. Tato konstrukce se na první pohled jeví jako pouhé potvrzení volnosti stran v určování obsahu jejich smlouvy, není tomu ale tak. Bez tohoto ustanovení by se totiž Předpisy CIM vztahovaly pouze na přepravy mezi členskými státy, na jiné přepravy by se pak vztahovaly pouze v tom rozsahu, v jakém by neodporovaly kogentním ujednáním rozhodného práva. Toto ustanovení pak umožňuje, aby se v případě ujednání stran o

---

<sup>172</sup> <http://www.otif.org/en/publications/cim-lists-of-lines-or-services.html>

<sup>173</sup> EMPARANZA SOBEJANO, A.; RECALDE CASTELLS, A. aj. *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*. 1. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2008. s. 32.

<sup>174</sup> Stejně je tento anglický pojem paradoxně přeložen i v ustanovení čl. 6 § 1 Předpisů CIM.

<sup>175</sup> MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1119.; DE LA MOTTE, H. Vor Art. 1. In THUME, K.-H. (ed.). *Kommentar zur CMR*. 1. vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 52 a 53.

<sup>176</sup> STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006. s. 150.



použití Předpisů CIM dostalo těmto předpisům přednosti a tyto byly aplikovány v členském státě na přepravní smlouvu pouze na základě ujednání stran, bez ohledu na rozhodné právo a jeho kogentní ustanovení. Toto ustanovení bylo zahrnuto do Předpisů CIM především proto, aby bylo umožněno aplikovat Předpisy CIM na přepravy z a do států, které aplikují Dohodu SMGS<sup>177</sup>. Samozřejmě je dále možné, aby strany dohodly použití Předpisů CIM rovněž na přepravy mezi dvěma nečlenskými státy. Na tuto volbu Předpisů CIM by se ale potom pohlíželo jako na smluvní ujednání stran, které by muselo respektovat kogentní normy rozhodného práva. Možné je rovněž ujednat použití Předpisů CIM ve vnitrostátní přepravě, zde ovšem opět s ohledem na kogentní normy vnitrostátního práva.

Z poměrně rozsáhlého vymezení obsahu působnosti Předpisů CIM v čl. 1 tohoto dokumentu je nutné zastavit se podrobněji i u §6 tohoto článku. Ten umožňuje členskému státu, který je rovněž členským státem obdobného instrumentu jakým jsou Předpisy CIM (takovým instrumentem je především Dohoda SMGS<sup>178</sup>), aby si v případě přistoupení k Úmluvě COTIF vyhradil, že Předpisy CIM bude používat pouze na části své železniční infrastruktury. Tento bod pak vedl v případě přistoupení Ruska k Úmluvě COTIF ke zvláštní situaci, kdy si Rusové vyhradili, že budou používat Předpisy CIM pouze na asi pětakilometrové části své infrastruktury. Použití Předpisů CIM na větší část infrastruktury má být závislé na tom, jaké zkušenosti Rusko s používáním Předpisů CIM udělá<sup>179</sup>.

Předpisy CIM pak v čl. 4 dávají členským státům určité omezené možnosti ujednat mezi sebou odchylné úpravy, a to v pohraniční přepravě a v přepravě přes území nesmluvního státu. Ve výše uvedených situacích tedy může mít na odpovědnost dopravce vliv platný projev vůle států, jakožto subjektů mezinárodního práva veřejného. Pro soukromoprávní ujednání mezi stranami přepravní smlouvy je pak podstatný čl. 5 Předpisů CIM, který zakazuje odchylky od pravidel obsažených v tomto předpise s výjimkou případů, kdy to tyto předpisy vysloveně připouštějí. Vysloveně však tento článek povoluje ustanovení v přepravní smlouvě odchylující se od Předpisů CIM,

---

<sup>177</sup> STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006. s. 151.

<sup>178</sup> STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006. s. 153.

<sup>179</sup> K tomu blíže LEIMGRUBER, T. *Russia accedes to COTIF*. CIT Info 2009, č. 7, s. 2 ([http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info\\_EN/2009/CIT-Info7\\_2009\\_EN.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_EN/2009/CIT-Info7_2009_EN.pdf)).

kterými dopravce odpovědnost za své závazky oproti Předpisům CIM rozšiřuje. Tato konstrukce je důsledkem ochrany odesilatele jakožto slabší smluvní strany.

### **5.1.2 Přepavní dokument**

Přepavním dokumentem je na základě čl. 6 § 2 Předpisů CIM „nákladní list“. Nákladní list je nicméně pouze dokladem o uzavření přepravní smlouvy, na existenci a platnost přepravní smlouvy nemá vliv, byl-li nákladní list ztracen, vykazuje-li nedostatky nebo chybí-li zcela (čímž Předpisy CIM patrně rozumí situaci, kdy tento nebyl ani vyhotoven, jelikož „chybět“ bude logicky i v případě, kdy bude ztracen). Anglické znění však obsahuje přísnější formulaci, než znění české<sup>180</sup>, když stanoví, že „*The contract of carriage must be confirmed by a consignment note...*“. Nuance překladu však nejsou v tomto bodě příliš podstatné, jelikož za nevyhotovení nákladního listu chybí v Předpisech CIM sankce. Sankcionováno je spíše jeho chybné vyhotovení v některých bodech (k tomu viz dále). Není ani stanoveno, která ze stran se má chopit při vystavování nákladního listu iniciativy, což může činit jisté komplikace, nemohou-li se strany na vyhotovení nákladního listu dohodnout<sup>181</sup>.

Podle čl. 6 § 6 je nutné použít pro každou zásilku jednoho nákladního listu, jeden samostatný nákladní list je v zásadě nutno použít i pro náklad jediného vozu, zde je však možné, aby se strany přepravní smlouvy dohodly jinak. Nákladní list nemá povahu konosamentu (čl. 6 § 5 Předpisů CIM), je ovšem přípustné ho provádět elektronicky za podmínek stanovených v čl. 6 § 9 Předpisů CIM. Obsahové náležitosti nákladního listu pak stanoví čl. 7 Předpisů CIM.

Funkce nákladního listu je i v Předpisech CIM především důkazní - nákladní list prokazuje podle čl. 12 Předpisů CIM uzavření a obsah přepravní smlouvy. Nákladní list není sám přepravní smlouvou, jak už bylo řečeno, její existence není závislá na existenci nákladního listu. Proti důkazu provedenému nákladním listem je přípustný důkaz opaku. Je tedy nutno říci, že nákladní list posiluje pozici při dokazování, není však důkazem „absolutním“ a nekonstituuje nevyvratitelnou právní domněnku.

---

<sup>180</sup> „Přepravní smlouva se zaznamenává v nákladním listě podle jednotného vzoru...“

<sup>181</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1753.

Nákladním listem je možno dokazovat, kromě výše uvedených skutečností, i další skutečnosti uvedené v čl. 12 Předpisů CIM.

Vzhledem k tomu, že při vyhotovování nákladního listu musí dopravce do určité míry spoléhat na informace, které mu poskytl odesílatel, který zároveň většinou dostatečně dobře zná povahu zboží, o jehož přepravu žádá, je pochopitelné, že odpovědnost za údaje v nákladním listě stíhá spíše odesílatele (čl. 8 a 9 Předpisů CIM). Čl. 8 § 2 pak konstituuje vyvratitelnou domněnku, že dopravce zapsal určité údaje do nákladního listu jménem odesílatele. Dopravce sám odpovídá za náklady a škody, které vzniknou osobě, která je podle Předpisů CIM oprávněna disponovat se zásilkou, v souvislosti s tím, že v nákladním listě není uvedeno, že se přeprava řídí Předpisy CIM. Tato skutečnost oproti tomu reflektuje, že dopravce je zkušený profesionál, který by měl právní otázky spojené s přepravou, kterou provádí, znát. Dopravce rovněž odpovídá za nesprávné použití nebo ztrátu listin, které jsou uvedeny v nákladním listě, jsou k němu přiloženy, nebo byly dopravci předány, ledaže by takováto škoda vznikla z okolností, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Výše škody je zde limitována výší náhrady škody při ztrátě zboží, z toho lze tedy dovodit, že v případě kvalifikovaného zavinění bude dopravce odpovídat neomezeně<sup>182</sup>.

### **5.1.3. Odpovědnost dopravce**

Základní pravidlo pro určení časového rámce, ve kterém může dojít k odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce, příp. za její ztrátu, obsahuje článek 23 § 1 Předpisů CIM. Podle tohoto ustanovení je pro vznik odpovědnosti rozhodný úsek od přijetí zboží až po jeho dodání. Dopravce podle tohoto ustanovení odpovídá rovněž za zpoždění s dodáním zásilky.

Časový úsek, po který je zásilka v péči dopravce, tedy začíná převzetím zboží. Volba pojmu „převzetí zboží“, přinesla drobnou změnu oproti původně používanému pojmu „převzetí zboží k přepravě“. Někteří autoři pak tvrdí, že motivem této změny byla snaha přiblížit znění Předpisů CIM ustanovením Úmluvy CMR (čl. 17 odst. 1)<sup>183</sup>, např. anglická znění se v tomto bodě shodují, česká již nikoli - Úmluva CMR totiž

---

<sup>182</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1779.

<sup>183</sup> STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006. s. 163.

hovoří o převzetí zásilky k přepravě, Předpisy CIM pouze o převzetí zboží (nikoli již k přepravě). Problematické tedy může být posouzení situace, kdy dopravce převezme zboží, avšak nikoli k přepravě, ale např. ke skladování, přičemž k ujednání mezi ním a dopravcem o přepravě dojde až posléze<sup>184</sup>. Porovnání obou předpisů v češtině tak může vést k závěru, že železniční dopravce odpovídá vždy, pokud zásilku převzal, silniční pak pouze, pokud ji převzal k přepravě. Vzhledem k tomu, že ani pro jednu úmluvu není české znění rozhodné, je však tento závěr chybný a řešení z oblasti Úmluvy CMR je možno použít i pro Předpisy CIM.

Pojem „převzetí zboží/zásilky“ však v obou úmluvách není totožný s pojmem „nakládka“. Předpisy CIM pak řeší otázku subjektu odpovědného za nakládku explicitně, což nepochybně přispívá velkou měrou k právní jistotě. Článek 13 § 1 Předpisů CIM uvádí, že předně se má odesílatel s dopravcem dohodnout na tom, kdo nakládku provede, pokud však takováto dohoda není, nakládá kusové zásilky dopravce, vozové zásilky pak odesílatel<sup>185</sup>. Naložení však nelze vnímat jen jako úkon, kterým se zboží ocitne na voze, nebo ve voze. Subjekt odpovědný za nakládku musí zboží upevnit a jinak zajistit<sup>186</sup>. Je-li za nakládku odpovědný odesílatel, je tento povinen zejména hradit dopravci škodu, která vznikla vadným naložením, a to neomezeně<sup>187</sup>. Odesílatel odpovídá však rovněž za další následky vadného naložení (nutno zdůraznit, že bez ohledu na míru zavinění<sup>188</sup>). Na dopravci ale zůstává, aby vadné naložení prokázal (čl.

---

<sup>184</sup> Pro ilustraci je možno si představit situaci, kdy železniční dopravce disponuje velkými sklady v určité obci, část jich pronajímá, přičemž odesílatel zde uskladní zboží s tím, že jedná se silničním dopravcem, který však např. pro poruchu vozidla či špatné klimatické podmínky nemůže zásilku převzít, odesílatel se pak rozhodne pro přepravu po železnici. Při doručení zásilky na místo je pak zjištěno, že je tato značně poškozená pro několik dní trvajícím promočením, ke kterému podle všeho došlo ve skladu dopravce. Stejně může být zboží v péči dopravce původně jen za účelem balení pro transport. Pro úmluvu CMR toto řeší např. BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 1044.

<sup>185</sup> Základní rozdíl zde spočívá v tom, že vozová zásilka je přepravována celým vozem, kusová zásilka je pak ve voze se zásilkami jiných odesílatelů. Proveditelná by tedy byla nakládka dopravcem v obou případech, u kusových zásilek by však nakládka odesílateli působila nemalé potíže.

<sup>186</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1772.

<sup>187</sup> FREISE, R. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen COTIF). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1299.

<sup>188</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1773.

13 § 2 Předpisů CIM), nemusí však (jak již bylo zmíněno) prokazovat, že odesílatel jednal zaviněně<sup>189</sup>.

Doba trvání přepravy je pak určena dodací lhůtou, která má význam především pro posouzení zpoždění s dodáním zboží. Podle článku 16 § 1 Předpisů CIM má být dodací lhůta určena především dohodou mezi odesílatel a dopravcem, pokud taková dohoda není, určí se dodací lhůta podle následujících paragrafů tohoto článku.

Časový úsek, po který je zboží v péči dopravce, pak končí jeho dodáním (této problematice se věnuje čl. 17 Předpisů CIM). Podstatné je, že naroveň dodání zboží jsou postaveny situace uvedené v čl. 17 § 2 Předpisů CIM, které upravují vydání zboží celním nebo daňovým orgánům, případně uskladnění zboží ve skladu dopravce nebo zasilatele – takovéto uskladnění je však postaveno na roveň dodání, jen pokud je v souladu s Předpisy CIM nebo předpisy platnými v místě dodání<sup>190</sup>.

Dodání zboží rovněž není totožné s pojmem „vykládka“. I u vykládky uvádí již zmíněný článek 13 § 1 Předpisů CIM, že na prvním místě je dohoda stran přepravní smlouvy. Pokud takováto dohoda není, vykládá opět kusové zásilky dopravce, vozové pak příjemce. Důležité je, že příjemce vykládá vozové zásilky až „po dodání“, což znamená především, že prvně musí příjemce plnit povinnosti z nákladního listu<sup>191</sup>.

Pokud má dopravce vybrat dobírku a neučiní-li tak, je povinen nahradit odesílateli škodu až do částky dobírky, má však právo postihu proti příjemci (čl. 17 § 6 Předpisů CIM). V tomto případě se dá říci, že Předpisy CIM obsahují zvláštní ustanovení pro určení náhrady škody a její limit. Toto ustanovení se uplatní pouze v případě, že je zboží dodáno příjemci (nikoli tedy třetí osobě) a že má být vybrána dobírka (jejíž výši určuje odesílatel). Tuto situaci je nutno odlišit od případného vydání zboží neznámé osobě, která by nezaplatila částku ve výši dobírky. Dopravcova odpovědnost by se zde řídila jiným režimem (k tomu viz níže).

Je nicméně třeba závěrem připomenout, že aby se pravidlo článku 23 § 1 Předpisů CIM mohlo aplikovat, musí být splněny předpoklady pro aplikaci Předpisů CIM (viz výše). Toto je důležité především v případě, kdy byla sjednána přeprava

<sup>189</sup> FREISE, R. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen COTIF). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1299.

<sup>190</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1784.

<sup>191</sup> STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006. s. 159.

multimodální, na kterou se nevztahují ustanovení čl. 1 Předpisů CIM. Pokud tedy byla celá multimodální přeprava zahrnuta do jedné přepravní smlouvy, použije se národního právního řádu určeného kolizní normou, nikoli již Předpisů CIM a to i kdyby železniční úsek přepravy byl mezinárodní a probíhal mezi dvěma členskými státy Předpisů CIM<sup>192</sup>. Časový úsek, po který bude železniční dopravce odpovědný, tak může být v konkrétním případě multimodální přepravy určen jinak.

Odpovědnost dopravce je v čl. 23 Předpisů CIM konstruována jako objektivní<sup>193</sup> s uvedením liberačních důvodů, které jsou rozčleněny do dvou skupin<sup>194</sup>. I zde lze tyto liberační důvody označit jako neprivilégované (čl. 23 § 2 Předpisů CIM) a privilegované (čl. 23 § 3 Předpisů CIM). Inspirace Úmluvou CMR je zde více než zřejmá, mezi oběma unifikacemi ale existují odchylky. I v oblasti Předpisů CIM je nicméně podstatné ustanovení čl. 25 této úmluvy ohledně dokazování. Zatímco v případě liberačních důvodů uvedených v čl. 23 § 2 musí dopravce prokázat, že škoda vznikla některou z událostí zde uvedených, v případě liberačních důvodů uvedených v čl. 23 § 3 postačí dopravci prokázání pouhé možnosti vzniku škody z některých těchto důvodů, pokud oprávněná osoba neprokáže opak.

Doprovce se podle článku 23 § 2 Předpisů CIM konkrétně odpovědnosti zproští, prokáže-li, že poškození zásilky, její ztráta či zpoždění s dodáním vznikly zaviněním oprávněné osoby nebo příkazem oprávněné osoby, který dopravce nezavinil. Podle převládajícího názoru je osobou oprávněnou myšlena osoba, která má podle čl. 18 Předpisů CIM oprávnění disponovat se zbožím<sup>195</sup>. Dále se dopravce odpovědnosti zproští prokázáním, že škoda vznikla zvláštními vadami zboží (např. vnitřní zkázou či ubýváním) nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Oproti Úmluvě CMR však Předpisy CIM neobsahují ustanovení, které by bránilo dopravci poukazovat na vady vozidla<sup>196</sup>, a dopravce se tedy může liberovat poukazem na vady vozidla použitého k přepravě<sup>197</sup>, prokáže-li, že se jednalo o okolnost, které dopravce nemohl zabránit a jejíž následky nemohl odvrátit.

---

<sup>192</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1803 a násl.

<sup>193</sup> KUNZ, W. Internationaler Schienentransport. In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 498.

<sup>194</sup> Kromě liberačních důvodů pro železniční přepravu obsahují pak Předpisy CIM i zvláštní liberační důvody pro přepravu po námořních linkách (čl. 38 Předpisů CIM).

<sup>195</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1804 a násl.

<sup>196</sup> Srov. Čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR.

<sup>197</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1804 a násl.

Druhou skupinou důvodů jsou pak důvody uvedené v článku 23 § 3 Předpisů CIM. Tyto důvody reflektují specifika přepravy určitých druhů zboží (např. živých zvířat), nebo určitá specifika některých přeprav (přeprava v otevřených vozech atd.). Dopravce se může těchto důvodů dovolávat ve snaze vyhnout se své odpovědnosti za ztrátu nebo poškození zboží, nikoli již za zpoždění s jejich dodáním (a to ani u liberačního důvodu podle článku 23 § 3 písm. e), tedy v případě nesprávného, nepřesného nebo neúplného označení nebo číslování kusů zásilky).

Odchylně je pak odpovědnost dopravce konstruována v případě, že jsou přepravována železniční vozidla jako zboží. V tomto případě je odpovědnost dopravce konstruována na principu presumovaného zavinění (čl. 24 Předpisů CIM), přičemž někteří autoři poukazují na to, že pro takovou odchylku zde není jasný důvod<sup>198</sup>. Podle mého názoru zde ale takový důvod je. Na rozdíl od jiného zboží, které může být přepravováno po železnici, je přeprava železničních vozidel, které jsou předány k přepravě jako zboží, prováděna pro jiného dopravce. Oba dopravci jsou znalí manipulace s vozidly a budou je patrně přepravovat stejným způsobem (příliš možností k odchylnému přístupu zde není). Událost, která potká dopravce těchto vozidel, by tak nejspíše potkala i jejich majitele, kdyby je přepravoval sám. Postavení majitele vozidel je dostatečně procesně zajištěno tím, že důkazní břemeno tíží dopravce (který nejlépe ví, jak přeprava probíhala) a že z dikce ustanovení Předpisů CIM je tento dostatečně chráně proti zaviněnému jednání dopravce vozidel. Není zde podle mého názoru důvod, proč by měl být dopravce vozidel stížen objektivní odpovědností a bez prokázání liberačních důvodů být tedy odpovědný i bez svého zavinění, když by stejná situace patrně potkala i majitele vozidel, kdyby si přepravu zajišťoval sám. Majitel by pak raději zaangažoval dopravce jiného, jelikož by přeprava probíhala z jeho pohledu jistěji, nikoli ale bezpečněji. Dalším důvodem je skutečnost, že zde na rozdíl od jiného zboží není možný náhradní způsob přepravy vozidel (snad jen s výjimkou přepravy námořní), přičemž tažná vozidla musejí splňovat přísná homologační kritéria. Nový majitel vozidel si tak mnohdy např. nemůže přepravu vagonů přes území dalších států obstarat sám. Zavedení principu presumovaného zavinění tak v tomto případě přibližuje postavení majitele k tomu postavení, jaké by měl, kdyby si přepravu zajišťoval sám, a

---

<sup>198</sup> KUNZ, W. Internationaler Schienentransport. In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 498.

nemá za následek určitou zdrženlivost k přijímání těchto přeprav ze strany dopravce takovýchto vozidel, která by se u objektivní odpovědnosti vyskytla (což by pak dopravce nejspíše řešil vyšším přepravným).

Předpisy CIM dále obsahují poměrně podrobnou úpravu toho, jak výši náhrady škody určit. Dopravce je tak podle čl. 30 § 1 Předpisů CIM povinen hradit při úplné nebo částečné ztrátě<sup>199</sup> zboží odškodnění, jehož výše se určí podle burzovní ceny, případně tržní ceny a není-li tato, pak podle obecné hodnoty zboží stejného druhu a jakosti v místě a čase převzetí k přepravě. Výše náhrady škody je podle článku 30 § 2 Předpisů CIM limitována na 17 SDR za chybějící kilogram hrubé hmotnosti. Dopravce hradí mimoto rovněž dovozní, zaplacené clo a ostatní částky uhrazené v souvislosti s přepravou daného zboží. Zvláštní ustanovení pak Předpisy CIM obsahují v článku 31 a to pro ztrátu části zboží, které je zpravidla vystaveno nebezpečí úbytku hmotnosti (kapaliny, zboží předané k přepravě ve vlhkém stavu atd.). Odškodnění při poškození zboží pak obsahuje článek 32 Předpisů CIM, přičemž dopravce v tomto případě hradí škodu, která odpovídá snížení hodnoty přepravovaného zboží. Původní hodnota zboží se určuje stejně jako v případě jeho ztráty. Limity jsou stanoveny rovněž s ohledem na to, jaká by byla výše náhrady škody, kdyby byla část zboží ztracena. Při škodě způsobené překročením dodací lhůty (včetně poškození) pak dopravce hradí odškodnění, které je limitováno čtyřnásobkem dovozního (čl. 33 § 1 Předpisů CIM). Důležité je ale v tomto případě rovněž ustanovení čl. 29 Předpisů CIM, které stanoví, že oprávněný může bez dalšího považovat zboží za ztracené, nebylo-li dodáno příjemci ani po uplynutí třiceti dnů od konce dodací lhůty.

Limity náhrady škody je však i v případě Předpisů CIM možno prolomit. Úprava zde provedená se inspirovala ustanovením čl. 24 a 26 Úmluvy CMR. Podle ustanovení čl. 34 Předpisů CIM může odesílatel uvést v nákladním listě vyšší hodnotu zásilky, která pak stanoví nový limit pro náhradu škody. Odesílatel může rovněž deklarovat v nákladním listě zvláštní zájem na dodání (čl. 35 Předpisů CIM). V obou případech je

---

<sup>199</sup> Jelikož je ale obal součástí zásilky, jedná se o částečnou ztrátu i v případě, že na místo doručení dorazí pouze obal (např. prázdná bedna), i když ve skutečnosti bylo zboží v obalu odeslané ztraceno celé (FREISE, R. *Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen COTIF)*. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1328). Paradoxní pak je, že limit náhrady škody bude vypočten s ohledem na hmotnost zásilky bez obalu, jelikož tento byl dán příjemci k dispozici, i když příjemce utrpěl v podstatě „totální ztrátu“.



zde tak jako u Úmluvy CMR nezbytná existence nákladního listu, jelikož Předpisy CIM vysloveně požadují, aby byly výše uvedené částky v nákladním listě zapsány. Oproti Úmluvě CMR však již Předpisy CIM nehovoří o příplatku, který má být v souvislosti s takto ujednaným prolomením limitů případně náhrady škody zaplacen<sup>200</sup>. Kromě výše uvedeného prolomení limitů, na kterém se může dopravce s odesilatelem dohodnout, pak Předpisy CIM v čl. 36 zbavují dopravce možnosti, aby byla jeho škoda limitována, pro případy limitů zde výslovně uvedených a to v situacích, kdy škoda byla způsobena jednáním nebo opominutím dopravce, kdy dopravce chtěl takovouto škodu úmyslně způsobit, nebo jednal lehkomylně a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít. Předpisy CIM zde tedy neobsahují stejné slabé místo, jako Úmluva CMR, která v čl. 29 odkazuje na národní právní řády.

## 5.2 Dohoda SMGS<sup>201</sup>

Mezinárodní přepravy po železnici mezi Evropou a Asií představují potenciál do budoucna, problémem pro rozvoj těchto přeprav však stále představují dva režimy úpravy přepravní smlouvy, které přinášejí odesílatelům další náklady<sup>202</sup>. Jedná se o Předpisy CIM (o kterých již byla řeč výše) a Dohodu SMGS. Dohoda SMGS představuje mezinárodní dohodu upravující mezinárodní přepravy mezi členy OSŽD. Nepodílí se na ni však všichni členové OSŽD, mimo stojí např. Česká republika, Slovensko nebo Maďarsko<sup>203</sup>. Číslování ustanovení v Dohodě SMGS je stejné jako u Předpisů CIM. Dohoda SMGS pak používá termín „železnice“ namísto pojmu „dopravce“ – v dalším textu k Dohodě SMGS používám obou slov jako synonym.

---

<sup>200</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1827 a 1828.

<sup>201</sup> Rozhodné znění Dohody SMGS je znění ruské a čínské, jelikož bohužel neovládám ani jeden tento jazyk, musel jsem vyjít z nerozhodného anglického znení, konkrétně z anglického překladu Dohody SMGS, který pro své potřeby používá Evropská komise.

<sup>202</sup> LEIMGRUBER, T.; EVTIMOV, E. *Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS*. s. 2. (<http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/gesetzgebung/>).

<sup>203</sup> RAFSENDJANI, M. P.; STEMPFLE CH. - T. *Study of compliance regarding EU-railway law and OSJD-railway law*. s. 31.

([http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007\\_03\\_compliance\\_railway\\_law.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf)).

Maďarsko by však mělo aplikovat Dohodu SMGS pouze pro přepravy přes ukrajinskou hranici (jak bylo uvedeno v překladu Dohody SMGS, kterou jsem měl k dispozici na straně 4).

### **5.2.1 Rozsah použití**

Dohoda SMGS se podle svého čl. 1 použije na přímé mezinárodní přepravy zboží mezi železnicemi členských států. Tato dohoda se tedy uplatní na přepravu zboží (nikoli již cestujících a zavazadel) na níž se podílejí alespoň dvě železnice členských států Dohody SMGS<sup>204</sup>. Přepravy, které rovněž provádějí železnice nečlenských států, tak nejsou zahrnuty do rozsahu použití Dohody SMGS a podle čl. 1 § 2 Předpisů CIM je tedy možno na ně Předpisy CIM smluvně aplikovat<sup>205</sup>. Dohoda SMGS pak navíc v čl. 2 § 4 uvádí, že pro státy, které jsou členy jiného mezinárodního instrumentu, je možné, aby jejich železnice prováděly přepravy mezi sebou na základě tohoto instrumentu.

Přeprava musí podle ustanovení čl. 2 § 1 Dohody SMGS probíhat se SMGS-nákladním listem, mezi stanicemi, které splňují podmínky podle čl. 3 § 2 této dohody a výlučně po železničních cestách, které obsluhují železnice členských států. Podle článku 2 § 3 Dohody SMGS jsou pak vyloučeny přepravy, při nichž se místo odeslání a místo doručení nacházejí v témže státě, je-li přeprava prováděna tranzitem přes území jiného státu ve vlacích železnice odesílajícího státu. Dohoda SMGS se dále nepoužije na přepravu mezi dvěma sousedícími zeměmi tranzitem přes území třetího státu, probíhá-li přeprava po celé trase ve vlacích státu odeslání nebo státu určení a na přepravy mezi sousedícími státy, ve vlacích jednoho tohoto státu, probíhá-li přeprava podle vnitřních předpisů státu této železnice. Z výše uvedeného je pak zřejmé, že se Dohoda SMGS neuplatní na čistě vnitrostátní přepravy (bez tranzitu). Zajímavé je rovněž ustanovení čl. 3 § 1 Dohody SMGS, které obsahuje povinnost zúčastněné železnice provést přepravu v zásadě jakéhokoli zboží (výjimky jsou obsaženy v čl. 4 Dohody SMGS), jsou-li splněny podmínky v ustanovení čl. 3 § 1 obsažené. Kromě již zmíněných předmětů vyloučených z přepravy podle čl. 4 Dohody SMGS obsahuje tato dohoda v čl. 5 rovněž výčet předmětů, které mohou být přijaty k přepravě jen na základě zvláštních podmínek (příkladem lze uvést přepravu živých zvířat, která má být podle čl. 5 § 2 v zásadě doprovázená, dalším příkladem pak může být podle čl. 5 § 3 zboží podléhající zkáze

---

<sup>204</sup> BENEŠ, J.; KLOSS, V.; KOLARSKI, A.; ORLOV, V. G. aj. *Mezinárodní nákladní přeprava na železnici na základě dohody SMGS*. 1. Vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1983. s. 11.

<sup>205</sup> STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006. s. 151.

atp.). Závěrem je nutno říci, že Dohoda SMGS neobsahuje ustanovení obdobné čl. 4 Předpisů CIM, které by umožňovalo sjednávat odchylky pro určité přepravy<sup>206</sup>.

### **5.2.2 Přepravní dokument**

Úvodem k této problematice je nutno říci, že úprava přepravního dokumentu podle Dohody SMGS je skutečně detailní. Tímto přepravním dokumentem je podle Dohody SMGS nákladní list. Vzor nákladního listu je obsažen v přílohách Dohody SMGS, což má za následek, že od tohoto vzoru není možné se odchýlit<sup>207</sup>.

Podle čl. 7 § 1 Dohody SMGS musí být přepravní smlouva prokázána nákladním listem<sup>208</sup>. Článek 8 § 5 pak uvádí, že přepravní smlouva má být považována za uzavřenou, jakmile je železnici, která přepravu obstarává, předáno zboží a nákladní list. Tato ustanovení tedy dokazují, že přepravní smlouva je z pohledu Dohody SMGS smlouvou formální a reálnou, nákladní list má pak konstitutivní funkci<sup>209</sup>. Přijetí zboží je potvrzeno v nákladním listě razítkem přijímací stanice (které obsahuje datum), jakmile je veškeré předáno dopravci a jakmile jsou zaplaceny poplatky, které má odesílatel platit. Jakmile je razítko otištěno, je nákladní list dokladem o uzavření přepravní smlouvy (článek 8 § 6 Dohody SMGS).

V článku 7 § 2 je pak mj. uvedeno, že formuláře nákladního listu musejí být provedeny v jazyce odesílajícího státu a v jednom z jednacích jazyků OSŽD (tedy v ruštině nebo čínštině)<sup>210</sup>, totéž platí i o údajích, které jsou do nákladního listu zapisovány. Železnice účastníci se na přepravě mohou mezi sebou ovšem uzavřít odchýlnou dohodu týkající se překladu informací, které se v nákladním listě uvádějí. Dvě kopie nákladního listu zůstávají přijímající železnici, jednu každou má pak obdržet každá další tranzitní železnice, která se na přepravě účastní. Zboží přijato s jedním

---

<sup>206</sup> GODLEWSKI, J. *Konwencja COTIF/CIM a Umowa SMGS*. 1. Vydání. Gdynia: Polska Izba Spedycji i Logistyki, 2010. s. 13.

<sup>207</sup> GODLEWSKI, J. *Konwencja COTIF/CIM a Umowa SMGS*. 1. Vydání. Gdynia: Polska Izba Spedycji i Logistyki, 2010. s. 14.

<sup>208</sup> V překladu, který jsem měl k dispozici, je použito slov „... must be evidenced by a consignment note...“.

<sup>209</sup> GODLEWSKI, J. *Konwencja COTIF/CIM a Umowa SMGS*. 1. Vydání. Gdynia: Polska Izba Spedycji i Logistyki, 2010. s. 14.

<sup>210</sup> Dokud byla jednacím jazykem OSŽD i němčina, bylo možné, aby byl nákladní list i v němčině (BENEŠ, J.; KLOSS, V.; KOLARSKI, A.; ORLOV, V. G. aj. *Mezinárodní nákladní přeprava na železnici na základě dohody SMGS*. 1. Vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1983. s. 18.).

nákladním listem od stejného odesilatele v téže stanici k přepravě k témuž příjemci ve stejném místě přijetí má být považováno za „zásilku“. Dohoda SMGS pak rozlišuje 4 druhy zásilek: vozové zásilky, malé zásilky (též kusové zásilky), kontejnerové zásilky a přívěsové zásilky (piggyback consignments)<sup>211</sup>. Rozlišení toho, o jaký druh zásilky se jedná, je pak podstatné především s ohledem na fakt, že Dohoda SMGS neumožňuje některé druhy zásilek kombinovat na jednom vagoně (vozové a kusové zásilky, více vozových zásilek dohromady atd.).

Odesílatel odpovídá za správnost údajů, které uvedl v nákladním listě. Jak dále uvádí čl. 12 § 1 Dohody SMGS, odesílatel je odpovědný za všechny následky vzniklé v důsledku toho, že jím zapsané údaje jsou nesprávné nebo neúplné, případně napsané na špatném místě nákladního listu. Dopravce je oprávněn zkontrolovat správnost údajů v nákladním listě. Ustanovení čl. 12 Dohody SMGS reflektuje skutečnost, že podle čl. 7 § 1 této dohody musí odesílatel současně s dodáním zboží k přepravě předat ve stanici odeslání řádně vyplněný a podepsaný nákladní list (jak již bylo řečeno výše).

### **5.2.3 Odpovědnost dopravce**

Z článku 23 § 1 Dohody SMGS je možno dovodit, že dopravce odpovídá za zpoždění s dodáním zboží, za škody na něm, případně za jeho ztrátu, pokud tyto události nastaly v době mezi převzetím zboží k přepravě a okamžikem jejich dodání. Podle tohoto ustanovení odpovídá železnice rovněž za následky jí zaviněné ztráty dokumentů, které byly k nákladnímu listu přiloženy (a v něm zaznamenány) odesílatelem nebo celními orgány.

O převzetí zboží k přepravě bylo pojednáno již výše v části věnované SMGS-nákladnímu listu. Dohoda SMGS pak nepřímou určuje subjekt, který je odpovědný za nakládku, když v článku 9 § 4 stanoví, že se subjekt odpovědný za nakládku určí podle vnitřních předpisů přijímající železnice. Je-li subjektem odpovědným za nakládku odesílatel, je tento povinen rovněž zjistit vhodnost vagonu pro nakládku daného zboží. Odesílatel musí v nákladním listě uvést, kým byl vagon případně kontejner naložen. Pokud zásilku provedl odesílatel, má být tento odpovědný za všechny následky vadného

---

<sup>211</sup> O jakou zásilku se jedná, pak uvede odesílatel v nákladním listě v kolonce „Typ zásilky“. Tuto skutečnost však odesílatel nemusí uvádět, jedná-li se o přívěsovou zásilku.

naložení. Podle článku 14 § 7 si může dopravce a odesílatel dohodnout lhůtu k doručení zásilky, pokud si takovouto lhůtu nedohodnou, počítá se lhůta k doručení podle ustanovení čl. 14. Podle § 6 tohoto článku se pak lhůta k dodání považuje za splněnou, pokud zboží dorazilo do místa určení před uplynutím této lhůty a může být dáno k dispozici příjemci, o čemž byl příjemce vyrozuměn. Podle čl. 17 § 1 je příjemce oprávněn odmítnout přijetí zásilky pouze v případě, že zboží je takovým způsobem poškozeno, že jeho využití k původnímu účelu je zcela nebo z části nemožné. Článek 17 § 2 pak uvádí, že příjemce je povinen zaplatit plnou výši poplatků spojených s přepravou a to i v případě, kdy byla část zboží ztracena.

Dohoda SMGS ve svém čl. 23 § 7 stanoví, že v případě poškození nebo ztráty zboží prokazuje odesílatel nebo příjemce, že k této události došlo od okamžiku převzetí zboží k přepravě po okamžik jejího dodání. I zde jsou dopravci dány důvody, jejichž prokázáním se tento odpovědnosti zproští. Výčet důvodů, pro které se může železnice zbavit odpovědnosti za ztrátu či poškození zboží (nikoli za zpoždění), je uveden v čl. 23 § 3 Dohody SMGS. Jedná se o poměrně rozsáhlý výčet, z nějž je možno příkladem uvést skutečnosti, které dopravce nemohl odvrátit a jejichž následky omezit nebylo v jeho moci, dále sem patří špatná kvalita zboží, případně různé nedostatky obalu, zavinění odesílatele či příjemce, specifické vlastnosti zboží, pro které toto podléhá úbytku, který nepřesahuje dovolené množství úbytku určené podle článku 24 § 1 Dohody SMGS, naložením zboží do nevhodného vozu nebo kontejneru odesílatelem atd. Ustanovení o prokazování těchto důvodů, které dělí výše uvedené důvody do dvou skupin, je však poněkud nejasně formulované. Článek 23 § 8 uvádí, že důvody pro zbavení se odpovědnosti podle článku 23 § 3 uvedené pod čísly 1) a 3) prokazuje dopravce. Článek 23 § 9 pak uvádí, že u (zbylých) důvodů uvedených v § 3 pod čísly 2) a 4) až 10) je dopravce odpovědnosti zproštěn, je-li z okolností zřejmé, že ztráta nebo poškození zásilky z těchto důvodů nastaly. Odesílatel nebo příjemce však mohou prokázat opak. Konstituována je zde právní domněnka<sup>212</sup> či lépe domněnka příčinné souvislosti<sup>213</sup>. Docílit vyloučení odpovědnosti dopravce na základě tohoto ustanovení však není tak snadné, jak by se na první pohled mohlo zdát, je totiž třeba, aby byla

---

<sup>212</sup> BENEŠ, J.; KLOSS, V.; KOLARSKI, A.; ORLOV, V. G. aj. *Mezinárodní nákladní přeprava na železnici na základě dohody SMGS*. 1. Vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1983. s. 73.

<sup>213</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985. s. 55.

dokázána existence okolnosti, na základě které je možno usoudit, že škoda z daného důvodu mohla vzniknout.<sup>214</sup> I přes méně jasnou formulaci v Dohodě SMGS se ale dá říci, že konstrukce důkazního břemene je v této dohodě srovnatelná s Předpisy CIM<sup>215</sup>. Důvody, pro které se dopravce odpovědnosti podle výše uvedeného čl. 23 § 3 zproští, jsou doplněny ještě o některé zvláštní důvody uvedené v článku 23 § 4.

Doprovce má rovněž možnost zbavit se odpovědnosti za zpoždění a to podle ustanovení čl. 23 § 5, které toto dopravci umožňuje při nepřízní počasí nebo jiných okolnostech, které způsobily omezení provozu a které vyhlásila vláda v daném státě. Ve vztahu ke zpoždění je nutno uvést, že podle čl. 17 § 5 Dohody SMGS má odesílatel nebo příjemce možnost, aby po marném uplynutí 30 dnů od určeného data doručení požádal železnici, aby zásilku vyhledala. Po uplynutí 30 dnů od určeného data doručení má rovněž odesílatel či příjemce možnost považovat zboží za tracené (čl. 17 § 6 Dohody SMGS), pokud v tomto smyslu byl učiněn zápis do příslušného vyhotovení nákladního listu stanicí doručení. Tento zápis musí být stvrzen razítkem. Pokud však zboží do šesti měsíců dorazí, je příjemce<sup>216</sup> povinen zboží převzít a vrátit dopravci plnění, které mu dopravce vyplatil z důvodů ztráty zboží. Pokud bylo toto vyplaceno odesílateli, je povinen toto plnění vrátit on. To však nic nemění na nárocích, které příjemci vznikly ze zpoždění či ztráty části zboží, případně z jeho poškození.

Určení výše náhrady škody v případě úplné nebo částečné ztráty zásilky je obsaženo v ustanovení článku 25 § 1 Dohody SMGS. Podle této normy je při určení výše kompenzace při ztrátě zásilky třeba vyjít z její ceny. Cena zásilky se určuje podle oznámení zahraničního dodavatele. Není-li možno určit cenu zásilky tímto způsobem, použije se k jejímu určení stanovisko znalce. Kromě náhrady ceny zásilky se podle ustanovení článku 25 § 3 hradí i náklady spojené s přepravou ztraceného zboží. V případě Dohody SMGS se tedy hradí primárně skutečná škoda na zboží, není zde stanoven limit pro náhradu škody. Odesílatel má i zde podle ustanovení čl. 10 Dohody SMGS možnost deklarovat hodnotu zboží (u některých komodit uvedených v článku 10 této dohody je pak dokonce nutno jejich hodnotu uvést). Přijímající železnice má však právo přezkoumat, zda hodnota zboží souhlasí s částkou uvedenou. Uvedení hodnoty

---

<sup>214</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985. s. 55.

<sup>215</sup> LEIMGRUBER, T.; EVTIMOV, E. *Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS*. s. 40. (<http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/gesetzgebung/>).

<sup>216</sup> Dohoda SMGS zde hovoří vysloveně o příjemci.

zboží podléhá podle § 4 tohoto článku příplatku. Je-li hodnota takto uvedena, hradí se v případě ztráty zboží bez dalšího přezkoumávání hodnota zboží ve výši uvedené. Způsob určení výše náhrady škody při ztrátě zboží je pak podle článku 26 rozhodující i pro stanovení výše náhrady škody v případě poškození zboží. Dohoda SMGS tedy počítá s tím, že je hrazena skutečná hodnota zboží, bez možnosti limitovat tuto výši náhrady. V případě zpoždění je pak v souladu s článkem 27 Dohody SMGS železnice povinna platit příjemci pokutu. Výše této pokuty se určuje na základě výše přepravného způsobem uvedeným v čl. 27 § 1 avšak do maximální výše 30% přepravného.

Ohledně určení výše náhrady škody lze tedy závěrem říci, že Dohoda SMGS vychází z hodnoty zboží a rozsah odpovědnosti dopravce nelze podle Dohody SMGS rozšířit<sup>217</sup> (deklarace hodnoty zboží spíše urychluje případné vyřízení náhrady škody). V případě zpoždění je pak plnění dopravce limitováno 30% přepravného oproti čtyřnásobku dovozného v Předpisech CIM.<sup>218</sup>

### **5.3 Přepravy CIM/SMGS**

Existence dvou právních režimů, které mohou dopadat na jednu přepravu, pak pochopitelně není ideálním stavem. Již delší dobu tedy existovala snaha oba systémy alespoň nějakým způsobem přiblížit<sup>219</sup>. Jako nejnázve odstranitelný a z pohledu mnoha subjektů zbytečný se pak jevil nový podej zásilky na hranicích, kde se přecházelo z jednoho použitelného právního režimu na druhý. Při tomto novém podeji byly údaje z CIM-nákladního listu přepisovány do nákladního listu podle Dohody SMGS, což vedlo k průtahům, chybám v opisech, zbytečné administrativní práci a růstu nákladů za přepravu. Hospodářský přínos této činnosti byl nulový. Odstranění výše uvedených nedostatků pak slibovalo především učinit železniční nákladní dopravu

---

<sup>217</sup> LEIMGRUBER, T.; EVTIMOV, E. *Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS*. s. 50. (<http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/gesetzgebung/>).

<sup>218</sup> LEIMGRUBER, T.; EVTIMOV, E. *Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS*. s. 62. (<http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/gesetzgebung/>).

<sup>219</sup> Původní Dohoda SMGS se od tehdy platných Předpisů CIM příliš nelišila. Zatímco Předpisy CIM se však přizpůsobovaly nové situaci, Dohoda SMGS se v prostředí plánovaného hospodářství příliš neměnila. (FREISE, R. Eisenbahntransport – Internationales Recht. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1247 a násl.).

konkurenceschopnější<sup>220</sup>. Nástroj, který byl zvolen k dosažení tohoto cíle, byl společný nákladní list CIM/SMGS.

Společný nákladní list CIM/SMGS byl projektem, na kterém se podílely Mezinárodní železniční přepravní výbor (CIT)<sup>221</sup> a OSŽD. Tento dokument začal být používán od 1. září 2006. Kromě toho, že je tento dokument používán dopravci a odesilatelé jako přepravní dokument, funguje rovněž jako celní dokument, je rovněž akceptován bankami při mezinárodním platebním styku<sup>222</sup>. Obliba přeprav na základě tohoto dokumentu pak od jeho zavedení rostla, dopravci i odesilatelé si pochvalovali především zkrácení doby přepravy. ČD Cargo tak např. dosáhlo úspory času ve stanici Čierna nad Tisou v délce 12 hodin, nebo ve stanici Malaszewicze v délce kolem 18 hodin<sup>223</sup>. Někteří dopravci však uvádějí úsporu až v řádech několika dní. Kromě přeprav do oblasti ruského města Kaluga<sup>224</sup>, kde se rozvíjí automobilový průmysl, pak mnozí vidí potenciál pro nákladní list CIM/SMGS rovněž v přepravách s Čínou. Právě z Číny bylo do Střední Evropy v poslední době vypraveno na základě tohoto dokumentu několik „pilotních“ ucelených vlaků<sup>225</sup>. Každá přeprava nicméně musí být dopředu sjednána mezi dopravci, kteří se na přepravě mají účastnit<sup>226</sup>. Kromě přeprav na základě společného nákladního listu CIM/SMGS pak zůstává k dopravcům a odesilatelům stále k dispozici původní model přepravy s novým podejem<sup>227</sup>.

---

<sup>220</sup> BARTÁKOVÁ, H. *Nový mezinárodní železniční přepravní doklad*. ČD Cargo Bulletin 2010, č. 1, s. 12. ([http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo\\_1\\_2010.pdf](http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo_1_2010.pdf))

<sup>221</sup> Ze strany CIT byl rovněž vydán Průvodce nákladním listem CIM/SMGS (v češtině zde: [http://www.cdcargo.cz/assets/zakaznicka-podpora/cotif-99/glv\\_cim-smgs-01072012-cz.pdf](http://www.cdcargo.cz/assets/zakaznicka-podpora/cotif-99/glv_cim-smgs-01072012-cz.pdf))

<sup>222</sup> ILIE, E. *CIM/SMGS Consignment note simplifies cross-border procedures*. RailwayPRO - 10. 8. 2010 (<http://www.railwaypro.com/wp/?p=2442>).

<sup>223</sup> BARTÁKOVÁ, H. *Nový mezinárodní železniční přepravní doklad*. ČD Cargo Bulletin 2010, č. 1, s. 13. ([http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo\\_1\\_2010.pdf](http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo_1_2010.pdf))

<sup>224</sup> BARTÁKOVÁ, H. *Nový mezinárodní železniční přepravní doklad*. ČD Cargo Bulletin 2010, č. 1, s. 13. ([http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo\\_1\\_2010.pdf](http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo_1_2010.pdf))

<sup>225</sup> EVTIMOV, E. *First rail freight shipments from China to Europe using the common CIM/SMGS consignment Note*. CIT Info 2012, č. 5/6, s. 6-7. ([http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info\\_EN/2012/CIT-Info5-6\\_2012\\_EN.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_EN/2012/CIT-Info5-6_2012_EN.pdf))

<sup>226</sup> BARTÁKOVÁ, H. *Nový mezinárodní železniční přepravní doklad*. ČD Cargo Bulletin 2010, č. 1, s. 12. ([http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo\\_1\\_2010.pdf](http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo_1_2010.pdf))

<sup>227</sup> ILIE, E. *CIM/SMGS Consignment note simplifies cross-border procedures*. RailwayPRO - 10. 8. 2010 (<http://www.railwaypro.com/wp/?p=2442>).



Přepravy mezi Evropou a Asií by mohly v budoucnu skutečně nabýt na významu. Podle posledních zpráv má Rusko v plánu investovat miliardy rublů do modernizace své železniční sítě na Dálném východě, konkrétně do modernizace Transsibiřské a Bajkalsko-Amurské magistrály<sup>228</sup>.

## 6. Vnitrozemská vodní přeprava

Vnitrozemská vodní přeprava se uplatní především pro přepravu objemných nákladů na delší vzdálenosti po vnitrozemských vodních cestách (řeky, kanály atp.). K běžným nákladům přepravovaným tímto způsobem (jako je uhlí, sytké hmoty atp.) se v poslední době přidávají i náklady poměrně netradiční jako je přeprava nově vyrobených automobilů či částí větrných elektráren. Zajímavostí je několik přeprav částí letounů Airbus A380, které proběhly po Labi a ukázaly možnosti vnitrozemské vodní přepravy, kterými jiné vnitrozemské druhy přepravy nedisponují<sup>229</sup>. Vnitrozemská vodní doprava není vzhledem k poloze České republiky pro náš stát příliš typická (v porovnání s Německem, Francií či státy Beneluxu), to se však může změnit v případě vybudování kanálu Dunaj-Odra-Labe (dále jen D-O-L).

Projekt kanálu D-O-L je starý v podstatě více než sto let. Za tu dobu se však dočkala realizace jen jeho malá část<sup>230</sup>, celý projekt byl spíše charakteristický rozsáhlými diskusemi. Kanál D-O-L má své zastánce (z nichž patrně nejvíce slyšet je v poslední době nově zvolený prezident Miloš Zeman), ale i četné odpůrce. Odpůrci mu vytýkají především jeho vliv na životní prostředí, zastavují se rovněž nad potřebostí takovéto stavby. Zastánci tohoto projektu mj. uvádějí, že by tento kanál mohl přinést pracovní místa jak v dopravě, tak v průmyslových zónách poblíž přístavů, dále že jeho vliv na životní prostředí by byl spíše pozitivní a dodávají poměrně silný argument, že z celé EU je Česká republika jediným státem, který nemá možnost využít levnou vodní přepravu, jelikož neleží u moře, ani nedisponuje kvalitním spojením na evropskou vnitrozemskou

---

<sup>228</sup> Rusko dá miliardy do sibiřských železnic. E15.cz – 2. 4. 2013 (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rusko-da-miliardy-do-sibirskych-zeleznic-971212>).

<sup>229</sup> KUBEC, J.; PODZIMEK, J. *Křižovatka tří moří: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe*. 2007, s. 124

<sup>230</sup> Celý projekt se stal aktuální pro Německo v době před druhou světovou válkou, kdy měl být tento kanál vybudován jako „Kanál Adolfa Hitlera“. Kvůli válce však byla uskutečněna jen zanedbatelná část. Několik vybudovaných kilometrů v Rakousku slouží dnes pouze rekreantům (DEISS, R. *So weit die Flüsse tragen*. 1. Vydání. Norderstedt: Books on Demand GmbH, 2011. s. 63.).

plavební síť<sup>231</sup>. Podle mého názoru se jako největší problém jeví právě otázka využitelnosti takové stavby. Za prvé je spojení Jihovýchodní Evropy s Německem a státy Beneluxu dostatečně zajištěno po Dunaji, za druhé je vnitrozemská vodní doprava v Polsku údajně v poměrně špatném stavu<sup>232</sup>, vyvstává tedy otázka, zda by v případě propojení Odry, Labe a Dunaje byla polská síť schopna nabídnout dopravcům kvalitní spojení, aby tito měli zájem tuto cestu využívat. Současný stav diskusí v rámci oficiálních míst v České republice je pak takový, že vláda ve svém usnesení<sup>233</sup> ze dne 14. března 2012 uložila ministru dopravy „*zpracovat ve spolupráci s ministry životního prostředí, zemědělství a pro místní rozvoj komplexní dopravní a environmentální analýzu dopravního (vodního) koridoru Dunaj - Odra - Labe a jeho přínosů a dopadů na zájmy České republiky v členění na jednotlivé větve i jako celek a zajistit komplexní projednání záměru a jeho možných dopadů s představiteli sousedních států a s Evropskou komisí a informovat o tomto projednání vládu do 31. prosince 2013*“. Na další vývoj bude tedy patrně třeba počkat do začátku roku 2014.

Vnitrozemská vodní přeprava se pak může pyšnit poměrně úspěšnou unifikací v podobě Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (dále jen Úmluva CMNI)<sup>234</sup>.

## 6.1 Úmluva CMNI

Úmluva CMNI je poměrně mladá unifikační úmluva, která se stala účinnou teprve 1. dubna 2005. Jedná se však o unifikaci úspěšnou a významnou, jelikož tuto úmluvu již ratifikovalo např. Německo, Francie, Rusko, Švýcarsko, Belgie, Nizozemsko, Maďarsko, Slovensko či Česká republika<sup>235</sup>. Tvůrci této úmluvy čerpali především z unifikačních úmluv pro jiné druhy přepravy a to jak pro přepravy vodní (především mezinárodní unifikace přepravy námořní), tak pro přepravy pozemní i letecké<sup>236</sup>. Cílem

---

<sup>231</sup> KUBEC, J.; PODZIMEK, J. *Křižovatka tří moří: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe*. 2007, s. 108.

<sup>232</sup> V Polsku prý chybí např. dostatečná signalizační infrastruktura pro noční plavby, proto zde vnitrozemská vodní plavba za tmy nefunguje (DEISS, R. *So weit die Flüsse tragen*. 1. Vydání. Norderstedt: Books on Demand GmbH, 2011. s. 87.).

<sup>233</sup> Usnesení vlády č. 155 ze dne 14. března 2012.

<sup>234</sup> U nás publikována pod číslem 32/2006 Sb. m. s.

<sup>235</sup> Ratifikační proces je možno sledovat zde:

[http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3\\_cmni\\_legalinst.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html)

<sup>236</sup> MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1130.; TROST, J.

této unifikace pak bylo především zvýšit právní jistotu v tomto oboru mezinárodní přepravy a sjednotit podmínky pro soutěžitele<sup>237</sup>.

### **6.1.1 Rozsah použití**

Úmluva CMNI vymezuje rozsah svého použití ve svém článku 2 odst. 1, když stanoví, že se použije na všechny smlouvy o přepravě, pokud se alespoň ve smlouvě předpokládaný přístav nakládky, nebo přístav vykládky případně místo převzetí či dodání zboží nacházejí ve smluvním státě této úmluvy. Pokud by bylo ve smlouvě dáno na výběr více přístavů vykládky či míst pro dodání zboží, je rozhodné místo, kde skutečně k vykládce nebo dodání zboží došlo.

Konstrukce zvolená Úmluvou CMNI v čl. 2 odst. 1 má určitá pozitiva především vzhledem k tomu, že jednoznačně stanoví, že rozhodné je ujednání stran v přepravní smlouvě, nikoli průběh přepravy. Úmluva CMNI se tak použije i v případě, že zboží bylo ztraceno, ještě než přešlo hranici, případně pokud došlo k přeložení místa dodání do tuzemska<sup>238</sup>. Přeprava musí tedy být jako mezinárodní sjednána<sup>239</sup>, ohled na skutečný průběh přepravy bere Úmluva CMNI právě až v závěru ustanovení čl. 2 odst. 1, což může být problematické, jelikož strany nemusí vědět až do ukončení přepravy, jakému režimu bude přeprava podléhat<sup>240</sup>. Přepravní smlouvu pak Úmluva CMNI navíc sama definuje v článku 1 odst. 1, přičemž stanoví, že se jedná o smlouvu jakéhokoli druhu, která obsahuje závazek dopravce přepravit zboží oproti zaplacení přepravného. Široké pojetí přepravní smlouvy pak vede k začlenění charter parties (k tomu blíže

---

Internationaler Binnenschiffstransport (CMNI). In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 581.

<sup>237</sup> TROST, J. Internationaler Binnenschiffstransport (CMNI). In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 581.

<sup>238</sup> OTTE, K. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt – CMNI. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1793.

<sup>239</sup> Na přepravy, které by probíhaly mezi dvěma místy v jednom státě přes území druhého státu, se Úmluva CMNI nevztahuje. Příkladem může být přeprava mezi dvěma místy v Německu za použití sítě kanálů v Nizozemsku (JAEGERS, M. *Zum Inkrafttreten der CMNI*. Transportrecht 2007, č. 4, s. 143.).

<sup>240</sup> Příkladem mohla být ještě donedávna přeprava z Bělehradu (pro Srbsko vstoupila úmluva v platnost 1. listopadu 2010) proti proudu Dunaje s místem dodání na výběr mezi Bratislavou a Vídní. Zatímco Rakousko není a nebylo členským státem, Slovensko tuto úmluvu v roce 2008 ratifikovalo. V současnosti může podobný problém vyvstat s přepravami z Polska, které by končily v Rakousku nebo v Německu. Polsko Úmluvu CMNI dosud neratifikovalo.

v části věnované námořní přepravě) pod přepravní smlouvu z hlediska Úmluvy CMNI<sup>241</sup>. Z definice přepravní smlouvy v Úmluvě CMNI nicméně jasně vyplývá, že přeprava má být uskutečňována oproti zaplacení přepravného, nebude se tedy jednat o smlouvu, kde je přeprava z různých důvodů poskytována bezplatně. Definici zboží podává Úmluva CMNI ve svém čl. 1 odst. 7, přičemž se omezuje pouze na krátký výčet toho, co se za zboží nepovažuje a uvádí, že zboží zahrnuje přepravní zařízení nebo obal, pokud je poskytl odesílatel.

Úmluva CMNI hovoří rovněž nejen o přístavu nakládky a vykládky, ale i o místě převzetí a dodání zboží. To umožňuje podřadit pod ustanovení Úmluvy CMNI i ty přepravy, kdy dojde k převzetí zboží či k jeho dodání v místech, která pro nedostatek infrastruktury nemohou být považována za přístav<sup>242</sup>.

Jelikož přeprava na lodích pro vnitrozemskou vodní plavbu může podléhat rovněž v krátkých úsecích i v pobřežních mořských vodách, obsahuje Úmluva CMNI ve svém čl. 2 odst. 2 ustanovení o tom, že této úmluvě podléhají i přepravy, které bez překládky zboží probíhají jak po vnitrozemských vodních cestách, tak i po cestách podléhajících námořním pravidlům (samozřejmě při splnění podmínek čl. 2 odst. 1 Úmluvy CMNI) za předpokladu, že nebyl vystaven námořní konosament podle námořního práva nebo nebyla vzdálenost proplutá po námořních trasách větší, než cesta proplutá po vnitrozemských vodních cestách. Ustanovení čl. 2 odst. 2 Úmluvy CMNI je jedinou výjimkou z pravidla, že se Úmluva CMNI použije pouze na přepravy po vnitrozemských vodních cestách. Úmluva CMNI tak neumožňuje přepravy door-to-door, při kterých by bylo použito jiných druhů přepravy (silnice, železnice atd.) před či v návaznosti na vnitrozemskou vodní přepravu<sup>243</sup>.

Na použití Úmluvy CMNI nemá podle jejího čl. 2 odst. 3 vliv např. státní příslušnost dopravce, registrace plavidla a další skutečnosti v tomto ustanovení uvedené.

Úmluva CMNI pak sama obsahuje unifikované kolizní normy pro určení subsidiárního statutu a to sice ve svém čl. 29.

---

<sup>241</sup> TROST, J. Internationaler Binnenschiffstransport (CMNI). In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 583.

<sup>242</sup> KORIOH, W. *Binnenschiffrechts*. Berlin: Berliner Wissenschafts-verlag, 2008. s. 39.

<sup>243</sup> CZERWENKA, B. *Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI)*. Transportrecht 2001, č. 7/8, s. 278.

### **6.1.2. Přepavní dokument**

Dopravce vystaví podle ustanovení čl. 11 odst. 1 Úmluvy CMNI pro každou přepravu zboží, která podléhá Úmluvě CMNI, přepravní listinu, aniž by bylo třeba, aby se s ním odesílatel na vystavení přepravní listiny domlouval<sup>244</sup>. Přepravní listinou se rozumí podle ustanovení čl. 1 odst. 6 listina, která dokládá přepravní smlouvu a převzetí zboží či jeho nakládku dopravcem. Tato může mít formu náložního listu (konosamentu), nákladního listu či jiné listiny používaného v obchodním styku. Pojem „přepravní listina“ je tedy v rámci Úmluvy CMNI pojmem souhrnným, hovoří-li Úmluva CMNI o přepravní listině, je nutné požadavky na ni kladené splnit u každého výše uvedeného typu přepravní listiny. Pokud jde o náložný list, tak ten vystaví dopravce podle čl. 11 odst. 1 pouze tehdy, pokud to odesílatel vyžaduje a pokud tak bylo dohodnuto před nakládkou nebo převzetím zboží.

O tom, že i v případě Úmluvy CMNI je přepravní listina důkazem o existenci a obsahu přepravní smlouvy a nikoli přepravní smlouvou samotnou, svědčí dvě ustanovení. Jedná se o poslední větu článku 11 odst. 1 a o ustanovení čl. 11 odst. 3.

Náležitosti každé přepravní listiny stanoví čl. 11 odst. 5 Úmluvy CMNI. Přepravní listina má mimo jiné ten význam, že do ní je možno zapisovat výhrady týkající se zboží předaného odesílatelem k přepravě podle čl. 12 Úmluvy CMNI. Bez zapsání výhrad se má za to, že zboží bylo ve zjevně dobrém stavu (čl. 12 odst. 5). Zajímavostí je ustanovení čl. 12 odst. 3, které zakládá domněnku ve prospěch dopravce v případě, že byl kontejner nebo nákladní prostory plavidla zapečetěny osobou odlišnou od dopravce a pečeť zůstala neporušená až do místa dodání. V takovém případě se má za to, že ztráta nebo poškození zboží nevznikly během přepravy.

Odlišností od výše popsaných unifikačních úmluv (Úmluva CMR atd.) je možnost dopravce vystavit na základě Úmluvy CMNI již zmíněný náložný list, nebo též konosament<sup>245</sup>. Je-li konosament vystaven, je tento rozhodný pro vztah mezi dopravcem a příjemcem zboží (čl. 11 odst. 4). Jde o logické ustanovení, jelikož náložný list je

<sup>244</sup> TROST, J. Internationaler Binnenschiffstransport (CMNI). In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 602.

<sup>245</sup> Úprava konosamentu je nicméně v Úmluvě CMNI velmi stručná, významnou roli zde bude hrát národní právní řád určený na základě článku 29 Úmluvy CMNI, který obsahuje kolizní normu pro určení subsidiárního statutu (k tomu blíže TROST, J. Internationaler Binnenschiffstransport (CMNI). In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 604.).

většinou jediný dokument, který má příjemce k dispozici. Konosamentu se věnuje především čl. 13 Úmluvy CMNI. Konosament je podle čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMNI cenný papír znějící na jméno příjemce, na řad nebo na doručitele a zboží bude v místě dodání vydáno tomu, kdo jako první předloží originál náložního listu (čl. 13 odst. 2 Úmluvy CMNI). Stejně jako v případě námořní přepravy (viz níže) však i Úmluva CMNI odlišuje u konosamentu situaci, kdy je tento vydán odesilateli a jemu i zůstane, od situace, kdy je konosament převeden na třetí osobu (včetně příjemce), která jedná s důvěrou v popis zboží v něm obsažený. Proti takové osobě nemůže dopravce prokázat, že se ustanovení přepravní smlouvy liší od údajů v konosamentu, stejně jako nemůže prokázat, že zboží nebylo v dobrém stavu při převzetí, nebyl-li učiněn do konosamentu záznam o stavu zboží či výhrada.

Vystavení toho kterého dokumentu bude tedy záležet na stranách přepravní smlouvy a bude odvislé od toho, k jakým účelům má přepravní listina sloužit. Nákladní list bude mít především funkci informační a důkazní, konosament bude kromě těchto dvou funkcí plnit i funkci legitimační (u příjemce zboží podle čl. 13 odst. 2) a bude plnit funkci cenného papíru, který je možno převádět a disponovat tak se zbožím, které je přepravováno, v průběhu jeho přepravy<sup>246</sup>.

### **6.1.3. Odpovědnost dopravce**

Doprovce odpovídá z časového hlediska za škodu, která vznikla ztrátou zboží, případně jeho poškozením v době od převzetí zboží k přepravě do okamžiku jeho dodání. Dopravce odpovídá rovněž za škodu vzniklou překročením doby pro doručení zásilky (čl. 16 odst. 1 Úmluvy CMNI).

Podle čl. 3 odst. 2 Úmluvy CMNI dojde k převzetí a dodání zboží na plavidle, strany se však mohou dohodnout jinak. Odchylná dohoda stran však komplikuje celý proces posouzení odpovědnosti dopravce a to z toho důvodu, že článek 16 odst. 2 stanoví, že odpovědnost dopravce za škodu na zboží, ke které došlo před nakládkou na plavidlo a po jeho vyložení z plavidla se řídí právem státu, které je rozhodné pro

---

<sup>246</sup> OTTE, K. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt – CMNI. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1847.

smlouvu. Na celý problém je tedy možno pohlížet následovně. Předně k předání zboží může dojít pouze tehdy, pokud dopravce nabývá kontrolu nad zbožím<sup>247</sup>, k tomu může dojít na plavidle nebo mimo plavidlo<sup>248</sup>. Pokud dopravce nabyl kontrolu nad zbožím mimo plavidlo, pak odpovídá za škody na tomto zboží podle národního právního řádu určeného podle čl. 29 Úmluvy CMNI, dokud toto zboží nebylo naloženo na plavidlo, po naložení na plavidlo se již jeho odpovědnost řídí Úmluvou CMNI. Ne každé převzetí zboží mimo plavidlo však musí podléhat národnímu právnímu řádu, který určuje Úmluva CMNI. Zboží musí být převzato k přepravě, pokud je převzato ke skladování s tím, že přepravní smlouva je uzavřena až posléze, případně je uzavřena již v okamžiku předání zboží ale s tím, že se přeprava zboží uskuteční až na pokyn odesilatele<sup>249</sup>, bude třeba na tento úsek, po který má dopravce zboží ve své péči, pohlížet nejspíše jako na smlouvu o skladování, pro kterou přichází v úvahu jiná kolizní norma. Obdobný problém vyvstává s dodáním zboží, které rovněž probíhá na plavidle, není-li smlouveno jinak. Pokud je mezi dopravcem a odesilatelem uzavřena odchylná dohoda, odpovídá dopravce až do ukončení vykládky zboží podle Úmluvy CMNI, po vykládce již odpovídá podle národního právního řádu.

Dva režimy odpovědnosti pro jeden úsek odpovědnosti dopravce však mohou působit problémy. Především může vyvstat otázka, jak posoudit situaci, kdy dopravce ignoruje povětrnostní vlivy a vinou toho dochází k poškození zboží současně jak při nakládce/vykládce (např. na pásovém dopravníku) tak na lodi (protože nákladový prostor není při nakládce/vykládce zakrytý). Problematické se rovněž jeví, zda má Úmluva CMNI na mysli to, že pro odpovědnost dopravce je rozhodná poloha i části zboží, nebo se dopravcova odpovědnost začne řídit Úmluvou CMNI až po ukončení veškeré nakládky (případně vykládky), tedy celého zboží. Kloním se k názoru, že rozhodná je poloha té částí zboží, u níž dochází ke škodě, i když jsem si vědom

---

<sup>247</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1888.

<sup>248</sup> Zde nicméně v prostorách místa, kde má dojít k nakládce. Pokud by totiž dopravce skladoval zboží v např. 100 kilometrů vzdáleném skladu, odkud by jej převezl do přístavu železnicí nebo po silnici, Úmluva CMNI by se nepoužila, jelikož, jak již bylo uvedeno výše, nepoužije se tato na kombinované přepravy. Situaci by bylo možno ve prospěch Úmluvy CMNI vyřešit uzavřením oddělených smluv na různé úseky přepravy. Problematické se nicméně může jevit případné obcházení zákona. K tomu je možné srovnat čl. 1 odst. 3 Montrealské úmluvy, která zde reflektuje, zda byla přeprava zamýšlena jako „jediný výkon“ (viz níže).

<sup>249</sup> OTTE, K. *Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt – CMNI*. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1877.

skutečnosti, že toto řešení je použitelné jen v některých případech, jelikož v některých bude nesnadné určit, kdy ke škodě došlo<sup>250</sup> (výše uvedený příklad a nakládkou pásovým dopravníkem). Obdobný problém musel řešit nizozemský Rechtbank Rotterdam<sup>251</sup>. Jednalo se o situaci, kdy byl přepravován slad z Německa do Rotterdamu, kde měl být přeložen na námořní loď. V průběhu překládky došlo k poškození nákladu vlivem povětrnostních vlivů. Jelikož mezi stranami neexistovalo odchylné ujednání o převzetí zboží, došlo podle názoru tohoto soudu k dodání v okamžiku, kdy byly k překládce zpřístupněny nákladové prostory říční lodi, a připravenost k vykládce byla signalizována. Obtížná by ovšem byla k řešení situace, kdy by k dodání zboží mělo dojít až jeho naložením do námořního plavidla a to jak již bylo zmíněno výše ani ne tak s ohledem na odpovědný subjekt, ale s ohledem na použitelné normy. Historicky je dvojí úprava v čl. 16 Úmluvy CMNI kompromisem, který vyřešil spor o vymezení časového úseku odpovědnosti dopravce. Jednalo se o návrh ruské delegace, která pro něj našla inspiraci v Haagsko-Visbyských pravidlech<sup>252</sup> (viz níže).

V Úmluvě CMNI byl pro odpovědnost dopravce použit princip presumovaného zavinění, konstrukce odpovědnosti dopravce v této Úmluvě pak vychází především z unifikačních úmluv pro námořní přepravu<sup>253</sup>. Dopravce se tak podle čl. 16 odst. 1 odpovědnosti zproští, prokáže-li, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by svědomitý<sup>254</sup> dopravce nemohl zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit. Dopravce zde tedy musí prokázat, že škoda vznikla z určité události a tato událost byla takové povahy, kterou článek 16 odst. 1 vyžaduje. Pokud by dopravce nebyl schopen prokázat, z jaké konkrétní události škoda vznikla, šla by mu tato skutečnost k tíži<sup>255</sup>. Příkladem události, která by splňovala výše uvedená kritéria, může být poškození lodí kusem

---

<sup>250</sup> Anglické znění používá v tomto bodě termínu „caused“ z čehož vyplývá, že rozhodný je okamžik vzniku události, která vedla ke škodě (KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007, s. 1889.). Případný postupný rozvoj škody v nákladovém prostoru pak tedy nemá na určení odpovědnosti dopravce z časového hlediska vliv.

<sup>251</sup> Rozsudek Rechtbank Rotterdam ze dne 30. 9. 2009, který zmiňuje ve svém článku Dr. Hartenstein. Autor však bohužel neuvádí číslo věci (HARTENSTEIN, O. *Haftungsfragen im Budapest Binnenschiffahrtsübereinkommen (CMNI)*, *Transportrecht* 2012, č. 12, s. 444.).

<sup>252</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung ze dne 11. 8. 2006 Drucksache 563/06, s. 40.

<sup>253</sup> KORIOH, W. *Binnenschiffahrtsrecht*. Berlin: Berliner Wissenschafts-verlag, 2008. s. 44.

<sup>254</sup> Nikoli však dopravce „ideální“ (HARTENSTEIN, O. *Haftungsfragen im Budapest Binnenschiffahrtsübereinkommen (CMNI)*, *Transportrecht* 2012, č. 12, s. 443).

<sup>255</sup> OTTE, K. *Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt – CMNI*. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1872.



dřeva ve vodě. Jako „nezvyklou vlastnost řeky“ posoudil tuto událost Cour de Cassation de Belgique<sup>256</sup>, avšak nikoli ve vztahu k Úmluvě CMNI, ale ve vztahu k článku 1384 belgického Občanského zákoníku. Pokud by však vlivem takovéto události došlo ke škodě a dopravce se nažil zbavit odpovědnosti podle čl. 16 Úmluvy CMNI a to s ohledem na skutečnost, že tuto událost nemohl předvídat, patrně by uspěl. Postavení dopravce je dále ulehčeno ustanovením čl. 18 Úmluvy CMNI, který dává dopravci možnost prokázat, že škoda mohla vzniknout na základě některé z okolností v prvním odstavci tohoto článku uvedených. Poškozený má však rovněž možnost prokázat, že škoda z těchto skutečností nevznikla, nebo nevznikla výhradně z nich. Prokáže-li poškozený tyto skutečnosti, domněnka konstituovaná v čl. 18 odpadá. Mezi důvody uvedenými v ustanovení článku 18 odst. 1 lze najít takové, které jsou obsaženy v podstatě ve všech unifikačních úmluvách (jako je zavinění odesilatele či příjemce, přeprava živých zvířat, povaha zboží atd.), stejně jako je zde možno nalézt důvod specifický a to konkrétně v čl. 18 odst. 1 písm. g) který obsahuje možnost, aby se dopravce odpovědnosti zprostil poukazem na provedení záchranných prací nebo pokusem o poskytnutí pomoci nebo záchrany na vnitrozemských vodních cestách. Důvody, které mohou dopravce odpovědnosti zprostit, však nejsou obsaženy pouze v katalogu čl. 18 odst. 1. Dopravce může s odesilatelem smluvně důvody pro zbavení se odpovědnosti rozšířit o ty důvody, které jsou uvedeny v čl. 25 odst. 2. - nautické zavinění<sup>257</sup>, výbuch či požár na palubě plavidla či některé zde uvedené vady plavidla. Případ nautického zavinění musel řešit Schiffahrtsobergericht v německém Karlsruhe<sup>258</sup>. V daném případě se jednalo o přepravu zvířecího krmiva z Bad Wimpfenu v Německu do Rotterdamu v Nizozemsku, přičemž nakládání s daným druhem krmiva podléhalo poměrně přísným normám. Krmivo bylo v Bad Wimpfenu naloženo do lodí s příslušnou certifikací, vinou podcenění síly proudu ze strany kapitána lodi a skutečnosti, že se dostatečně rychle nepodařilo uvolnit přední lano, zůstala loď napříč řekou Neckar, kterou zcela zablokovala. Následovaly záchranné práce, při nichž byl

---

<sup>256</sup> Rozhodnutí Cour de Cassation de Belgique ve věci C.08.0353.F ze dne 30. 10. 2009 (shrnutí: European Transport Law 2010, č. 2, s. 170).

<sup>257</sup> Tento termín je používán především v námořní přepravě, konkrétně v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech a lze jej vyložit jako „zavinění ve vedení a správě lodí“ (K tomu blíže např. PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 17.)

<sup>258</sup> Rozsudek Schiffahrtsobergericht Karlsruhe ve věci 22 U 3/10 BSchg ze dne 19. 5. 2011. (Transportrecht 2011, č. 6, s. 238 a násl.)

k překládce krmiva kvůli odlehčení lodi použit bagr, který neměl certifikaci pro nakládání s tímto krmivem. Krmivo bylo pak pro poškození původního plavidla dodáno náhradním plavidlem do Rotterdamu, kde jej příjemce (kupující) odmítl převzít. Zboží zde bylo jako poškozené prodáno za zbytkovou cenu. Schifffahrtsobergericht v Karlsruhe se nejdříve musel vypořádat s otázkou, zda škoda skutečně vznikla. Tuto otázku zodpověděl tento soud kladně, jelikož podle jeho mínění dochází ke škodě na zboží nejen působením fyzických a chemických procesů na jeho podstatu, ke vzniku škody postačí rovněž podezření, že zboží má změněnou podstatu a tak je jeho cena snížena, přičemž toto podezření není možno objektivně rozptýlit. V řízení bylo rovněž namítáno, že zboží nemuselo být do Rotterdamu přepravováno, jelikož by bylo možno ho výhodněji prodat v Německu i poškozené. Schifffahrtsobergericht však odmítl tvrzení, že vyložením zboží z původního plavidla přeprava skončila, jelikož ke skončení přepravy je třeba ještě subjektivního pohledu dopravce, který musí být přesvědčen, že vyložením zboží přeprava definitivně končí. Pro další postup soudu bylo zásadní, že přepravní podmínky, které byly mezi stranami platně učiněny součástí smlouvy, vylučovaly odpovědnost dopravce v případě nautického zavinění, pokud je přítomno zavinění pouze z „lehké nedbalosti“. Schifffahrtsobergericht shledal, že kapitán lodi sice jednal zaviněně, jeho jednání však výše požadovanou míru zavinění nepřekročilo a odpovědnost dopravce byla tedy vyloučena s ohledem na nautické zavinění.

Odpovědnost dopravce je v úmluvě CMNI limitována, co se týče výše náhrady škody. Škoda se v případě ztráty zboží hradí podle čl. 19 odst. 1 Úmluvy CMNI primárně do výše skutečné hodnoty zboží určené v místě a ke dni dodání, při částečné ztrátě nebo poškození se hradí snížení hodnoty zboží (čl. 19 odst. 2). Výše náhrady škody však nesmí podle základního pravidla uvedeného v čl. 20 odst. 1 přesáhnout 666,67 SDR za balení nebo nákladovou jednotku nebo 2 SDR za kilogram hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží uvedeného v přepravní listině. Rozhodující je zde ta částka, která je vyšší. Odpovědnost dopravce v důsledku zpoždění je limitována dvojnásobkem přepravného (čl. 20 odst. 3 Úmluvy CMNI). Limity pro výši náhrady škody pak mohou být prolomeny jak dobrovolným ujednáním stran přepravní smlouvy na základě ustanovení čl. 20 odst. 4, tak nedobrovolně v případě kvalifikovaného zavinění podle čl. 21 odst. 1 Úmluvy CMNI. Zajímavé je, že podle tohoto ustanovení se dopravce v případě kvalifikovaného zavinění nemůže dovolávat nejen limitů náhrady

škody, ale i zproštění odpovědnosti podle Úmluvy CMNI. Toto ustanovení by tedy dopadlo na případy, kdy by škodě nezabránil ani svědomitý dopravce, konkrétní dopravce by jí však zabránit mohl, nicméně to např. úmyslně neučinil. Stejně tak by čl. 21 odst. 1 dopadl na případy, kdy by dopravce např. úmyslně způsobil škodu a spoléhal na důvody, které jeho odpovědnost vylučují podle čl. 18 odst. 1 Úmluvy CMNI.

#### **6.1.4. Společná havárie**

Institut společné havárie je velmi starý a má svůj původ v přepravě námořní. Tento institut byl znám již v námořním právu ostrova Rhodos, odtud byl pak převzat Římany do římského práva<sup>259</sup>. Ve stručnosti se jedná o situaci, kdy kapitán lodi ve snaze zachránit alespoň část přepravovaného zboží či životy členů posádky zničí část nákladu. Vlastníci zachráněného zboží pak mají přispět poměrnou částkou vlastníkům zboží, které bylo zničeno<sup>260</sup>. V římském právu byla tato situace řešena možností vlastníků zničeného zboží žalovat kapitána lodi za utrpěnou škodu na zboží, které bylo kapitánovi svěřeno k přepravě, ten pak měl možnost žalovat vlastníky zachráněného zboží a to sice za škodu, kterou utrpěl při provádění sjednaného díla. K zajištění svých nároků měl pak kapitán právo zadržet zachráněné věci, dokud nedostal vyplacenu náhradu od vlastníků těchto věcí<sup>261</sup>.

Institut společné havárie zdomácněl i ve vnitrozemské vodní přepravě přičemž Úmluva CMNI se k této problematice vyjadřuje velmi stručně, když ve svém článku 26 stanoví, že touto úmluvou nejsou dotčena ustanovení smlouvy o přepravě nebo ustanovení vnitrostátního práva, která se týkají výpočtu škod a povinnosti přispět v případě společné havárie. V českém právním řádu je společná havárie ve vnitrozemské vodní přepravě upravena zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské vodní plavbě, který nicméně společnou havárii ve svém § 32 odst. 1 pouze definuje<sup>262</sup>,

---

<sup>259</sup> KINCL, J.; URFUS, V.; SKŘEJPEK, M. *Římské právo*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 1995. s. 255.

<sup>260</sup> K tomu blíže ROŽEK, P. *Námořní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2007. s. 20.

<sup>261</sup> KINCL, J.; URFUS, V.; SKŘEJPEK, M. *Římské právo*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 1995. s. 255.

<sup>262</sup> Společná havárie je zde definována takto: „*Je-li plavidlo a přepravované osoby nebo věci ve společném nebezpečí (dále jen "společná havárie"), může vůdce plavidla rozhodnout o mimořádných*

ustanovení § 32 odst. 2 stručně stanoví, že „náklady na odstranění následků společné havárie se rozvrhují mezi plavidlo a věci poměrně podle jejich hodnoty. Podrobnosti o jednotlivých druzích nákladů a způsobu jejich rozvrhnutí na odstranění následků společné havárie stanoví prováděcí předpis.“ Tímto prováděcím předpisem je vyhláška ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb. V rámci Evropy je pak ve smlouvách pro úpravu společné havárie často používáno tzv. Rýnských pravidel, která jsou pro strany závazná, pokud je učiní součástí své smlouvy<sup>263</sup>.

## 7. Letecká přeprava

Letecká přeprava je nejmladším druhem přepravy. Stejně jako přeprava námořní probíhá tato přeprava běžně jako mezikontinentální (mezikontinentální přepravy železnicí či po silnici nejsou tak časté). Význam má především pro přepravu zásilek vysoké hodnoty či u zásilek, které je třeba dodat v krátkém čase, takovéto zásilky jsou pak přepravovány ve speciálních nákladních letadlech, v letadlech s nákladním oddělením nebo v zavazadlových prostorech osobních letadel<sup>264</sup>.

Přepravní smlouva v mezinárodní přepravě nákladu je upravena ve dvou unifikačních úmluvách a to v Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě<sup>265</sup> (dále jen Varšavská úmluva), která byla doplněna celou řadou protokolů (viz níže) a v Úmluvě o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě<sup>266</sup> (dále jen Montrealská úmluva).

### 7.1 Varšavský systém

I přesto, že letecká doprava je nejmladším druhem dopravy, dočkaly se letecké přepravy poměrně brzy unifikace přepravní smlouvy a to nejen pro přepravu nákladu ale i osob. Touto unifikační úmluvou byla Varšavská úmluva, která, jak již název napovídá, spatřila světlo světa v polském hlavním městě a to již v roce 1929. Varšavská úmluva se stala unifikací úspěšnou, v průběhu času však vyvstala potřeba Varšavskou

---

*opatřeních nebo výdajích na plavidle nebo věci v zájmu ochrany ostatních hodnot ohrožených společnou havárií.“*

<sup>263</sup> KORIOTH, W. *Binnenschiffahrtsrecht*. Berlin: Berliner Wissenschafts-verlag, 2008. s. 59.

<sup>264</sup> ROZEHNALOVÁ, N. *Právo mezinárodního obchodu*. Praha: ASPI, 2006. s. 521.

<sup>265</sup> U nás publikována pod č. 15/1935 Sb.

<sup>266</sup> Publikována pod č. 123/2003 Sb. m. s.

úmluvu doplnit, k čemuž byl přijat nemalý počet protokolů (Varšavská úmluva byla navíc nepřímou změněna tzv. Guadalajarskou úmluvou - viz níže), které se však již neseťkaly s takovým úspěchem, jako Varšavská úmluva, některé dokonce nevstoupily pro nízký počet ratifikací ani v platnost. Hovoří se proto někdy o tzv. Varšavském systému, přičemž situace je pro velký počet protokolů již poměrně nepřehledná (různé státy totiž ratifikovaly různé protokoly). Česká republika ratifikovala pouze Haagský protokol z roku 1955<sup>267</sup> a již zmíněnou Guadalajarskou úmluvu<sup>268</sup> (která upravuje provádění letecké přepravy osobou, která není smluvní stranou přepravní smlouvy). V dalším textu bude Varšavská úmluva uváděna ve znění Haagského protokolu.

### **7.1.1. Rozsah použití**

Varšavská úmluva se podle svého článku 1 vztahuje na mezinárodní přepravu zboží letadlem za úplatu, případně rovněž na bezplatnou přepravu, kterou provádí letadlem letecký dopravní podnik (čl. 1 odst. 1 Varšavské úmluvy). Za mezinárodní se podle čl. 1 odst. 2 Varšavské úmluvy považuje doprava, která probíhá mezi dvěma smluvními státy, případně v rámci jednoho smluvního státu se zastávkou v jiném státě (ten může být i nečlenský).

Přeprava má tedy být sjednána jako letecká (či přesněji „letadlem“ - jak uvádí český překlad). Podle údajně převládajícího názoru však může být paleta dopravních prostředků o něco širší, aniž by to mělo vliv na aplikaci Varšavské úmluvy. Postačí tedy přeprava sjednaná pro takový dopravní prostředek, který se dokáže udržet v atmosféře (letadlo, vzducholod', vrtulník atd.)<sup>269</sup>.

Přeprava má být rovněž sjednána jako mezinárodní, nicméně ne každá mezinárodní přeprava spadá pod rozsah použití Varšavské úmluvy. Tato úmluva se totiž vztahuje pouze na tzv. kvalifikované mezinárodní přepravy<sup>270</sup>, tedy přepravy ve smyslu čl. 1 odst. 2 této úmluvy. Pod rozsah použití Varšavské úmluvy již nespádají přepravy,

---

<sup>267</sup> Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (u nás publikován pod č. 15/1966 Sb.).

<sup>268</sup> Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem (u nás publikována pod č. 27/1968 Sb.).

<sup>269</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1358 a násl.

<sup>270</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1498.

kdy je pouze sjednané místo odeslání nebo určení ve smluvním státě, rovněž nemá význam, pokud je při vnitrostátní přepravě přelétnuto území dalšího státu<sup>271</sup> (ať smluvního nebo nesmluvního).

Přepřavováno má být zboží, přičemž pod tento pojem je možno zahrnout širokou škálu předmětů. Za (součást) zboží se považuje paleta i kontejner<sup>272</sup>. Přepřavováno má být pak především zboží, které bylo sjednáno v přepravní smlouvě. Varšavská úmluva se nevztahuje na přepravu „nechtěnou“, tedy např. na situaci, kdy byl omylem naložen jiný kontejner, který měl být již určen k dodání, a při „nezamýšlené“ přepravě na zboží v něm vznikla škoda<sup>273</sup>. I pro použití Varšavské úmluvy je tedy podstatné, co bylo sjednáno stranami v přepravní smlouvě a nikoli jak přeprava nakonec probíhala. Varšavská úmluva vyžaduje rovněž, aby přeprava probíhala za úplatu – tento pojem je však vnímán širše, spíše ve smyslu pojmu „protiplnění“<sup>274</sup>.

Varšavská úmluva pak obsahuje rovněž ustanovení pro kombinovanou přepravu a to sice ve svém čl. 31 odst. 1. Je-li mezi stranami sjednána kombinovaná přeprava, v níž je zahrnuta i letecká přeprava, použije se Varšavská úmluva na leteckou přepravu, pokud však tato vyhovuje podmínkám stanoveným v čl. 1 Varšavské úmluvy.

### **7.1.2. Přepravní dokument**

Přepravním dokumentem je podle čl. 5 Varšavské úmluvy letecký nákladní list. Je nutné zdůraznit, že přepravním dokumentem je podle Varšavské úmluvy (oproti Montrealské úmluvě – viz níže) pouze nákladní list, přičemž zda se jedná o nákladní

---

<sup>271</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1358.

<sup>272</sup> KRONKE, H. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12. 10. 1929, idF des Protokolls zur Änderung des Abkommens vom 12. 10. 1929, abgeschlossen in Den Haag am 28. 9. 1955. In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 1962.

<sup>273</sup> Pro přepravu „černých pasažérů“ tento příklad uvádí KRONKE, H. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12. 10. 1929, idF des Protokolls zur Änderung des Abkommens vom 12. 10. 1929, abgeschlossen in Den Haag am 28. 9. 1955. In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 1956.

<sup>274</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1498.

list, nebude posuzováno ani tak s ohledem na jeho označení ale na jeho obsah a další okolnosti<sup>275</sup>.

I v případě Varšavské úmluvy je však letecký nákladní list pouze důkazem o uzavření přepravní smlouvy (kromě jiných funkcí jako nosič informací pro příjemce atp.<sup>276</sup>), podmínkách přepravy a převzetí zboží dopravcem, nebude-li prokázán opak (čl. 11 odst. 1). Důkazní hodnota dalších údajů v nákladním listě (jako např. údajů o váze, rozměrech balení, objemu atd.) je pak stanovena v čl. 11 odst. 2 Varšavské úmluvy. Absence, či nedostatky nákladního listu však nemají vliv na existenci nebo platnost přepravní smlouvy.

Obsahové náležitosti leteckého nákladního listu jsou pak obsaženy v čl. 8 Varšavské úmluvy, Varšavská úmluva se k obsahu nákladního listu vyjadřuje ve srovnání s jinými unifikacemi pro jiné typy přepravy poměrně stručně. Čl. 9 však stanoví poměrně přísně, že pokud nebude v nákladním listě obsažen údaj podle čl. 8 odst. c), který upozorňuje příjemce na skutečnost, že se přeprava může řídit Varšavskou úmluvou a že odpovědnost dopravce může být podle této úmluvy omezena, nemůže se dopravce dovolávat článku 22 odst. 2 Varšavské úmluvy, který odpovědnost dopravce limituje. Stejná sankce stíhá dopravce podle čl. 9 rovněž v případě, kdy by bylo zboží naloženo do letadla, aniž by byl letecký nákladní list vystaven. Tato ustanovení se, stejně jako další ustanovení o přepravních listinách, nepoužije podle čl. 34 Varšavské úmluvy v případě, kdy se doprava provádí za mimořádných okolností dále v tomto článku upřesněných.

### **7.1.3. Odpovědnost dopravce**

Doprovce odpovídá podle čl. 18 odst. 1 Varšavské úmluvy za škodu vzniklou poškozením, ztrátou nebo zničením zboží, pokud k této události došlo v průběhu letecké přepravy. Letecká přeprava je pak podle čl. 18 odst. 2 doba, po kterou je zboží pod

---

<sup>275</sup> KRONKE, H. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12. 10. 1929, idF des Protokolls zur Änderung des Abkommens vom 12. 10. 1929, abgeschlossen in Den Haag am 28. 9. 1955. In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 1968.

<sup>276</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1362.

dozorem dopravce, a to na letišti, v letadle či kdekoli jinde při přistání mimo letiště. Časový úsek, po který dopravce za přepravované zboží odpovídá je tedy vymezen jednak jeho možností mít zboží pod dozorem a tedy zabránit škodám na něm, stejně jako je tento časový úsek dále vymezen místy, na kterých má dopravce tento dozor nad zásilkou vykonávat<sup>277</sup>. Z toho vyplývá, že aby byl dopravce odpovědný za škody na zboží, musí k události, která škodu způsobuje (o jakou událost může jít, pak už Varšavská úmluva neomezuje<sup>278</sup>), dojít jak na výše uvedených místech, tak v době, kdy má dopravce dozor nad zásilkou – pokud by byl tedy dozor dopravce přerušen, neodpovídal by za škody na zásilce vzniklé, na druhou stranu je sdílen názor, že v průběhu celních úkonů je dozor dopravce nad zásilkou zachován<sup>279</sup>. Čl. 18 pak v odstavci 3 ještě doplňuje, že doba letecké přepravy nezahrnuje dopravu pozemní, námořní nebo říční, pokud je tato prováděna mimo letiště, přičemž je-li taková doprava uskutečňována „při provádění letecké dopravní smlouvy za účelem nakládání, dodání nebo překládání, má se za to, že každá škoda vzešla z události nastalé při letecké dopravě, nebude-li prokázán opak“. Kromě výše uvedené odpovědnosti za škodu na zboží pak dopravce odpovídá rovněž za zpoždění s jeho dodáním a to podle čl. 19 Varšavské úmluvy.

Odpovědnost dopravce je ve Varšavské úmluvě konstruována jako odpovědnost za presumované zavinění<sup>280</sup>. Dopravce se odpovědnosti podle článku 20 Varšavské úmluvy zproští, prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby škodě zabránili, nebo že tak nemohli učinit. Dopravce zde musí poskytnout takové důkazy, které ho zbavují odpovědnosti zcela (podle principu „všechno nebo nic“), i malá pochybnost vede pak k tomu, že dopravce bude odpovídat za škodu (i když patrně

---

<sup>277</sup> Problém může vyvstat s určením toho, co se rozumí pro potřeby Varšavské úmluvy „letištěm“. Prof. Koller považuje za letiště prostory, do nichž není povoleno vstoupit každému, tedy především oblast vzletových a přistávacích drah, hangáry či budovy celnice (KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1548).

<sup>278</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1393.

<sup>279</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1395.

<sup>280</sup> KRONKE, H. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12. 10. 1929, idF des Protokolls zur Änderung des Abkommens vom 12. 10. 1929, abgeschlossen in Den Haag am 28. 9. 1955. In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 2016.



v omezeném rozsahu dle čl. 22 Varšavské úmluvy-viz níže)<sup>281</sup>. Dopravce tak bude mj. prokazovat, že učinil veškerá nutná opatření ohledně letadla, jeho personálního i technického vybavení, vybavení pro přepravu daného nákladu, opatření souvisejících s přesnou logistikou atd.<sup>282</sup>. Dopravce má vedle ustanovení čl. 20 navíc podle čl. 21 Varšavské úmluvy možnost prokázat, že škoda vznikla zaviněním poškozené osoby, nebo k ní zavinění této osoby přispělo – v takovém případě může soud podle předpisů svého domácího právního řádu vyloučit nebo zmenšit odpovědnost dopravce.

Rovněž v případě Varšavské úmluvy je odpovědnost dopravce limitována a to sice podle čl. 22 této úmluvy. Při přepravě nákladu je podle čl. 22 odst. 2 Varšavské úmluvy stanovena hranice odpovědnosti dopravce na částku 250 franků na kilogram přepravovaného zboží. Odesílatel má však možnost učinit při předání zboží prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplatit příplatek k přepravnému. Dopravce je v takovém případě povinen nahradit škodu do výše uvedené částky, neprokáže-li, že skutečná částka odesílatelova zájmu na dodání je nižší. Kromě již výše popsané možnosti prolomení limitů náhrady škody, která je spojena s leteckým nákladním listem, pak Varšavská úmluva obsahuje ještě další případ „nedobrovolného“ prolomení limitů náhrady škody. Jedná se o ustanovení čl. 25 této úmluvy, které reflektuje některé případy, kdy byla škoda způsobena dopravcem nebo jeho zaměstnanci úmyslně nebo „nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne“.

## ***7.2 Montrealská úmluva***

Montrealská úmluva byla výsledkem široce sdíleného přesvědčení, že Varšavský systém neodpovídá již potřebám doby a měl by být nahrazen novou úmluvou, přičemž měla být takto mimo jiné lépe zajištěna ochrana spotřebitele<sup>283</sup>. Tato nová úmluva byla přijata na diplomatické konferenci v Montrealu v květnu roku 1999. Potřebné třicáté ratifikace dosáhla již v roce 2003 a 4. listopadu tohoto roku vstoupila v platnost.

---

<sup>281</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1400.

<sup>282</sup> KRONKE, H. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12. 10. 1929, idF des Protokolls zur Änderung des Abkommens vom 12. 10. 1929, abgeschlossen in Den Haag am 28. 9. 1955. In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 2055.

<sup>283</sup> Montrealská úmluva upravuje přepravu osob i nákladu.

K úmluvě přistoupila rovněž EU, ratifikovaly ji současně i její členské státy, význam této úmluvy v Evropě posílil i fakt, že členským státem se stalo Švýcarsko<sup>284</sup>. Montrealská úmluva se nicméně nevydala cestou úprav v některých jiných druzích přepravy, kdy je stát přistupující k novému instrumentu povinen vypovědět instrumenty starší<sup>285</sup>. Pro vztah k instrumentům Varšavského systému je rozhodující článek 55 Montrealské úmluvy, který činí z Montrealské úmluvy *lex specialis*. Na základě článku 55 Montrealské úmluvy se totiž tato úmluva použije na přepravy pouze mezi smluvními státy této úmluvy, a to i když jsou tyto současně smluvními státy některých instrumentů Varšavského systému. Pokud jeden ze států není členem Montrealské úmluvy, ale oba státy jsou členy Varšavského systému, použije se těch instrumentů Varšavského systému, jejichž členy jsou oba státy<sup>286</sup>.

### **7.2.1. Rozsah použití**

Rozsah použití Montrealské úmluvy je uveden v jejím čl. 1. Podle odst. 1 tohoto ustanovení se Montrealská úmluva použije (rovněž) na mezinárodní přepravu nákladu, která je prováděna letadlem za úplatu. Na bezplatné přepravy se vztahuje Montrealská úmluva jen pokud, pokud ji provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou.

Vymezení toho, kdy je přeprava pro účely Montrealské úmluvy považována za mezinárodní, je pak obsaženo v ustanovení čl. 1 odst. 2 této úmluvy. Aby na přepravu dopadala Montrealská úmluva, musí podle tohoto ustanovení být dohodnuto, že místo stranami dohodnutého odletu a dohodnuté místo určení leží na území dvou smluvních stran této úmluvy, případně musí obě místa ležet na území jednoho členského státu Montrealské úmluvy, je-li dohodnuta zastávka v dalším státě, který může být i státem nečlenským. I kdyby byla přeprava sjednána ve více smlouvách a odpadl proto např. její mezinárodní charakter v rámci každé z těchto smluv, nemá to vliv na použití

---

<sup>284</sup> K historii vzniku Montrealské úmluvy pak blíže: RUHWEDEL, E. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen - MÜ). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1461 a násl.

<sup>285</sup> Srov. např. situaci v přepravě námořní (viz níže).

<sup>286</sup> MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1471.

Montrealské úmluvy, byla-li přeprava zamýšlena jako jediný výkon (čl. 1 odst. 3 Montrealské úmluvy). Montrealská úmluva tedy považuje za rozhodnou primárně vůli stran sjednat mezinárodní leteckou přepravu. Průběh přepravy je i v tomto případě nerozhodný, podstatné je, jaké místo bylo ujednáno pro první start a jaké místo bylo sjednáno jako místo určení<sup>287</sup>. Rovněž v případě zastávky je podstatné, že tato byla plánována, patrně by nestačilo, že tato zastávka byla zřejmá z plánu letu nebo že byla zřejmá z technických důvodů<sup>288</sup> (doplnění paliva při dlouhých letech atp.).

Problém může dále vyvstat při určení toho, kdy jde o přepravu nákladu. Jelikož Montrealská úmluva vymezení tohoto pojmu neobsahuje, lze říci, že se jedná o všechny movité věci (včetně zvířat), které mohou být přepravovány, pokud tyto věci nelze (s použitím systematického výkladu Montrealské úmluvy) označit za zavazadla, případně pokud na ně nedopadá omezení pro poštovní přepravy v čl. 2 Montrealské úmluvy<sup>289</sup>.

Montrealská úmluva reflektuje, že na mezinárodní úrovni chybí platná unifikace pro přepravní smlouvu v kombinované přepravě. Ke kombinované přepravě, která zahrnuje přepravu leteckou, se Montrealská úmluva vyjadřuje v článku 38. V případě kombinované přepravy se ustanovení Montrealské úmluvy použijí na letecký úsek přepravy, vyhovuje-li tento podmínkám v článku 1 této úmluvy. Upřesnění toho, co je leteckým úsekem přepravy, lze najít v čl. 18 odst. 4 této úmluvy.

Nejen s ohledem na čl. 38 Montrealské úmluvy, ale i s ohledem na výše uvedený článek 1 této úmluvy, vystává otázka, kdy probíhá přeprava letecky. Kromě vymezení pomocí argumentu a contrario podle čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy je možno rovněž zopakovat to, co již bylo řečeno u Varšavské úmluvy, a sice že za přepravu leteckou je možno považovat přepravu takovým dopravním prostředkem<sup>290</sup>, který se dokáže udržet v atmosféře (letadlo, vzducholod', vrtulník atd.)<sup>291</sup>.

---

<sup>287</sup> MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1134.

<sup>288</sup> MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1135.

<sup>289</sup> RUHWEDEL, E. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen - MÜ). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1485. Autorem zde zmiňovaná přeprava mrtvol na základě Montrealské úmluvy je skutečně možná, jelikož Montrealská úmluva hovoří o pojmu „náklad“ (anglicky „cargo“) nikoli zboží (angl. „goods“).

<sup>290</sup> Český překlad Montrealské úmluvy používá pojmu „letadlo“, francouzské znění Varšavské i Montrealské úmluvy používá stejného pojmu „aéronef“, který je do češtiny přeložen ve Varšavské

### **7.2.2. Převravní dokument**

Podle ustanovení čl. 4 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být pro přepravu nákladu vydán letecký nákladní list. Obsahové náležitosti leteckého nákladního listu jsou obsaženy v článku 5 Montrealské úmluvy, formální požadavky na nákladní list stanoví čl. 7.

Oproti jiným unifikačním úmluvám je úprava požadavků na přepravní dokument v Montrealské úmluvě poměrně stručná. Letecký nákladní list je pak možno nahradit podle ustanovení čl. 4 odst. 2 Montrealské úmluvy jakýmkoli jiným prostředkem, v němž budou obsaženy informace o přepravě nákladu. Při použití takového jiného prostředku musí dopravce na požádání odesilatele vystavit potvrzení o převzetí nákladu k přepravě. Nesplnění požadavků, které jsou na přepravní dokumenty kladeny v člancích 4 až 8 Montrealské úmluvy však nemá podle výslovného ustanovení článku 9 vliv na existenci nebo platnost přepravní smlouvy.

Tak jako v jiných unifikačních úmluvách je i v případě Montrealské úmluvy funkce přepravního dokumentu především důkazní. Důkazní hodnota přepravních dokumentů je pak upravena v čl. 11 Montrealské úmluvy, tento článek se však vyjadřuje pouze k leteckému nákladnímu listu a potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, na případné jiné prostředky vydané v souladu s článkem 4 odst. 2 Montrealské úmluvy se její čl. 11 nevztahuje<sup>292</sup>. V případě obou výše zmíněných dokumentů má na mysli Montrealská úmluva jejich „papírové“ vyhotovení<sup>293</sup>. Tyto dva dokumenty představují přímý důkaz<sup>294</sup> o uzavření přepravní smlouvy, převzetí nákladu k přepravě a o

---

úmluvě rovněž jako „letadlo“. Ve skutečnosti je však tento pojem v obou úmluvách vykládán spíše jako „vzdušný dopravní prostředek“.

<sup>291</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1358 a násl.

<sup>292</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1698.

<sup>293</sup> RUHWEDDEL, E. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen - MÜ). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1539.

<sup>294</sup> Český překlad Montrealské úmluvy vytváří odlišnou konstrukci oproti jiným unifikačním úmluvám pro mezinárodní přepravu. Co konkrétně se myslí „přímým důkazem“ je pak zřejmé z francouzského znění Montrealské úmluvy, které v obou odstavcích používá konstrukce „*jusqu'à preuve du contraire*“. Z toho vyplývá, že i Montrealská úmluva konstituuje v této oblasti vyvratitelnou právní domněnku. Má-li být tato založena nákladním listem, musí být tento dokument platně vyhotoven (KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1697).

podmínkách přepravy, které jsou v nich uvedeny. Čl. 11 odst. 2 se pak věnuje důkazní hodnotě dalších skutečností uvedených v přepravních dokumentech, jako jsou údaje o hmotnosti, rozměru, množství atp.

### **7.2.3. Odpovědnost dopravce**

Doprovce odpovídá za škodu vzniklou poškozením, ztrátou nebo zničením přepravovaného nákladu, ke které dojde v průběhu letecké přepravy (čl. 18 odst. 1 Montrealské úmluvy). Co konkrétně je myšleno leteckou přepravou pak pozitivně vymezuje čl. 18 odst. 3, když říká, že leteckou přepravou se rozumí doba, po kterou je náklad v péči dopravce. V péči dopravce je náklad tehdy, pokud má dopravce možnost náklad chránit proti ztrátě nebo poškození<sup>295</sup>. Negativně je pak pojem letecké přepravy vymezen v ustanovení čl. 18 odst. 4, když stanoví, že za leteckou přepravu se nepovažuje přeprava pozemní, námořní, či vnitrozemská vodní, která je prováděna mimo letiště. Pokud však bylo takové přepravy použito „v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání, bude se mít za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké dopravy, pokud nebude prokázán opak“ (čl. 18 odst. 4). Dopravce tedy může přepravovat zboží i jiným způsobem, než leteckou přepravou, avšak v takovém případě musí pro aplikaci Montrealské úmluvy tato přeprava probíhat buď v prostorách letiště, nebo jako tzv. pomocný transport<sup>296</sup>. I v případě Montrealské úmluvy pak vyvstává problém, jak posoudit situaci, kdy je zboží skladováno. Prof. Koller zde zastává názor, že v případě skladování, jež souvisí s přepravou, odpovídá dopravce podle Montrealské úmluvy, nachází-li se sklad v prostorách letiště. Je-li zboží před přepravou skladováno mimo letiště, pak je Montrealská úmluva použitelná pouze v případě, že přeprava naváže na skladování související s přepravou bezprostředně<sup>297</sup>.

S výše uvedeným problémem kombinované přepravy, která obsahovala letecký úsek, se musel nedávno vypořádat německý BGH<sup>298</sup>. V daném případě šlo o přepravu zboží o hmotnosti 23 kilogramů z Německa do Miami v USA. Dopravce zboží převzal a

<sup>295</sup> RUHWEDEL, E. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen - MÜ). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1582.

<sup>296</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1707.

<sup>297</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1705.

<sup>298</sup> Rozsudek BGH ve věci I ZR 91/10 ze dne 24. 2. 2011 (Transportrecht 2011, č. 11/ 12, s. 436 a násl.).

po silnici přepravil do svého skladovacího centra v Kolíně nad Rýnem, odkud zboží leteckou přepravou pokračovalo do Miami, kde mělo být dodáno po silnici příjemci, k čemuž však nedošlo, jelikož se náklad ztratil. Dopravce poskytl náhradu škody ve výši 510 euro (limitu podle Montrealské úmluvy, viz dále), odesílatel se s tím nespokojil, jelikož podle jeho údajů měla zásilka hodnotu přibližně 9.500 euro. Sporné se především jeví, zda okamžik, kdy se zásilka ztratila, spadal ještě pod leteckou přepravu (a tedy Montrealskou úmluvu), nebo nikoli a pak by se uplatnil národní právní řád (pro odesílatele příznivější, jelikož by patrně neobsahoval limit pro náhradu škody). Ze skutkového hlediska bylo dále sporné, zda ke ztrátě došlo ve skladovacím centru, které měl dopravce 800 metrů od letiště v Miami, nebo při transportu k příjemci. Na obě situace BGH aplikoval Montrealskou úmluvu. Pro transport do skladu mimo letiště především proto, že za rozhodující považoval kritérium péče dopravce nad zásilkou (před ustanovením čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy, kde se za leteckou přepravu v zásadě nepovažuje transport mimo letiště), jako podmínku vzniku odpovědnosti dopravce podle Montrealské úmluvy (čl. 18 odst. 1 a 3), která zde byla splněna, pro transport ze skladu k příjemci pak především proto, že se jednalo o výše uvedený transport pomocný.

Odpovědnost dopravce je v Montrealské úmluvě konstruována jako objektivní, přičemž výčet liberačních důvodů v čl. 18 odst. 3 je poměrně stručný. Jedná se zde v podstatě v první skupině o klasické liberační důvody beroucí ohled na to, že některé zboží snadněji podléhá zkáze, případně že ke škodě na zboží může dojít i z důvodu vadného obalu, přičemž by nebylo na místě činit dopravce odpovědným za vady obalu, pokud zboží nebalil on (čl. 18 odst. 2 písm. a) a b)). Výčet klasických důvodů pro omezení odpovědnosti dopravce je pak vedle již zmíněných ustanovení druhého odstavce článku 18 doplněn ještě ustanovením čl. 20 Montrealské úmluvy, který umožňuje dopravci zprostit se své odpovědnosti z části nebo zcela v případě, že škoda byla způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím osoby, která požaduje náhradu škody nebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva. Zajímavými liberačními důvody jsou pak válka nebo důsledek ozbrojeného konfliktu nebo zásah úředního orgánu v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu (čl. 18 odst. 2 písm. c) a d)). V souvislosti se zranitelností letecké dopravy může být otázkou, co konkrétně lze považovat za válku nebo ozbrojený konflikt. Pod

tento liberační důvod podle názoru prof. Kollera spadají i ozbrojená povstání, teroristické útoky však pouze v případě, že je válku vedoucí strana schválila<sup>299</sup>. Pod zásah úředního orgánu je pak možno řadit celní prohlídky, důsledky embarga popř. blokády nebo karanténní omezení<sup>300</sup>.

Kromě škod na nákladu v důsledku jeho poškození nebo ztráty upravuje Montrealská úmluva rovněž odpovědnost za zpoždění a to sice ve svém článku 19. Dopravce však za zpoždění neodpovídá v případě, „že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili všechna možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili“. Na této konstrukci je zajímavé především to, že využívá mezi výše uvedenými subjekty spojky „a“ a konstruuje tak podmínku pro zproštění se odpovědnosti kumulativně, což znamená, že činnost k odvrácení škody způsobené zpožděním musí vykonávat všechny výše uvedené subjekty. Charakteristika opatření učiněná v Montrealské úmluvě se pak může jevit jako nadbytečná, jelikož tato opatření musí být možná a zároveň spravedlivě požadovatelná (těžko lze na někom spravedlivě požadovat nemožné). Tato konstrukce však jasně chrání dopravce pro případy, kdy se nabízí opatření, která jsou sice možná, nicméně je nelze spravedlivě požadovat, např. pro riziko následků jejich selhání či pro nerozumně velké náklady s tím spojené.

Odpovědnost dopravce je i v Montrealské úmluvě omezena. V případě ztráty, poškození, zničení nákladu nebo jeho zpoždění je odpovědnost dopravce ustanovením čl. 22 odst. 3 limitována výší 17 SDR za kilogram, pokud odesílatel nedeklaroval při předání zboží k přepravě zvláštní zájem na dodání. Dopravce však může i v tomto případě prokázat, že částka uvedená odesílatelem je vyšší než jeho skutečný zájem na dodání.

### **7.3 Kartelové jednání v mezinárodní letecké dopravě**

Struktura trhu letecké přepravy je, jak se zdá, poměrně specifická a náchylná k jednáním, kterými soutěžitelé omezují soutěž. Tato jednání pak postihují jak přepravu

---

<sup>299</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1710.

<sup>300</sup> RUHWEDEL, E. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen - MÜ). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1592.

osobní tak nákladní. Z evropského kartelového práva lze zmínit dva případy. Tím starším z nich je případ *SAS/Maersk air*, tím novějším pak případ, který je známý podle jmen dvou nejvýznamnějších akterů jako *Air France/KLM*.

V případě *SAS/Maersk air*<sup>301</sup> se jednalo o dohodu dopravců, která rozdělovala trh osobní přepravy. Obě společnosti sice nahlásili Komisi svůj úmysl spolupracovat, jejich spolupráce však byla mnohem propracovanější, než jak vyplývalo z jejich ohlášení. Na to, že spolupráce mezi oběma dopravci může být širší, upozornila Komisi společnost Sun-Air. Komise tedy začala vyšetřování, z něhož vyplynulo, že vedle nahlášené spolupráce, která se týkala mj. spolupráce v rámci věrnostních programů obou dopravců či spolupráce v rámci prodeje cestovních dokladů, si společnosti mezi sebou ujednaly především to, která společnost bude obsluhovat kterou trasu. Tak se Maersk air například stáhla z trasy Kodaň-Stockholm, kde ji nahradila SAS, na oplátku přenechala SAS Maersk air trasu Kodaň-Benátky a Billund-Frankfurt. V důsledku kartelu mezi oběma společnostmi měla na některých relacích stoupnout cena za přepravu až o 100 DKK (dánských korun). Komise shledala, že se v tomto případě jednalo o zvlášť závažné porušení evropského kartelového práva a vyměřila SAS pokutu ve výši 39.375.000 euro, Maersk air pak měla zaplatit 13.125.000 euro. Podle současné evropské legislativy je takovéto jednání soutěžitelů zakázáno čl. 101 odst. 1 písm. c) SFEU.

V mladším případě *Air France/KLM*<sup>302</sup> se jednalo o cenový kartel v nákladní přepravě. Koncem roku 2010 potrestala Komise celkem 11 dopravců poměrně citelnými pokutami za účast v kartelu, který určoval cenu bezpečnostního a palivového příplatku v nákladní dopravě po více než šest let (1999-2006). Jednalo se o společnosti Air Canada, Air France-KLM, British Airways, Cathay Pacific, Cargolux, Japan Airlines, LAN Chile, Martinair, SAS<sup>303</sup>, Singapore Airlines a Qantas. Kartelu se rovněž účastnila Lufthansa a její dceřiná společnost Swiss, které ale pokutu nedostaly, jelikož kartel nahlásily. Účastníků kartelu mohlo být dokonce ještě více. Současná evropská legislativa zakazuje takové jednání v čl. 101 odst. 1 písm. a) SFEU.

---

<sup>301</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 18. Července 2001 ve věci COMP.D.2 37.444 a COMP.D.2 37.386, publikované v Úředním věstníku ES dne 5.10.2001 pod číslem L 265/15.

<sup>302</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-1487\\_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1487_en.htm?locale=en)

<sup>303</sup> Zajímavé je, že SAS se účastnila obou kartelů. V době, kdy byla Komisí vyšetřována ve věci *SAS/Maersk air* se rovněž účastnila kartelu *Air France/KLM*. Toto vyvolává otázku, jak dalece je jednání omezující soutěž v letecké dopravě skutečně rozšířené a to nejen v EU?



Pokuty udělené ze strany Evropské komise však nejsou jediným postihem za kartelové jednání. Pro osoby poškozené kartelem se otevírá cesta tzv. private enforcement, tedy možnost žalovat před národními soudy na náhradu škody. Příslušnost soudu pro takovouto žalobu stanoví nařízení Brusel I dvojitým způsobem a to jednak jako základní příslušnost podle čl. 2 tohoto nařízení (příslušný soud ve státě, kde má bydliště žalovaný), případně na základě zvláštní příslušnosti podle čl. 5 odst. 3 nařízení Brusel I, které stanoví, že „*ve věcech týkajících se protiprávního jednání či jednání, které je postaveno na roveň protiprávnímu jednání, u soudu místa, kde došlo nebo může dojít ke škodné události*“. Příslušný soud je rovněž možno si podle čl. 23 tohoto nařízení sjednat. Rozhodné právo je pak určeno v Nařízení Řím II, konkrétně v jeho čl. 6 odst. 3 písm. a) a b). Rozhodným právem je podle ustanovení čl. 6 odst. 3 písm. a) Nařízení Řím II právo státu, jehož trh je nebo může být narušen omezením hospodářské soutěže. Článek 6 odst. 3 písm. b) pak říká, že žaluje-li osoba usilující o náhradu škody u soudu bydliště žalovaného a může-li být narušen omezením hospodářské soutěže trh ve více zemích, pak se může žalobce rozhodnout žalovat podle práva soudu, u něhož je žaloba podávána, za předpokladu, že trh v daném členském státě je jedním z trhů, jež byly přímo a významně narušeny tímto omezením hospodářské soutěže. Je-li u daného soudu v souladu s platnými pravidly o příslušnosti žalováno více žalovaných, může se žalobce rozhodnout žalovat pouze podle práva tohoto soudu, pokud omezení hospodářské soutěže, o něž se žaloba proti každému ze žalovaných opírá, narušuje také trh členského státu daného soudu a to přímo a významně. Právo určené výše uvedenými postupy podle čl. 6 odst. 3 nelze nahradit právem sjednaným podle čl. 14 Nařízení Řím II, jak to stanoví čl. 6 odst. 4.

Velkým nedostatkem je podle mne absence centralizovaného mechanismu odškodnění<sup>304</sup>. Private enforcement má být určitou hrozbou pro účastníky kartelu, nicméně pokud se podíváme na případ *SAS/Maersk air*, dojdeme k závěru, že pokud cestující podnikl v období kartelu cestu s některým z dopravců, kteří se kartelu účastnili, řekněme např. třikrát za období trvání kartelu (který trval více než rok), lze si těžko představit, že bude mít dostatek vůle žalovat společnost kvůli přibližně 300 DKK, tedy asi 1000 Kč. Je sice pravda, že toto rozhodnutí je jen na jeho svobodné vůli, na druhou stranu význam private enforcement může být v případě kartelu, který směřuje proti

---

<sup>304</sup> | když např. ustanovení čl. 6 odst. 1 nařízení Brusel I skýtá určité možnosti.

běžným spotřebitelům, značně omezen, jelikož v součtu se může jednat o milionové hodnoty, pro jednotlivé spotřebitele nemusí částka přesáhnout 2000 či 3000 Kč, což je částka, která je např. českým právním řádem považována za bagatelní<sup>305</sup>. Preventivní funkce tohoto institutu tedy v těchto případech pokulhává. Je sporné, zda by tuto situaci vyřešily např. kolektivní žaloby<sup>306</sup>.

## 8. Námořní přeprava

Vymezit námořní přepravu lze z technického hlediska jako „*takový obor dopravy, v jehož rámci je přemísťováno libovolné zboží po moři za použití k tomu vhodného plavidla jak ve vztahu k množství, tak i kvalitě*“<sup>307</sup>. Pro námořní přepravu je pak charakteristické to, že může probíhat na ty největší vzdálenosti, přičemž může být najednou přepraveno obrovské množství nákladu, to vše ale v porovnání s jinými druhy přeprav za nejdelsí dobu. Námořní přeprava je druhem přepravy, který operuje se skutečně ohromnými majetkovými hodnotami, a to ať už je to hodnota plavidla samotného či hodnota nákladu, který vzhledem k tomu, v jakých podmínkách přeprava probíhá, může být v několika málo minutách ztracen celý, přičemž tato jeho ztráta může vyvolat nezměrné škody na životním prostředí, které mohou být odstraněny jen z části a s vynaložením obrovského úsilí a finančních prostředků. Nejen tyto vlastnosti námořní přepravy pak vedou k některým specifickým její právní regulace. Významnou roli při utváření pravidel současné námořní přepravy hrál i historický vývoj tohoto dopravního oboru, který je i přes svou tisíciletou historii nenahraditelný. Námořní právo je v zemích, pro které je námořní přeprava tradiční, mnohdy považováno za samostatný právní obor a do jisté míry možná za „svět sám pro sebe“.

Pro úpravu mnohých otázek v námořním právu je do značné míry určující „státní příslušnost“ lodí, kterou loď manifestuje vlajkou, pod kterou pluje<sup>308</sup>. Lodě tak mohou plout pod vlajkami různých států (podle čl. 92 Úmluvy OSN o mořském právu smí mít, až na výjimky, každá pouze jednu), jelikož kromě tradičních námořních států mohou

---

<sup>305</sup> Srov. ustanovení § 202 odst. 2 zákona 99/1963 Sb., občanský soudní řád, který pracuje v současném znění dokonce s částkou 10.000 Kč.

<sup>306</sup> K tomu blíže PETR, M. *Kolektivní žaloby v českém soutěžním právu?* JINÉ PRÁVO – 19. 11. 2009 (<http://jinepravo.blogspot.cz/2009/11/kolektivni-zaloby-v-ceskem-souteznim.html>).

<sup>307</sup> ROŽEK, P. *Námořní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2007. s. 10.

<sup>308</sup> SEIDL-HOHENVELDERN, I. *Mezinárodní právo veřejné*. 3. Vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 235.

lodě plout např. i pod vlajkou některého státu vnitrozemského<sup>309</sup>. Podmínky pro udělení „státní příslušnosti“ určitého státu jsou pak stanoveny ve vnitrostátních předpisech, přičemž nároky, které je třeba splnit pro registraci lodi v některém státě, se do značné míry liší, což je umožněno i tím, že mezinárodní právo veřejné klade na registraci lodí jen minimální požadavky. Úmluva OSN o mořském právu se k této problematice vyjadřuje stručně ve svém článku 91, když stanoví, že zde musí být skutečné pouto (angl. „genuine link“) mezi státem a lodí<sup>310</sup>. I tato minimální úprava je však určitým posunem, jelikož původně bylo předpokládáno, že otázka registrace lodí je čistě vnitrostátní záležitostí a že „státní příslušnost“ lodi závisí pouze na vnitrostátních předpisech<sup>311</sup>. Otázka registrace lodí v tom kterém státě se však stala aktuální se stále vzrůstající oblíbeností tzv. států levné vlajky (angl. „flags of convenience“). Jedná se o státy, které přitahují zájemce o registraci lodí především tím, že jejich požadavky na majitele lodi kladené sociálním, bezpečnostním a v neposlední řadě daňovým zákonodárstvím<sup>312</sup> jsou nižší než ve státech, kde je námořní přeprava tradiční, přičemž majitel lodi (ani loď samotná) nemá ve skutečnosti žádné skutečné nebo právní spojení k danému státu, s výjimkou právě registrace lodi<sup>313</sup>. Určitou úpravu celé situace měla přinést Úmluva OSN o podmínkách registrace lodí<sup>314</sup>, nicméně i ona obsahuje vágní formulace a slabá místa<sup>315</sup>. Mnohé, pro námořní přepravu tradiční státy tak byly nuceny zavést vedle původního i druhý registr, aby zamezily odlivu tonáže do států levné vlajky. Lodě registrované v tomto druhém registru podléhají ve výše uvedených oblastech zákonodárství méně přísnému režimu. Příkladem může být Norsko, kde byl

---

<sup>309</sup> Lodě plující pod vlajkami těchto vnitrozemských států nemají být v přístavech nikterak diskriminovány (Článek 131 Úmluvy OSN o mořském právu). Povinnosti státu vlajky vykonává v ČR Námořní úřad (bližší informace:

[http://www.mdcrcz.cz/cs/Vodni\\_doprava/Namorni\\_urad/Ukoly\\_a\\_cinnosti\\_namorniho\\_uradu\\_CR/Ukoly\\_a\\_cinnosti.htm](http://www.mdcrcz.cz/cs/Vodni_doprava/Namorni_urad/Ukoly_a_cinnosti_namorniho_uradu_CR/Ukoly_a_cinnosti.htm))

<sup>310</sup> Členskými státy Úmluvy OSN o mořském právu nejsou např. USA nebo Turecko. Oba státy jsou však členy Úmluvy o volném moři (Convention on the High Seas, k nahlédnutí zde: [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8\\_1\\_1958\\_high\\_seas.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf)), ze které Úmluva OSN o mořském právu čerpala.

<sup>311</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 51.

<sup>312</sup> SEIDL-HOHENVELDERN, I. *Mezinárodní právo veřejné*. 3. Vydání. Praha: ASPI, 2006. s. 236.

<sup>313</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 51.

<sup>314</sup> United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, k nahlédnutí zde: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/registration1986.html>

<sup>315</sup> K tomu blíže FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 52 a násl.

vedle původního registru označovaného nyní zkráceně jako „NOR“, zaveden mezinárodní registr označovaný jako „NIS“. Ve stručnosti lze říci, že NOR slouží k registraci lodí vlastněných norskými subjekty, NIS pak jednak pro lodě vlastněné sice norskými subjekty ale určené pro přepravy v zahraničí, za druhé pak pro lodě vlastněné subjekty, které nelze považovat za norské<sup>316</sup>.

Registrace lodí ve státě levné vlajky se sice může jevit na první pohled přitažlivá, při bližším pohledu nese však takováto registrace určitá závažná rizika. Jedním z nich je fakt, že stát vlajky má v rámci mezinárodního práva veřejného jistá zásadní oprávnění, která přísluší pouze jemu v případech, kdy je zadržena loď nebo posádka. V této věci existuje několik varovných případů<sup>317</sup>, za všechny lze uvést alespoň jeden. Tímto případem byla loď „Virgo“, vlastněná ruskými vlastníky plující pod vlajkou Kypru, která se na volném moři dostala do kolize s rybářskou lodí plující pod vlajkou USA. Tato událost si bohužel vyžádala život jednoho člena posádky rybářské lodi. Na žádost ze strany USA byl v kanadském přístavu následně zadržen kapitán i s částí posádky, tyto osoby byly umístěny do vazby na základě extradiční žádosti na kapitána lodi Virgo ze strany USA. To vše prakticky s nulovým ohledem na ustanovení čl. 97 Úmluvy OSN o mořském právu<sup>318</sup>, který v případě kolize na volném moři stanoví jurisdikci státu vlajky či státu občanství kapitána či jiného člena posádky. Ze strany obou států však nepřišla žádná efektivní reakce<sup>319</sup>. Obecně lze říci, že v případě nehody je kapitán jedinou osobou, která je dosažitelná a pobřežní stát se tak mnohdy chápe příležitosti zajistit alespoň nějakého viníka<sup>320</sup>. Situace je pak pro kapitány sloužící na lodích s levnou vlajkou složitá, jelikož tyto státy nevynaloží mnohdy žádnou snahu na to, aby

---

<sup>316</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 55.

<sup>317</sup> Uvádí GOLD, E. *Command: Privilege or Peril?*. 2003, s. 2 a násl.

(<http://www.ifsma.org/fairtreatment/documents/commandGold.pdf>)

<sup>318</sup> Spojené státy americké nejsou členem Úmluvy OSN o mořském právu, jsou však členy Úmluvy o volném moři, která obsahuje obdobné ustanovení ve svém čl. 11.

<sup>319</sup> GOLD, E. *Command: Privilege or Peril?*. 2003, s. 2 a 4.

(<http://www.ifsma.org/fairtreatment/documents/commandGold.pdf>)

<sup>320</sup> Pro lepší ilustraci pak v tomto může sloužit případ lodi „Tasman Spirit“, což byl v Řecku registrovaný tanker, který převážel surovou ropu z Iránu. Při vjezdu do přístavu v pákistánském Karáčí však najel na mělčinu, čímž došlo k protržení pláště a úniku značné části ropy. Úřady zadržely několik členů posádky, o 4 dny později pak zadržely dokonce i nového kapitána, který do Karáčí přijel, aby v záchranných operacích zastoupil původního kapitána, který se nadýchal zplodin (OLAGUNJU, G. A. *Criminalization of seafarers for accidental discharge of oil: Is there justification in international law for criminal sanction for negligent or accidental pollution of the sea?*. Journal of Maritime Law & Commerce 2006, č. 2, s. 219 a násl.).

efektivně protestovaly proti postupu státu, který v dané věci nemá podle mezinárodního práva veřejného jurisdikci. Vedle státu vlajky pochopitelně hraje určitou roli i stát občanství člena posádky, jistou soukromou iniciativu pak může vyvinout i vlastník lodi<sup>321</sup>, otázka ovšem zní, zda je v daném případě jasné, kdo jím skutečně je<sup>322</sup>. Pro majitele lodi je pak spíše citelnější, že Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (dále jen ITF – podle angl. International Transportworkers Federation) podepisuje s vlastníky lodí kolektivní smlouvy zaručující mj. určité minimální mzdové podmínky námořníků. Po podepsání této dohody je pro loď vydán tzv. modrý certifikát ITF (ITF Blue Certificate). V případě absence dohody a tedy i tohoto certifikátu může být loď zaměstnanci v přístavu bojkotována<sup>323</sup>.

Kromě registrace lodi hraje důležitou úlohu rovněž činnost tzv. klasifikačních společností. Jedná se o soukromé subjekty s širokým spektrem činností, které se vztahují k námořní dopravě. Mezi tyto činnosti patří např. schvalování plánů lodí, dohlížení nad stavbou nových lodí či jejich průběžná kontrola<sup>324</sup>. Činnost těchto společností má pak význam nejen pro vlastníky lodí, ale i pro pojišťovny, banky, které pořízení lodi financují, zájemce o pronájem lodi atd. přičemž činnost klasifikačních společností se dnes nevztahuje pouze na lodě jako takové, ale i na společnosti, které je provozují<sup>325</sup>. Činnost klasifikačních společností lze základně rozdělit na dvě skupiny a to na ryze soukromou činnost a na výkon státní správy, kterou na tyto společnosti určitý stát smluvně přenesl. Požadavky kladené na klasifikační společnost pro výkon této státní správy jsou v rámci EU stanoveny Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí. Smlouva mezi státem a danou

---

<sup>321</sup> GOLD, E. *Command: Privilege or Peril?*. 2003, s. 5.

(<http://www.ifsma.org/fairtreatment/documents/commandGold.pdf>).

<sup>322</sup> Komplikaci vztahů v námořní přepravě dokumentuje případ tankeru „Prestige“, který v roce 2002 znečistil značnou část španělského pobřeží. Prestige (původně pojmenovaný „Mt Gladys“) byl tanker vyrobený v roce 1976 v Japonsku, vlastněný subjektem z Libérie, plující pod velením řeckého kapitána pod bahamskou vlajkou. V době havárie byl pronajat ruské ropné společnosti se sídlem ve Švýcarsku, pro přepravu ropných produktů z části z Petrohradu a z části z litevského Ventspilsu (cestou přes Gibraltar) do Singapuru (OLAGUNJU, G. A. *Criminalization of seafarers for accidental discharge of oil: Is there justification in international law for criminal sanction for negligent or accidental pollution of the sea?*. *Journal of Maritime Law & Commerce* 2006, č. 2, s. 221).

<sup>323</sup> K tomu blíže FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 53.

<sup>324</sup> Tyto a mnohé další uvádí NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. Vydání. Praha: ASPI, 2005. s. 83.

<sup>325</sup> K tomu blíže FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 83.

klasifikační společností je pak rozhodná pro posouzení toho, zda je vůči klasifikační společnosti možno vyvodit odpovědnost při porušení povinností v rámci výkonu státní správy. Pro posouzení odpovědnosti při výkonu soukromé činnosti klasifikačních společností bude rozhodná především smlouva mezi touto společností a subjektem, pro který klasifikační společnost činnost vykonává. V rámci obou typů smluv bývá odpovědnost co do výše omezována ve prospěch klasifikačních společností<sup>326</sup>.

V námořní přepravě je v zásadě potřeba rozlišovat mezi přepravou trampovou a liniovou. Toto rozlišení je dáno nejen způsobem prováděním dané přepravy, ale i nákladem, který je přepravován a způsobem, jakým dochází ke smluvnímu ujednání mezi stranami (rovněž s ohledem na jejich znalost problematiky námořní přepravy). Legální definici liniové přepravy nabízejí Rotterdamská pravidla v čl. 1 odst. 3, když říkají, že liniová přeprava je taková přepravní služba, která je nabízena veřejně prostřednictvím vyhlášení (případně prostřednictvím obdobných prostředků) a zahrnuje dopravu pomocí lodí, které jsou provozovány na základě pevně stanoveného rozvrhu, mezi určenými přístavy, v souladu s veřejně dostupnými časovými rozvrhy a dny odplutí. Přepravy, které nespadají pod definici, která je uvedena v čl. 1 odst. 3, jsou pak v čl. 1 odst. 4 Rotterdamských pravidel označeny za přepravy „neliniové“<sup>327</sup>. Liniová přeprava je charakteristická především tím, že zde existuje velké množství odesílatelů, kteří vstupují do kontaktu s dopravcem. Paleta zboží, které je pak na jedné lodi přepravováno, je tak skutečně pestrá, což by za normálních okolností činilo nesnadnou nejen nakládku, ale i uložení zboží a jeho zabezpečení v průběhu přepravy. Proto je liniová přeprava charakteristická především použitím kontejnerů, které jsou standardizovány pro snadné naložení, uložení a vyložení. Vzhledem k těmto skutečnostem liniová přeprava neumožňuje vyjednávat podmínky mezi jednotlivými přepravci a dopravcem, jelikož na jednu loď může pro určitý termín připadnout zboží desítek či dokonce stovek odesílatelů. Z organizačního hlediska je pak nezbytné, aby se toto zboží přepravovalo na základě pevně stanovených rozvrhů na jasně určených

---

<sup>326</sup> BAATZ, Y. aj. *Maritime law*. 2. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2011. s. 415 a násl.

<sup>327</sup> Takovéto vymezení pak není podle některých názorů zrovna šťastné (např. ÜNAN, S. The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 95.).

linkách<sup>328</sup>. Oproti tomu trampová doprava se pravidelným rozvrhem plaveb, který by byl dán veřejnosti k dispozici, nevyznačuje (i zde může ovšem přeprava nabít jisté pravidelnosti). Trampová přeprava je většinou poskytována pro objemné a homogenní náklady (ropa, zkapalněný plyn, sypké hmoty). Smlouvy uzavírané v této přepravě se označují jako charter party (k tomu viz níže).

Výše uvedené rozdělení na trampovou a liniovou dopravu má význam rovněž v oblasti soutěžního práva v EU. V liniové dopravě došlo historickým vývojem k vytvoření seskupení některých dopravců, která se označují jako liniové konference. Vztahy mezi dopravci v rámci liniové konference jsou pak určeny konferenční dohodou, která mj. vymezuje hlavní a vedlejší najížděné přístavy a dále cenová ujednání ohledně výše přepravného a příplatků k němu<sup>329</sup>. Jiným druhem spolupráce, která je ještě provázanější, je pak tzv. „pool“, v rámci nějž vlastníci lodí dokonce provádějí přepravu na společný účet. Profit je pak mezi členy poolu rozdělen na základě předem daného systému hodnocení jednotlivých účastníků<sup>330</sup>. Již na první pohled je zřejmé, že se v obou případech jedná o kartel. Zvláštní postavení liniových konferencí a poolů bylo do značné míry určováno tím, že se jednalo o chování, které bylo historicky s námořní přepravou spjato a bylo zde běžné. Ustanovení soutěžního práva v zakládacích smlouvách Evropských společenství se tak na námořní sektor dlouhou dobu nevztahovala. Základem pro toto zvláštní postavení bylo především Nařízení Rady č. 4056/86, kterým se uplatňují články 81 a 82 Smlouvy v námořní dopravě (dále jen Nařízení 4056/86), které v podstatě vyňalo výše uvedené praktiky z dosahu evropského soutěžního práva. Postupem času však bylo zpochybňováno, že pozitivní dopady výše uvedených sdružení dopravců ospravedlňují takovéto zvláštní zacházení v rámci soutěžního práva ES. Výsledkem bylo Nařízení Rady (ES) č. 1419/2006 ze dne 25. září 2006, kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 4056/86, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě, a mění nařízení (ES) č. 1/2003, pokud jde o rozšíření jeho působnosti na kabotáž a trampovou dopravu (dále jen Nařízení 1419/2006). Po uplynutí přechodného období tak od října 2008 byla na liniovou přepravu a v ní existující liniové konference a pooly uplatněna běžná soutěžní

---

<sup>328</sup> K tomu blíže GOLD, E.; CHIRCOP, A.; KINDRED, H. *Maritime law. Essentials of Canadian law*. 1. Vydání. Toronto: Irwin Law, 2003. s. 358.

<sup>329</sup> NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. Vydání. Praha: ASPI, 2005. s. 36.

<sup>330</sup> NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. Vydání. Praha: ASPI, 2005. s. 35.

pravidla EU (v současnosti především čl. 101 a násl. SFEU). Pro soutěžitele z toho však plyne rovněž možnost dovolávat se výjimky v ustanovení čl. 101 odst. 3 SFEU<sup>331</sup>. Vzhledem k tomu, že výše uvedená ujednání mají ale z velké části povahu tzv. hardcore kartelu, vyvstává otázka, zda je splnění podmínek ustanovení čl. 101 odst. 3 SFEU pro soutěžitele vůbec možné.

Jedním z problémů, o kterém se v poslední době v souvislosti s mezinárodní námořní nákladní dopravou mluvilo a stále ještě mluví, je pirátství. Co konkrétně lze pod tímto pojmem rozumět, osvětluje definice v čl. 101 Úmluvy OSN o mořském právu. Útoky pirátů nechvalně proslula především oblast tzv. Afrického rohu, přičemž za centrum těchto aktivit, ze kterého piráti podnikají své útoky, bylo dlouho považováno Somálsko. Aktivity pirátů však v roce 2012 poklesly, přičemž centrem těchto aktivit se začíná stávat Guinejský záliv. Piráti však útočí i v Jihovýchodní Asii<sup>332</sup>. Námořní přepravu nelze vnímat izolovaně. Doprava je vždy jakousi činností pomocnou či služební, prostřednictvím níž se realizují jiné právní vztahy – nejčastěji jde o vztahy z kupní smlouvy. Přeprava pak řeší situace, kdy zboží nemůže být předáno společně s platbou za něj, přičemž nezastupitelnou roli v překonání tohoto časového úseku hraje konosament<sup>333</sup>. V námořní praxi se pak vyvinulo za dobu historie tohoto dopravního oboru několik způsobů, jak loď do mezinárodního (ale i vnitrostátního) obchodu zapojit a tomu odpovídá i několik smluvních typů.

Je pochopitelně možné, aby vlastník lodi tuto použil k přepravě vlastního nákladu. Vzhledem k tomu, že pořízení lodi i její provoz a údržba jsou poměrně nákladnou záležitostí, vyplatí se takový postup patrně jen velkým společnostem. Ostatní subjekty si pak pro své potřeby smluvně zajistí přepravní služby jiného subjektu. Jednou skupinou těchto smluv jsou tzv. charter parties<sup>334</sup>, které jsou používány především v dopravě trampové. Vymezení toho, co všechno lze považovat za charter party, je pak důležité mj. s ohledem na vymezení rozsahu aplikace Rotterdamských pravidel (viz níže). Při uzavírání charter parties hraje důležitou úlohu především smluvní svoboda

---

<sup>331</sup> BAATZ, Y. aj. *Maritime law*. 2. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2011. s. 572 a násl.

<sup>332</sup> *Pirátských útoků je nejméně za pět let*. Novinky.cz – 16. 1. 2003. (<http://www.novinky.cz/zahranicni/svet/290395-piratskych-utoku-je-nejmene-za-pet-let.html>)

<sup>333</sup> K pozadí námořní přepravy pak blíže FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 271.

<sup>334</sup> Do češtiny byl pojem „charter party“ přeložen v Hamburské úmluvě jako smlouva o nájmu lodi a smlouva o provozu lodi. V případě „charter party“ se v této práci přidržím tohoto anglického pojmu, jelikož jde o pojem zaběhnutý v mezinárodní námořní přepravě jako mezinárodní termín.



stran (uzavírané charter parties jsou do značné míry ovlivněny common law), tato svoboda je pak hojně využívána tak, aby charter party odpovídala co nejlépe zájmům stran, které jsou většinou znalé problematiky námořní přepravy a uzavírání smluv v rámci ní. Charter party je tedy většinou prvotním dokumentem, konosament se stává až dokumentem druhotným a nemusí být ani vystaven. Charter parties pak existuje více druhů.

Prvním druhem charter party je tzv. time charter party, jejíž podstatou je, že majitel lodi pronajme loď nájemci na určitý časový úsek. Je v podstatě jen na nájemci, jakým způsobem loď využije – majitel lodi totiž nese fixní náklady, nájemce pak hradí náklady variabilní (pochopitelně vedle odměny za nájem lodi, která odvisí od času pronájmu). Majitel lodi má tedy zajistit, aby loď byla plavbyschopná, personálně dostatečně vybavená a způsobilá k přepravě nákladu, nájemce pak většinou platí přístavní poplatky, palivo atd. Je tedy v zájmu nájemce, aby přepravy probíhaly bez prodlev, majiteli lodi pak bude patrně vyhovovat co nejmenší uskutečněný počet přeprav. Zajištění rovnováhy mezi oběma subjekty je pak většinou pojmuto do charter party, která obsahuje sankční mechanismy pro případ zpoždění lodi.<sup>335</sup>

Dalším druhem charter party je tzv. voyage charter party, jejíž podstatou je, že majitel lodi vykoná pro určitý subjekt jednu nebo více cest s nákladem. V tomto případě je v zájmu majitele lodi, aby cesta byla vykonána bez zbytečných průtahů, k jeho ochraně pak slouží sankční ustanovení v charter party. Oproti time charter party jsou v případě voyage charter party počítány náklady na přepravu za jednu cestu a nikoli za čas, po který tato cesta trvá.<sup>336</sup>

Jak vyplývá z výše řečeného, jsou charter party použitelné v případě, že určitý subjekt potřebuje přepravit velké množství nákladu (např. železnou rudu, písek atp.), případně si potřebuje zajistit přepravy na určitou dobu. Pokud je však třeba přepravit menší množství zboží, obracejí se zájemci o tyto přepravy na liniové dopravce, kde díky použití kontejnerů je dnes možné přepravovat na jedné lodi náklad desítek či stovek odesílatelů. Při takových přepravách uzavírá odesílatel s dopravcem přepravní smlouvu a k ní vydává konosament. Charakteristická je v této oblasti, kterou je možno nazvat

---

<sup>335</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 262 a násl.

<sup>336</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 261.

jako „přeprava na základě přepravní smlouvy“ nebo „přeprava na základě konosamentu“, omezená smluvní svoboda, jelikož takovéto smlouvy jsou většinou podřízeny jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni mezinárodní určitým kogentním normám. Důvodem je především nerovnost stran, jelikož oproti přepravám, které probíhají typicky na základě charter party a kde jsou dva silné subjekty, které zpravidla mají s uzavíráním smluv v oblasti námořní přepravy zkušenosti, v případě přeprav na základě konosamentu může být pozice dopravce a odesilatele značně odlišná. I přepravy s charter party však podléhají za určitých podmínek mezinárodním unifikačním úmluvám (k tomu viz níže).

V námořní přepravě pak vedle odpovědnosti smluvní (kterou se budu v této kapitole zabývat) vyvstává i celá řada jiných případů odpovědnosti<sup>337</sup>, které jsou mnohdy upraveny mezinárodními instrumenty. Může se jednat o odpovědnost za kolize lodí<sup>338</sup> nebo za znečištění ropnými látkami<sup>339</sup>. V neposlední řadě není možné v této souvislosti nezmínit Nařízení Řím II, s jehož aplikací na delikty na moři vyvstává celá řada otázek<sup>340</sup>.

## **8.1 HAAGSKÁ A HAAGSKO-VISBYSKÁ PRAVIDLA**

Druhá polovina 19. století byla ve znamení zintenzivňování mezinárodního obchodu. Při neexistenci letecké přepravy pak pro obchod mezi kontinenty zbývala v podstatě jediná možnost a tou byla přeprava námořní. Poptávka po tonáži převyšující v té době její nabídku vedla k tomu, že si dopravci začali diktovat podmínky, které dalekosáhle vylučovaly jejich odpovědnost a to prostřednictvím doložek, které aplikovaly v konosamentech. Těmto doložkám sice byla v různých státech přiznávána různá účinnost, situace však byla nadále neudržitelná. Po vlně vnitrostátních úprav v zákonodárství států, které byly původně koloniemi Velké Británie (např. USA,

---

<sup>337</sup> Těmto případům odpovědnosti jsem se chtěl původně věnovat v této práci rovněž, buhužel vzhledem k rozsahu této práce a s ohledem na v podstatě nulový význam těchto situací pro české subjekty jsem od tohoto záměru nakonec upustil.

<sup>338</sup> Příkladem je zde Úmluva upravující některé otázky kolize lodí z roku 1910 (Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, k nahlédnutí zde: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html>)

<sup>339</sup> Příkladem zde může být Úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za znečištění ropnými látkami z roku 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, k nahlédnutí zde: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/civilpol1969.html>).

<sup>340</sup> K tomu blíže BASEDOW, J. *Rome II at Sea – General Aspects of Maritime Torts* -. *Rebels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht* 2010, s. 118-138.

Kanada atd.), sílil tlak na Velkou Británii samotnou, aby rovněž nějakým způsobem vztahy v mezinárodní námořní přepravě upravila. Postupem času se pak jako jediná efektivní cesta jevila cesta přijetí mezinárodní unifikační úmluvy. Touto úmluvou se stala Mezinárodní úmluva pro sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924 (dále jen Haagská pravidla). Velká Británie pak dokonce zapracovala Haagská pravidla do svého námořního zákona již 3 týdny před tím, než byla tato úmluva dána mezinárodně k podpisu. Vlnu ratifikací však spustil až přístup Spojených států k této úmluvě v roce 1935<sup>341</sup>.

V druhé polovině 20. Století vyvstala nicméně potřeba Haagská pravidla revidovat a to především s ohledem na technický pokrok a zkušenosti, které byly s touto unifikací učiněny. Četné změny přinesl tzv. Bruselský protokol z roku 1968, který byl sice sjednán v Bruselu, jeho obsah byl však dohodnut ve Visby ve Švédsku (proto někdy též Visbyský protokol)<sup>342</sup>. Haagská pravidla ve znění tohoto protokolu se pak označují za pravidla Haagsko-Visbyská. Do systému Haagsko-Visbyských pravidel pak bylo ještě lehce zasaženo protokolem z roku 1979 (tzv. SDR-protokol)<sup>343</sup>, který přinesl změnu při určování výše náhrady škody. Dosud používaný zlatý frank byl pro potřeby Haagsko-Visbyských pravidel nahrazen SDR<sup>344</sup>.

---

<sup>341</sup> Haagská pravidla se pak v USA stala vzorem pro tamnější zákon o námořní přepravě zboží z roku 1936 (Carriage of Goods by Sea Act – zkráceně COGSA). Odchyly od Haagských pravidel jsou pak způsobeny názorem Kongresu USA, který v té době považoval ochranu v podobě Haagských pravidel za nedostatečnou. Soudy USA COGSA aplikují důsledně na všechny námořní přepravy z a do USA dodnes. Tato úprava však již notně zastarává, problematická se pak pro odesilatele jeví především limitace odpovědnosti dopravce na 500 USD za kus, přičemž problémy bývají i s výkladem pojmu „kus“. Podrobněji k této problematice: *COGSA – Námořní přeprava z/do USA*. E-bulletin dopravního práva 2010, č. 1, s. 1 a násl. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_1\\_2010.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_1_2010.pdf))

<sup>342</sup> Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading ("Visby Rules"), k nahlédnutí zde:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>

<sup>343</sup> Protocol (SDR Protocol) amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Visby Rules), k nahlédnutí zde:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>

<sup>344</sup> K historii vzniku Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel pak blíže STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 9 a násl.; HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 3 a násl.; PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 14 a násl.

Haagská, případně Haagsko-Visbyská pravidla se stala součástí právního řádu mnoha států. Některé státy se staly členy<sup>345</sup>, jiné obsah těchto pravidel pouze reflektovaly ve svém vnitrostátním zákonodárství (příkladem může být ČSR, kde byla Haagská pravidla inspirací pro vyhlášku ministerstva dopravy č. 160/1956 Ú. 1. o podmínkách přepravy nákladu po moři<sup>346</sup>, ta však byla zrušena zákonem č. 61/2000 o námořní plavbě<sup>347</sup>). Např. skandinávský přístup k tomuto problému byl takový, že skandinávské státy (Norsko, Švédsko, Finsko a Dánsko) zapracovaly Haagsko-Visbyská pravidla do svých námořních zákonů<sup>348</sup>, přičemž reflektovaly později rovněž Hamburskou úmluvu (viz níže) avšak pouze v tom rozsahu, pokud se její ustanovení nedotýkaly Haagsko-Visbyských pravidel<sup>349</sup>. Námořní zákony skandinávských států však narazily na problém, jelikož berou ohled pouze na Haagsko-Visbyská pravidla a vystala tedy logická otázka, jak pohlížet na státy, které Visbyský protokol neratifikovaly. Příkladem takového státu může být Německo, které výše uvedený protokol neratifikovalo, jelikož doufalo v úspěch rodící se Hamburské úmluvy. Obdobný problém může pro skandinávské státy vyvstat např. s Portugalskem nebo Irskem<sup>350</sup>.

Význam Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel (stejně jako unifikačních úmluv pro jiné druhy přepravy) však nesouvisí nutně pouze s tím, zda určitý stát tyto úmluvy ratifikoval či nikoli. Nezanedbatelný je rovněž význam těchto pravidel vtělených do smluvních doložek označovaných jako „Clause Paramount“. Zde je nicméně nutné si uvědomit, že v pozadí figuruje v takovém případě vždy rozhodné právo se svými kogentními ustanoveními, se kterými nemusejí být ustanovení výše uvedených úmluv v souladu, v takovém případě se pak uplatní kogentní ustanovení národního právního řádu<sup>351</sup>.

---

<sup>345</sup> Ratifikace Haagských pravidel je možno nalézt zde: [http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/I-4a\\_tcm313-79747.pdf](http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/I-4a_tcm313-79747.pdf).

<sup>346</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 5.

<sup>347</sup> KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. s. 312.

<sup>348</sup> Mezi výše uvedenými skandinávskými či lépe severskými státy probíhá na poli námořní legislativy čilá spolupráce.

<sup>349</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 281.

<sup>350</sup> RUBIN, D.; WINDAHL, J. *Is Germany a Hague-Visby State under Scandinavian Law?*. *European Transport Law* 2000, č. 4, s. 459 a násl.

<sup>351</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 52.

### **8.1.1. Rozsah použití**

V otázce vymezení rozsahu použití mezinárodních úmluv, které normovaly přepravní smlouvu v mezinárodní námořní přepravě, nepanoval po celou dobu historie jednotný přístup. Tato problematika byla probírána již při přijetí Haagských pravidel a byla vyřešena ve prospěch tzv. dokumentárního přístupu<sup>352</sup>. Haagská (stejně jako Bruselským protokolem změněná Haagsko-Visbyská pravidla) vymezují rozsah svého použití až v článku desátém<sup>353</sup>. Haagská pravidla tak navíc činí poměrně stručně, když stanoví, že Haagských pravidel se má použít na všechny konosamenty vydané v některém členském státě. Toto poměrně stručné vymezení, které je na první pohled prosto kontroverzí, však vyvolalo vlnu nevole. Bodem sváru se stalo především odkázání na konosament bez dalšího. Jelikož konosament byl a je vydáván i při přepravách na základě charter party, hrozilo toto vymezení zařazením všech přeprav na základě charter party rovněž pod režim Haagských pravidel. Odpůrci tohoto podřazení pak především argumentovali skutečností, že při přepravách na základě charter party je prvotní právě obsah charter party a konosament je až druhotným a nikoli nutným dokumentem<sup>354</sup>. Celá záležitost pak byla vyřešena určitým kompromisem, který spočívá v zapojení článku 2, společně s čl. 1 písm. c) Haagských pravidel. Haagská pravidla totiž v čl. 2 stanoví, že s ohledem na ustanovení čl. 6, podléhá dopravce, který je stranou přepravní smlouvy („*contract of carriage*“), pravidlům o odpovědnosti uvedeným v Haagských pravidlech. Přepravní smlouva („*contract of carriage*“) je pak definována právě v čl. 1 písm. c), který říká, že přepravní smlouva je taková smlouva, ke které byl vydán konosament, případně obdobný dokument<sup>355</sup>, pokud se takový dokument vztahuje k námořní přepravě zboží, včetně konosamentu vydaného na základě charter party a to od okamžiku, kdy tento dokument upravuje vztahy mezi dopravcem a držitelem tohoto dokumentu. Vztah mezi původními stranami charter party tak pod

---

<sup>352</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 24.

<sup>353</sup> Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla používají k číslování článku římských číslic. Pro snadnější orientaci v textu této práce však uvádím čísla článků číslicemi arabskými.

<sup>354</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 24.

<sup>355</sup> Srov. HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 7 a násl.

režim Haagských pravidel nespadá<sup>356</sup>. Určité vodítko k posouzení toho, zda je k přepravní smlouvě vydán konosament<sup>357</sup>, pak nabízí rozhodnutí ve věci *Pyrene Co Ltd vs. Scindia Navigation Co*, kde soud judikoval, že: „v případě, kdy je sjednána přepravní smlouva („contract of carriage“) a je zamýšleno, že konosament bude řádně vystaven, je tato přepravní smlouva kryta konosamentem“<sup>358</sup>. Vrátime-li se pak na začátek celého problému, nabízí se dále mimo jiné otázka, co se rozumí „vydáním“<sup>359</sup> konosamentu, s ohledem na místo, kde k této relevantní události dochází. Především případným problémům tady lze především uvedením místa podpisu konosamentu, čímž je místo vydání konosamentu určitým způsobem „zafixováno“. Pokud tato skutečnost v konosamentu uvedená není, mohou nastat problémy v souvislosti se skutečností, že konosament nemusí být předán odesilateli na témže místě, kde byl vyhotoven<sup>360</sup>. Místo vydání konosamentu má pak význam pro podřazení určitých přeprav pod ustanovení Haagských pravidel. Vzhledem ke skutečnosti, že členské státy Haagských pravidel jsou většinou státy evropské, budou přepravy z Evropy podřízeny téměř vždy (alespoň) Haagským pravidlům (jelikož v evropském státě bude vydán i konosament), pro přepravy do Evropy se však Haagská pravidla tak často neuplatní, jelikož konosament bude vydán mnohdy v nečlenském státě<sup>361</sup>. Stranou použití úmluvy pak rovněž zůstávají přepravy, kdy byl konosament vydán v nečlenském státě a to i kdyby daná přeprava probíhala mezi státy členskými<sup>362</sup>.

Bruselský protokol z roku 1968 však přinesl do pravidla v čl. 10 změnu a rozšířil rozsah použití této unifikační úmluvy. Byl sice zachován dokumentární přístup, do

---

<sup>356</sup> Vztah Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel a charterparty je poněkud „schizofrenní“ a to rovněž s ohledem na důkazní sílu konosamentu. Konosament neproказuje obsah charterparty mezi původními stranami, zde je rozhodná právě charterparty. Pokud je ovšem konosament převeden, jeho důkazní funkce „oživá“. K tomu blíže: JULGA, G.; STUMM, C. *Das englische Konnosementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen*. Transportrecht 2005, č. 7/8, s. 275.

<sup>357</sup> Nebo jinými slovy kdy je přepravní smlouva kryta konosamentem, jak by se dalo říci s ohledem na anglické znění: „covered by a bill of lading“. Na tomto místě je nutno zmínit, že text Haagských pravidel byl dojednán v angličtině, rozhodné znění je však znění franouzské. V případě nejasností se obracím v této práci většinou na anglické znění. K tomu blíže HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 5.

<sup>358</sup> *Pyrene Co Ltd vs. Scindia Navigation Co [1954] 2QB 402 (SINGH, L. The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 16)

<sup>359</sup> „... bills of lading issued in any of the contracting States.“

<sup>360</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 55.

<sup>361</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 52.

<sup>362</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 63.

rozsahu aplikace Haagských pravidel však navíc přibyla další kritéria a upřesnění<sup>363</sup>. Haagsko-Visbyská pravidla se tedy uplatní na konosament vztahující se k přepravě mezi přístavy ve dvou různých státech<sup>364</sup>, a to v případě, že byl konosament vydán v členském státě, nebo přeprava vycházela z přístavu v členském státě (čl. 10 pís. a) a b)). Gramatickým výkladem lze pak v těchto dvou případech dojít k závěru, že Haagsko-Visbyská pravidla se neuplatní v situacích, kdy strany vydají jiný dokument než konosament a to třeba i v členském státě nebo pro přepravu, která bude z členského státu vycházet. Problematické se pak mohly jevit rovněž případy, kdy přeprava probíhala s překládkou, a konosament byl vydán jen na jeden úsek cesty. V takovýchto případech pak soudy tendují k aplikaci Haagsko-Visbyských pravidel, pokud strany zamýšlely vydat konosament alespoň pro část cesty. Příkladem může být rozsudek ve věci *Mayhew Foods Ltd vs. Overseas Containers Ltd*, kdy při přepravě nákladu potravin z Británie do Saudské Arábie došlo k překládce tohoto nákladu ve Francii (Le Havre), kde byl rovněž vydán konosament. Náklad došel na místo určení poškozený do té míry, že bylo dokonce zamezeno jeho vylodění. Soud zde došel k závěru, že Haagsko-Visbyská pravidla se uplatní na celou přepravu, tedy z Británie až do Saudské Arábie, počítaje v to i překládku ve Francii, kde došlo k porušení povinností dopravce ohledně péče o zásilku<sup>365</sup>.

Jako poslední se Haagsko-Visbyská pravidla uplatní rovněž v situaci, kdy přeprava probíhá mezi přístavy ve dvou různých státech a přepravní smlouva shodně s údaji v konosamentu stanoví, že se má přepravní smlouva řídit Haagsko-Visbyskými pravidly, případně se má řídit právem členského státu těchto pravidel (čl. 10 písm. c)). Je totiž samozřejmě možné (a také běžné), že smluvní strany inkorporují obsah Haagsko-Visbyských pravidel do svých smluv, jakou techniku k tomu potom zvolí, je již nerozhodné (tedy zda ustanovení těchto dokumentů opíše nebo v souladu s rozhodným právem na tato pravidla odkáže). Je rovněž možné, že si strany zvolí právní řád, kterým se má jejich smlouva řídit, přičemž součástí tohoto právního řádu jsou Haagsko-

---

<sup>363</sup> Tak např. přibyla v čl. 10 upřesnění, že na aplikaci Haagsko-Visbyských pravidel nemá vliv státní příslušnost lodi a osob v tomto ustanovení uvedených.

<sup>364</sup> Čímž Haagsko-Visbyská pravidla jasně odpověděla na otázku, která se objevila v souvislosti s přijetím původních Haagských pravidel, a sice zda se tato úmluva vztahuje i na kabotážní přepravy (SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 62 a násl.).

<sup>365</sup> *Mayhew Foods Ltd vs. Overseas Containers Ltd [1984] 1 Lloyd's Rep 317* (SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 17).

Visbyská pravidla. Zde je však nutno opět připomenout jeden zásadní rozdíl v aplikaci Haagsko-Visbyských pravidel. Pokud jsou splněny podmínky stanovené touto úmluvou pro jejich použití a použije se jich tedy jako součásti národního právního řádu (v souladu s legislativní technikou, která byla k jejich zapracování do systému práva toho kterého státu zvolena), pak se jich použije jako práva a strany mají ohledně svých práv a povinností určitou jistotu. Problematické se však může jevit použití těchto pravidel jako práva smluvního, jelikož přepravní smlouva podléhá podle norem mezinárodního práva soukromého určitému právnímu řádu a záleží pak jen na tomto právním řádu, jaké místo smluvnímu právu vymezení a do jaké míry bude ustanovení Haagsko-Visbyských pravidel slučitelné s kogentními ustanoveními tohoto práva.

Při zjišťování rozsahu použití Haagských, případně Haagsko-Visbyských pravidel je pak třeba ještě vyjít z legálních definic základních pojmů, které jsou obsaženy v čl. 1 této úmluvy. Stěžejní je vymezení přepravní smlouvy pod písmenem b) tohoto článku (viz výše), které hovoří především o přepravě zboží a přepravě po moři. Legální definice zboží (fr. „merchandises“, angl. „goods“<sup>366</sup>) je obsažena v čl. 1 písm. c). Podle toho ustanovení se Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla nevztahují v první řadě na přepravu živých zvířat. Přeprava živých zvířat je poměrně specifická. Úmluva CMR považuje přepravu zvířat za privilegovaný liberační důvod (viz výše), jelikož tato přeprava klade zvýšené nároky na dopravce a na jeho zaměstnance. Zvířata se totiž mohou při přepravě sama zranit, zranit se navzájem či utrpět stresem, který jim přeprava způsobila. Vzhledem k tomu je patrně na místě vykládat pojem „zvíře“ širěji a to i přesto, že jde v případě Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel o výjimku. Za zvíře v tomto smyslu lze považovat zvířata jak domácí, tak divoká a to nejen savce, ale i ptáky, ryby, hmyz (exotičtí motýli atp.) atd.<sup>367</sup>

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla se pak rovněž nevztahují na náklad, který je podle ujednání ve smlouvě přepravován na palubě. Zde musejí být splněny kumulativně dvě podmínky. Náklad musí být jako palubní označen v konosamentu a musí být na palubě skutečně přepravován<sup>368</sup>. Řečeno tedy společně s francouzským

---

<sup>366</sup> Vzhledem k použití stejných pojmů v Úmluvě CMR může tato úmluva nabídnout určité vodítko při řešení některých problémů s výkladem.

<sup>367</sup> Srov. BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 1073.

<sup>368</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 10.



Cour de Cassation<sup>369</sup>: dopravce, který uloží náklad na palubě bez souhlasu odesilatele, odpovídá za škody na něm a nemůže se snažit např. vyvinut poukazem na exkulpační důvod, který reflektuje nástrahy moře (čl. 4 odst. 2 písm. c) Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, viz níže).

Vzhledem k tomu, že na mezinárodní úrovni neexistuje platná unifikace pro kombinovanou přepravu, podléhá tato přeprava především ustanovením národních právních řádů. Některé unifikační úmluvy pro daný druh přepravy připouštějí, dá se říci, doplňkové použití jiného dopravního prostředku. Vystává tedy otázka, jak se k této problematice staví Haagská, případně Haagsko-Visbyská pravidla. I zde je výchozí definice přepravní smlouvy v čl. 1 písm. b), která hovoří o přepravě zboží po moři. Přeprava zboží je v Haagských pravidlech opět definována a to konkrétně v čl. 1 písm. e) jako doba od naložení zboží na loď po její vyložení z lodi. Haagská pravidla nabízí rovněž legální definici lodi, za kterou považují plavidlo používané k námořní přepravě. Systematickým výkladem všech těchto článků lze tedy dojít k závěru, že Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla upravují přepravu po moři, děje-li se tato lodí používanou k námořní přepravě. Pokud je zboží takovouto lodí přepravováno, lze dospět na základě ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. c) k tomu, že tyto úmluvy dopadají i na úsek přepravy, kdy námořní loď pluje po pro ni splavných vnitrozemských vodních cestách (tzv. Velká jezera v USA a Kanadě, Labe od svého ústí do Hamburku, Amazonka od svého ústí po Manaus atd.).

Drobnou změnu pak přinesl Bruselský protokol ve svém čl. 4, který zrušil původní čl. 9 Haagských pravidel a nahradil jej novým. Haagsko-Visbyská pravidla tedy podle tohoto ustanovení říkají, že touto úmluvou nejsou dotčeny ustanovení národních nebo mezinárodních úprav pro případ jaderné škody.

### **8.1.2 Přepravní dokument**

V námořní přepravě je možné se setkat s celou řadou přepravních dokumentů. Příkladem takových dokumentů může být tzv. „waybill“, který bývá tradičně používán

---

<sup>369</sup> Rozhodnutí francouzského Cour de Cassation ve věci W 07-11.777 ze dne 18. března 2008 (anglické shrnutí: European Transport Law 2008, č. 3, s. 297).

v pobřežní přepravě<sup>370</sup>, dále tzv. „booking note“, který slouží jako potvrzení dopravce odesilatelé o tom, že pro jeho náklad bylo na jeho lodi rezervováno místo a který rovněž v základním rozsahu potvrzuje podmínky přepravní smlouvy<sup>371</sup>, případně tzv. „mate's receipt“, což je dokument, který vydává první důstojník lodi (angl. „first mate“), jakožto osoba odpovědná za převzetí zboží na loď, přičemž osoba, která má tento dokument v držení, jej většinou vymění za konosament<sup>372</sup>.

Tím nejvýznamnějším a mezinárodními unifikačními úmluvami pro námořní přepravu nejčastěji upravovaným přepravním dokumentem je však konosament<sup>373</sup>. I přes svůj oficiální název se pak Haagská, případně Haagsko-Visbyská pravidla, tím, co je to vlastně konosament, příliš nezaobírají, jelikož, jak píše prof. Mankowski, v době jejich přijetí „každý věděl, nebo alespoň věřil tomu, že ví, co to konosament je“<sup>374</sup>. Otázka, co to je vlastně konosament, pak vyvstala znovu v souvislosti v přijetím Nařízení Řím I v rámci EU. Konosament totiž plní mnoho funkcí (o jeho významu pro mezinárodní koupi zboží viz výše), k posouzení daného dokumentu jako konosamentu jsou ale rozhodující 3 z nich. Konosament slouží za prvé především jako potvrzení o převzetí nákladu a jeho stavu v době převzetí, prokazuje za druhé závazek dopravce přepravit zboží a podmínky přepravní smlouvy a představuje za třetí titul, na základě kterého může jeho oprávněný držitel požadovat vydání zboží<sup>375</sup>. Vzhledem k tomu, že pojmy v Haagských i Haagsko-Visbyských pravidlech by měly být vykládány autonomně a široce sdílenému přesvědčení o povaze konosamentu jak byla uvedena výše<sup>376</sup>, je třeba pojem „konosament“ vykládat tímto způsobem.

Význam konosamentu je patrný především právě u Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel. Jak již bylo řečeno výše, použila se ustanovení některé této úmluvy mj. v případě, že byl konosament vydán v členském státě. Role konosamentu je zde tedy díky použitému dokumentárnímu přístupu stěžejní. Haagská i Haagsko-

<sup>370</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 261.

<sup>371</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 219 a násl.

<sup>372</sup> SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 256.

<sup>373</sup> Angl. „bill of lading“, fr. „connaissance“, šp. „conocimiento de embarque“.

<sup>374</sup> MANKOWSKI, P. *Konossemente und die Rom I-VO*. *Transportrecht* 2008, č. 11/12, s. 418. Zajímavé nicméně je, že mladší Hamburská úmluva obsahuje legální definici konosamentu (k tomu viz níže).

<sup>375</sup> MANKOWSKI, P. *Konossemente und die Rom I-VO*. *Transportrecht* 2008, č. 11/12, s. 418.

<sup>376</sup> Např. FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 276.

Visbyská pravidla pak upravují konosament konkrétně ve svém čl. 3 odst. 3 a následujících odstavcích. Ustanovení odstavce 3 říká, že po převzetí zboží dopravcem je dopravce (případně kapitán či zástupce dopravce) povinen vydat odesilatelé na jeho žádost konosament, který obsahuje údaje demonstrativně uvedené v čl. 3 odst. 3. Bylo-li již zboží naloženo na loď, stanoví Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla, že má být konosament označen jako „palubní“. Haagská ani Haagsko-Visbyská pravidla však již nestanoví, v kolika provedeních má být obecně konosament vydán (toto tedy závisí na rozhodném právu případně na dohodě stran), nestanoví rovněž, kdy dopravci povinnost vzniká (zda bezprostředně po převzetí zboží či při jeho nalodění)<sup>377</sup>. Vzhledem ke komplikovanosti vztahů v námořní přepravě může být otázkou, kdo je vlastně dopravce a kdo je tedy povinen konosament vydat. Dopravcem je podle ustanovení čl. 1 písm. a) ten, kdo uzavře přepravní smlouvu s odesilatelem, přičemž podle výslovného znění tohoto ustanovení to může být vlastník lodi nebo charterer – tedy osoba, která si loď pronajala.

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla přiznala v čl. 3 odst. 4 konosamentu „prima facie“ důkazní funkci ohledně převzetí zboží dopravcem a ohledně údajů v něm zapsaných podle čl. 3 odst. 3. Konstruována je právní domněnka, která říká jinými slovy, že skutkový stav odpovídá údajům v konosamentu. Je nicméně třeba uvést, že zápis v konosamentu je třeba číst důkladně, jelikož konosament dokazuje pouze to, co je v něm psáno. Jako příklad může sloužit rozhodnutí ve věci *Oricon Waren-Handelgesellschaft M. B. H. v Intergraan N. V.*<sup>378</sup> V tomto případě bylo zboží zabaleno do 2000 balíčků o celkové hmotnosti 105.000 kilogramů. V konosamentu bylo ohledně váhy zboží uvedeno, že zboží má údajně (tedy podle sdělení odesilatele) váhu 105.000 kilogramů, tento údaj ale sloužil podle zápisu pouze pro výpočet přepravného. Soud zde tedy přijal pouze to, že zboží bylo naloženo v počtu 2000 balíčků, nikoli však již zapsanou hmotnost.

Proti důkazu konosamentem je pak přípustný důkaz opaku. Z konstrukce čl. 3 odst. 4 vyplývá, že důkazní břemeno při prokázání toho, že údaje v konosamentu

---

<sup>377</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 22.

<sup>378</sup> *Oricon Waren-Handelgesellschaft M.B.H. v Intergraan N.V.* [1967] 2 *Lloyds Rep* 82. Uvádí JULGA, G.; STUMM, C. *Das englische Konnosementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen*. *Transportrecht* 2005, č. 7/8, s. 271.

neodpovídají skutečnosti, je na straně dopravce<sup>379</sup>. Může ovšem nastat situace, kdy to je odesílatel, kdo namítá, že v konosamentu byly zapsány skutečnosti ohledně přepravní smlouvy, které neodpovídají tomu, co bylo mezi stranami ujednáno. Důkazní břemeno tedy může tížit i jeho. Při řešení tohoto problému je třeba vyjít z toho, že konosament je důkazem o určité skutečnosti, konosament ale není přepravní smlouvou. V případě *The Ardennes*<sup>380</sup>, který řešil anglický Kings Bench, došlo k situaci, kdy odesílatel namítal, že podmínky přepravy byly sjednány ústně jinak, než jak byly poté zaznamenány v konosamentu. Jelikož se toto odchýlné ujednání podařilo odesílateli prokázat, řídil se soud při posouzení náhrady škody tím, co bylo původně sjednáno.

Možnost prokázat opak daná v čl. 3 odst. 4 je však již v Haagsko-Visbyských pravidlech omezená, když tato pravidla stanovila, že důkaz opaku proti důkazu provedenému konosamentem není přípustný v případě, že byl konosament převeden na další osobu, která jednala v dobré víře. Jednalo se o poměrně logickou změnu, přičemž soudy údajně tendují k aplikaci této zásady i v rámci původních Haagských pravidel<sup>381</sup>.

Doprovce je pak povinen vydat konosament jen na žádost odesílatele. Je rovněž zřejmé, že dopravce může uvést do konosamentu pouze ty údaje, které má k dispozici – jiný oprávněný držitel konosamentu tak nemůže po dopravci dodatečně vyžadovat další údaje<sup>382</sup>. Odesílatel pak odpovídá dopravci podle ustanovení čl. 3 odst. 5 za správnost údajů ohledně značek, množství, počtu a váhy, které udal při nakládce zboží, přičemž pokud tyto údaje nesouhlasí, musí odesílatel dopravce odškodnit v plné výši. Odesílatel zde tedy odpovídá objektivně a nikoli za zavinění<sup>383</sup>. Toto právo dopravce na odškodnění však nikterak neomezuje jeho odpovědnost vůči osobám odlišným od odesílatele, dopravce tedy nemůže tyto skutečnosti namítat vůči třetím osobám, aby se zbavil odpovědnosti<sup>384</sup>.

---

<sup>379</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 25.

<sup>380</sup> *The Ardennes [1951] 1 KB (Law Reports, Kings Bench) 55*. Shrnutí v: JULGA, G.; STUMM, C. *Das englische Konnosementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen*. Transportrecht 2005, č. 7/8, s. 274.

<sup>381</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 25. To nicméně platí nejspíše pouze pro judikaturu anglickou (HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 24.).

<sup>382</sup> SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 26.

<sup>383</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 24.

<sup>384</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 26.

V neposlední řadě je třeba se zastavit u „změti“ přepravních dokumentů, se kterými Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla operují. Pro aplikaci obou instrumentů je podle jejich čl. 10 rozhodné, že byl vydán „konosament“, v legální definici přepravní smlouvy v čl. 1 písm. b) je pak ale vedle konosamentu uveden také „obdobný cenný papír“. Lze říci, že i kdyby byl takovýto cenný papír vydán namísto konosamentu, nedošlo by k aplikaci některého z výše uvedených instrumentů, jelikož je z jejich strany vyžadován vysloveně konosament. Přepravní smlouva krytá takovýmto jiným dokumentem by pak nebyla přepravní smlouvou ve smyslu výše uvedené definice, jelikož by se Haagská ani Haagsko-Visbyská pravidla na ni nevztahovala. Paradoxně by tedy podobný cenný papír musel být vydán spolu s konosamentem nebo až po něm, což by však vzhledem k tomu, že by byly oba dokumenty nejspíše cenné papíry, většinou postrádalo smysl (výjimkou by byl tzv. straight bill of lading – viz níže).

Závěrem k této problematice lze uvést, že konosamentů existuje v praxi námořní přepravy celá řada. Zmíněn byl již plaubní konosament, dále lze zmínit liniový konosament, který bývá modelově vypracován nevládními organizacemi pro potřeby liniové přepravy, nebo charterový konosament, který oproti tomu bývá používán především v přepravách s charter party a bývá za tím účelem rovněž modelově vypracován nevládními organizacemi pro námořní přepravu<sup>385</sup>. Dále se lze setkat s tzv. společným konosamentem, který bývá vystavován jménem několika majitelů lodí, sběrným konosamentem, který prokazuje nalodění zboží více odesílatelů, případně s průběžným konosamentem, který má kryt celou přepravu nebo její větší část, podílejí-li se na ní dva nebo více dopravců<sup>386</sup>. Ve vztahu k Haagsko-Visbyským pravidlům může vyvolávat otázky již zmíněný přímý konosament (straight bill of lading), což je konosament, který není převoditelný. Nicméně i tento konosament patří do okruhu dokumentů, na které se Haagsko-Visbyská pravidla vztahují<sup>387</sup>.

Konosament je pak možno, i když pouze v omezeném rozsahu, rovněž provádět elektronicky. Systémem, který to umožňuje, je BOLERO (podle Bill of Lading Electronic Registry Organisation). BOLERO vzniklo z iniciativy EU jako společný podnik SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Transactions) a The TT

---

<sup>385</sup> SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 249 a násl.

<sup>386</sup> NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. Vydání. Praha: ASPI, 2005. s. 106 a násl.

<sup>387</sup> SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 251.

Clubu (The Through Transport Mutual Insurance Association Ltd.). Tento systém slouží pouze členům BOLERO, kterými se mohou stát např. dopravci, odesilatelé, příjemci a další subjekty, jako např. přístavní správy. Pro provádění konosamentu mezi členy BOLERO a nečlenem je však tento systém nepoužitelný<sup>388</sup>.

### **8.1.3. Odpovědnost dopravce z časového hlediska**

Povinnosti dopravce, které souvisí s přepravou, nelze omezit pouze na jednání (případně zdržení se určitého jednání), které má dopravce vykonávat po tu dobu, za kterou může být odpovědný za škody na zboží. Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla stanoví, že dopravce je povinen činit určité úkony již před započítáním cesty. Jedná se zde o dobu, která je potřebná k přezkoumání způsobilosti lodi pro plavbu, kterou má tato nastoupit, až po samotné vyplutí<sup>389</sup>. O jaké úkony se jedná, je pak uvedeno v čl. 3 odst. 1 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel.

Doprovce má tedy především před započítáním a na počátku cesty<sup>390</sup> vynaložit náležitou péči, aby učinil loď způsobilou k plavbě (angl. „seaworthy“), loď dále řádně osadil, vystrojil, opatřil zásobami a učinil lodní prostory, v nichž se má zboží přepravovat, způsobilými ke správné přepravě zboží (někdy též způsobilost k plavbě/seaworthiness v širším smyslu, případně „cargoworthiness“<sup>391</sup>). Zde je důležité zdůraznit, že dopravce má vynaložit „pouze“ náležitou péči, nikoli učinit loď naprosto bezchybnou. Na celou konstrukci použitou v čl. 3 odst. 1 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel by pak bylo možno pohlížet tak, že rozhodující je pojem „způsobilost lodi k plavbě“ (angl. seaworthiness), který je uveden pod písmenem a) tohoto odstavce. Skutečnosti uvedené pod písmeny b) a c) by bylo možno považovat za pojmy konkretizující. Pro další výklad budu používat pojmu „způsobilost lodi k přepravě“ (v podstatě seaworthiness ve výše uvedeném širším smyslu), který zahrnuje všechny povinnosti dopravce podle čl. 3 odst. 1. Efektivitu této úpravy pak zajišťuje ustanovení čl. 4 odst. 1 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel. Podle tohoto

---

<sup>388</sup> BRUNNER, R. *Electronic transport documents and shipping practice not yet a married couple*. European Transport Law 2008, č. 2, s. 153 a násl.

<sup>389</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 20.

<sup>390</sup> Angl. „before and at the beginning“

<sup>391</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 296.

ustanovení dopravce v zásadě neodpovídá za ztrátu nebo poškození, které vzniklo jako důsledek nezpůsobilosti lodi k přepravě, ledaže by nezpůsobilost lodi byla důsledkem nevyňaložení náležitě péče ze strany dopravce.

Popsat, kdy je loď konkrétně způsobilá k přepravě, je poměrně složité. Stručně by bylo možno říci, že loď je způsobilá k přepravě, „*je-li vhodná pro zamýšlený účel*“<sup>392</sup> – to tedy zahrnuje nejen její technický stav, ale rovněž její vhodnost pro přepravu nákladu. Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla posouzení způsobilosti lodi k přepravě příliš neusnadňují, jelikož hovoří v obecných pojmech (způsobile, řádně) a tyto pojmy dále nerozvádí. Vystává tak mj. otázka, ke kterému okamžiku má být loď způsobilá k přepravě. V zemích common law jsou patrné snahy o to, aby byla způsobilost lodi k přepravě posuzována pro vyplutí z každého přístavu, např. v Norsku ale tento přístup přijat nebyl<sup>393</sup>. Jak ale uvádějí norští autoři<sup>394</sup>, je třeba otázku způsobilosti lodi vztahovat na každý náklad, přičemž uvádějí příklad s gorgonzolou a čokoládou. Pokud bude podle tohoto případu naložena do lodi gorgonzola (která má charakteristický zápach) v jednom přístavu a v druhém přístavu bude naložena čokoláda, bude loď způsobilá k přepravě pro gorgonzolu, ale nikoli již v druhém přístavu pro čokoládu. Bude-li napřed naložena čokoláda a po ní gorgonzola v druhém přístavu, loď bude způsobilá k přepravě pro obě komodity, jelikož se posuzuje k okamžiku započetí cesty každé z nich. Dopravce nicméně bude ve druhém případě odpovědný za špatnou úschovu a opatrování čokolády (čl. 2 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel).

Vzhledem k tomu, že povinnost dopravce učinit loď způsobilou k přepravě je poměrně přísná, je poukazování na nezpůsobilost lodi k přepravě oblíbeným argumentem v případném sporu<sup>395</sup>. Snaha vymezit pozitivně, kdy je loď k přepravě způsobilá, pak připomíná snahu vymezit pozitivně okolnost, kterou dopravce nemohl odvrátit a jejíž následky odstranit není v jeho moci, která je uvedena jako liberační důvod v čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. I zde si někteří autoři pomáhají spíše judikaturou. Příkladem judikatury, která postihuje problém způsobilosti lodi k přepravě, může být

---

<sup>392</sup> BAATZ, Y. aj. *Maritime law*. 2. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2011. s. 137.

<sup>393</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 296.

<sup>394</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 296 a násl.

<sup>395</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 20.

rozhodnutí ve věci *Robin Hood Flour Mills, Ltd v NM Paterson & Sons Ltd (The Farrandoc)*<sup>396</sup>. V tomto případě došlo při přepravě obilí k tomu, že palubní inženýr, který byl nedostatečně seznámen s pracemi na lodi, otevřel špatný ventil, což mělo za následek vniknutí mořské vody do nákladového prostoru a poškození nákladu. Doprovodce byl shledán odpovědným, jelikož palubního inženýra řádně neproškolicil, loď tedy s takovým inženýrem na palubě nebyla způsobilá k přepravě. Z norské judikatury je možno uvést rozhodnutí norského nejvyššího soudu<sup>397</sup>, který řešil případ, kdy došlo k požáru na lodi při nakládce zásilky kávy (mimo jiné). V tomto případě bylo poukazováno na to, že loď nebyla způsobilá k přepravě, jelikož požár byl patrně způsoben porušeným kabelem lampy, která svítila v nákladovém prostoru. Loď byla nicméně z pohledu soudu způsobilá, jelikož zde byl zaveden systém kontroly vybavení včetně svítidel, poškozené vybavení bylo opravováno a opravené umísťováno do zvláštní přihrádky k dalšímu použití. Soud shledal, že při nakládce je porušení kabelu běžnou závadou, nicméně není v silách dopravce kontrolovat zařízení při každém podezření, že došlo k jeho poškození. Loď by podle názoru tohoto soudu byla nezpůsobilá k přepravě, pouze pokud by na ní bylo použito svítidla, jehož kabel byl porušen již dříve. Toto rozhodnutí je pozoruhodné především tím, že ukazuje, že i neřešené poškození velmi levného vybavení a použití tohoto vadného vybavení pro další cesty může pro dopravce znamenat, že bude shledán odpovědným za škody na zboží ve výši skutečně mnohonásobně převyšující cenu poškozeného vybavení. Nezpůsobilost lodi k přepravě může tedy založit skutečně drobnost. Takový případ nabízí rovněž švédská judikatura<sup>398</sup>. V tomto případě byl na loď ve Stockholmu nakládán papír, přičemž druhý inženýr sundal v průběhu nakládky kryt z píšťaly signalizující vniknutí vody do nákladového prostoru<sup>399</sup> a z nedbalosti kryt dostatečně nenahradil. V důsledku toho vnikla do nákladového prostoru voda a poškodila náklad

---

<sup>396</sup> *Robin Hood Flour Mills, Ltd v NM Paterson & Sons Ltd (The Farrandoc)* [1967] 2 Lloyd's Rep 276 (SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 22.)

<sup>397</sup> Rozhodnutí norského nejvyššího soudu publikované ve sbírce skandinávských rozhodnutí týkajících se námořního práva (Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, dále jen ND) pod číslem 1976.364 (FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 297 a násl.)

<sup>398</sup> Rozhodnutí švédského Nejvyššího soudu publikováno v ND 1956 175 SH ze dne 25. dubna 1956 (anglické shrnutí *Maritime Law – case collection*. SJØRETTSFONDET 2001. s. 11 a násl.)

<sup>399</sup> Angl. „Sounding pipe“, popis zařízení je k dispozici zde: <http://www.vigilship.ae/bergan.html>



papíru. Švédský nejvyšší soud shledal, že loď byla z toho důvodu nezpůsobilá k přepravě.

Dále je pro ilustraci možno uvést případ lodi „*Eurasian Dream*“<sup>400</sup>. Loď *Eurasian Dream* byla určena k přepravě automobilů, přičemž automobily byly naloženy na 12 palubách. Dne 23. července 1998 vypukl v době, kdy byl náklad vykládán z lodi v přístavu Sarjah (Spojené arabské emiráty), na čtvrté palubě lodi požár, který nakonec loď i s částí nákladu, který na ní zůstal, zničil. Na přepravu byla mimo jiné aplikovatelná Haagsko-Visbyská pravidla. Žalobci byli nicméně v těžké situaci, jelikož Haagsko-Visbyská pravidla považují požár ve svém článku 4 odst. 2 písm. b) za událost, za kterou dopravce neodpovídá. Ze strany žalobců byla namítána nezpůsobilost lodi k přepravě. Soud uvedl, že důkazní břemeno ohledně nezpůsobilosti lodi tíží žalobce, pokud tuto skutečnost v řízení uvádí. Navíc musí žalobce dokázat, že nezpůsobilost lodi k přepravě byla důvodem vzniku škody. Pokud se toto podaří prokázat, dopravce má možnost prokázat, že vynaložil náležitou péči, aby loď k přepravě byla způsobilá tak, jak to vyžaduje čl. 3 odst. 1 Haagsko-Visbyských pravidel. Pokud dopravce neunes takto na něj přesunutě důkazní břemeno, nemá možnost se dovolávat ustanovení čl. 4 Haagsko-Visbyských pravidel. Soud se nicméně musel vypořádat rovněž s tím, kdy bude považovat podmínku náležité péče za splněnou. Jak bylo v rozsudku uvedeno, otázka způsobilosti lodi není pevný koncept, ale koncept, který se liší mj. loď od lodi či přepravu od přepravy. Způsobilost lodi má být zkoumána s ohledem na standardy a praxi v daném odvětví v daném čase. V tomto konkrétním případě vyšlo v řízení najevo, že kapitán lodi nebyl řádně proškolen, stejně tak palubní inženýr, oba byli na palubě lodi krátce. Loď byla vybavena nedostatečným počtem vysílaček (pouze 4, z nichž o dvou panovaly pochybnosti, zda byly v době požáru funkční), organizace dozoru při vykládce v Sarjahu byla navíc chaotická. Po vypuknutí požáru (ke kterému patrně došlo tak, že do jednoho vozidla bylo doplňováno palivo a vozidlo bylo současně startováno) se členové posádky údajně snažili tento dostat pod kontrolu. Z výpovědi znalce v oboru požární ochrany nicméně vyplynulo, že požár nebyl zprvu patrně velké intenzity, nikdo totiž neutrpěl při této události popáleniny, a lze tedy soudit, že se šířil postupně. Pod kontrolu se požár nepodařilo dostat, v řízení

---

<sup>400</sup> Rozhodnutí anglického High Court of Justice Queens Bench Division Commercial Court ze dne 7. února 2002 ve věci *Papera Traders Co. Limited & Others v Hyundai Merchant Marine Co. Limited, The Keihin Co. Limited, Eurasian Dream* (WestLaw dokument: 2002 WL 45386).

bylo navíc zjištěno, že hasicí přístroje nebyly kontrolovány, většina z nich byla na palubě od výroby lodi v roce 1984. Jako poslední možnost zvolil kapitán lodi vypuštění CO<sub>2</sub> do prostoru požáru. Kapitán však neprošel dostatečným školením ohledně toho, jak požár na palubě lodi řešit, zkušenosti s takovými přepravami navíc neměl, jelikož ještě krátkou dobu předtím sloužil na lodích vozících především velkoobjemový náklad, na lodi Eurasian Dream navíc nebyl pro tyto situace vhodný manuál. Kapitán lodi patrně proto reagoval pozdě, před vypuštěním CO<sub>2</sub> nebyly uzavřeny těsnící dveře, plyn byl navíc vypuštěn do všech palub a ne jen do těch, kde požár zuřil, plynu ale nebyl dostatek pro všechny paluby (i kdyby byly dveře uzavřeny). Znalec povoláný žalobou, kapitán se zkušeností v délce více než 30 let, uvedl, že za jeho působení u jiné společnosti docházelo k požáru na některé z 35 lodí flotily této společnosti v průměru jednou za dva měsíce. Četnost není tak překvapivá, jelikož tyto lodě vozí tisíce aut<sup>401</sup>, některé (jako v tomto případě Eurasian Dream) rovněž auta již použitá. I při této četnosti znalec uvedl, že požár nevedl nikdy ke zničení celé lodi (k čemuž v případě Eurasian Dream opravdu došlo). Podle názoru znalce navíc požár vypukne v zásadě při nakládce či maximálně do dvou hodin poté, co byl vůz zaparkován na lodi, případně rovněž v době, kdy jsou vozidla vykládána. Znalec si nebyl schopen vzpomenout na jediný případ, kdy by k požáru došlo v průběhu přepravy. Z toho důvodu tedy bylo nutné, aby byl nakládce a vykládce věnován zvýšený dozor, který měl především kontrolovat, zda se startování vozidel a jejich plnění palivem neděje současně. Za minimální počet vysílaček považoval znalec počet 6-8, doporučoval jednu pro každého člena posádky. Za nedostatek byla rovněž považována absence cvičení pro situace požáru. Namítce kapitána lodi, že bylo třeba provádět jiná cvičení, bylo oponováno tím, že loď vykonává některé plavby prázdná nebo jen částečně naložena a výcvik je tedy možno provádět v tomto čase. Soud tedy došel k závěru, že Eurasian Dream byla v té době nezpůsobilá k přepravě, jelikož nebyla řádně personálně a technicky vybavena. Soudce dokonce označil situaci za „množinu nedostatků“. Z případu lodi Eurasian Dream vyplývá, že i když je otázka způsobilosti lodi vztažena k začátku přepravy, není

---

<sup>401</sup> Tyto lodě jsou tedy údajně již z výroby vybaveny nákladním vozidlem, které rozváží pásy, kterými se auta připevňují k podlaze, aby nedocházelo k jejich posunu v průběhu přepravy. Jelikož se toto ukotvení děje za kola přepravovaných aut, jsou pro každé auto potřeba 4 kusy pásů, jejich počet tedy přesahuje běžně 10.000. Přepravovaná vozidla jsou parkována na palubách v pruzích. Jednou z uváděných charakteristik lodí pro přepravu automobilů je pak právě délka pruhů pro zaparkování přepravovaných vozidel, jelikož od ní se odvíjí kapacita lodi.

rozhodně nutné, aby se rovněž důsledky těchto nedostatků projevíly v počátečních přepravě. K projevu těchto nedostatků a události způsobující škodu může dojít i v závěru přepravy, v případném řízení bude zkoumáno, zda loď těmito nedostatky trpěla na začátku cesty.

V nizozemské judikatuře pak vyvstala otázka, zda má dopravce věnovat stejnou péči, jaká je od něj vyžadována podle ustanovení čl. 3 odst. 1 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel ve vztahu k lodi, rovněž ve vztahu ke kontejneru, který dopravce poskytuje a do kterého odesílatel zboží nakládá. V případě, který se dostal až k Hoge Raad<sup>402</sup>, šlo o přepravu tabáku z Kamerunu do Nizozemska. Dopravce poskytl kontejner, který byl však ve špatném stavu a díky působení rzi měl dva malé otvory ve střeše. Následkem toho došlo k poškození přepravovaného zboží, jelikož do kontejneru zatékalo. Dopravce se v řízení hájil mj. tím, že v konosamentu bylo zaneseno ustanovení o tom, že dopravce neodpovídá za škody vzniklé z důvodu defektu poskytovaného kontejneru. Hoge Raad sice konstatoval, že v členských státech Haagsko-Visbyských pravidel není nahlíženo jednotně na to, zda je kontejner, zjednodušeně řečeno, součástí lodi a zda mu tedy má dopravce věnovat stejnou pozornost jako věnuje lodi podle čl. 3 odst. 1 Haagsko-Visbyských pravidel, nicméně se nakonec tento soud přiklonil k názoru, že dopravce má tuto povinnost náležitě péče i ve vztahu ke kontejneru, pokud jej k přepravě poskytuje. Z toho rovněž vyplynulo, že dopravce není oprávněn svou odpovědnost v konosamentu omezit.

Odpovědnost dopravce za zboží je v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech omezena na tzv. palubní fázi přepravy<sup>403</sup>, tedy na časový úsek, kdy je zboží na lodi, včetně doby, kdy je na loď nakládáno, případně z ní vykládáno (čl. 2 Haagských i Haagsko-Visbyských pravidel). Anglicky bývá tento princip někdy označován jako princip „tackle-to-tackle“<sup>404</sup>, tedy v překladu „od kladky ke kladce“. Toto vymezení pak bohužel není prosto sporných bodů. Předně, námořní přeprava nemusí nutně proběhnout jako jeden souvislý výkon, velmi často totiž dochází

---

<sup>402</sup> Rozsudek Hoge Raad ve věci BA5799 ze dne 1. 2. 2008. S vlastním komentářem uvádí: ECKOLDT, J. P. *Der Container: ein Teil des Schiffes?*. Transportrecht 2008, č. 6, s. 244 a násl.

<sup>403</sup> POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 96.

<sup>404</sup> LANNAN, K. Final Clauses. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 359.

k překládkám zboží, přičemž zboží se v tento časový úsek nachází v přístavu překládky na souši. K zodpovězení otázky, zda je i po tuto dobu dopravce odpovědný podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel<sup>405</sup>, již nestačí vymezení pojmu „přeprava zboží“ tak jak je tato vymezeno v čl. 1 písm. e). Odpověď je třeba hledat v ustanovení čl. 1 písm. b), které definuje přepravní smlouvu jako smlouvu o přepravě po moři – lze tedy soudit, že po dobu, kdy je zboží na souši, se Haagská či Haagsko-Visbyská pravidla neuplatní<sup>406</sup>. Oporu pro tento argument je možno hledat rovněž v kanadské judikatuře, konkrétně v rozhodnutí v případě<sup>407</sup> *Captain v Far Eastern Steamship Co.* Zde se jednalo o přepravu zboží z Madrasu do Vancouveru. K poškození přepravovaného zboží pak došlo při překládce v Singapuru. Na dobu, po kterou bylo zboží v Singapuru, se však podle názoru soudu Haagská pravidla nepoužila. Lze nicméně a contrario poukázat na konstrukci zvolenou v čl. 2 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, kde je výčet úkonů za které dopravce odpovídá, ohraničen nakládkou a vykládkou zboží. Další manipulační úkony zde uvedené by se tedy měly odehrávat mezi nakládkou a vykládkou (v cílovém přístavu). Dopravce je povinen při všech úkonech od nakládky po vykládku, které jsou uvedeny v článku 2, postupovat řádným a pečlivým způsobem (jak uvádí čl. 3 odst. 2 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel).

Druhým sporným bodem pak může být skutečnost, že je mnohdy těžké určit, kdy je započato s nakládkou/vykládkou a kdy je zboží skutečně naloženo/vyloženo<sup>408</sup>. Hovoříme-li např. o klasické vykládce přístavním jeřábem, dalo by se vyjít z výše uvedeného principu tackle-to-tackle, problematická však již může být vykládka kapalin a sypkých hmot. Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla se totiž mohou uplatnit i u těchto přeprav, které se dějí většinou na základě charterparty. U těchto přeprav pak navíc mnohdy provádí vykládku příjemce vlastním zařízením. Někteří autoři<sup>409</sup> si pak kladou logickou otázku, zda i v tomto případě dopravce za případné škody odpovídá.

---

<sup>405</sup> Zkoumáno je zde, zda je odpovědný podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, nikoli, zda je či není odpovědný vůbec.

<sup>406</sup> SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 22.

<sup>407</sup> *Captain v Far Eastern Steamship Co.* [1979] 1 Lloyd's Rep 595. SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 22.

<sup>408</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 18.

<sup>409</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 20.

Dovolil bych si otázku přeformulovat či spíše rozdělit do dvou otázek. Za prvé je třeba zjistit, zda daný úkon spadá do časového rámce, v němž může být dopravce odpovědný, za druhé, zda bude dopravce skutečně odpovědný za vzniklé škody. Podle mého názoru i v případě vykládky odesilatelem spadá tato činnost v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech do časového rámce odpovědnosti dopravce. Dopravce však v tomto případě může zamezit tomu, aby byl odpovědný za vzniklou škodu prokázáním, že podle čl. 4 odst. 2 písm. i) došlo ke škodě činem nebo opomenutím odesilatele nebo majitele zboží, ke kterému by v tomto případě došlo při nakládce či vykládce. Problematické je v tomto bodě rovněž používání tzv. doložek FIO<sup>410</sup>. Italské, francouzské, ale i argentinské soudy považují tyto doložky pouze za doložky týkající se rozdělení nákladů za tyto operace (většinou nakládka, vykládka) a pokud by vyplynulo, že účelem této doložky bylo vyloučit tyto operace z časového úseku odpovědnosti dopravce, doložky by byly neplatné (viz níže). V návaznosti na to a s použitím metod pro výklad mezinárodní úmluvy dochází Dr. Figert k závěru, že takovýto přístup je správný<sup>411</sup>.

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla pak nebrání dopravci nebo odesilateli, aby do přepravní smlouvy pojali doložky, které upravují odpovědnost dopravce před naložením zboží na loď a po vyložení zboží z ní (čl. 7). U mnoha škod je nicméně obtížné určit, zda k nim došlo na lodi nebo již v přístavu. Důkazní břemeno zde leží na dopravci, který bude patrně prokazovat bezvadné provedení přepravy pomocí přijímacího dokumentu od přístavního nebo celního orgánu<sup>412</sup>. V neposlední řadě má pro posouzení odpovědnosti dopravce z časového hlediska význam ustanovení čl. 6, které je vysloveně uvedeno v čl. 2 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel (viz níže).

Kladou-li Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla určité nároky na dopravce před započítáním cesty (tedy mnohdy i před časovým úsekem odpovědnosti dopravce, jelikož tento úsek začíná naložením zboží, které je pochopitelně třeba někam uložit – dopravce již tedy musí mít loď způsobilou pro přijetí zboží), stanoví tyto úmluvy určité povinnosti pro příjemce po přijetí zboží. Podle ustanovení čl. 3 odst. 6 Haagských i

---

<sup>410</sup> FIO (free in and out), FIOS (free in and out, stowed), FIOST (free in and out, stowed and trimmed), FILO (free in liner out).

<sup>411</sup> FIGERT, H. *MV Sea Joy, Art. 3 § 2 Haager Regeln und der deutsche Gesetzgeber*. Transportrecht 2001, č. 3, s. 110, 111 a 115.

<sup>412</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 48.

Haagsko-Visbyských pravidel má osoba oprávněná k převzetí zboží písemně informovat dopravce nebo jeho zmocněnce o ztrátě nebo poškození dodaného zboží a povšechné povaze těchto nedostatků. Tato notifikace má být učiněna v přístavu vykládky před přechodem nebo při přechodu zboží do rukou osoby oprávněné k jeho převzetí. Poškození nebo ztrátu zboží, které nejsou zjevné, je třeba hlásit do tří dnů po dodání. Absence notifikace pak zakládá domněnku, že dopravce dodal zboží ve stavu, jaký je zapsán v konosamentě. Vzhledem k tomu, že je tato domněnka vyvratitelná, znamená absence notifikace zhoršení pozice oprávněné osoby především z procesního hlediska. Podstatným posunem ovšem je, že neučinění notifikace pouze zakládá domněnku, nemá za následek zánik nároku, jak to bylo časté před přijetím Haagských pravidel<sup>413</sup>. Pokud došlo ke škodě na zboží, případně k jeho ztrátě, skutečné nebo domnělé, je dopravce povinen si s odesilatelem navzájem poskytnout možnosti k přezkoumání takových skutečností (toto však stanoví pouze Haagská pravidla, pravidla Haagsko-Visbyská již tuto úpravu neobsahují<sup>414</sup>). Osoba oprávněná k převzetí zboží může vykonat s dopravcem společnou prohlídku zboží při jeho převzetí, v případě zjištění vad pak není notifikace nutná.

#### **8.1.4 Odpovědnost odesilatele**

Při přepravě zboží je pochopitelně nutná i určitá součinnost odesilatele. I když je většinou na otázku odpovědnosti v mezinárodní přepravě zboží nahlíženo tak, že jde především o odpovědnost dopravce, je třeba v mezinárodních unifikačních úmluvách alespoň v základním rozsahu upravit odpovědnost odesilatele. Nejinak je tomu i v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech, která v čl. 4 odst. 3 říkají, že odesílatel odpovídá dopravci za škody, které utrpěl dopravce nebo loď, pokud k takovým škodám došlo zaviněním nebo nedbalostí odesilatele<sup>415</sup>, jeho zmocněnců nebo osob v jeho službách. Mezi zmocněnce a osoby ve službách odesilatele nelze zařadit příjemce

---

<sup>413</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 24.

<sup>414</sup> Srov. čl. 1 odst. 2 Bruselského protokolu s původním zněním Haagských pravidel. Úprava o povinnosti umožnit si vzájemně přezkoumání ztráty nebo poškození zboží je již opět obsažena v Hamburské úmluvě (viz níže).

<sup>415</sup> Fr. „...faute ou négligence du chargeur...“

zboží<sup>416</sup>. Podle všeho se pak zdá, že odesílatel nemůže svou odpovědnost smluvně rozšířit, tak jako ji může rozšířit podle čl. 5 stejných úmluv dopravce<sup>417</sup>.

Odpovědnost odesílatele rovněž souvisí s přepravou nebezpečného zboží. Na tyto přepravy pamatuje ustanovení čl. 4 odst. 6 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, přičemž toto ustanovení stanoví odpovědnost odesílatele zboží a je zároveň exkulpačním důvodem (viz níže). Podle tohoto ustanovení je-li přepravováno zboží zápalné, výbušné nebo nebezpečné povahy, s jehož naloděním by dopravce, kapitán nebo dopravcův zmocněnec nesouhlasili, pokud by znali jeho povahu, může být toto zboží kdekoli vyloděno, zničeno nebo zneškodněno a to bez náhrady odesílateli. Odesílatel navíc odpovídá dopravci za škody nebo výlohy přímo nebo nepřímo vyplývající z nalodění takového zboží. Dopravce má rovněž podle tohoto ustanovení možnost zboží vylodit, zničit nebo zneškodnit, pokud jej přijal s vědomím jeho vlastností a pokud se takové zboží po cestě stane nebezpečím pro loď nebo náklad.

### **8.1.5 Odpovědnost dopravce a výjimky z ní**

Posouzení odpovědnosti dopravce v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech je poměrně komplikované, což je patrně důsledek toho, že pro původní Haagská pravidla byly předlohou konosamentní doložky<sup>418</sup>. Pro odpovědnost dopravce podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel je pak určující především již zmíněný čl. 4 těchto úmluv. Ustanovení čl. 4 však není jediné, které je pro odpovědnost dopravce určující. Jak již bylo uvedeno výše, jsou např. přepravy, které pod úpravu Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel nespádají (přeprava živých zvířat)<sup>419</sup> a nebude tedy možno na ně odpovědnostní režim podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel aplikovat (častým případem bude rovněž palubní náklad).

---

<sup>416</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 40.

<sup>417</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 39.

<sup>418</sup> POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 96.

<sup>419</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985. s. 69.

S ohledem na katalog výjimek uvedený v čl. 4 odst. 2 (především s ohledem na důvod uvedený pod písmenem q)) pak lze říci, že Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla stojí na principu presumovaného zavinění dopravce<sup>420</sup>.

Článek 4 obsahuje ve svém druhém odstavci katalog výjimek z odpovědnosti, při jejichž prokázání se dopravce odpovědnosti zproští. Jak vyplývá dále z konstrukce čl. 4, první podmínkou pro uplatnění katalogu v druhém odstavci je, že loď musí být způsobilá k přepravě tak, jak bylo uvedeno výše. I přesto, že se tedy může katalog uvedený v čl. 4 odst. 2 zdát vyčerpávající, nedávající příliš mnoho možností, kdy by dopravce za škodu odpovídal, je tento katalog přístupný pouze svědomitému dopravci, který poskytl loď způsobilou k přepravě v souladu s požadavky čl. 3 odst. 1<sup>421</sup>. Pro posouzení, kdo se může dovolávat katalogu výjimek v čl. 4 odst. 2, je pak rozhodující rovněž úvodní věta tohoto ustanovení, která říká, že „*ani dopravce ani loď neodpovídá za ztrátu nebo poškození...*“. Tato věta pak dává i odpověď na otázku, v jakých případech se může dopravce na tento katalog odvolat – jde o případy ztráty a poškození zboží<sup>422</sup>.

Do systému odpovědnosti, který byl takto upraven původně v Haagských pravidlech, pak přinesl určitou změnu Bruselský protokol (konkrétně jeho článek 3). Haagsko-Visbyská pravidla díky tomu obsahují navíc čl. 4*bis*. Podle tohoto ustanovení se dopravce může dovolávat exkulpačních důvodů a limitů náhrady škody v případě žaloby o náhradu škody za ztrátu nebo poškození zboží bez ohledu na to, zda se žaloba zakládá na odpovědnosti smluvní nebo mimosmluvní<sup>423</sup>. Exkulpačních důvodů a limitů se pak může dovolávat rovněž osoba ve službách dopravce nebo jeho zmocněnec, pokud žaloba směřuje proti nim. Článek 4*bis* tak vyřešil alespoň pro značnou část přeprav otázku, zda je přípustná tzv. Himalaya-doložka. Důvodem pro inkorporaci těchto doložek do přepravních smluv byla snaha poskytnout ochranu i dalším osobám a

---

<sup>420</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985. s. 68.

<sup>421</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 32.

<sup>422</sup> Posouzení možné aplikace Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel na zpoždění nebylo pojímáno soudy jednotně. Viz např. STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 120.

<sup>423</sup> Překlad viz: POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 224.



to stejnou, jakou měl dopravce (námořníkům, osobám zajišťujícím vykládku atd.), platnost těchto doložek však byla mnohdy sporná<sup>424</sup>.

### 8.1.5.1 Nautické zavinění

Prvním z důvodů, které pokud vedly ke škodě, není za tuto dopravce odpovědný, je uveden v čl. 4 odst. 2 písm. a). Dopravce neodpovídá za čin, nedbalost nebo zavinění ze strany kapitána, námořníka, lodivoda nebo osob ve službách dopravce ve vedení nebo správě lodi<sup>425</sup>. Jedná se o tzv. případ nautického zavinění. Tento pojem je nesnadné vymezit<sup>426</sup>, jelikož vedle nautického zavinění existuje ještě tzv. komerční zavinění, přičemž pro Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla je podstatné, kdy dojde ke škodě na zboží, což může být případ obou výše uvedených situací. Zatímco v případě nautického zavinění dopadá chyba primárně na loď<sup>427</sup> a na nákladu se projeví až nepřímo<sup>428</sup>, v případě komerčního zavinění se chyba projeví přímo na nákladu a dopravce za ni odpovídá, jelikož je podle čl. 2 Haagských i Haagsko-Visbyských pravidel odpovědný za náklad po dobu palubní fáze přepravy. Problematické se pak může jevit posouzení situací, kdy jsou přítomny oba typy zavinění, tedy jak nautického tak komerčního – zde bude patrně nezbytné posoudit celou věc případ od případu<sup>429</sup>.

S ohledem na výše uvedené vymezení nautického zavinění je možno identifikovat několik bodů, které se mohou jevit jako sporné. První problém může

---

<sup>424</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 353.

<sup>425</sup> Zde se patrně projevuje, že Česká republika není námořním státem a je tedy těžké přeložit ustanovení Haagských a Haagské-Visbyských pravidel tak, aby byla na první pohled srozumitelná, jelikož český jazyk patrně nedisponuje pro tyto případy dostatečně jasnými pojmy. Anglické znění hovoří o „*default in the navigation or in the management of the ship*“. Vymezit konkrétně rozsah těchto pojmů je obtížné ovšem i v anglicky mluvících zemích.

<sup>426</sup> Zavádějící je již samotné označení pojmu jako „zavinění“ (což není jen problém češtiny), jelikož přítomnost zavinění, ani jeho případná forma, nejsou pro posouzení situací spadajících pod tento pojem rozhodné. HEUER, K. „*Nautisches Verschulden*“ im Landfrachtrecht?, oder „*Difficile est satiram non scribere*“. *Transportrecht* 2004, č. 3, s. XVIII.

<sup>427</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 33.

<sup>428</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 37.

<sup>429</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 33.

vyvstat s výčtem osob, které se mohou nautického zavinění dopustit, aniž by to mělo za následek vznik odpovědnosti na straně dopravce. Z tohoto výčtu je patrné, že dopravce se nebude moci dovolat svého vlastního pochybení ve vedení a správě lodi, jelikož dopravce zde zmíněn není. Vystává otázka, jak ovšem posoudit situace, kdy je dopravce zároveň kapitánem lodi<sup>430</sup> nebo jinou osobou zde uvedenou. Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla pak dopravce patrně odpovědnosti zprostí, pouze pokud k takové chybě došlo při plnění úkolů např. v pozici kapitána, nikoli již úkolů dopravce<sup>431</sup>. Další problém pak může vyvstat s posouzením toho, kdy lze danou osobu považovat za vykonávající některou výše uvedenou funkci, především funkci lodivoda. I když to není časté, dochází k situacím, kdy určitá osoba není lodivod (nevykonává takovouto činnost legálně), avšak poskytuje služby lodivoda, jelikož zná danou oblast atd<sup>432</sup>. Jelikož taková osoba nemusí být vybavena dostatečnými mapovými podklady, může mít tato její činnost katastrofální následky. Celý problém však pro dopravce patrně řeší poměrně široce definovaná zbytková kategorie „osob ve službách dopravce“, za jejichž chyby ve vedení a správě lodi rovněž neodpovídá.

Doprovce se pak nemůže dovolávat všech činů výše uvedených osob, ale jen těch, které upravuje ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. a). Je tedy potřeba vymezit, kdy tyto osoby jednají při „vedení a správě lodi“. Vedení lodi (angl. „navigation“) zahrnuje mj. řízení lodi, manévrování s ní, používání vybavení lodi pro navigaci, signalizačního vybavení lodi, stejně jako interpretace přijímaných signálů (majáky, bóje)<sup>433</sup> atd. Správa lodi (angl. „management“) pak zahrnuje stav lodi a její vybavenost, avšak vztahuje se pouze na ty nedostatky, které vznikly až po započetí plavby (viz výše)<sup>434</sup>.

---

<sup>430</sup> Případy, kdy je majitel lodi dopravcem a kapitánem lodi (tedy kdy jedna osoba vlastní loď a podniká s ní, tak jak je to k vidění ve vnitrozemské vodní přepravě), jsou stále méně časté, především s ohledem na množství problémů, s nimiž je třeba se vypořádat v takovém podnikání (splnění předpisů ohledně stavu lodi, zabránění zněčištění, bezpečnosti na moři či předpisů pracovních, dále ekonomické otázky jako účetnictví, marketing atd.). I nadále však takové případy existují.

<sup>431</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 33.

<sup>432</sup> I když se to zdá těžko uvěřitelné, k takovým situacím dochází nejen v zemích rozvojových, jak na svých přednáškách v zimním semestru 2012 na Skandinávském institutu pro námořní právo uvedl profesor Erik Røsaeg.

<sup>433</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 293.

<sup>434</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 293.

Nautické zavinění jakožto výjimka z odpovědnosti dopravce se dostalo záhy pod palbu kritiky. Vzhledem k tomu, že Haagská pravidla byla přijata na základě konosamentních doložek, které vznikly na počátku 20. století i dříve<sup>435</sup>, je dnes s veškerým technickým pokrokem jen těžko představitelné, že by se dopravce měl těšit stejným výhodám s poukazem na nebezpečí při námořní přepravě, jako v dobách, kdy neexistoval ani radar, natož moderní komunikační a navigační technologie, jako satelitní telefony nebo GPS. K tomu je navíc možno říci, že úprava v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech činí rozdíly mezi dopravci námořní přepravy a dopravci přepravy pozemní a letecké. Zatímco zde jsou dopravci vystavováni přísnému režimu s kvalifikovaným zaviněním a odpovědností za v podstatě všechny členy svého personálu, námořní dopravci tomuto čelit nemusí a vzhledem k neúspěchu Hamburské úmluvy, která především odstranila nautické zavinění jakožto exkulpační důvod, patrně ani příliš čelit nechťejí<sup>436</sup>. Nautické zavinění pak vytváří rovněž disproporce v jednotlivých situacích, které mohou v přepravě nastat a podstatným způsobem tak nabourává právní jistotu oprávněné osoby. Pro ilustraci posledně řečeného lze zmínit případ, o kterém informovala některá česká média spíše jako o kuriozitě<sup>437</sup>. Při přepravě nové dieselové lokomotivy americké výroby došlo při vykládce z lodi v přístavu Owendo v africkém Gabonu k přetržení lan, které lokomotivu nesly, a k pádu lokomotivy z výšky několika metrů na betonovou plochu přístavu, což vedlo k poškození stroje. Můžeme s ohledem na skutkový stav říci, že pokud na přepravní smlouvu nějakým způsobem dopadala Haagská či Haagsko-Visbyská pravidla (k těmto možnostem viz výše), dopravce byl odpovědný za vykládku a tedy i za škodu na lokomotivě. Pokud by ovšem s lodí „plnou“ těchto lokomotiv najel kapitán nešťastně na skalnatý výběžek, který nebyl v nevhodných mapách lodivoda zanesen, což by vedlo k převrácení lodi a jejímu potopení, dopravce by za škodu neodpovídal, jelikož by se patrně dovolal nautického zavinění.

---

<sup>435</sup> První doložky v konosamentech vylučující odpovědnost dopravce ve vedení lodi (navigation) jsou již z 19. století, doplnění těchto doložek o chyby ve správě lodi (management) přišlo později. K tomu blíže JULGA, G.; STUMM, C. *Das englische Konnosementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen*. Transportrecht 2005, č. 7/8, s. 281.

<sup>436</sup> Jak uvádí HEUER, K. „*Nautisches Verschulden*“ im Landfrachtrecht?, oder „*Difficile est satiram non scribere*“. Transportrecht 2004, č. 3, s. XVIII a násl. Autor zde pak rozebírá jednotlivá, dá se říci někdy až zautomatizovaná tvrzení, kterými je zachování nautického zavinění odůvodňováno.

<sup>437</sup> *Dvousettunová lokomotiva vypadla z jeřábu*. Novinky.cz - 10. 11. 2012 (<http://www.novinky.cz/koktejl/284335-dvousettunova-lokomotiva-vypadla-z-jezrabu.html>)

### 8.1.5.2 Požár

Dalším důvodem, při jehož prokázání se dopravce odpovědnosti zproští, je požár, pokud nebyl způsoben skutkem nebo zaviněním dopravce (čl. 4 odst. 2 písm. b)). I přesto, že osoba nemající praxi v některém z oborů, který se námořní přepravy dotýká, by mohla považovat požár na moři za něco těžko představitelného, představuje požár jedno z největších rizik námořní přepravy<sup>438</sup>. Konstrukce tohoto liberačního důvodu je rovněž zajímavá, jelikož dopravce neodpovídá za jakýkoli požár, pokud jej sám nezavinil<sup>439</sup>, přičemž míněno je zde zavinění samotného dopravce a nikoli např. kapitána, námořníků či zaměstnanců provádějících vykládku. Dopravce by tedy odpovídal pouze za požár, který zavinila např. konstrukční nebo provozní vada lodi<sup>440</sup>. Jakmile jednou požár vypukne, považují se za škody jím způsobené následky působení kouře nebo tepla z něj, nikoli nutně plamenů jako takových<sup>441</sup>. Působení obdobných jevů na zboží, k jakým dochází při požáru, však samo o sobě nestačí k zamezení vzniku odpovědnosti dopravce. Nastane-li škoda např. působením horka (např. z rozvodného potrubí, svítidel v nákladovém prostoru), nebo působením kouře (z kotelny atp.), nebude mít dopravce možnost se této výjimky dovolávat<sup>442</sup>. Tento výklad lze podpořit i tím, že požár je výjimkou z pravidla, které říká, že dopravce odpovídá za škody na zboží v průběhu přepravy – výjimku je pak třeba vykládat *stricto sensu*. Vypukne-li požár, je pochopitelně třeba jej urychleně hasit, což se mnohdy děje s jediným cílem a to sice požár zneškodnit a loď tak na moři zachránit. Mnohdy ovšem působením hasící

---

<sup>438</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 34.

<sup>439</sup> Zde je uváděn skutečně pouze dopravce (carrier)! Pokud tedy došlo k zavinění požáru ze strany majitele lodi, který tuto dopravci pronajal (např. s vadou na elektroinstalaci), vychází z gramatického znění tohoto ustanovení, že dopravce za škodu neodpovídá. Je sice pravda, že oprávněná osoba by se mohla dovolávat skutečnosti, že loď nebyla na začátku způsobilá k přepravě, jelikož předání lodi v rámci charter party patrně předcházelo vyplutí, je ovšem třeba připomenout, že dopravce nemá povinnost poskytnout loď (stopercentně) způsobilou k přepravě, má pouze vynaložit náležitou péči, aby způsobilá byla.

<sup>440</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 37.

<sup>441</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011, s. 295.; HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 37.

<sup>442</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 34.

vody utrpí i náklad jiných přepravců. Na tyto škody je třeba pohlížet jako na škody utrpěné při společné havárii<sup>443</sup>.

I když někteří autoři hovoří o požáru<sup>444</sup>, např. anglické znení pracuje s pojmem „fire“, který lze přeložit jako oheň i požár<sup>445</sup>. V českém jazyce nejde ovšem tak úplně o synonyma a lze tedy říci, že dopravce se bude moci patrně vyvinut nejen v případě, kdy dojde k ohni o intenzitě požáru, ale i v případě, kdy malý oheň zachvátí např. jeden kontejner (při stovkách kontejnerů na lodi bychom asi takovouto událost neoznačili v češtině nutně za „požár“). Lze si na druhé straně představit situaci, kdy při kontrole tabáku v nákladovém prostoru začne probíjet kabel lampy a izolace kabelu začne v blízkosti tabáku teplem dýmit. Námořník, který na nic nebude čekat, popadne práškový hasicí přístroj a soustředí ho na kabel – při tom se prášek dostane i do nákladu tabáku. Takováto událost již pod výjimku z odpovědnosti dopravce spadat nebude.

### 8.1.5. 3. Nástrahy moře a jiných splavných vod

Doprovce podle ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. c) Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel neodpovídá za škody, které vznikly jako důsledek nástrah (angl. „perils, dangers and accidents“) moře a jiných splavných vod. Vystává nicméně otázka, kdy lze považovat danou událost za „nástrahu“ a kdy ji lze považovat za dobře známé riziko spojené s danou činností. Je pochopitelné, že dopravce by neměl mít možnost dovolávat se toho, že náklad např. poškodila sůl z mořské vody, nebo že se při běžné výšce vln náklad roztrhl o stěny nákladového prostoru. Tento důvod zamezující vzniku odpovědnosti dopravce tedy charakterizuje určitá mimořádnost<sup>446</sup>. Posouzení potřebného stupně mimořádnosti pak bude třeba případ od případu, přičemž dopravce bude muset prokázat nejen, že se jeho loď ocitla v situaci, kterou je možné považovat za mimořádnou, ale že toto byl jediný důvod vzniku škody. Pokud se tedy např. dostane loď do silné bouře, přičemž dojde ke škodě na nákladu, nicméně bude v řízení prokázáno, že náklad byl špatně ukotven, nebo překryt, dopravce se nebude moci

---

<sup>443</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 34.

<sup>444</sup> Překlad: HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 28.

<sup>445</sup> Stejně tak francouzské „incendie“.

<sup>446</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 37.

dovolat nástrah moře<sup>447</sup>. Pohledem na toto ustanovení Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel lze dále dojít k dalším závěrům. Jelikož se jedná o nástrahy moře (či jiných splavných vod) a nikoli o nástrahy „na moři“, není tedy možné, aby se dopravce na tento důvod odvolával např. při výbuchu kotle<sup>448</sup>, dále nelze tento pojem vykládat šířeji ve smyslu „nástrahy námořní přepravy“ – dopravce tedy nemůže tento důvod použít např. pro zamezení vzniku své odpovědnosti v situaci, kdy byl kontejner ukraden v přístavu.

#### **8.1.5.4. Boží dopuštění<sup>449</sup>**

Doprovce se dále může dovolávat tzv. „Božího dopuštění“ (angl. „Act of God“, fr. „acte de Dieu“, německy „Naturereignissen“) a to podle ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. d). Ve stručnosti se dá říci, že jde o působení přírodních sil bez jakéhokoli lidského spolupůsobení, příkladem může být úder blesku<sup>450</sup> (nejblíže je tedy skutečnému významu pojmu asi nerozhodné německé znění). I když se nabízí přeložit tento důvod jako „vyšší moc“, není možné tuto problematiku takto zjednodušit, jelikož termín „Act of God“ je poměrně přesně definován v anglickém právu, nekryje se však zcela s pojmem „vyšší moc“, který je širší<sup>451</sup>.

#### **8.1.5.5. Válečné události a skutky veřejných nepřátel**

Doprovce rovněž neodpovídá za škody, ke kterým došlo v důsledku válečných událostí (podle čl. 4 odst. 2 písm. e)), nebo které vznikly jako důsledek skutku veřejných nepřátel (podle čl. 4 odst. 2 písm. f)).

Haagská a Haagsko Visbyský pravidla nejsou jedinou mezinárodní unifikací, která reflektuje válečné události. Dopravce se může dovolávat obdobného důvodu i v rámci Montrealské úmluvy pro leteckou přepravu, která uvádí jako liberační důvody válku nebo důsledek ozbrojeného konfliktu – pod tento liberační důvod podle názoru prof. Kollera spadají i ozbrojená povstání, teroristické útoky však pouze v případě, že je

---

<sup>447</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 35.

<sup>448</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 38.

<sup>449</sup> Překlad: HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 28.

<sup>450</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 38.

<sup>451</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 424.

válku vedoucí strana schválila<sup>452</sup>. Na možnost dovolat se tohoto exkulpačního důvodu v rámci Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel pak nemá vliv, zda loď vykazuje nějaký vztah k válečnému konfliktu, není tedy např. nutné, aby byla registrována (nebo vlastněna) ve státě, který se konfliktu účastní, ani aby do konfliktu zasahovala tím, že bude zásobovat tu či onu stranu<sup>453</sup>. Není rovněž nutné, aby se jednalo o válku ve smyslu mezinárodního práva veřejného, může se rovněž jednat o občanskou válku<sup>454</sup>.

Skutky veřejných nepřátel, jako druhý z výše uvedených liberačních důvodů, jsou rovněž případem určitého násilného jednání proti lodi a jejímu nákladu. Pod tento liberační důvod lze zařadit pirátství, případně loupež, které dopravce nemohl zabránit<sup>455</sup>.

#### 8.1.5.6. Zásah veřejné moci

Souhrnným pojmem „zásah veřejné moci“ by šlo označit důvody uvedené v ustanoveních čl. 4 odst. 2 písm. g) a h). Prvním z těchto důvodů lze přeložit jako „zabavení nebo zadržení panovníky, vládami nebo lidem, nebo soudní zabavení“<sup>456</sup>, druhý pak jako „karanténní omezení“. Oba důvody k sobě mají poměrně blízko, jelikož karanténní omezení bývají většinou nařízena rovněž z veřejných míst<sup>457</sup>, karanténní omezení je však oproti tomu omezení dočasné, které má za cíl chránit zdraví osob či zvířat v určitém státě. Zabavení nebo zadržení zboží je oproti tomu aktem veřejných míst, který nemusí být nikterak odůvodněn a může spočívat v odejmutí zboží či zamezení vlastníkům zboží v nakládání s ním<sup>458</sup>, přičemž záleží pochopitelně na důvodech, které veřejná místa k takovýmto zásahům povedou. Jako příklad lze zmínit situace, kdy veřejná místa zadrží loď s nákladem zbraní, které směřují do oblastí konfliktu na lodi, která stojí v přístavu státu, který takovýto konflikt neschvaluje a

<sup>452</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1710.

<sup>453</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 36.

<sup>454</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 425.

<sup>455</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 36.

<sup>456</sup> Překlad: HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 28.

<sup>457</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 37.

<sup>458</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 36.

obává se např. použití zbraní proti civilnímu obyvatelstvu. Lze rovněž uvést případy, kdy je zadržena loď s nákladem, který porušuje mezinárodní sankce, v rámci nichž figuruje i zákaz na dovoz tohoto zboží atp. Zajímavé je, že Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla hovoří o „zabavení nebo zadržení zboží“, jak ovšem pohlížet na situace, kdy by došlo k tomu, že loď bude i s nákladem na příkaz veřejné moci zničena aniž by šlo o válečné operace, např. jednostranným pokusem o demonstraci síly bez účasti ve válečném konfliktu? Podle mého názoru by se taková situace podřadila pod válečné události s ohledem na jejich blízkost této kategorii.

#### **8.1.5.7. Jednání nebo opomenutí odesilatele či majitele zboží**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla uvádějí jako exkulpační důvod v ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. i) jednání nebo opomenutí odesilatele či majitele zboží, jeho zástupců či zmocněnců. V této věci je důležité zmínit, že Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla konstruují tento důvod bez ohledu na zavinění zde uvedených osob<sup>459</sup>, což znamená, že stačí, aby tyto osoby jednaly nebo opomenuly jednat a toto vedlo ke škodě na zboží, důkazní břemeno ovšem leží na dopravci. Konkrétním příkladem může být nedostatek informací ze strany odesilatele či vlastníka zboží ohledně povahy nákladu, případně ohledně toho, jak s nákladem zacházet atp<sup>460</sup>.

#### **8.1.5.8. Stávky, výluky, sročení a občanské nepokoje**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla uvádějí v ustanoveních čl. 4 odst. 2 písm. j) a k) výjimky z odpovědnosti dopravce, ke kterým dojde v důsledku určitého kolektivního jednání. První z těchto důvodů zbavuje dopravce odpovědnosti, došlo-li ke škodám na zboží v důsledku stávek, výluk, nebo zastavení či přerušení práce z jakéhokoli důvodu. V rámci doktríny se nicméně vyskytly názory, že dopravce se nemůže těchto důvodů dovolávat v případě, že mohl důsledkům stávky nebo výluky zabránit<sup>461</sup>.

---

<sup>459</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 428.

<sup>460</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 298.

<sup>461</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 429.; RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 37.



Dopravce rovněž neodpovídá za škody, které vznikly v důsledku občanských nepokojů. Jedná se o exkulpační důvod doplňující některé výše uvedené důvody jako Boží dopuštění, zásah veřejné moci atp. I v tomto případě jde totiž o situace, které s dopravou běžně nesouvisí, a dopravce by tedy neměl být odpovědný za škody z nich vzniklé.

#### **8.1.5.9. Záchrana života a majetku na moři**

Dalším exkulpačním důvodem, který uvádí čl. 4 odst. 2 písm. l) Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel je záchrana nebo pokus o záchranu života nebo majetku na moři. Jedná se o případy, kdy by dopravce neměl být odpovědný za škodu na zboží, pokusil-li se zachránit tzv. vyšší zájem<sup>462</sup>. Zajímavé je, že společně se záchranou života je zmíněna i záchrana majetku. Majetek je zde patrně zmíněn z toho důvodu, že někdy není snadné rozlišit v dané situaci mezi záchranou života a majetku. Váhání dopravce nad tím, zda jde v dané situaci skutečně „o život“ by však mohlo mít fatální následky<sup>463</sup>. Vystává zde však jiný problém, a sice kdy jde o záchranu a kdy jde o pouhou asistenci či pomoc v nouzi<sup>464</sup>. Z povahy výjimky i z textu samotného, který hovoří o záchraně, lze mít za to, že událost musí být určité mimořádné povahy.

Případná škoda na přepravovaném zboží však není jediný důvod, který může dopravce od případného poskytnutí záchranu odradit. Především při přepravách s charter parties (na které se mohou Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla vztahovat) je rovněž důležité, že osoba, která si loď najímá, platí v některých případech náklady na palivo, případně má rovněž zajištěn pro loď náklad a osoby a techniku pro jeho nalodění v určitém místě a termínu. Tím, že se dopravce rozhodne k záchraně života nebo majetku na moři tak této osobě vzniká škoda. Tuto situaci pro dopravce řeší ustanovení čl. 4 odst. 4 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, kde se stanoví, že deviace (šlo by přeložit jako „odchýlení“) za účelem záchranu života nebo majetku nebo pokusu o ni se nepovažuje za porušení Haagských či Haagsko-Visbyských pravidel nebo přepravní smlouvy a dopravce neodpovídá za žádnou ztrátu nebo poškození z toho vzešlé. Kromě výše uvedené „záchranné deviace“ platí totéž i pro jakoukoli odůvodněnou deviaci,

<sup>462</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 39.

<sup>463</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 38.

<sup>464</sup> K tomu blíže SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 431.

úmluva v obou svých verzích ovšem nestanoví skoro žádná kritéria pro posouzení, kdy je deviace odůvodněná<sup>465</sup>. Pro posouzení odůvodněnosti deviace by šlo vyjít ze systematiky normy, kde je vedle výše uvedené „záchranné deviace“ zmíněna již jen deviace odůvodněná. Dalo by se tedy říci, že deviace je odůvodněná, pokud se důvody pro ni blíží závažnosti záchrany života nebo majetku na moři<sup>466</sup>.

Jak jsem vyrozuměl na přednáškách na Skandinávském institutu pro námořní právo, existuje zde jisté pnutí mezi osobou, která si loď najímá a kapitánem lodi, jelikož osoba, která si pronajala loď, platí mnohdy náklady na provoz lodi, kapitán má oproti tomu odvěké privilegium velet své lodi a je často v situaci, kdy je on nejlépe schopen vyhodnotit možnosti a rizika a kdy by měl mít možnost se z předpokládané trasy odchýlit.

#### **8.1.5.10. Zvláštní povaha, přirozená vadnost a vada zboží**

Paleta zboží, které je v námořní přepravě (i jiné přepravě) přepravováno, je velmi pestrá. Může tedy dojít k situaci, kdy je přepravováno zboží, které je náchylné k úniku nebo poškození ze své vlastní povahy a k úniku by patrně docházelo i kdyby bylo toto zboží např. uloženo u odesilatele (těkavé látky atd.), stejně tak by určité zboží i ve skladu vlastníka podléhalo zkáze (některé druhy ovoce atp.). V těchto situacích by patrně nebylo na místě volat dopravce k odpovědnosti, jelikož jeho vliv na tyto procesy je mnohdy v podstatě nulový. Na to myslí čl. 4 odst. 2 písm. m) Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, když zamezuje vzniku odpovědnosti dopravce v případech, kdy došlo k úbytku na objemu či váze nebo poškození či ztrátě, kteréžto události měly původ ve vlastní vadě<sup>467</sup>, zvláštní povaze nebo přirozené vadnosti určitého výrobku. Určitou pomoc při pochopení tohoto ustanovení lze hledat v Úmluvě CMR. Tato úmluva se vyjadřuje k povaze zásilky, pro kterou je tato náchylnější k poškození, v ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. d). Demonstrativní výčet zde uvedený zmiňuje mj. poškození lomem, rzí, vysycháním, unikáním, nebo působením hmyzu nebo hlodavců.

---

<sup>465</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 40.

<sup>466</sup> Slabinou podobné argumentace je fakt, že Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla nepoužila např. slovní spojení „nebo jiná *podobná* odůvodněná deviace“.

<sup>467</sup> Angl. „inherent defect“.

Někteří autoři uvádějí, že v případě Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel je třeba zohlednit při posuzování přítomnosti tohoto exkulpačního důvodu jistý subjektivní moment. Dopravce by tedy neměl mít možnost dovolávat se povahy daného zboží v případě, kdy má s přepravou tohoto zboží bohaté zkušenosti<sup>468</sup>. Tento závěr je nicméně sporný, jelikož přirozená povaha zboží i u něj se vyskytující vady, které jsou pro něj charakteristické, lze korigovat jen omezeným způsobem (např. působení rzi).

#### **8.1.5.11. Nedostatečný obal a značení zboží**

Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla dávají dopravci možnost dovolat se vadného obalu nebo nedostatečných značek a to podle ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. n) a o). Vzhledem k podmínkám, v jakých námořní přeprava probíhá, je obal zboží poměrně důležitá věc. I tento exkulpační důvod má ale své meze. Předně není možné, aby se dopravce dovolával vad obalu, které jsou na první pohled zjevné<sup>469</sup>. Dále není možné, aby se dopravce dovolával nedostatečného obalu v situacích, kdy sice nedostatečnost obalu napomohla vzniku škody, ale za běžných okolností by se tak nestalo. Příkladem může být krádež zboží, kdy je pochopitelné, že zboží bude snáze ukradeno z lepenkové krabice než z dřevěné bedny<sup>470</sup>. Z tohoto lze usuzovat, že obal má být vhodný pro ochranu před poškozením, které běžně může vzniknout při námořní přepravě a je snadno představitelné – vlhnutí, vysychání, působení rzi nebo hlodavců. Nelze ovšem připustit, že by krádež byla běžnou věcí a nelze chtít po odesilateli, aby zabezpečil zboží proti krádeži, která vznikne v době, kdy je zboží v péči dopravce. Vhodnost obalu je pak poněkud proměnný koncept, jelikož vhodnost obalu se bude lišit pro různé přepravy (v létě nebo zimě, u polárního kruhu nebo na rovníku), pro různé zboží, dále se bude lišit s ohledem na prostředky, kterých bude použito pro nakládku nebo vykládku, na zvyklostech ustálených pro určitý druh přepravy atp<sup>471</sup>.

Vadné značení zboží je dalším exkulpačním důvodem. Je ovšem otázkou, jaké značení je vadné, případně jaké značení je pro dopravce srozumitelné. Škoda vzniklá

---

<sup>468</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 38.

<sup>469</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 38.

<sup>470</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 39.

<sup>471</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 439.

vadným značením může patrně vzniknout při dodání zboží, kdy vinou vadného značení může vyvstat problém s identifikací zásilky toho kterého příjemce<sup>472</sup>.

#### 8.1.5.12. Skryté vady zboží

Doprovce se může dovolávat skrytých vad jako exkulpačního důvodu podle ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. p) pokud tyto vady nebyly zjistitelné náležitou péčí. I zde se nabízí jistá paralela s Úmluvou CMR. Tato úmluva uvádí vlastní vadu zásilky jako liberační důvod nepriviligovaný. Vadnou je podle Úmluvy CMR zásilka, která vykazuje oproti zásilkám téhož druhu atypické vlastnosti, přičemž díky těmto atypickým vlastnostem je zásilka náchylná k poškození<sup>473</sup>. Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla požadují po dopravci, aby vynaložil náležitou péči, aby vady zjistil, zároveň musí být tato vada skrytá a nikoli zjevná. Vystává ovšem otázka, kdy je vada vlastně skrytá. Lze si totiž představit, že vůči dopravci nebude namítáno, že nevynaložil náležitou péči, ale bude místo toho namítáno, že vada je ze své podstaty zjevná a tudíž se na ni tento exkulpační důvod nevztahuje. Vada skrytá je ta vada, která není zjevná, přičemž zjevnou vadu lze charakterizovat jako takovou, kterou lze zjistit při řádné a s odbornou péčí provedené prohlídce – okruh zjevných vad je tedy podle této definice širší, než okruh vad na první pohled zřejmých (do očí bijících)<sup>474</sup>. Vzhledem k této definici lze spíše říci, že podstatou tohoto liberačního důvodu je zamezit vzniku odpovědnosti dopravce v situaci, kdy vada nemohla být odhalena s náležitou péčí, přičemž rozhodující je vynaložení náležité péče ke zjištění vady, nikoli povaha vady jako takové. Někteří autoři pak při posouzení náležité péče používají systematický výklad, jelikož náležitou péči vyžadují Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla od dopravce i ohledně zajištění způsobilosti lodi (jak již bylo zmíněno výše) a pro posouzení náležité péče by zde šlo uplatnit obdobná kritéria<sup>475</sup>. Pokud dopravce takovouto náležitou péči vynaloží a z důvodu (skryté) vady dojde k poškození zboží, bude se moci dopravce dovolávat tohoto exkulpačního důvodu.

---

<sup>472</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 39.

<sup>473</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007, s. 1294.

<sup>474</sup> PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Nakladatelství ASPI, 2006. s. 177.

<sup>475</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 39.; HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 39.

### **8.1.5.13. Příčiny dopravcem nezaviněné**

Výčet exkulpačních důvodů provedený v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech je pak uzavřen ustanovením čl. 4 odst. 2 písm. q). Tento exkulpační důvod je jakousi zbytkovou kategorií. Dopravce podle tohoto ustanovení neodpovídá za další příčiny, které vedly ke škodě, pokud tyto nejsou následkem skutku nebo zavinění dopravce, jeho zmocněnců nebo osob v jeho službách. Důkazní břemeno leží pak na osobě, která se tohoto důvodu dovolává. Jedná se o exkulpační důvod široce využívaný ve sporech, na něž dopadají Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla, jelikož jej dopravce mnohdy využívá pro všechny případy jako „obranu catch-all“, na druhé straně je poměrně složité pro dopravce splnit požadavky na prokázání tohoto exkulpačního důvodu a úspěšnost tohoto exkulpačního důvodu ve sporech není tedy velká<sup>476</sup> (mimo jiné proto, že okruh osob, které jsou ve službách dopravce, je poměrně široký<sup>477</sup>).

### **8.1.6. Výše náhrady škody a její limity**

Patrně největším nedostatkem Haagských pravidel je skutečnost, že v nich není zakotven způsob určení výše náhrady škody. Haagská pravidla v čl. 4 odst. 5 pouze uvádí, že dopravce ani loď neodpovídá za ztrátu, nebo poškození zboží (případně související se zbožím) částkou vyšší než 100 liber šterlinků za kus nebo jednotku. Je přitom sporné, co se vlastně rozumí jednotkou<sup>478</sup>. Odesílatel má však možnost deklarovat vyšší hodnotu zboží před naloděním a tato má být zapsána do konosamentu. Deklarace vyšší hodnoty zboží však má povahu právní domněnky a dopravce může prokázat opak. Ani dopravce ani loď pak neodpovídá za ztrátu nebo poškození zboží, pokud odesílatel vědomě udal v konosamentu nesprávný údaj o jeho ceně a povaze. Haagská pravidla neobsahují ustanovení pro případ tzv. kvalifikovaného zavinění, nepostihují tedy situace, kdy dopravce jednal úmyslně, nebo hrubě nedbale. Měnové jednotky pak blíže upravuje čl. 9, který stanoví, že se měnové jednotky v této úmluvě rozumí ve zlaté hodnotě.

---

<sup>476</sup> RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 39.

<sup>477</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 40.

<sup>478</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 41.

Výše uvedená ustanovení, jak je na první pohled zřejmé, byla poměrně problémová. Bruselský protokol tedy přinesl ve svém čl. 2 do tohoto pravidla změnu, když ustanovení čl. 4 odst. 5 Haagských pravidel kompletně nahradil, stejně jako byl tímto protokolem nahrazen článek 9 (viz výše). Čl. 4 odst. 5 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel tedy stanoví, že výše náhrady škody se určuje podle hodnoty zboží v místě a čase dodání, jak to stanoví přepravní smlouva (případně v době, kdy mělo být dodáno podle přepravní smlouvy, bylo-li zboží např. ztraceno). Haagsko-Visbyskými pravidly zvolený způsob náhrady škody se tedy blíží co nejvíce situaci, kdy by příjemce zboží obdržel, jelikož hodnota zboží bude určena v místě doručení (nebude-li limitována). Výše hodnoty zboží se určí podle burzovní ceny, pokud tuto není možno stanovit, pak podle ceny tržní a pokud ani tato není zjistitelná, pak podle běžné hodnoty zboží stejného druhu a stejné kvality. Výše náhrady škody je pak podle ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. a) limitována (pro dopravce nebo loď) do výše 10.000 franků za balení nebo jednotku nebo 30 franků za kilogram podle toho, která částka je vyšší. Jednotku pak blíže definuje ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. c), přičemž v zásadě se za jednotku považuje paleta nebo kontejner, případně podobná dopravní pomůcka. Výjimka je možná v případě, že je v nákladním listě uvedeno množství balení nebo jednotek v kontejneru, paletě nebo obdobné dopravní pomůcce obsažené. Co se rozumí frankem, pak blíže definuje ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. d). Odesílatel má rovněž možnost uvést v náložném listě před odesláním zboží hodnotu vyšší, takový záznam v konosamentu má ovšem pouze povahu důkazní, dopravce má možnost prokázat opak (ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. f)). Dopravce pak podle ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. h) opět neodpovídá za škody na zboží a jeho ztrátu v případě, že v konosamentu byla vědomě udána odesílatelem špatná hodnota zboží. Podstatnou změnou dále je, že podle ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. e) se dopravce nemůže dovolávat limitů náhrady škody v případě tzv. kvalifikovaného zavinění. Kvalifikovaným zaviněním rozumí Haagsko-Visbyská pravidla situace, kdy dopravce jednal nebo opomenul jednat se záměrem škodu způsobit, nebo nedbale a s vědomím, že škoda z jeho jednání pravděpodobně vznikne, totéž platí podle čl. 4*bis* odst. 4 pro osoby ve službách dopravce a jeho zmocněnce. Ustanovení čl. 4*bis* odst. 3 pak říká, že celková výše náhrady, kterou má hradit dopravce, osoby v jeho službách a jeho zmocněnci, nemá přesáhnout limit uvedený v Haagsko-Visbyských pravidlech.

Do celého systému určování limitů odpovědnosti dopravce pak vstoupil ještě tzv. SDR-protokol (viz výše). Zásadní změnou, kterou tento protokol přinesl, bylo stanovení limitů náhrady škody ve výši 666,67 SDR za balení nebo 2 SDR za kilogram opět podle toho, která částka je vyšší. SDR-protokol tak poměrně záhy nahradil zlatý frank původně používaný v Haagsko-Visbyských pravidlech.

K problematice výše náhrady škody se pak váže rovněž ustanovení čl. 8 Haagských i Haagsko-Visbyských pravidel. Podle tohoto ustanovení nejsou úpravou v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech dotčena práva a povinnosti dopravce z toho času platného zákona o omezení odpovědnosti majitelů námořních lodí. Toto ustanovení způsobuje, že je-li dopravce současně provozovatelem námořní lodi, může se dovolávat jak limitů obsažených v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech, tak limitů z pro něj platného předpisu o omezení odpovědnosti majitelů námořních lodí<sup>479</sup>. Dopravce tedy bude patrně aplikovat v tomto případě ten limit, který bude nižší. Problematika možného omezení odpovědnosti majitelů námořních lodí byla nejdříve na mezinárodní úrovni upravena Úmluvou o omezení odpovědnosti majitelů námořních lodí<sup>480</sup>, která byla dána k podpisu v Bruselu v roce 1957, v platnost vstoupila v roce 1968. Tato úmluva pak byla nahrazena již výše zmíněnou Londýnskou úmluvou z roku 1976 (o této problematice se zmíním podrobněji v části věnované Rotterdamským pravidlům).

### **8.1.7. Prostor pro smluvní úpravu odpovědnosti dopravce**

Vzhledem k situaci, za níž Haagská pravidla vznikla, je pochopitelné, že tvůrci této úmluvy chtěli, aby byl zachován minimální standard ochrany odesilatele. To se odráží i v ustanovení čl. 5 Haagských a rovněž Haagsko-Visbyských pravidel. Dopravce má podle tohoto ustanovení možnost svou odpovědnost rozšířit, avšak musí tuto skutečnost uvést v konosamentu. Zúžit svou odpovědnost však dopravce smluvně nemůže.

Role konosamentu je pro případné rozšíření odpovědnosti dopravce sporná. Vydeme-li zde z textu úmluvy, dojdeme patrně k závěru, že bez zápisu v konosamentu

---

<sup>479</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 49.

<sup>480</sup> International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, k nahlédnutí zde: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>

je takové ujednání neplatné. Někteří autoři pak namítají, že ustanovení o zápisu v konosamentu má praktický význam jen vůči dalším osobám, než odesilatel, jelikož odesilatel může takovouto dohodu prokázat i jinak, než konosamentem<sup>481</sup>. I zde by bylo ovšem možno nalézt určitou paralelu s Úmluvou CMR, která dává možnost dopravci dovolat se sjednaného použití otevřených vozidel bez plachet jakožto liberačního důvodu (čl. 17 odst. 4 písm. a)), avšak pouze v případě, že je tato dohoda zanesena v nákladním listě. Bez tohoto zápisu nebo dokonce bez nákladního listu (který vystaven být podle Úmluvy CMR obecně nemusí) se dopravce tohoto liberačního důvodu dovolávat nemůže. Na zápis o této skutečnosti v CMR-nákladním listě lze pohlížet jako na zápis konstitutivní<sup>482</sup>. Vázat tedy platnost určitého ujednání na zápis v přepravním dokumentu není v mezinárodních unifikačních úmluvách pro přepravní smlouvu nic neobvyklého. Není na druhé straně ovšem možné nevidět, že zatímco Úmluva CMR stíhá za absenci takového zápisu dopravce, jakožto zkušeného profesionála, který má právní úpravu své činnosti znát, v případě Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel by absence takového zápisu stíhala slabší stranu a to odesilatele. Otevíral by se zde tedy prostor pro situace, kdy by bylo existovalo i písemné ujednání mezi dopravcem a odesilatelem ohledně zvýšení odpovědnosti dopravce (se kterým by se ve většině případů odesilatele jistě spokojil), avšak v následném sporu by nebylo možno toto ujednání použít, jelikož by chyběl zápis v náložném listě. S ohledem na ochranu slabší smluvní strany, jakožto jednoho ze základních principů těchto unifikačních úmluv, bych se tedy k výše uvedenému názoru přiklonil, výslovné znění Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel však vyvolává silnou pochybnost.

Kromě již zmíněné výjimky z použití Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel pro charter party (pro její původní strany), které čl. 5 těchto úmluv rovněž stanoví, pak čl. 5 zakotvuje volnost smluvních stran sjednat si pravidla pro případ společné havárie. Dopravce (případně též kapitán nebo dopravcův zmocněnec) může rovněž ujednat s odesilatelem, zvláštní pravidla pro přepravu některého zboží, a to za podmínek článku 6 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel. Podmínky, které tento článek stanoví, požadují, aby pro přepravu nebyl vydán konosament a zvláštní podmínky přepravy byly odůvodněny zvláštními vlastnostmi zásilky a zvláštními

---

<sup>481</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 43 a násl.

<sup>482</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1300.



okolnostmi, za nichž má být přeprava provedena (např. přeprava historických artefaktů)<sup>483</sup>. V předchozím výkladu byl rovněž zmíněn článek 7, který dále umožňuje dopravci sjednat úpravu své odpovědnosti za zboží před naložením zboží na loď a po vyložení zboží z lodi.

### **8.1.8. Prekluze**

Haagská pravidla stanovila, že žaloba o náhradu škody za ztrátu nebo poškození zboží (na zpoždění se Haagská ani Haagsko-Visbyská pravidla nevztahují) musí být podána do roka ode dne dodání zboží nebo ode dne, kdy zboží mělo být dodáno. Pokud se tak nestane, bude dopravce i loď zproštěni veškeré odpovědnosti. Není úplně jasné, zda se jedná o lhůtu promlčecí nebo prekluzní<sup>484</sup>, kloním se k závěru, že lhůta má povahu prekluzní, jelikož Haagská pravidla hovoří o tom, že dopravce bude odpovědnosti zproštěn (z toho lze usuzovat na zánik závazku), nikoli, že nárok nemůže být v řízení pro námitku dopravce příznán (což by ukazovalo na promlčení, kdy právo trvá, stává se ovšem nevymahatelné). V tomto bodě doznala původní úprava změny Bruselským protokolem, konkrétně ustanovením jeho čl. 1 odst. 2 a 3.

Haagsko-Visbyská pravidla již tedy vysloveně umožňují lhůtu pro podání žaloby prodloužit dohodou stran, avšak až po vzniku nároku (angl. „after the cause of action has arisen“). Sporné může být, zda lze lhůtu prodloužit jednostranným prohlášením dopravce. Ze znění Haagsko-Visbyských pravidel je pak možno usuzovat rovněž na prekluzivní povahu zde uvedené jednorocní lhůty<sup>485</sup>, dokonce toto znění k takovému posouzení zde uvedené lhůty spíše vybízí. Bruselský protokol navíc ve svém čl. 1 odst. 3 přinesl do systému čl. 3 Haagských pravidel nový odstavec, který byl v Haagsko-Visbyských pravidlech řazen jako odst. *6bis*. Toto ustanovení obsahuje lhůty pro uplatnění regresních nároků<sup>486</sup>.

---

<sup>483</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 46.

<sup>484</sup> HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961. s. 26.

<sup>485</sup> POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 118.

<sup>486</sup> K tomu blíže: POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 118 a násl.

## 8.2 HAMBURSKÁ ÚMLUVA

Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (dále jen Hamburská úmluva) byla přijímána za jiné konstelace, než tomu bylo v případě Haagských pravidel. Zatímco u těchto pravidel byl námořní sektor spíše vděčný za alespoň nějakou úpravu, v případě Hamburské úmluvy již tvůrce netlačila akutní potřeba přijmout alespoň nějaký instrument. Trochu větší časový prostor pro zpracování úmluvy i období, ve kterém vznikla a které bylo pro mezinárodní unifikace příznivé, stejně jako zkušenosti, které byly učiněny s Haagskými a Haagsko-Visbyskými pravidly, daly vzniknout úmluvě, která obsahovala precizně formulovanou, vyváženou a ucelenou úpravu přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě, která tuto materii upravovala o něco detailněji, než předchozí instrumenty a která reagovala do značné míry na technický pokrok. I přes optimismus, který nová unifikace vyvolala, se však naděje do ní vkládané nenaplnily. Hamburská úmluva čekala na vstup v platnost skoro 15 let, byla ratifikována povětšinou ze strany pro námořní přepravu nevýznamných států (mj. i ze strany České republiky<sup>487</sup>) a rovněž celkový počet ratifikací<sup>488</sup> není dodnes nikterak závratný<sup>489</sup>. Ohledně Hamburské úmluvy pak navíc panují jisté pochybnosti, zda je tato slučitelná s právem EU<sup>490</sup>.

Význam Hamburské úmluvy však nekončí u otázky ratifikací. Některé státy zakomponovaly nejvýznamnější momenty této úmluvy do svého vnitrostátního zákonodárství (příkladem jsou skandinávské státy<sup>491</sup>), tuto úmluvu lze použít rovněž jako právo smluvní. V neposlední řadě má Hamburská úmluva význam pro právní vědu.

---

<sup>487</sup> U nás publikována pod č. 193/1996 Sb.

<sup>488</sup> Postup ratifikací je možno sledovat zde:

[http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en)

<sup>489</sup> K historii vzniku Hamburské úmluvy blíže PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 15 a násl.; STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 12 a násl.; SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 71 a násl.

<sup>490</sup> K tomu blíže PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 62 a násl.

<sup>491</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 281.

### **8.2.1. Rozsah použití**

Při tvorbě Hamburské úmluvy vyvstal stejný problém s vymezením jejího rozsahu použití, jako tomu bylo i u Haagských pravidel. Tentokrát byl však tento vyřešen ve prospěch tzv. smluvního přístupu. Dokumentární přístup byl zatlačen do pozadí především s poukazem na skutečnost, že pokud by námořní dopravce nevydal konosament, ale jiný obdobný dokument (který by třeba nebyl převoditelný), vyhnul by se aplikaci Haagských pravidel<sup>492</sup>.

Hamburská úmluva vymezuje rozsah svého použití konkrétně ve svém čl. 2, když stanoví, že ustanovení této úmluvy se použijí na všechny smlouvy o námořní přepravě mezi dvěma různými státy, jestliže se na území smluvního státu nachází přístav nakládky nebo přístav vykládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě. Hamburská úmluva se použije dále v případě, kdy jeden z přístavů vykládky daných na výběr ve smlouvě o námořní přepravě je skutečným přístavem vykládky a jestliže takový přístav je na území smluvního státu. Konstrukce obsažená v čl. 2 v mnohém připomíná čl. 1 Úmluvy CMR, pro který bývá někdy Úmluva CMR předmětem kritiky<sup>493</sup>. Ustanovení Čl. 2 Hamburské úmluvy pak dále není nepodobné ustanovení čl. 2 Úmluvy CMNI (viz výše). Podstatné je, že i pro Hamburskou úmluvu je výchozí obsah přepravní smlouvy. Průběh přepravy je pro tuto úmluvu nerozhodný, s výjimkou ustanovení čl. 2 odst. 1 písm c), který hovoří o přístavu vykládky, který je daný na výběr. Stejně jako v případě Úmluvy CMNI zde pak do značné míry trpí jistota účastníků, jelikož nemusí být po nějakou dobu zřejmé, zda se bude přepravní smlouva řídit ustanoveními Hamburské úmluvy či nikoli. Význam místa vystavení konosamentu byl do jisté míry zachován i zde. K aplikaci Hamburské úmluvy totiž rovněž dojde v případě, kdy byl konosament, nebo jiný dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě, vydán ve smluvním státě nebo tento stanoví, že se má smlouva o námořní přepravě řídit Hamburskou úmluvou, případně právním řádem státu, který je členským státem Hamburské úmluvy. Kritérium vystavení konosamentu v členském státě zde bylo sice zachováno, není však kritériem jediným a ani hlavním.

---

<sup>492</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010, s. 25.

<sup>493</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 16.

Problém může s výše uvedeným ustanovením vyvstat ohledně toho, co se myslí slovním spojením „jiný dokument“. Judikát, který tento pojem osvětluje, pak v nedávné době poskytl soud, u nějž bychom to asi čekali z geografického hlediska nejméně, a sice rakouský OGH (Der Oberste Gerichtshof)<sup>494</sup>. V daném případě se jednalo o přepravu technického zařízení z Číny do Jihoafrické republiky. Tato přeprava byla sjednána prostřednictvím e-mailů, při naložení zboží na loď v Číně byl pak rovněž vydán konosament. Při přepravě došlo vinnou větou a vysokých vln ke ztrátě nákladu. Rakouský OGH nemohl na tuto přepravu aplikovat Hamburskou úmluvu, jelikož konosament byl vydán v Číně (nesmluvní stát) a o použití této úmluvy v něm nebyla zmínka. Samotnou výměnu e-mailů pak nebylo možno považovat za „jiný dokument“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. d) Hamburské úmluvy, jelikož lze usuzovat (z gramatického výkladu i s ohledem na čl. 18 Hamburské úmluvy), že tato předpokládá „fyzický dokument“.

Výše uvedený rozsah použití Hamburské úmluvy vymezený v ustanovení čl. 2 odst. 1 je pak upřesněn v dalších odstavcích tohoto článku. Podle výslovného ustanovení čl. 2 odst. 2 této úmluvy tak nehraje roli státní příslušnost lodí, dopravce, odesilatele a jiných osob uvedených v tomto odstavci. Hamburská úmluva se podle čl. 2 odst. 3 nepoužije na smlouvu o provozu lodí a smlouvu o nájmu lodí (tedy na charter parties), pokud nebyl vystavený konosament převeden na třetí osobu.

V neposlední řadě, pokud přepravní smlouva podle čl. 2 odst. 4 stanoví, že se budoucí přeprava uskuteční v několika zásilkách, které následují za sebou v průběhu dohodnutého období, použije se až na výjimky Hamburská úmluva na každou takovou zásilku.

Pro detailnější vymezení rozsahu použití této úmluvy je pak třeba podívat se blíže na legální definice obsažené v čl. 1 Hamburské úmluvy. Článek 2 odst. 1 stanoví, že se Hamburská úmluva použije na „smlouvu o námořní přepravě“, kterou blíže vymezuje čl. 1 odst. 6.

Předně, Hamburská úmluva má na mysli přepravu „zboží“ (angl. „goods“), je tedy zřejmé, že se nepoužije na přepravu osob. Co se konkrétně rozumí zbožím, pak vysvětluje ustanovení čl. 1 odst. 5. Podle tohoto ustanovení se za zboží považují i živá zvířata (oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům), zboží zahrnuje vysloveně

---

<sup>494</sup> Rozsudek OGH ve věci 7 Ob 212/10t ze dne 29. 6. 2011 (Transportrecht 2012, č. 2, s. 68 a násl.)

rovněž kontejner, paletu, obdobnou přepravní pomůcku i obal, je-li na nich či v nich zboží seskupeno a pokud byly tyto poskytnuty odesilatelem. Pojem zboží je pak na první pohled sice o něco užší než pojem „náklad“ (angl. „cargo“), v naprosté většině případů však budou přepravované předměty splňovat podmínky pro to, aby bylo možno je považovat za zboží. Lze nicméně vyslovit pochybnost o tom, zda se na přepravu lodí (např. nově vyrobené) vztahuje Hamburská úmluva. Z gramatického hlediska by to bylo možné, jelikož jde nepochybně o zboží a přeprava má podle dikce této úmluvy probíhat po moři a nikoli lodí (a to i v anglickém znění).

Dopravce se pak musí rovněž podle ustanovení čl. 1 odst. 6 zavázat v přepravní smlouvě k přepravě zboží „po moři z jednoho přístavu do druhého“. Z toho by šlo usuzovat, že pod rozsah použití Hamburské úmluvy spadají pouze přepravy mezi dvěma přístavy, které se nacházejí na pobřeží. Především s ohledem na cíl unifikace, která rozhodně nezamýšlela vynechat přepravy z a do přístavů jako jsou Hamburk a Londýn, dále pak s ohledem na závěr ustanovení čl. 1 odst. 6, které hovoří o „jiném prostředku“ z čehož lze tedy a contrario soudit, že setrvává-li zboží na námořní lodi i na vnitrozemské vodní cestě, jde stále o přepravu námořní, by byl ale výše uvedený závěr chybný.

V neposlední řadě musí jít v případě Hamburské úmluvy o přepravu zboží za úhradu. S ohledem na anglické znění, které používá spojení „against payment of freight“ lze soudit, že protiplnění musí být poskytnuto v penězích a nikoli ve zboží či „protislužbě“.

Definice smlouvy o námořní přepravě hraje rovněž roli při posouzení aplikace Hamburské úmluvy na kombinované přepravy. Hamburská úmluva totiž říká, že „*smlouva, která zahrnuje námořní přepravu a také přepravu nějakým jiným prostředkem, se pokládá za smlouvu o námořní přepravě pro účely této úmluvy jenom pokud, pokud se vztahuje na námořní přepravu*“.

Na rozsah použití Hamburské úmluvy má v neposlední řadě dopad i postoj, jaký tato úmluva zaujala ke starším unifikačním úmluvám pro přepravní smlouvu v námořní přepravě, a sice ve vztahu k pravidlům Haagským a Haagsko-Visbyským. Snaha o regulaci přepravní smlouvy v námořní přepravě v podobě Haagských pravidel byla do té doby unikátním počinem, státy se tak rozdělily na ty, které k dané unifikaci přistoupily a na ty, které zůstaly stranou. Po přijetí doplňujících protokolů k této úmluvě

pak byly smluvní státy dále rozděleny, podle toho, zda dodatkové protokoly ratifikovaly. Celý tento proces se odehrával v rámci systému jedné úmluvy. Hamburská úmluva však přinesla změnu, jelikož si činila ambice stát se celosvětově úspěšnou unifikací přepravní smlouvy. Vzhledem k tomu musela tato úmluva nějakým způsobem vymezit svůj vztah k Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům, což učinila v čl. 31. Podle tohoto ustanovení měly členské státy Haagských pravidel a Haagsko-Visbyských pravidel vypovědět tyto instrumenty, jakmile se stanou členskými státy Hamburské úmluvy s platností od data, kdy pro daný stát vstoupí v platnost Hamburská úmluva.

### **8.2.2. Přepravní dokument**

Přepravním dokladům byla v Hamburské úmluvě vyhrazena část IV. Tato část byla věnována opět především konosamentu, který Hamburská úmluva pro své potřeby definovala ve svém čl. 1 odst. 7 jako „*dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě a o tom, že dopravce převzal zboží nebo je naložil, a jímž se dopravce zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu. Ustanovení o tom, že zboží má být vydáno na řad jmenované osoby nebo na řad nebo doručiteli, zakládá takový závazek.*“ Lze tedy říci, že kruh dokumentů, které vyhovují nárokům Hamburské úmluvy na konosament, je širší, než okruh dokumentů, které bylo možno za konosament považovat podle Haagsko-Visbyských pravidel<sup>495</sup>.

Pokud dopravce nebo další dopravce přijal zboží do své péče, musí dopravce podle čl. 14 odst. 1 vystavit odesílateli na jeho žádost konosament. Konosament má být podle čl. 14 odst. 2 podepsán osobou, která má k tomu od dopravce zmocnění. Pokud konosament podepsal kapitán lodi, která zboží přepravuje, jde o podpis učiněný v zastoupení dopravce. V souvislosti s ustanovením čl. 14 Hamburské úmluvy lze učinit několik poznámek. V případě Hamburské úmluvy se konosament vystavuje obligatorně až na žádost (tak jako u Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel). Je pochopitelně možné, že dopravce se sám nabídne, že k nákladu konosament vystaví, vystavit konosament musí však dopravce pouze tehdy, pokud jej o to odesílatel požádá a zboží je v péči dopravce. Odesílatelem rozumí podle ustanovení čl. 1 odst. 3

---

<sup>495</sup> SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 39 a násl.

Hamburská úmluva nejen osobu, která s dopravcem uzavřela přepravní smlouvu (či její zástupce) ale rovněž osobu, která v souvislosti s takto uzavřenou smlouvou o námořní přepravě zboží dopravci předala (opět včetně jejich zástupců)<sup>496</sup>. Jelikož je takto pojem odesilatele legálně definován, musí dopravce respektovat žádost kterékoli této osoby o vydání konosamentu. Vzhledem k výše řečenému je dále patrné, že dopravce nemá povinnost vystavit konosament ex ante. V tomto případě je pak důležité vymezení toho, kdy má dopravce zboží ve své péči. Jak již bylo uvedeno výše např. u přepravy silniční nebo letecké<sup>497</sup>, dopravce zboží převzal (má jej ve své péči), má-li možnost vykonávat kontrolu nad zásilkou a chránit tuto před na ni působícími negativními vlivy. Dopravce je tedy povinen vydat konosament až poté, kdy je mu toto umožněno.

Konosament musí na žádost odesilatele vydat podle Hamburské úmluvy pouze dopravce, případně další dopravce. Legální definici osoby dopravce pro potřeby Hamburské úmluvy podává čl. 1 odst. 1 této úmluvy. Dopravcem je osoba, která uzavřela smlouvu o námořní přepravě s odesilatelem, nebo jejímž jménem byla tato smlouva uzavřena. Vymezení pojmu dopravce má význam především s ohledem na ustanovení čl. 14 odst. 2 Hamburské úmluvy, který říká, kdo může konosament podepsat. Důležité je především, že konosament se považuje za podepsaný v zastoupení dopravce, byl-li podepsán kapitánem lodi, na které se zboží přepravuje. Toto ustanovení ponechává zcela stranou právní vztahy, které jsou v pozadí provozování dané lodi, tedy především charter parties. Je totiž možné, aby byla loď, která je provozována na základě charter party, dále „subcharterována“. V takových situacích by tedy bylo poněkud nejasné, jménem koho kapitán konosament podepsal. Ustanovení čl. 14 odst. 2 tuto starost efektivně řeší. Pokud kapitán velí lodi, na které je náklad přepravován a podepíše konosament, činí tak v zastoupení toho, s kým odesílatel uzavřel přepravní smlouvu na danou přepravu. Myšlen je zde patrně kapitán lodi, který je ve chvíli podpisu určen pro velení lodi, která má přepravu provést. Nikoli tedy kapitán, který lodi tradičně velí,

---

<sup>496</sup> Ve svém důsledku znamená tato definice podřazení zasilatele pod legální definici odesilatele, v případech kdy tento dodá zboží jménem odesilatele. Někteří autoři pak nepovažují takovéto vymezení za nejvhodnější (POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 53.).

<sup>497</sup> Srov. SANZ, F. M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1. vydání. Granada: Editorial Comares, S. L., 2002. s. 37 a násl.; RUHWEDDEL, E. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen - MÜ). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1582.

avšak je v dané době na dovolené. Rovněž by patrně nehrálo roli, kdyby kapitán den před odplutím podepsal konosament, ze zdravotních (či jiných) důvodů, které jej o několik hodin později potkaly, byl však nakonec pro danou cestu nahrazen kapitánem jiným, jelikož v době podpisu konosamentu byl „kapitánem lodi“. Formu podpisu na konosamentu pak detailněji upravuje ustanovení čl. 14 odst. 3, přičemž stanoví širokou paletu prostředků, kterými může být podpis učiněn, použitelné jsou však pouze ty z nich, které nejsou v rozporu s právem státu, v němž je konosament vydán.

Náležitosti konosamentu jsou pak uvedeny v čl. 15, přičemž třetí odstavce tohoto článku říká, že pokud jeden nebo více údajů uvedených v čl. 15 chybí, nemá tato skutečnost vliv na právní povahu tohoto dokumentu jako konosamentu, pokud tento dokument vyhovuje podmínkám v legální definici čl. 1 odst. 7. Hamburská úmluva nicméně sama nestanoví, jakými prostředky případně v jakém jazyce má být konosament vyplněn. Obecně lze říci, že čl. 15 řeší spíše obsahové náležitosti konosamentu než náležitosti formy. Podle ustanovení čl. 15 odst. 2 pak v případě, že zboží bylo naloženo na určitou loď a odesílatel o to požádá, musí dopravce vydat tzv. „palubní konosament“. Ustanovení čl. 15 odst. 2 se pak tomuto typu konosamentu věnuje podrobněji.

Důkazní funkci konosamentu pak upravuje čl. 16 Hamburské úmluvy. Podle ustanovení čl. 16 odst. 3 písm. a) je konosament důkazem o tom, že dopravce zboží převzal, v případě palubního konosamentu pak že jej naložil na v něm uvedenou loď. Proti důkazu konosamentem je přípustný důkaz opaku. Ustanovení čl. 16 odst. 3 písm. b) nicméně omezuje důkaz opaku proti třetím osobám (a to včetně příjemce), na které byl konosament převeden a které byly v dobré víře a měly důvěru v zápis v konosamentu<sup>498</sup>. Může tak dojít k situaci, kdy konosament založí právní domněnku, že zboží bylo ve zjevně dobrém stavu, jelikož dopravce (nebo osoba, která v jeho

---

<sup>498</sup> Není bez zajímavosti, že Hamburská úmluva toto zakotvila v roce 1978, tuto změnu přinesl již dříve rovněž Bruselský protokol k Haagským pravidlům, nicméně ve Velké Británii existoval případ, který od roku 1851 vyvolával zmatky v tamnější doktríně a to až do roku 1992, jelikož i přes existenci jiných případů, které ve výsledku vedly k rozdílným závěrům, nebyl změněn rozhodnutím House of Lords. Jednalo se o případ *Grant v Norway [1851] CB (Common Bench Reports) 665*. V tomto případě bylo v konosamentu uvedeno, že na loď bylo naloženo 12 balíků hedvábí i přesto, že ve skutečnosti nebyl naložen balík žádný. Konosament byl úplatně převeden na třetí osobu, která žalovala v dobré víře dopravce, kterému se ovšem podařilo prokázat, že balíky naloženy nebyly a on tedy zboží nepřevzal. Soud tedy žalobci nevyhověl a dal za pravdu dopravci. Ke změně přístupu došlo až přijetím tamnějšího Zákona o námořní přepravě zboží (*Carriage of Goods by Sea Act*) v roce 1992. Případ uvádí JULGA, G.; STUMM, C. *Das englische Konnosementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen*. *Transportrecht* 2005, č. 7/8, s. 270.



zastoupení konosament vydala) nepoznamenal do konosamentu jeho zjevný stav (čl. 16 odst. 2 Hamburské úmluvy). Vůči třetí osobě jednající s důvěrou v zápis (zde tedy spíše v jeho absenci) v konosamentu tak nebude možno prokazovat opak.

Doprovce však není povinen řídit se bez dalšího údaji, které mu například poskytne odesílatel a které nemá možnost ověřit, nebo ohledně jejichž správnosti má dopravce pochybnosti. Tuto otázku řeší ustanovení čl. 16 odst. 1 Hamburské úmluvy. Podle tohoto ustanovení, má-li dopravce (případně osoba, která dopravce při vydání konosamentu zastupuje) pochybnost ohledně skutečností zde uvedených (např. značky nebo hmotnost zboží) nebo ví-li dokonce o jejich nesprávnosti, případně nemá-li prostředky pro jejich kontrolu, nebo by-li vydán palubní konosament a zboží už bylo naloženo, má dopravce (či jeho zástupce) možnost zapsat do konosamentu výhrady, které má povinnost odůvodnit<sup>499</sup>. K tomu lze krátce dodat, že dopravce by měl právě na uvedení výhrad dbát, má-li k nim důvod, jelikož nebudou-li tyto v konosamentu zapsány a konosament bude převeden a jeho držitel bude spoléhat na zápis v něm uvedený, nebude mít dopravce možnost prokázat opak. I existence této možnosti v případě, že konosament nebude převeden, však nemusí dopravci příliš pomoci, jelikož dokazovat, že zboží bylo např. naloženo v menším množství před dvěma týdny na jiném kontinentě, nebude pro dopravce rozhodně snadné. Je rovněž nutné připomenout, že výhrady musí být odůvodněné. Dopravce tedy nemůže psát výhrady ke všem skutečnostem, které by se v budoucnu mohly jevit jako problematické a používat tento institut jako jakousi „pojistku“.

Rovněž odesílatel se ale nemůže spokojit s tím, že dopravci nahlásí jakékoli údaje. Podle čl. 17 odst. 1 Hamburské úmluvy se má za to, že se odesílatel zaručil dopravci za přesnost údajů v tomto ustanovení uvedených (opět např. značky nebo hmotnost zboží). Odesílatel pak odpovídá dopravci za škodu, která dopravci vznikla v důsledku nepřesnosti takových údajů a zůstává odpovědným, i když konosament převedl.

Ustanovení čl. 17 odst. 2 pak dává odesílateli možnost poskytnout dopravci dokument (nazývaný „letter of guarantee“, „letter of indemnity“ nebo „back letter“), ve kterém se zavazuje nahradit mu škodu vzniklou z toho, že on nebo osoba vystavující

---

<sup>499</sup> Srov. ustanovení čl. 3 odst. 3 Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, kde dopravce nebyl povinen tyto údaje do konosamentu vůbec zapsat.

konosament do něj neuvedli výhrady. Podmínkou platnosti výše uvedeného dokumentu je, že dopravce od výhrady neupustil za tím účelem, aby podvedl příjemce případně třetí osobu jednající s důvěrou v zápis v konosamentu (čl. 17 odst. 3). Důvodem pro tuto úpravu je právě provázanost námořní přepravy a mezinárodní koupě zboží. Odesílatel (a tedy potenciální prodávající) mnohdy vyvíjí tlak na dopravce, aby nezapisoval výhrady do konosamentu, jelikož by poté měl problém s prodejem zboží, které konosament reprezentuje<sup>500</sup>. Zde je nutno odkázat na výše uvedené. Dopravce má totiž možnost napsat výhrady, nejen pokud ví, že údaje neodpovídají skutečnosti, ale rovněž pokud má pochybnosti, které se mohou později ukázat liché, nebo pokud nemá pouze prostředky údaje ověřit. Chrání tím totiž především sebe pro případ, že konosament bude převeden (což je na druhou stranu nezbytné, má-li být zboží v průběhu přepravy prodáno). I pouhé pochybnosti dopravce však mohou odesílateli značně ztížit prodej, přičemž úkolem výše uvedeného institutu je poskytnout dopravci jinou záruku, tak aby se nemusel uchýlit k výhradám. Dopravce by ovšem měl tohoto institutu používat pouze v případech, kdy si není vědom žádného nedostatku. Jako příklad může sloužit starší britské rozhodnutí k této problematice a to rozsudek ve věci *Brown Jenkinson v Percy Dalton*<sup>501</sup>. V tomto případě byla do přístavu v Londýně dodána zásilka 100 sudů pomerančové šťávy. Při dodání bylo patrné, že sudy jsou staré a navíc netěsní. Jelikož odesílatel naléhal na vystavení „čistého“ konosamentu, dopravce mu vyhověl proti vystavení letter of indemnity<sup>502</sup>. Příjemce se však domohl s úspěchem náhrady škody na dopravci a tento se snažil domoci náhrady na odesílateli. Soud však jeho nárok neuznal, jelikož z důvodu podvodného jednání shledal, že ujednání o odškodnění mezi dopravcem a odesílatelem je neplatné.

Kromě výše uvedených charakteristik zboží by měl dopravce rovněž dbát na to, zda je v konosamentu řádně uvedeno (případně alespoň naznačeno), že přepravné případně zdržné hradí příjemce. Není-li toto v konosamentu uvedeno, má se až do prokázání opaku za to, že příjemce není povinen tyto náklady nést. Pokud byl pak

---

<sup>500</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 340 a násl.

<sup>501</sup> *Brown Jenkinson v Percy Dalton* [1957] 2 QB (Law Reports, Queen's Bench) 621. Shrnuto v: JULGA, G.; STUMM, C. *Das englische Konnosementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen*. Transportrecht 2005, č. 7/8, s. 272 a násl.

<sup>502</sup> Do češtiny by bylo možno přeložit např. jako „slib odškodnění“.

konosament převeden na třetí osobu včetně příjemce a tato jednala v dobré víře s důvěrou v jeho zápis, nebude mít dopravce možnost opak prokázat.

Čl. 18 Hamburské úmluvy byl pak věnován jiným dokumentům než konosamentu. Pokud dopravce podle tohoto článku vydá jiný dokument než konosament, aby byl podán důkaz o převzetí zboží k přepravě, prokazuje takový dokument uzavření přepravní smlouvy o námořní přepravě a převzetí zboží dopravcem, jak je v něm uvedeno. Hamburská úmluva tak vychází vstříc praxi, v níž je vedle konosamentu používána celá řada dalších přepravních dokumentů<sup>503</sup>, především nepřevoditelných, při jejichž použití nevystává celá řada problémů, které nastávají i u přeprav s konosamentem<sup>504</sup>.

K přepravním dokumentům se váže navíc ještě ustanovení čl. 23 odst. 3, které je poněkud nesystematicky zařazeno v části VI. Hamburské úmluvy. Článek 23 odst. 3 stanoví, že konosament nebo jiný přepravní dokument, který je průkazem o námořní přepravě, musí obsahovat prohlášení o tom, že se přeprava řídí ustanoveními této úmluvy, která činí neplatnou jakoukoli podmínku, která se od nich odchyluje ke škodě odesilatele nebo příjemce.

### **8.2.3. Časový úsek odpovědnosti dopravce**

Časový úsek odpovědnosti je oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům rozšířen z principu tackle-to-tackle (viz výše) na princip port-to-port. Obsažení tohoto principu v Hamburské úmluvě znamená, že dopravce odpovídá za zboží, které je v jeho péči, v přístavu nakládky, po dobu přepravy a v přístavu vykládky (čl. 4 odst. 1). Problém s výše uvedeným vymezením může nastat ohledně vymezení pojmu „přístav“ nakládky či vykládky. Lze v této věci zaujmout stanovisko, že rozhodné pro posouzení toho, zda jde stále o přístav ve smyslu čl. 4 Hamburské úmluvy (nachází-li se např. kontejnerový terminál mimo přístav) je kritérium péče dopravce o zboží v daných prostorách a nikoli územní vymezení přístavu<sup>505</sup>. Výše uvedená

---

<sup>503</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 16.

<sup>504</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 576.

<sup>505</sup> POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 19.

konstrukce použitá v Hamburské úmluvě nicméně do značné míry připomíná již výše zmíněné vymezení časového úseku odpovědnosti dopravce v letecké přepravě podle Varšavské úmluvy. Letecká přeprava je podle čl. 18 odst. 2 Varšavské úmluvy doba, po kterou je zboží pod dozorem dopravce, a to na letišti, v letadle či kdekoli jinde při přistání mimo letiště. Problém zde může, jak již bylo řečeno, vyvstat s určením toho, co se rozumí pro potřeby Varšavské úmluvy „letištěm“. Prof. Koller považuje za letiště prostory, do nichž není povoleno vstoupit každému, tedy především oblast vzletových a přistávacích drah, hangáry či budovy celnice<sup>506</sup>. Obdobný postoj by bylo možno zaujmout i zde. V neposlední řadě bychom si mohli položit otázku ad absurdum: Kdy je zboží ještě převáženo pouze do terminálu mimo přístav a kdy jde již o kombinovanou přepravu? Najít zde jasné vymezení by bylo patrně obtížné. Zahrnout pod časový úsek aplikace Hamburské úmluvy rovněž úsek přepravy zboží do terminálu (a to i vzdálenějšího) by bylo patrně v souladu s unifikační snahou, která si klade za cíl sjednotit posuzování co největšího množství případů. Na druhé straně je nutno připomenout, že odpovědný dopravce je dopravcem námořním. K námořní přepravě pochopitelně patří i přístavy, nicméně lze těžko činit dopravce odpovědného za škodu, která vznikla při přepravě zboží v kontejneru do terminálu silničním dopravním prostředkem (kterážto přeprava je specifická a proto pro mezinárodní silniční přepravu existuje samostatná unifikace), přičemž dopravce s touto přepravou nemá zkušenosti, navíc déledobý „pobyt“ kontejneru v terminálu s sebou nese určitá rizika a tato činnost se již blíží smlouvě skladovací. Podle mého názoru by mělo být tedy na ustanovení čl. 4 odst. 1 pohlíženo tak, že podmínky zde uvedené musejí být splněny kumulativně – zboží se tedy musí nacházet v přístavu a být v péči dopravce. Lze tedy soudit, že pokud by se zboží ocitlo v přístavu, aniž by je dopravce převzal, neodpovídal by za škodu na něm. Složitější je případ, kdy dopravce převzal zboží mimo přístav a to s ohledem na výše položenou otázku, zda již nejde o kombinovanou přepravu. Zde by bylo patrně třeba posuzovat případ od případu. V neposlední řadě si lze položit otázku jak posuzovat situace, kdy je zboží převzato a s přepravou je započato, aniž by se zboží ocitlo v přístavu. Zajímavou fotografii pro ilustraci uvádí Ing. Rožek pod označením „*Vykládka kontejnerů v 3. světě*“<sup>507</sup>. Tato jen ilustruje situaci, kdy zboží může být

---

<sup>506</sup> KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1548.

<sup>507</sup> ROŽEK, P. *Námořní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2007. s. 38.

k lodi přepraveno na menších lodkách (případně z ní takto odvezeno) a do lodi naloženo zařízením na palubě. Dopravce tedy zboží předá, aniž by jej dodal do přístavu. V tomto okamžiku, kdy dopravce pozbyde kontrolu nad zbožím, končí i časový úsek odpovědnosti dopravce. Usnadnit posouzení toho, kdy dopravce zboží převzal a kdy jej vydal, pak mají právní domněnky v čl. 4 odst. 2 Hamburské úmluvy.

Časový úsek přepravy tak bude zpravidla končit vydáním zboží příjemci. V souvislosti s vydáním zboží však Hamburská úmluva (konkrétně čl. 19) klade na příjemce určité nároky ohledně prohlídky zboží. Příjemce je tak podle ustanovení čl. 19 odst. 1 především povinen dopravce písemně informovat o ztrátě nebo poškození zboží nejpozději v pracovní den následující po dni, kdy mu bylo zboží předáno. Pokud poškození nejsou zjevná, má příjemce na notifikaci 15 dní (kalendářních, nikoli již pracovních). Tato patnáctidenní lhůta začíná běžet dnem následujícím po dni, v němž bylo zboží příjemci předáno. Pokud bylo příjemci zboží dodáno se zpožděním, musí tento doručit notifikaci dopravci do 60 dní, které se opět počítají ode dne následujícího po dni, kdy bylo zboží vydáno příjemci. Ve všech těchto případech je pak pro splnění včasné (písemné<sup>508</sup>) notifikace rozhodující, kdy byla tato předána dopravci, nikoli, kdy byla odeslána. Článek 19 odst. 8 pak ulehčuje doručení notifikace, jelikož stanoví, že notifikace se považuje za doručenu, byla-li doručena „... osobě jednající v zastoupení dopravce nebo dalšího dopravce včetně kapitána nebo důstojníka, který pečuje o lod'...“. Příjemce musí v oznámení dopravci alespoň v obecné rovině popsat, k jaké škodě nebo ztrátě došlo, což slouží patrně jako ochrana dopravce pro případné notifikace ze strany příjemce učiněné „pro všechny případy“, které by pouze uváděly, že zboží dorazilo poškozené, nebo částečně ztracené (bez dalšího upřesnění). Pokud příjemce svou notifikační povinnost v případě ztráty nebo poškození části zboží nesplní, má se za to, že zboží dorazilo ve stavu, jak jej popisuje přepravní dokument a pokud přepravní dokument nebyl vydán, pak v dobrém stavu. Příjemce zde může prokázat opak, absence notifikace jej však v těchto případech procesně znevýhodňuje. Pro příjemce bude tedy na místě v době předání zboží podrobit toto společné zjišťovací prohlídce nebo kontrole za účasti obou stran (tak jak na to myslí čl. 19 odst. 3). V případě zjištění vad v průběhu této prohlídky nemusí být vady již písemně oznámeny.

---

<sup>508</sup> Podle legální definice v čl. 1 odst. 8 Hamburské úmluvy znamená „písemně“ rovněž dálnopisně nebo telegrafem.

Pokud je zjištěno poškození nebo ztráta, jsou pak podle ustanovení čl. 19 odst. 4 Hamburské úmluvy strany povinny poskytnout si vzájemně přiměřené podmínky pro kontrolu a přepočítání zboží.

#### **8.2.4. Odpovědnost odesilatele**

Hamburská úmluva upravuje odpovědnost odesilatele ve své části třetí a činí tak o něco podrobněji, než jak tomu bylo v případě Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel. Ve způsobu, jakým byl tento okruh otázek v Hamburské úmluvě zpracován, je pak patrný vliv anglosaského práva<sup>509</sup>.

Základní pravidlo pro odpovědnost odesilatele je obsaženo v čl. 12. Podle tohoto článku Hamburské úmluvy odpovídá odesílatel dopravci za ztrátu, kterou dopravce utrpěl, nebo kterou utrpěl další dopravce, nebo za poškození lodi, pokud byly takovéto škody způsobeny v důsledku zavinění nebo nedbalosti odesilatele<sup>510</sup>, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců. Hamburská úmluva sama podává legální definici pojmu odesílatel (v čl. 1 odst. 3). Této definice je podle mého názoru třeba se přidržit i v případě výkladu čl. 12. Odpovědnost odesilatele je v čl. 12 koncipována jako odpovědnost za zavinění, přičemž ale důkazní břemeno o této skutečnosti náleží dopravci<sup>511</sup>.

Zvláštní pravidlo pro odpovědnost odesilatele je pak obsaženo v čl. 13 pro přepravy nebezpečného zboží. Podle ustanovení čl. 13 odst. 1 Hamburské úmluvy musí odesílatel nebezpečné zboží především řádně označit. Odesílatel, který zboží předává dopravci nebo dalšímu dopravci jej pak musí podle ustanovení čl. 13 odst. 2 informovat o nebezpečné povaze zboží a o případných opatřeních, která jsou v souvislosti s povahou zboží třeba. Pokud toto odesílatel neučiní, odpovídá dopravci či dalšímu dopravci za ztrátu, která vyplývá ze zaslání takového zboží, zboží může být dále vyloženo, zničeno nebo zneškodněno, přičemž odesílatel nemá právo na náhradu škody. Tohoto se však nemůže dovolávat osoba, která zboží převzala a jeho nebezpečnou povahu znala (čl. 13 odst. 3 Hamburské úmluvy).

---

<sup>509</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 571.

<sup>510</sup> Angl. „...fault or neglect of the shipper...“.

<sup>511</sup> POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 32.

### **8.2.5. Odpovědnost dopravce**

Výchozím ustanovením pro posouzení odpovědnosti dopravce podle Hamburské úmluvy je ustanovení čl. 5, které zakotvuje princip odpovědnosti za presumované zavinění<sup>512</sup>. Princip odpovědnosti dopravce za presumované zavinění je tedy stejný jako u Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, lze ovšem říci, že je daleko srozumitelněji formulován (především díky tomu, že se tak děje pozitivně – tedy s pomocí slov „*doprovce odpovídá za...*“) a je tedy z celé úpravy lépe patrný. Oproti starším úpravám však dopravce podle Hamburské úmluvy odpovídá nejen za ztrátu nebo poškození zboží, ale rovněž za jeho opožděné dodání (což je posun oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům), a to v případě, že událost, která vedla ke ztrátě nebo poškození, případně zpoždění s dodáním zboží vznikla v době, kdy měl dopravce zboží ve své péči (viz výše). Dopravce se pak odpovědnosti zprotí, prokáže-li podle ustanovení čl. 5 odst. 1 Hamburské úmluvy, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci<sup>513</sup> podnikli všechna opatření, která po nich bylo možno rozumně požadovat, aby bylo zabráněno události a jejím následkům. Jelikož Hamburská úmluva neobsahuje úpravu způsobilosti lodí k přepravě srovnatelnou se staršími instrumenty, lze povinnost dopravce podniknout všechna rozumně požadovatelná opatření k zabránění škodné události a jejím následkům považovat za jakousi náhradu této úpravy<sup>514</sup>.

Jak již bylo uvedeno, odpovědnost dopravce za zpoždění je významným posunem oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům. Hamburská úmluva sama definuje zpožděné dodání zásilky v ustanovení čl. 5 odst. 2. Podle této normy nastane opožděné dodání v případě, kdy zboží nebylo dodáno v přístavu vykládky v čase sjednaném stranami ve smlouvě. Pokud takové ujednání chybí, pak má být zboží dodáno v takové lhůtě, v jaké je možno požadovat jeho dodání od pečlivého dopravce s ohledem na okolnosti případu. Pokud zpoždění přesáhne 60 dnů po uplynutí lhůty stanovené čl. 5 odst. 2, má podle ustanovení čl. 5 odst. 3 osoba, která je oprávněna k uplatnění nároku za ztrátu zboží, možnost považovat zboží za ztracené.

---

<sup>512</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 16.

<sup>513</sup> Sporné může být, zda tuto činnost musejí aktivně vykonávat všechny zde uvedené osoby, nebo jen některá z nich.

<sup>514</sup> SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 40.

Rozsah použití úpravy odpovědnosti dopravce je pak stanoven v čl. 7 Hamburské úmluvy, kde se praví, že vyloučení odpovědnosti stejně jako limity pro náhradu škody stanovené v Hamburské úmluvě se vztahují na jakouli žalobu proti dopravci pro ztrátu, poškození zboží nebo zpoždění s jeho dodáním ať má tato základ ve smlouvě nebo v mimosmluvní odpovědnosti, případně je odůvodněna jinak. Limitů a vyloučení odpovědnosti se může dovolávat i zaměstnanec nebo zmocněnec dopravce, směřuje-li žaloba proti němu, pokud prokáže, že v situaci, která je základem pro žalobu, jednal při plnění svých pracovních povinností (čl. 7 odst. 2).

#### 8.2.5.1. Exkulpační důvody a zvláštní přepravy

Tvůrci Hamburské úmluvy upustili od kazuisticky formulovaného katalogu výjimek z odpovědnosti dopravce, jaký byl obsažen ve starších unifikacích. Oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům bylo především vypuštěno „nautické zavinění“ jako exkulpační důvod<sup>515</sup>. Nelze ovšem zjednodušeně říci, že by dopravce podle Hamburské úmluvy odpovídal za všechny případy „nautického zavinění“. Události, které by podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel spadaly pod tento exkulpační důvod, by se však v Hamburské úmluvě posoudily podle zde obsažené úpravy odpovědnosti, tedy podle ustanovení čl. 5 této úmluvy<sup>516</sup>.

Rovněž požár (angl. „fire“), jako exkulpační důvod (a jak bylo uvedeno výše běžná událost v námořní přepravě) byl v Hamburské úmluvě modifikován<sup>517</sup> a upraven zvlášť, jelikož pro škody způsobené požárem platí odlišné pravidlo dokazování oproti základnímu pravidlu<sup>518</sup> v čl. 5 odst. 1. Požár je konkrétně upraven v ustanovení čl. 5

---

<sup>515</sup> Což může být jeden z hlavních důvodů, proč se Hamburská úmluva nedočkala takového ratifikačního úspěchu. Obecně došlo v Hamburské úmluvě ke zpřísnění odpovědnostního režimu, přičemž odstranění nautického zavinění jako exkulpačního důvodu je patrně nejmarkantnější změnou. V souvislosti se zpřísněním odpovědnostního režimu se však někteří autoři obávají, že by mohla rovněž vzrůst cena přepravy (SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. s. 42.).

<sup>516</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 17.

<sup>517</sup> Úprava požáru v Hamburské úmluvě pak odráží snahu tvůrců dosáhnout přijatelného kompromisu, přičemž jedním z ústupků byla právě úprava požáru. PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 17.

<sup>518</sup> POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 22. Prokazování okolností vzniku požáru především s ohledem na zavinění dopravce či jeho zaměstnanců nebo zmocněnců může být pro vlastníka zboží nicméně krajně obtížné (POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 67.).



odst. 4. Zajímavé je, že dopravce podle tohoto ustanovení odpovídá nejen za škodu na zboží a jeho ztrátu v případě, že byly tyto události způsobeny požárem, ale odpovídá rovněž za zpoždění s dodáním zboží, pokud byl důvodem zpoždění požár. Osoba uplatňující nárok ovšem musí prokázat, že požár vznikl zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců. I v případě, že požár nevznikl zaviněním těchto osob, bude dopravce odpovídat za škody na zboží, jeho ztrátu nebo zpoždění s jeho dodáním v situaci, kdy zaviněním dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců nebyla podniknuta všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby byl požár uhašen, jeho následky vyloučeny, případně alespoň zmírněny. Hamburská úmluva pak stanoví povinnost přivolat požárního inspektora, pokud si to přeje osoba uplatňující nárok nebo dopravce. V mnoha ohledech je možno zde odkázat na to, co platí o požáru v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech, především na výklad osvětlující, co se pojmem „požár“ rozumí. Je nicméně třeba zmínit, že dopravcova možnost dovolávat se požáru je v Hamburské úmluvě podstatně omezena. Dopravce se zde totiž nemůže dovolávat požáru, který způsobil např. kapitán nebo někdo z osádky lodi atp., dopravce tak neodpovídá jen za jednání své, které by vedlo k požáru (tak jako v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech), ale v podstatě za jednání všech osob, které mají s dopravou co do činění.

Vedle výše uvedených změn pak Hamburská úmluva rozšířila své použití i na přepravy, na které se původně Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla nevztahovala. Řeč je zde o přepravě živých zvířat a přepravě palubního nákladu<sup>519</sup>. Ohledně živých zvířat Hamburská úmluva ve svém čl. 5 odst. 5 stanovila, že dopravce neodpovídá za ztrátu, poškození nebo zpoždění s dodáním živých zvířat, pokud tato událost měla původ ve specifické povaze přepravy takového nákladu. Hamburská úmluva navíc reflektuje, že i když je dopravce zkušený profesionál, je přeprava zvířat natolik specifická, že je to většinou odesílatel, kdo je o rizicích, která plynou s nakládáním se zvířaty, většinou lépe informován než dopravce. Ve prospěch dopravce je tedy důkazní situace ulehčena, jelikož prokáže-li tento, že splnil všechny zvláštní pokyny ohledně zvířat, které mu dal odesílatel, a že za daných okolností mohla mít ztráta, poškození nebo zpoždění

---

<sup>519</sup> Právě tuto úpravu převzaly skandinávské státy do svých námořních zákonů (postavených jinak na Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech – viz výše), aby tyto přiblížily potřebám doby. V případě palubního nákladu byla úprava v Hamburské úmluvě vtělena do článku 263 norského MC, v případě přepravy živých zvířat pak jde o článek 277 norského MC.

s dodáním zboží původ ve zvláštním nebezpečí, které je s přepravou takového nákladu spojeno, bude se mít za to, že škoda takto vznikla. Oprávněná osoba však může prokázat, že k této události došlo zcela nebo zčásti zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců.

Palubnímu nákladu je pak věnován celý článek 9 Hamburské úmluvy. Hamburská úmluva tedy již na palubní náklad dopadá<sup>520</sup>, přičemž základní pravidlo pro jeho přepravu je obsaženo v čl. 9 odst. 1 Hamburské úmluvy. Dopravce je oprávněn přepravovat zboží na palubě, pokud je taková přeprava v souladu s ujednáním, které s odesilatelem uzavřel, případně pokud je v souladu se zvyklostí příslušného odvětví nebo pokud obecně závazný právní předpis vyžaduje, aby zásilka byla na palubě přepravována<sup>521</sup>. Je-li možné přepravovat zboží na palubě, musí být v tomto smyslu učiněn záznam v přepravním dokumentu. Zápis v přepravním dokumentu však není konstitutivní (srov. ujednání o použití otevřených vozidel bez plachet podle Úmluvy CMR – viz výše), dopravce má tedy i bez takového zápisu možnost prokázat, že se s odesilatelem na takovéto přepravě dohodl, avšak s výjimkou případů, kdy byl konosament převeden na třetí osobu (čl. 9 odst. 2). Dopravce tedy odpovídá za škody, které zboží utrpělo, pokud bylo přepravováno na palubě, přičemž může být výše náhrady limitována nebo nikoli, v závislosti na okolnostech případu (čl. 9 odst. 3). Pokud však dopravce i přes vyslovené ujednání s odesilatelem o tom, že náklad bude přepravován pod palubou, tento nakonec přepravuje na palubě, odpovídá neomezeně podle čl. 8 Hamburské úmluvy (viz níže).

Dopravce pak podle ustanovení čl. 5 odst. 7 Hamburské úmluvy neodpovídá (s výjimkou případů společné havárie) za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání zboží, jestliže k těmto událostem došlo v důsledku záchranu života na moři, nebo při rozumných opatřeních k záchraně majetku na moři. Oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům je tento exkulpační důvod precizněji formulován. Především klade na dopravce větší nároky ohledně posouzení situace, kdy je zachraňován majetek,

---

<sup>520</sup> Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla se vztahovala na palubní náklad ve dvou případech. V prvním z nich se jednalo o situace, kdy dopravce zboží přepravoval na palubě skutečně, aniž o tom byla zmínka v přepravní smlouvě (tedy bez souhlasu odesilatele), druhou skupinou případů tvořily situace, kdy náklad byl sjednán jako palubní, na palubě ovšem přepravován ve skutečnosti nebyl.

<sup>521</sup> Zvyklostí bude v tomto případě nejčastěji přeprava kontejnerů, závazný právní předpis bude nejčastěji požadovat přepravu nebezpečného zboží tímto způsobem (POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 27.).

jelikož opatření k jeho záchraně musí být rozumná<sup>522</sup>. Případné řešení společné havárie pak přenechává Hamburská úmluva ve svém čl. 24 ustanovením smlouvy nebo národních právních řádů.

### **8.2.6. Výše náhrady škody a její limity**

Základním pravidlem ve všech druzích přepravy je, že dopravce hradí primárně skutečně utrpěnou škodu, dopravce je však chráněn prostřednictvím limitů náhrady škody proti škodám, jejichž náhrada by pro něj mohla být likvidační<sup>523</sup>. Velkým nedostatkem Hamburské úmluvy pak je, že sama metodu určení výše náhrady škody nestanoví, vyjadřuje se pouze k některým otázkám, které se výše náhrady škody dotýkají.

Důležité pravidlo pro určení výše náhrady škody je tak možno nalézt např. v ustanovení čl. 5 odst. 7 Hamburské úmluvy. Toto ustanovení říká, že pokud zavinění nebo nedbalost dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců spolu s jinou příčinou způsobily ztrátu, poškození zboží nebo zpoždění s jeho dodáním, odpovídá dopravce pouze v tom rozsahu, v jakém lze tuto ztrátu, poškození nebo zpoždění dopravci přičíst. Dopravce však musí prokázat částku připadající na ztráty jím způsobené.

Omezení odpovědnosti se pak věnuje článek 6 Hamburské úmluvy. Jelikož v rámci Hamburské úmluvy je dopravce odpovědný nejen za ztrátu a poškození zboží, ale i za zpoždění s jeho dodáním, jsou pro všechny tyto situace nastaveny limity. Rozhodující je ovšem limit pro náhradu škody při ztrátě a poškození zboží, jelikož

---

<sup>522</sup> A contrario lze říci, že opatření k záchraně života mohou být i „nerozumná“ (POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 62.).

<sup>523</sup> Přípustnost limitů v unifikančních úmluvách je předmětem dlouhodobé diskuse. Zastánci uvádějí, že jsou škody, které dopravce nebude schopen hradit a byly by tedy pro něj likvidační (o dopadu ztráty zboží za miliony pro podnik odesilatele nebo příjemce, kterážto ztráta bude hrazena mnohdy jen zlomkem, se už tak často nehovoří - cesta zde tedy pro tyto subjekty vede patrně přes pojištění nákladu), případně by při přepravách takového zboží dopravce účtoval přepravné, které by bylo neúnosné, rovněž pro případné pojištění je limitovaná škoda předvídatelnější. Vzhledem k tomu, že limity jsou určeny od váhy zásilky, dopravce ví v okamžiku přijetí zboží k přepravě, kolik bude maximální náhrada škody. Odpůrci argumentují tím, že dopravce je profesionál, který musí počítat s tím, že přepravuje i cenné zboží, může podniknout celou řadu kroků, které vzniku škody zabraňují, nebo škodu omezují, rovněž argumentují tím, že např. v osobní automobilové dopravě žádné limity pro náhradu škody nejsou, přitom způsobené škody mohou být značné a pro jednotlivce rovněž likvidační. Nelze dále přehlédnout, že limity náhrady škody jsou určitým specifickým unifikačním úmluv, např. v současnosti stále účinném českém ObchZ limity pro škody z přepravní smlouvy neexistují, přepravováno je ovšem mnohdy stejné zboží a stejným způsobem jako v přepravě mezinárodní. Obdobně s limity nepočítá ani ObčZ 2014.

ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. c) uvádí, že v případě uplatnění nároků ze ztráty, poškození zboží a zpoždění, nesmí náhrada škody přesáhnout limit pro náhradu škody za ztrátu a poškození zboží. V případě ztráty nebo poškození zboží je stanoven limit na 835 zúčtovacích jednotek za kus nebo jinou přepravní jednotku, případně na 2,5 zúčtovacích jednotek za kilogram podle toho, která částka je vyšší (čl. 6 odst. 1 písm. a)). Návod pro určení, která částka je vyšší, pak obsahuje ustanovení čl. 6 odst. 2 Hamburské úmluvy. Zúčtovací jednotku upravuje čl. 26 Hamburské úmluvy a bude jí nejčastěji zvláštní právo čerpání (SDR).

V případě zpoždění je pak odpovědnost dopravce omezena na dvou a půl násobek přepravného, které připadá na zpožděné zboží, avšak tato částka nepřesáhne celkové přepravné splatné podle smlouvy o námořní přepravě za veškeré zboží. Toto ustanovení lze ilustrovat příkladem, kdy dopravce přepravuje 15 beden zboží a 3 z nich dodá opožděně. Příjemce je tedy oprávněn požadovat buď 2,5 násobek přepravného za zpožděné 3 bedny, nebo kompletní přepravné za 15 beden<sup>524</sup>.

Hamburská úmluva pak nepřímou stanoví ještě jeden limit náhrady škody. V případech, kdy je náhrada škody požadována jak po dopravci, tak po jeho zaměstnancích či zmocněncích, nepřesáhne celková částka náhrady hranice odpovědnosti v Hamburské úmluvě (ustanovení čl. 7 odst. 3). Zde zmíněné osoby tedy hradí škodu maximálně v takovém rozsahu, jaký je rozdíl mezi limitem náhrady škody a částkami již zaplacenými jinými osobami.

Limity náhrady škody v Hamburské úmluvě jsou poměrně nízké<sup>525</sup>. Odesílatel si však může s dopravcem dohodnout limity vyšší, než jak je stanoví Hamburská úmluva, přičemž tato dohoda není vázána na příplatek. Sama Hamburská úmluva pak umožňuje limity prolomit v případě tzv. kvalifikovaného zavinění podle čl. 8 této úmluvy. Kvalifikovaným zaviněním se rozumí situace, kdy dopravce zboží ztratil, poškodil, nebo zpozdil jeho dodání úmyslně nebo z hrubé nedbalosti a s vědomím, že pravděpodobně poškození, ztráta nebo zpoždění nastanou (čl. 8 odst. 1). Za stejných podmínek není k omezení náhrady škody oprávněn ani zaměstnanec nebo zmocněnec

---

<sup>524</sup> Uvádí: POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluva o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981. s. 25.

<sup>525</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 18.

doprovce (čl. 8 odst. 2). Nastavení podmínek pro kvalifikované zavinění je pak velmi přísné a je otázka, jak dalece bude možné se ho dovolat<sup>526</sup>.

### **8.2.7. Přeprava za použití dalšího dopravce**

V námořní přepravě (stejně jako v přepravách jiných) pak může nastat situace, kdy dopravce smluvní (angl. „contracting carrier“) pověří provedením přepravy jiný subjekt – provádějícího/skutečného dopravce (angl. „actual carrier“). Dopravce definuje Hamburská úmluva v čl. 1 odst. 1 jako „osobu, která uzavřela s odesilatelem smlouvu o námořní přepravě zboží, nebo jejímž jménem byla taková smlouva uzavřena“. Jediným kritériem, které Hamburská úmluva vyžaduje k pousouzení osoby jako dopravce, je uzavření smlouvy s odesilatelem. Hamburská úmluva už tedy nevyžaduje, aby měl dopravce oprávnění podnikat v námořní dopravě, dokonce nevyžaduje ani, aby byl v dané době vlastníkem lodí, nebo měl loď pronajatu či jinak pro danou přepravu zajištěnu. Po dopravci (který v ideálním případě disponuje jak nutnými oprávněními, tak lodí) se ani nevyžaduje, aby uzavíral smlouvu s vědomím, že je schopen přepravu v celku provést, případně aby ji skutečně zamýšlel provést celou osobně. Jestliže je však provedením přepravy podle ustanovení čl. 10 odst. 1 Hamburské úmluvy pověřen další dopravce<sup>527</sup> a to ať v rámci oprávnění v přepravní smlouvě či bez něj, dopravce (smluvní) přesto zůstává odpovědný za celou přepravu. Vysloveně je v tomto ustanovení dále uvedeno, že dopravce odpovídá za jednání nebo opomenutí dalšího dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců, pokud tito jednají v rámci svých pracovních povinností. Odpovědnost dalšího dopravce se pak řídí rovněž ustanoveními Hamburské úmluvy (čl. 10 odst. 2). Odpovědnost dopravce a dalšího dopravce je společná a nerozdílná, jestliže jsou oba odpovědní a to v takovém rozsahu, v jakém jsou odpovědní (čl. 10 odst. 4).

Dopravce (smluvní) může smluvně svou odpovědnost rozšířit (viz níže), další dopravce je však tímto rozšířením vázán pouze v případě, že s ním písemně vyslovil

---

<sup>526</sup> PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 18.

<sup>527</sup> Hamburská úmluva nabízí legální definici dalšího dopravce čl. 1 odst. 2. Podle tohoto ustanovení znamená další dopravce „kteroukoliv osobu, kterou dopravce pověřil provedením přepravy zboží nebo jeho části, a zahrnuje kteroukoliv jinou osobu, která byla takovým provedením pověřena“.

souhlas. Bez ohledu na případný souhlas či nesouhlas dalšího dopravce, je dopravce (smluvní) vázán takovým rozšířením své odpovědnosti (čl. 10 odst. 3).

I v případě přeprav za použití dalšího dopravce lze hovořit o nepřímo stanoveném limitu odpovědnosti dopravce. Článek 10 odst. 5 Hamburské úmluvy totiž stanoví, že celková úhrada od dopravce (smluvního) a dalšího dopravce, jejich zaměstnanců a zmocněnců nesmí přesáhnout limit stanovený Hamburskou úmluvou.

### **8.2.8. Prostor pro smluvní úpravu odpovědnosti dopravce**

Pro posouzení smluvní volnosti mezi stranami přepravní smlouvy v námořní přepravě, na kterou dopadá Hamburská úmluva, je rozhodující článek 23 Hamburské úmluvy. Podle prvního odstavce tohoto článku jsou neplatná a neúčinná ustanovení přepravní smlouvy, která by se odchylovala od ustanovení Hamburské úmluvy, stejně neplatné a neúčinné jsou případné zápisy v konosamentu nebo jiném přepravním dokumentu, které by se odchylovaly od ustanovení Hamburské úmluvy. Neplatnost takového ujednání však nemá vliv na platnost zbylých částí přepravní smlouvy.

Doprovce má však možnost svou odpovědnost rozšířit (čl. 23 odst. 2). Hamburská úmluva již nestanoví nic o tom, jakým způsobem k tomu má dojít. Dopravce se tak patrně bude moci vzdát některých exkulpačních důvodů, bude moci navýšit limity své odpovědnosti, případně přísněji stanovit kritéria, kdy budou tyto limity prolomeny. Z mého pohledu není tak úplně jasné<sup>528</sup>, zda Hamburská úmluva připouští, aby byla v rámci celé přepravní smlouvy odpovědnost dopravce zvýšena v souhrnu (kdy tedy dopravce i odesílatel vzájemně ustoupí z některých svých práv, nicméně ústupky na straně dopravce budou citelnější), nebo zda jsou přípustná jen ta ujednání, která odpovědnost dopravce zvyšují (každé samostatně). Vzhledem k povaze Hamburské úmluvy jako úmluvy unifikační a faktu, že dopravce by mohl takového jednání zneužít, jelikož si je vědom více nástrah přepravy a mohl by souhlasit spíše se zvýšením své odpovědnosti (i když zásadním) v situacích, které jsou pro danou přepravu málo pravděpodobné, zatímco by mohl chtít dosáhnout částečných ústupků pro situace, které jsou vysoce pravděpodobné, se kloním k druhé variantě. Rovněž

---

<sup>528</sup> Ustanovení čl. 23 odst. 1 Hamburské úmluvy sice začíná slovy „*Jakákoli podmínka ve smlouvě...*“, ustanovení čl. 23 odst. 2 je nicméně uvozeno slovy: „*Nehledě na ustanovení odst. 1...*“.

někteří autoři se kloní k závěru, že neplatnost postihuje ty doložky, které dopravcovu odpovědnost snižují, nedopadá ovšem na ty doložky, které odpovědnost dopravce zpřísňují<sup>529</sup>.

Podle čl. 23 odst. 4 je pak dopravce odpovědný osobě, která uplatňuje nárok týkající se zboží, za ztrátu kterou utrpěla v důsledku podmínky, která je neplatná a neúčinná pro rozpor s ustanoveními Hamburských pravidel. Dopravce dále odpovídá osobě uplatňující nárok týkající se zboží za ztráty, které vznikly v důsledku toho, že do konosamentu nebo dokumentu, který prokazuje přepravní smlouvu, nebylo zahrnuto prohlášení o tom, že se na přepravu vztahuje Hamburská úmluva (podle čl. 23 odst. 3). Dopravce musí tyto ztráty nahradit tak, aby osobě, která uplatňuje nárok, byla poskytnuta náhrada v souladu s Hamburskou úmluvou. Mimoto musí dopravce hradit osobě uplatňující nárok i náklady, které této osobě vznikly při uplatňování jejího práva.

Určitá smluvní svoboda je pak nad rámec výše řečeného dána u tzv. průběžné přepravy podle čl. 11 Hamburské úmluvy. Jedná se opět o situace, kdy je použito dalšího dopravce, v případě průběžné přepravy však přepravní smlouva musí vysloveně stanovit, že určitá část přepravy má být provedena jinou osobou, než smluvním dopravcem. Přepravní smlouva může v takových případech obsahovat ujednání, že smluvní dopravce neodpovídá za ztrátu, poškození zboží nebo zpoždění s jeho dodáním, pokud k události, která k takové škodě vedla, došlo v průběhu přepravy dalším dopravcem (a ne tedy dopravcem smluvním). Důkazní břemeno pak leží na smluvním dopravci. Přesto může být podobné ujednání vylučující odpovědnost smluvního dopravce neúčinné, pokud není proti skutečnému dopravci možno zahájit řízení před soudy, které jsou uvedeny v čl. 21 odst. 1 a 2 Hamburské úmluvy.

### **8.2.9. Procesněprávní ustanovení**

Hamburská úmluva obsahuje rovněž ustanovení o řešení sporů (což je posun oproti úpravě v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech) a to jak v řízení soudním, tak v řízení rozhodčím. V této úmluvě jsou rovněž řešeny otázky promlčení.

---

<sup>529</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 586.

Soudnímu řízení se věnuje čl. 21 Hamburské úmluvy, když především určuje mezinárodní příslušnost soudů, přičemž příslušné soudy jsou určeny ustanoveními čl. 21 odst. 1 a 2 Hamburské úmluvy<sup>530</sup>. Podstatné je, že strany mají možnost si příslušný soud zvolit a to jak v přepravní smlouvě (čl. 21 odst. 1 písm. d)) tak rovněž poté, co již nárok podle přepravní smlouvy vznikl (čl. 21 odst. 5). Vysloveně je stanoveno, že u jiných soudů nemůže žalobce spor vést (čl. 21 odst. 3). Poté, co příslušný soud vydal rozhodnutí, nemůže být podána žaloba mezi týmiž stranami z téhož důvodu u jiného soudu, ledaže by ve státě tohoto soudu nebylo původní rozhodnutí vykonatelné. Řízení zahájené za účelem výkonu rozhodnutí se nepovažuje za nové řízení.

Rozhodčímu řízení se věnuje čl. 22 Hamburské úmluvy. Pokud mají strany zájem na tom, aby spory z přepravní smlouvy byly řešeny v rozhodčím řízení, musejí své ujednání potvrdit písemně. Ustanovení čl. 22 odst. 3 pak určuje, v jakých místech je možno rozhodčí řízení vést. Rozhodčí soud nebo rozhodce budou postupovat podle Hamburské úmluvy. Na rozhodčím řízení se však strany mohou domluvit až v situaci, kdy již vznikl nárok podle smlouvy o námořní přepravě (čl. 22 odst. 6).

Hamburská úmluva stanoví promlčecí lhůtu pro žaloby týkající se přepravy zboží podle této úmluvy v délce dvou let (čl. 20 odst. 1). Lhůta začíná běžet dnem, kdy dopravce vydal zboží nebo jeho část, pokud zboží vydáno nebylo, pak posledním dnem, kdy mělo být vydáno. Den, kdy začala promlčecí lhůta běžet, se do délky promlčecí lhůty nezapočítává. Osoba, proti níž nárok směřuje, může písemně délku promlčecí lhůty prodloužit.

### **8.3 ROTTERDAMSKÁ PRAVIDLA**

Dalo by se říci, že mezinárodní společenství příliš dlouho nečekalo, zda se vstupem Hamburské úmluvy v platnost na úspěšnosti této unifikace něco změní a poměrně záhy začalo práce na unifikaci nové. První kroky byly podniknuty na půdě Mezinárodní námořní komise (Comité Maritime International, dále jen CMI), aby posléze iniciativu převzala Komise OSN pro mezinárodní právo obchodní (dále jen UNCITRAL)<sup>531</sup>.

---

<sup>530</sup> Mezi zde uvedenými soudy figuruje rovněž soud určený podle přístavu vykládky (čl. 21 odst. 1 písm. c)). Podle rozhodnutí Supreme Court of the State of New York – County of Westchester ve věci 8124-03 T ze dne 10. 6. 2004 se tím myslí skutečný přístav vykládky (European Transport Law 2005, č. 3, s. 325).

<sup>531</sup> K historii vzniku Rotterdamských pravidel pak podrobněji např. STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010, s. 13 a násl.; BERLINGIERI, F. *The*



Rotterdamská pravidla tak ve své definitivní podobě spatřila světlo světa v roce 2008, kdy byla na diplomatické konferenci v Rotterdamu dána k podpisu, přičemž v současnosti probíhá ratifikační proces<sup>532</sup>. Přijetí této úmluvy provází značný optimismus, někteří autoři ji dokonce nabízejí EU jako plnohodnotnou možnost, jak upravit v rámci EU multimodální přepravy<sup>533</sup>, objevují se však na druhé straně hlasy<sup>534</sup>, které upozorňují na její možnou nekompatibilitu s již „odzkoušenými“ úmluvami, které upravují mezinárodní přepravní smlouvu v jiných druzích přepravy (např. Úmluva CMR). Rovněž rozsah této úmluvy a okruh otázek v ní upravených může vzbuzovat pochybnosti, zda je toto dílo na mezinárodní úrovni vůbec přijatelné pro dostatečný počet států, jelikož jeho rozsah přesahuje rozsah Haagských či Haagsko-Visbyských pravidel a Hamburské úmluvy dohromady. Protože Rotterdamská úmluva z obou úmluv čerpala, považují ji někteří autoři stále za evoluci a nikoli za revoluci v úpravě přepravní smlouvy v mezinárodní námořní přepravě. Jako její významné „plus“ pak tyto autoři uvádějí, že v rámci jejich přípravných prací byly v co největší míře zohledněny potřeby praxe<sup>535</sup>, mj. v souvislosti s rozvojem kontejnerových přeprav, které usnadňují přepravu door-to-door<sup>536</sup>.

I přes chválu, která se na Rotterdamská pravidla snesla po diplomatické konferenci, zaostává ratifikační proces zatím za očekáváním. Rovněž v případě Rotterdamských pravidel sice platí to, co bylo řečeno u unifikací starších, tedy že jejich význam nekončí

---

History of the Rotterdam Rules. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea : An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 1 a násl.

<sup>532</sup> Ratifikační proces je možno sledovat zde:

[http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en)

<sup>533</sup> EFTESTØL-WILHELMSSON, E. *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*. *The Journal of international maritime law* 2010, s. 274. Evropský parlament se k Rotterdamským pravidlům vyjádřil rovněž vstřícně, když vyzval členské státy, „aby neprodleně podepsaly, ratifikovaly a prováděly Úmluvu OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři, známou jako Rotterdamská pravidla, která stanoví nový systém námořní odpovědnosti“ (Usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. května 2010 o strategických cílech a doporučeních pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 (2009/2095(INI)). I další významné mezinárodní organizace se vyjádřily o Rotterdamských pravidlech vesměs pozitivně (viz *Rotterdamská pravidla a první ohlasy*. E-bulletin dopravního práva 2010, č. 2, s. 6 a násl. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_2\\_2010.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_2_2010.pdf))).

<sup>534</sup> LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. *Tulane Maritime Law Journal* 2012, s. 725-740.

<sup>535</sup> STURLEY, M. F. *General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules*. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 74 a násl.

<sup>536</sup> NIKAKI, T. *The Carrier's Duties Under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know?* *Tulane Maritime Law Journal* 2010, č. 1, s. 5.

u otázky dosaženého počtu ratifikací<sup>537</sup>, nicméně vliv této úmluvy na vnitrostátní zákonodárství některých států a případně ochotu stran přepravní smlouvy používat tuto úmluvu jako smluvní právo lze v současné situaci jen těžko posoudit. Zběžným pohledem je však patrné, že bude těžké dosáhnout konsensu mezi představami zemí, v nichž budou sídlit především dopravci (např. Norsko, Řecko atd.) se zeměmi, v nichž budou sídlit nebo mít své zájmy především odesilatelé – tedy výrobci (např. Čína, Vietnam, ale vzhledem k absenci českých námořních dopravců pak patrně rovněž i Česká republika). Vzhledem k tomu, že pro aplikaci principu „maritime plus“ by se mohla Rotterdamská pravidla vztahovat na poměrně široký okruh kombinovaných přeprav (k tomu podrobněji níže), bude samozřejmě těžké, aby tato úmluva vyhovovala rovněž státům, z nichž pocházejí nebo v nichž mají zájmy dopravci silniční a železniční. Bez ohledu na to, zda se Rotterdamská pravidla stanou unifikací úspěšnou nebo neúspěšnou, jejich přínos pro právní vědu je nepochybný. Tato úmluva totiž nabízí řešení některých otázek, které může být (i v modifikované formě) převzato do jiných právních norem, případně poskytují relevantní průzkum nejen pro námořní sektor, ohledně toho, co je v současné době způsobilé být předmětem mezinárodní unifikace, případně v jaké podobě.

### **8.3.1. Rozsah použití**

Tak jako v případě výše uvedených starších instrumentů vyvstala i při přijímání Rotterdamských pravidel otázka, jak vymezit rozsah jejich použití. Z konečného výsledku je pak patrná snaha tvůrců rozvinout smluvní přístup obsažený v Hamburské úmluvě.

Rotterdamská pravidla vymezují rozsah svého použití až ve svém pátém článku. Ustanovení článků, které předcházejí, obsahují především legální definice některých pojmů, které jsou v této úmluvě použity, odpovídají rovněž na otázky spojené s výkladem Rotterdamských pravidel atd. Samotné vymezení rozsahu aplikace Rotterdamských pravidel je pak provedeno jak pozitivně, tak i negativně, přičemž tato otázka je řešena celkem ve třech článcích.

---

<sup>537</sup> Někteří autoři navíc zdůvodňují pomalý postup ratifikací tím, že je třeba státy s textem úmluvy seznámit a tento je jim případně třeba vysvětlit (LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. Tulane Maritime Law Journal 2012, s. 726.).

Podle čl. 5 odst. 1 Rotterdamských pravidel se tato úmluva aplikuje na smlouvu o přepravě, ve které je místo přijetí zásilky a místo jejího dodání v různých státech, přičemž v různých státech se musí rovněž nacházet místo nalodění a místo vylodění provedené v rámci námořní přepravy. Kumulativně k těmto podmínkám se pak musí podle přepravní smlouvy nacházet ve smluvním<sup>538</sup> státě Rotterdamských pravidel alespoň místo přijetí zásilky, nebo přístav jejího nalodění, místo jejího dodání případně přístav vylodění. Podle čl. 5 odst. 2 pak nemá na aplikaci této úmluvy vliv státní příslušnost dopravce, osoby, která za dopravce provádí některé úkony (tzv. „performing party“ podle čl. 1 odst. 6 pís. a) této úmluvy), odesilatele, příjemce, případně jiné zainteresované osoby stejně jako je bez vlivu otázka registrace lodi.

Rotterdamská pravidla se pak podle výslovného znění čl. 6 odst. 1 nepoužijí v liniové dopravě na tzv. charter parties (viz výše), případně na jiné smlouvy, jejichž předmětem je používání lodi nebo určitého místa na ní. Rotterdamská pravidla se rovněž dále nepoužijí na smlouvy o přepravě v neliniové přepravě (k oběma pojmům viz výše), s výjimkou případů, kdy nebyla uzavřena charter party nebo jiná smlouva mezi stranami, jejímž předmětem by bylo používání lodi nebo místa na ní, případně rovněž s výjimkou případů, kdy byl vydán přepravní dokument nebo tzv. EPD (blíže k tomuto pojmu v dalším výkladu). Z výše uvedeného vyplývá, že Rotterdamská pravidla se v zásadě použijí v oblasti liniové námořní přepravy, v neliniové námořní přepravě se použijí, pouze pokud jsou k tomu dány podmínky. Rotterdamská pravidla se tak vzhledem k výše řečenému blíží vymezením svého rozsahu spíše Hamburské úmluvě než Haagským pravidlům, jelikož je možno je aplikovat i na přepravy k nimž nebyl vydán žádný dokument<sup>539</sup>.

Kapitola 2, která je věnovaná vymezení rozsahu použití Rotterdamských pravidel, pak obsahuje ještě jeden článek a to článek 7, který svým způsobem doplňuje úpravu obsaženou v čl. 6 Rotterdamských pravidel. Článek 7 říká, že Rotterdamská pravidla se (nehledě na ustanovení čl. 6) uplatní mezi dopravcem a odesilatelem, osobou, která může disponovat se zásilkou při splnění podmínek čl. 51 Rotterdamských

---

<sup>538</sup> Až v tomto bodě je tedy pro Rotterdamská pravidla relevantní skutečností, zda je daný stát smluvní či nikoli.

<sup>539</sup> ÜNAN, S. The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 95.

pravidel, nebo osobou, která je držitelem obchodovatelného/převoditelného přepravního dokumentu<sup>540</sup>, pokud tato nebyla původní stranou charter party nebo jiné smlouvy vyloučené z použití Rotterdamských pravidel podle čl. 6. Nicméně se tato úmluva neuplatní mezi původními stranami přepravní smlouvy, tak jak to vylučuje čl. 6.

Poměrně komplikovaná konstrukce v čl. 7 je pak dána vývojem v této oblasti přímé unifikace. Oproti starším instrumentům je rozsah použití Rotterdamských pravidel vymezen mnohem širším způsobem a v podstatě daleko menším způsobem vázán na konosament. Zatímco tedy např. Hamburská úmluva počítala se situací, kdy bude vydán konosament i v přepravách prováděných podle charter party, přičemž Hamburská úmluva podle čl. 2 odst. 3 neupravovala vztah mezi původními stranami charter party, ale použila se „*na takový konosament, jímž se řídí vztahy mezi dopravcem a držitelem konosamentu, který není objednatelům lodi ani jejím nájemcem*“ (tedy, který není původní stranou charter party), Rotterdamská pravidla tuto výjimku ve prospěch držitele konosamentu, který není původní stranou charter party, učinit nemohou a proto uvádějí taxativně osoby, jejichž okruh je do značné míry shodný s okruhem osob v čl. 2 odst. 3 Hamburské úmluvy a to proto, aby tam zakotvená ochrana těchto osob zůstala zachována i v Rotterdamských pravidlech. Na vztahy osob taxativně uvedených v čl. 7 první větě a dopravce při přepravách prováděných podle charter party se tedy Rotterdamská pravidla uplatní. Jedná se o osoby, které vstupují do práv odesilatele a které by při přepravách prováděných na základě charter party byly držiteli konosamentu<sup>541</sup>.

### 8.3.1.1. Přepravní smlouva

Rotterdamská pravidla se tedy použijí v první řadě pouze na přepravní smlouvu<sup>542</sup>. Sama Rotterdamská pravidla pak obsahují legální definici tohoto pojmu ve svém čl. 1 odst. 1. Přepravní smlouvou je míněna smlouva, ve které se dopravce oproti zaplacení přepraveného zavazuje provést přepravu zboží z jednoho místa do druhého.

---

<sup>540</sup> Rotterdamská pravidla tuto osobu označují jako „holder“, přičemž tento pojem poměrně důkladně definují ve svém čl. 1 odst. 10.

<sup>541</sup> Srov. STURLEY, M. F. Scope of Application. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 50.

<sup>542</sup> Angl. contract of carriage, šp. contrato de transporte.

Smlouva o přepravě má být uzavřena pro námořní přepravu, může však být uzavřena i na jiný druh přepravy, který je k námořní přepravě doplňkový. V souvislosti s výkladem tohoto ustanovení pak vyvstává celá řada problémů.

Obsahem přepravní smlouvy je tedy závazek dopravce přepravit zboží. Je nutné si zde uvědomit, že tou náležitostí, kterou Rotterdamská pravidla vyžadují, je právě závazek dopravce přepravu uskutečnit. Rotterdamská pravidla tedy rozhodně nevyžadují, aby byla přeprava zahájena nebo zboží převzato<sup>543</sup>. Jedná se o obdobný problém s jakým je možno se setkat např. v případě Úmluvy CMR. Zde je totiž možno se setkat v praxi se snahou vyhnout se aplikaci Úmluvy CMR s poukazem na to, že přeprava jako mezinárodní neproběhla, jelikož zboží nepřešlo hranici (pro krádež, nehodu atp.) nebo dokonce ani neopustilo prostory dopravce. Takovýto závěr je však chybný<sup>544</sup>. Zda bude dopravce odpovídat podle dané mezinárodní úmluvy, závisí na tom, zda k dané události došlo v době, která je pro vznik odpovědnosti dopravce podle této úmluvy rozhodná nebo ne. Pro posouzení aplikace dané úmluvy je však určující, jaké bylo smluvní ujednání stran. Takto vymezený rozsah aplikace mezinárodní úmluvy je totiž rozhodný s ohledem na moment právní jistoty. Strany musí v okamžiku uzavření smlouvy vědět, jaká jsou jejich práva a povinnosti pro danou smlouvu. Vztažení aplikace mezinárodní úmluvy k faktickému průběhu přepravy by pak přinášelo značnou nejistotu, jelikož přeprava daného zboží může být pro jeho ztrátu či poškození ukončena jak v místě nakládky<sup>545</sup>, tak třeba i tisíc kilometrů dále v jiném státě. Dohledat pak místo, kde došlo k dané události (např. ztrátě kontejneru) v podmínkách námořní přepravy, by bylo opravdu nesnadné.

Přepravní smlouva tedy vždy obsahuje závazek dopravce. Dopravcem je podle čl. 1 odst. 5 Rotterdamských pravidel ta osoba, která uzavírá s odesilatelem přepravní

---

<sup>543</sup> Srov. STURLEY, M. F. Scope of Application. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 43.

<sup>544</sup> Srov. BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 900 a násl.).

<sup>545</sup> Příklad opět nabízí Úmluva CMR. V jednom článku E-bulletinu dopr. práva (*Odpovědnost při nakládce - vykládce zásilky*. E-bulletin dopravního Práva 2008, č. 3, s. 3. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_3\\_2008.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_3_2008.pdf))) popisuje autor situaci, kdy došlo ke škodě na přepravované zásilce již při započetí přepravy ještě v areálu, kde probíhala nakládka. Autor však zcela správně nezapochyboval, zda by snad tento případ nespadal pod Úmluvu CMR jen proto, že přeprava jako mezinárodní neproběhla (ujednání v přepravní smlouvě splňovala podmínky pro aplikaci úmluvy CMR).

smlouvu. Odesilatele pak Rotterdamská pravidla definují v čl. 1 odst. 8 jako osobu, která uzavírá přepravní smlouvu s dopravcem. Legální vymezení přepravní smlouvy, odesilatele a dopravce je pak na první pohled změtí definic, kde je jeden pojem definován pomocí dalších. Podle mého názoru (i s ohledem na řazení jednotlivých legálních definic v prvním článku Rotterdamských pravidel) je třeba vyjít z přepravní smlouvy. Je-li zde přepravní smlouva tak jak je definována v čl. 1 odst. 1 Rotterdamských pravidel, pak osoba, která se zavázala k provedení přepravy, je dopravce, osoba, která s ním tuto smlouvu uzavřela, je odesílatel. Podstatné tedy je, jaké místo mají strany ve smlouvě, není důležité, zda daná osoba byla dopravcem např. ve smyslu veřejnoprávních předpisů. Rotterdamská pravidla tedy nevyžadují, aby byl dopravce podnikatelem v námořní dopravě s příslušnými oprávněními.

Doprovce se zavazuje provést přepravu zboží proti zaplacení přepravného<sup>546</sup>. Tento moment je rovněž důležitý, jelikož z rozsahu použití Rotterdamských pravidel vylučuje přepravy, které by dopravce provedl zadarmo, např. z propagačních důvodů<sup>547</sup>. Rotterdamská pravidla však výši přepravného nestanoví, dá se tedy usuzovat, že pokud by bylo zaplaceno přepravné v symbolické výši, nebo např. přepravné „akční“ (touto nabídkou by se např. dopravce pokoušel zabránit prostoji a snažil se tedy sehnat pro svou loď alespoň nějaké zboží), spadala by již přeprava pod rozsah použití Rotterdamských pravidel. V tomto bodě je patrně nutno především respektovat vůli stran. Tomu napovídá i legální definice přepravného v Rotterdamských pravidlech v čl. 1 odst. 28, kde se říká, že přepravným se myslí odměna, která má být zaplacena dopravci za přepravu zboží (tedy nikoli v souvislosti s jiným úkonem) na základě přepravní smlouvy. Z této definice je pak zřejmé, že přepravné musí být zaplaceno v penězích a nikoli jinak, např. postoupením části přepravovaného zboží<sup>548</sup>. Může však být otázná, jak by se posoudila situace, kdy by výše přepravného byla určena podílem z prodeje přepravovaného zboží. Pokud by totiž k prodeji došlo, bylo by přepravné nepochybně zaplaceno v penězích, jaká by však byla situace, kdyby k prodeji nedošlo např. pro ztrátu zboží či jeho poškození. V takovém případě by podle mého názoru byla

---

<sup>546</sup> V angl. znění „against the payment of freight“. Srov. angl. znění Úmluvy CMR, které používá pojmu „for reward“ – toto spojení pak vede k názoru, že nemusí jít o platbu v penězích, ale že má být tento pojem vykládán ve smyslu „protiplnění“.

<sup>547</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 32.

<sup>548</sup> THOMAS, D. R. *The Emergence and Application of The Rotterdam Rules*. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 6.

Rotterdamská pravidla aplikovatelná, jelikož dopravci přepravné slíbeno bylo, obě strany počítaly s tím, že bude zapláceno v penězích, pouze výše přepravného nebyla určena pevně, ale v závislosti na prodeji daného zboží.

Již oficiální název Rotterdamských pravidel pak dává tušit, že přeprava musí probíhat zcela nebo z části po moři. Tento požadavek je pak konkretizován právě v definici přepravní smlouvy, tak jak ji podává čl. 1 odst. 1 Rotterdamských pravidel. Rotterdamská pravidla sice vysloveně neuvádějí, že hlavní přepravou má být přeprava námořní, připouštějí však dopravu jinými dopravními prostředky pouze jako doplněk k přepravě námořní. *A contrario* lze tedy říci, že námořní přeprava má být přepravou hlavní. O tom, zda lze hovořit o námořní přepravě či nikoli, pak bude rozhodovat především smlouva o přepravě a pokud tato nebude obsahovat ustanovení o způsobu provedení přepravy, pak okolnosti uzavření přepravní smlouvy – příkladem může být výše přepravného, množství zboží, jeho druh, čas dodání atd.<sup>549</sup> Rozhodně nebude možno se spoléhat na faktický průběh přepravy a to i přesto, že na půdě UNCITRAL údajně takovýto návrh zazněl, bylo však od něj upuštěno. Přeprava, která by byla jako námořní sjednána, avšak jako námořní neprovedena (použita by byla např. železnice) pod Rotterdamská pravidla spadat bude, oproti tomu přeprava, která bude sjednána pro jiný druh dopravního prostředku, avšak proběhne jako námořní, Rotterdamským pravidlům podléhat nebude<sup>550</sup>. V této souvislosti se pak nabízí další otázka, a sice, jak definovat moře a přepravu po něm. Problémy totiž dělá jednak nomenklatura a jednak terminologie oborů, které se námořním výzkumem zabývají. Jak by se tedy posoudila přeprava mezi ruskými přístavy a přístavy v Turkmenistánu či Azerbajdžánu, která by probíhala po Kaspickém moři, jak by se posoudila přeprava mezi přístavy v Rudém moři? Rotterdamská pravidla odpověď nedávají. Zda by v takovémto případě rozhodující orgány přihlédly k zažitému názvu, dobrozdání expertů z oblasti dotčených přírodních věd, či převládajícímu vnímání dané lokality, není možné s jistotou určit.

Přepřavováno má být podle Rotterdamských pravidel zboží. *A contrario* je možno na první pohled říci, že Rotterdamská pravidla se nebudou vztahovat na přepravu osob. Přepravu osob pak Rotterdamská pravidla z rozsahu svého použití

---

<sup>549</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 32 a násl.

<sup>550</sup> HASHMI, S. *The Rotterdam Rules: A Blessing?*. *Loyola Maritime Law Journal* 2012, č. 10, s. 230.

vylučují výslovně ve svém čl. 85. Avšak i určení toho, co je zboží<sup>551</sup>, může občas činit jisté problémy. Poměrně důkladně, avšak ne s jednotným závěrem, byla tato problematika diskutována např. v oblasti Úmluvy CMR<sup>552</sup>, která sama definici zboží nenabízí. Rotterdamská pravidla se snaží podobným výkladovým problémům předejít a podávají legální definici zboží v čl. 1 odst. 24. Zbožím podle Rotterdamských pravidel se pak z dikce této definice nerozumí jen zboží (tak, jak je vnímáno v běžné mluvě), ale v zásadě všechny předměty, k jejichž přepravě se dopravce zavázal v přepravní smlouvě a to včetně obalu, kontejneru a jakéhokoli dalšího vybavení, které nebylo dodáno dopravcem případně jeho jménem. Poměrně širokou legální definici kontejneru pak nabízejí Rotterdamská pravidla v odst. 26 téhož článku.

### 8.3.1.2. Mezinárodní přeprava a smluvní státy

Předně v případě požadavku, aby se místo přijetí a místo dodání zásilky nacházely v různých státech, nemluví Rotterdamská pravidla o smluvních státech, ale o státech jakožto subjektech mezinárodního práva, stejně hovoří Rotterdamská pravidla pouze o státech ohledně požadavku, aby se v různých státech nacházel přístav nalodění a přístav vylodění. I když ve většině případů nebude otázka splnění těchto kritérií činit potíže, mohou tyto nastat v případě území některých států, která usilují o samostatnost. V takovýchto případech bude nutné zodpovědět otázku subjektivity podle mezinárodního práva veřejného pro posouzení naplnění podmínek aplikace Rotterdamských pravidel<sup>553</sup>. Takovýchto případů bude ale minimum.

Je nutno zdůraznit, že oba výše uvedené požadavky musejí být splněny kumulativně. V různých státech se tedy musí nacházet místo přijetí a místo dodání zásilky, stejně jako se v různých státech musí nacházet přístav nakládky a přístav

---

<sup>551</sup> Angl. „goods“, šp. „mercancías“

<sup>552</sup> Příkladem SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. s. 41.; BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 892.; KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. s. 1147.

<sup>553</sup> K otázce subjektivity v mezinárodním právu veřejném blíže např. HOBE, S. *Einführung in das Völkerrecht*. 9. vydání. Tübingen und Basel: A. Francke Verlag, 2008. s. 71 a násl.



vykládky. Tato konstrukce je důsledkem tzv. přístupu „maritime plus“<sup>554</sup>. Rotterdamská pravidla si nekladou za cíl stát se úmluvou upravující multimodální (kombinovanou) přepravu, nicméně rozšiřují rozsah své aplikace na přepravy, které zahrnují jak přepravu námořní, tak i přepravy jinými dopravními prostředky. Stěžejní role námořní přepravy je pak ale jednak patrná z definice smlouvy o přepravě podané v čl. 1 odst. 1 Rotterdamských pravidel, stejně jako ze skutečnosti, že zatímco ostatní přepravy mohou probíhat jako čistě vnitrostátní, námořní přeprava musí být mezinárodní vždy. Mezinárodní pak musí být z toho hlediska, že musí v jednom státě začínat a v jiném státě končit<sup>555</sup>. I přes nabízející se zjednodušení, že je-li námořní přeprava mezinárodní, bude mezinárodní i celá přeprava, nemusí tomu tak být nutně vždy. Stejně jako skutečnost, že přeprava je mezinárodní, neznamena, že mezinárodní bude i námořní úsek přepravy<sup>556</sup>. Splnění jen jedné z podmínek pak nestačí k aplikaci Rotterdamských pravidel. Rotterdamská pravidla pak nepřikládají váhu faktickému stavu (není tedy rozhodné, kde byla zásilka skutečně přijata, naloděna atd.), důležité je, zda bylo takovéto místo ujednáno v přepravní smlouvě. Může tedy nastat situace, kdy se zboží ani do jednoho z těchto uvedených míst nedostane, jelikož bude např. naloděno v jiném přístavu v sousedním státě (pro stávkou personálu v původně zamýšleném přístavu), případně již nebude vyloďeno či převzato nikdy (kontejner se zbožím se ztratí v bouři atd.).

O smluvních státech je pak řeč až v souvislosti s požadavkem, aby se ve smluvním státě nacházelo podle přepravní smlouvy alespoň místo přijetí zásilky, nebo přístav jejího nalodění, místo jejího dodání případně přístav vyloďení. I zde Rotterdamská pravidla nepřikládají váhu faktickému stavu, ale reflektují obsah přepravní smlouvy. Smluvní strany se tedy musí dohodnout alespoň na jednom místě ve smluvním státě, které spadá pod možnosti dané na výběr v čl. 5 odst. 1 Rotterdamských pravidel. Co je však oproti starším instrumentům zásadní, to je absence kritéria místa

---

<sup>554</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 36.

<sup>555</sup> Na tom nemění nic ani situace, kdy by daná loď využila průjezdu pobřežními vodami jiného státu podle ustanovení čl. 17 a násl. Úmluvy OSN o mořském právu. Nejasná se ovšem může jevit přeprava k těžebním zařízením, která jsou umístěna na kontinentálním šelfu.

<sup>556</sup> Lze uvést příklad, kdy zboží bude přepravováno z Vladivostoku do Murmansku lodí, do finského vnitrozemí, kam má směřovat zásilka, však bude pokračovat po silnici. Z rozsahu aplikace Rotterdamských pravidel pak rovněž vypadnou případy, kdy zboží bude odesláno z Aljašky do některého kanadského přístavu na západním pobřeží lodí, směřovat však bude do vnitrozemí USA opět po silnici.

vystavení konosamentu. Na půdě UNCITRAL již v tomto bodě bylo dosaženo shody, že místo vystavení konosamentu je jako kritérium v době elektronického obchodu irrelevantní<sup>557</sup>.

Rotterdamská pravidla tedy stanoví podmínky pro svou aplikaci poměrně progresivně, jelikož stačí vztah jen k jednomu smluvnímu státu. Lze si tedy představit poměrně paradoxní situaci, kdy Česká republika ratifikuje Rotterdamská pravidla a odesílatel odešle zásilku z Prahy, kde bude přijata k přepravě, po železnici do Hamburku, odtud poputuje tato loď do Narviku, kde bude naložena na kamion a odvezena do Kiruny. Bude-li takovýto průběh ujednán ve smlouvě, pak stačí, bude-li Česká republika smluvním státem Rotterdamských pravidel a to i přesto, že ani jeden z dalších států, přes jehož území přeprava povede, členským státem nebude.

### **8.3.1.3. Vztah Rotterdamských pravidel a starších mezinárodních úmluv upravujících námořní přepravu**

Pokud musela Hamburská úmluva řešit svůj vztah k Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům, je situace u Rotterdamských pravidel ještě komplikovanější, jelikož vedle úspěšné unifikace v podobě Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel musí navíc soupeřit o přízeň států právě s Hamburskou úmluvou, která sice nedosáhla velkého úspěchu, co se týče ratifikací, je však některými autory ceněna pro v ní použitou legislativní techniku<sup>558</sup>. Rotterdamská pravidla se snaží vypořádat s touto otázkou ve svém čl. 89. Podle ustanovení tohoto článku mají rovněž členské státy Rotterdamských pravidel vypovědět starší instrumenty a to s účinností ode dne, kdy pro ně vstoupí v platnost Rotterdamská pravidla.

Jak uvádějí někteří autoři, Rotterdamská pravidla musela zaujmout podobný přístup ke starším instrumentům, jelikož jsou úmluvou unifikační<sup>559</sup>, jak nicméně poukazují jiní, nebyla výpověď starší mezinárodní úmluvy nutná u všech unifikací

---

<sup>557</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 39.

<sup>558</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 75.

<sup>559</sup> LANNAN, K. Final Clauses. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 359.

jiných druhů přepravy<sup>560</sup> - takovým případem je Montrealská úmluva v letecké přepravě (viz výše)<sup>561</sup>. Podle mého názoru může být právě tento nekompromisní postoj Rotterdamských pravidel poměrně zásadní překážkou na jejich cestě k úspěchu a to především s ohledem na Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla, která jsou někdy s ohledem na jejich zažitost v námořní přepravě s nadsázkou označována za „Desky Mojžíšovy“ námořního dopravce. Přístup letecké dopravy by pak mohl přinést rychlejší postup ratifikací i v případě této úmluvy. Rotterdamská pravidla jsou totiž podle mého názoru pro mnohé státy velkým krokem do neznáma, který by se jim činil snáze, kdyby jim byla zachována jistota starších instrumentů – minimálně Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, které by se uplatnily přednostně, pokud by byly splněny podmínky pro jejich aplikaci. Možnost výpovědi by pak byla konstruována jako fakultativní na základě zkušeností, které by státy s Rotterdamskými pravidly měly. Pro změnu železniční doprava však nabízí opačný příklad, jelikož Rusko zde již nějaký čas „zkouší“ předpisy CIM (viz výše).

#### **8.3.1.4. Vztah Rotterdamských pravidel a unifikačních úmluv v jiných druzích přepravy**

Vztah k unifikačním úmluvám v jiných druzích přepravy zaujala Rotterdamská pravidla ve svých člancích 82 a 26. Původně měl být vztah Rotterdamských pravidel k jiným unifikačním úmluvám upraven pouze normou v článku 26. Jelikož ale toto pravidlo nedopadalo na všechny situace, bylo přijato ještě obecnější pravidlo v článku 82<sup>562</sup>. Je nutno dodat, že podobný problém nebylo třeba řešit v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech a Hamburské úmluvě, jelikož prvně jmenovaná úmluva stála na tzv. principu tackle-to-tackle, Hamburská úmluva pak spočívala na principu port-to-port<sup>563</sup>. Rotterdamská pravidla však zvolila princip označovaný jako „maritime plus“.

---

<sup>560</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 393.

<sup>561</sup> Je možné dodat, že s podobnou starostí se nemusela vypořádávat např. přeprava silniční či vnitrozemská vodní, usuzovat tedy na to, že státy by měly vypovědět starší instrumenty právě s ohledem na jeho unifikační povahu, jelikož jde o běžnou praxi, by bylo předčasné.

<sup>562</sup> LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. Tulane Maritime Law Journal 2012, s. 735.

<sup>563</sup> LANNAN, K. Final Clauses. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 359.

Článek 82 obsahuje základní pravidlo pro řešení střetu unifikačních úmluv. Podle této normy nemá žádné ustanovení Rotterdamských pravidel vliv na provádění mezinárodních unifikačních úmluv v jiných druzích přepravy, které upravují odpovědnost dopravce za ztrátu či poškození zboží a které budou platné v okamžiku, kdy budou platná Rotterdamská pravidla a to včetně jakýchkoli budoucích dodatků k těmto úmluvám. Vymezení mezinárodních úmluv, kterým dávají Rotterdamská pravidla aplikační přednost, není z hlediska legislativní techniky zrovna šťastné<sup>564</sup>, jelikož se tak neděje výčtem, ale popisem vlastnosti těchto úmluv, jejichž okruh je nicméně dobře znám, což může vést praxi k tomu, že bude tendovat k tomu, dávat těmto úmluvám přednost pouze v rozsahu otázek, které byly použity k charakterizování těchto úmluv („*teré upravují odpovědnost dopravce*“ - viz výše)<sup>565</sup>.

Rotterdamská pravidla pak zaujímají vztah k úmluvám v jednotlivých druzích přepravy konkrétně. Problematické ovšem je, že Rotterdamská pravidla berou v článku 82 ohled pouze na mezinárodní úmluvy<sup>566</sup>, může tedy vyvstat problém, jak pohlížet na případná nařízení a směrnice EU, které by upravovaly stejnou materii, přičemž někteří autoři zde poukazují na fakt, že vzhledem k přednosti práva EU bude do značné míry záviset na tom, zda budou členy některé členské státy EU či EU samotná (jak jí to umožňuje článek 93 Rotterdamských pravidel)<sup>567</sup>.

Pro leteckou přepravu tak platí, že ustanovení Rotterdamských pravidel se nikterak nedotýkají ustanovení úmluvy v letecké přepravě zboží a to v rozsahu, ve kterém se tato úmluva podle svých ustanovení použije na kteroukoli část přepravní smlouvy. Letecká doprava je v tomto specifická. Předpokládá totiž vždy předložení zboží z lodi do letadla. Zatímco u ostatních druhů přepravy může docházet k situacím, kdy přeprava jiným druhem dopravního prostředku přejde plynule v dopravu námořní (nákladní vozidlo či vagon najedou na loď, loď vnitrozemské vodní plavby vykoná část cesty po moři), u letecké dopravy tato možnost z pochopitelných důvodů nevyvstává.

---

<sup>564</sup> LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. Tulane Maritime Law Journal 2012, s. 736; THOMAS, D. R. *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010, s. 99 a násl.

<sup>565</sup> LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. Tulane Maritime Law Journal 2012, s. 736

<sup>566</sup> Angl. „conventions“, šp. „convenios internacionales“

<sup>567</sup> DE WIT, R. *Minimal Music: Multimodal Transport Including a Maritime Leg Under the Rotterdam Rules*. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 99 a násl.; LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. Tulane Maritime Law Journal 2012, s. 736.

Existuje však možnost, že námořní přeprava bude letecké přepravě předcházet, případně po ní bude následovat a i když je to málo pravděpodobné, může nastat situace, kdy bude námořní přeprava vklíněna mezi dvě přepravy letecké. Rotterdamská pravidla zde berou ohled na ustanovení Varšavské úmluvy a Montrealské úmluvy (viz výše).

Pro úmluvy v silniční přepravě zboží je pak stanoveno, že Rotterdamská pravidla se nedotýkají těch ustanovení mezinárodní úmluvy v silniční přepravě v rozsahu, v jakém tato ustanovení upravují přepravu zboží, které zůstává naloženo na silničním vozidle po dobu námořní přepravy. Toto ustanovení pak reflektuje význam Úmluvy CMR i pro námořní přepravu, či konkrétněji jejího článku 2. Úmluva CMR totiž v tomto článku stanoví, že je-li ložené vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty jiným druhem přepravy, použije se Úmluva CMR na celou přepravu, pokud zásilka nebyla přeložena. Výjimka je pak výslovně stanovena ohledně případů uvedených v čl. 14 Úmluvy CMR a zde může vyvstat problém s konstrukcí zvolenou v Rotterdamských pravidlech. Pro ilustraci lze uvést jedno rozhodnutí<sup>568</sup>, které uvádí ve svém komentáři JUDr. Sedláček. Při silniční přepravě ze Švýcarska do Bahrajnu zjistil dopravce, že vozy jsou příliš těžké, než aby mohly projet z Al Khobaru do Bahrajnu. Jelikož nemohl šest hodin odesilatele zastihnout, aby si vyžádal příkazy, a obával se krádeže zboží, rozhodl dopravce naložit zboží na loď a cestu dokončit. Rakouský OGH shledal, že jeho jednání bylo v souladu s článkem 14 odst. 2 Úmluvy CMR. Problém je právě ve zvolené konstrukci Rotterdamských pravidel, které dávají přednost Úmluvě CMR pouze v tom rozsahu (v anglickém znění: „*only to the extent*“), kdy se tato úmluva použije na přepravu zboží, které zůstává naloženo na silničním dopravním prostředku<sup>569</sup>.

V případě železniční přepravy pak Rotterdamská pravidla stanoví, že jejich ustanoveními nejsou dotčena ustanovení mezinárodních úmluv, které upravují mezinárodní železniční přepravu, a to ta ustanovení těchto úmluv, která upravují námořní přepravu jako přepravu doplňkovou k přepravě železniční. Ohled je zde především brán na Předpisy CIM, konkrétně na jejich čl. 48. Je nicméně třeba

---

<sup>568</sup> Rozsudek rakouského OGH ve věci 5 Ob 719/80 ze dne 10. 2. 1981 (SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. s. 229).

<sup>569</sup> Této problematice jsem se blíže věnoval na Skandinávském institutu pro námořní právo v eseji na téma „*Rotterdam Rules and their relation to other conventions: Focused on the relation to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*“.

připomenout, že tyto předpisy stanoví mj. podmínku, aby takováto přeprava probíhala po námořních linkách zapsaných v příslušném seznamu (viz výše).

V případě vnitrozemské vodní přepravy jsou pak Rotterdamskými pravidly nedotčena některá ustanovení mezinárodních úmluv, přičemž jde konkrétně o ta ustanovení mezinárodních úmluv, která se uplatní v mezinárodní přepravě zboží současně po moři i vnitrozemských vodních cestách bez přeložení. Toto ustanovení pak reflektuje především existenci Úmluvy CMNI, konkrétně čl. 2 odst. 2 této úmluvy (opět viz výše).

### **8.3.1.5. Exkurz: Současná mezinárodní úprava kombinované přepravy**

Vzhledem k ambicím Rotterdamských pravidel upravit i část přeprav kombinovaných je možná dobré zastavit se krátce u současné úpravy kombinované přepravy. V roce 1980 se tato přeprava dočkala unifikační úmluvy, která byla vytvořena pod patronací UNCTAD a která nese název Úmluva OSN o mezinárodní kombinované přepravě zboží (dále jen Ženevská úmluva<sup>570</sup>). Rozsah použití Ženevské úmluvy je stanoven v jejím článku 2, který stanoví, že se Ženevská úmluva použije na smlouvy o multimodální přepravě pro přepravy mezi dvěma státy, přičemž ve smluvním státě musí ležet alespoň místo převzetí zboží nebo místo jeho doručení. Podle ustanovení čl. 3 je v takovém případě použití Ženevské úmluvy mandatorní, strany si však místo kombinované přepravy ve smyslu čl. 1 odst. 3 Ženevské úmluvy mohou podle čl. 3 odst. 2 zvolit přepravu, která by byla sjednána na etapy (angl. „segmented transport“). Odpovědnost operátora kombinované přepravy (podle legální definice v čl. 1 odst. 2 jde stručně řečeno o osobu, která přejímá odpovědnost za provedení celé kombinované přepravy) je upravena v Části III. Ženevské úmluvy a je stanovena jako odpovědnost za presumované zavinění<sup>571</sup>. Operátor kombinované přepravy odpovídá za zboží v časovém úseku podrobně vymezeném v čl. 14 Ženevské úmluvy, který v zásadě kryje dobu od převzetí zboží po okamžik jeho dodání. I v Ženevské úmluvě je odpovědnost operátora kombinované přepravy limitována a to konkrétně v čl. 18. Základně jsou zde

---

<sup>570</sup> Angl. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Ženeva, 24. května 1980.

<sup>571</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 361.

limity nastaveny v prvním odstavci tohoto článku na 920 SDR za jednotku nebo 2,75 SDR za kilogram ztraceného nebo poškozeného zboží a to v závislosti na tom, která částka je vyšší. Jelikož se na Ženevské úmluvě neúčastní dostatečný počet států způsobem, jaký vyžaduje čl. 36 této úmluvy, není tato unifikace zatím platná. Vzhledem k tomu, že Ženevská úmluva vyžaduje účast alespoň 30 států, přičemž od roku 2000 přistoupily k Úmluvě pouze dva státy a to Libanon a Libérie (což zvýšilo počet států, které k úmluvě přistoupily nebo ji podepsaly na 17), nedá se v brzké době očekávat její vstup v platnost. S ohledem na průběh ratifikačního procesu<sup>572</sup> vyvstává poměrně silná obava, zda k tomu vůbec někdy dojde.

I přes neúspěch snahy unifikovat mezinárodní přepravní smlouvu v kombinované přepravě souborem přímých norem nelze říci, že by mezinárodní úprava této problematiky neexistovala (minimálně v rámci EU). Snaha doporučit EU Rotterdamská pravidla za účelem úpravy kombinované přepravy v rámci EU<sup>573</sup>, nereaguje, podle mého mínění, na tak urgentní potřebu aby bylo nutné přijmout nyní „alespoň nějakou úpravu“. Vedle přímé úpravy je totiž pro úpravu soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem možno použít i metodu kolizní. V rámci kolizní úpravy dané problematiky je v soudobém mezinárodním právu soukromém mnohdy používán hraniční určovatelský práva. Nejinak je tomu i v Nařízení Řím I. Společně s unifikací pravidel pro mezinárodní příslušnost v Nařízení Brusel I je tedy v rámci EU právní jistota stran zajištěna, jelikož výše zmíněné normy sekundárního práva minimalizují tzv. forum shopping. V neposlední řadě je kolizní úpravou sledováno legitimní očekávání adresátů kolizních norem ohledně toho, jakým právem má být jejich vztah upraven. Vyvstává pak otázka, zda je třeba za tohoto stavu přijmout k úpravě kombinované přepravy úmluvu, která stojí pouze na principu maritime plus, jelikož z rozsahu jejího použití vypadne celá skupina přeprav, v nichž námořní úsek přítomen není. Podle mého názoru by tedy Rotterdamská pravidla měla poskytnout pro úpravu kombinované přepravy v rámci EU určitou inspiraci, vhodnost použití této úmluvy pro úpravu kombinované přepravy je podle mne minimálně sporná. Vzhledem k významu námořní

---

<sup>572</sup> Jeho průběh je možno sledovat zde:

[http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en)

<sup>573</sup> Např. již zmíněný článek EFTESTØL-WILHELMSSON, E. *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*. *The Journal of international maritime law* 2010, s. 274.; případně KATSIVELA, M. *International Carriage of Goods: Ocean Carrier liability and the European Union*. *European Transport Law* 2008, č. 1, s. 14.

přepravy pro EU<sup>574</sup> by pak mělo být přijetí Rotterdamských pravidel ze strany EU skutečně pečlivě zvažováno.

### 8.3.1.6. Otázky výslovně vyňaté z rozsahu aplikace Rotterdamských pravidel

Rotterdamská pravidla pak v závěru svých ustanovení, konkrétně v kapitole 17, vyjmenovávají otázky, které jejich úpravě nepodléhají. Do ustanovení této kapitoly patří jednak výše popsaná problematika námořní přepravy upravené úmluvami pro unifikaci přepravní smlouvy v jiných druzích přepravy a dále několik specifických problémů.

Rotterdamská pravidla tak podle svého článku 83 nezasahují do mezinárodní nebo národní úpravy celkového omezení odpovědnosti vlastníků lodí (global limitation of liability<sup>575</sup>). Důsledkem tohoto ustanovení je, že odpovědnost dopravce bude limitována dvakrát a to podle systému v Rotterdamských pravidlech a podle některého výše uvedeného instrumentu<sup>576</sup> (k tomu podrobněji níže). Obdobně se k této problematice stavěla Haagsko-Visbyská pravidla v čl. 8 a Hamburská úmluva v čl. 25 odst. 1.

Výslovně pak z ustanovení čl. 84 Rotterdamských pravidel dále vyplývá, že tato úmluva nebude mít vliv na smluvní ujednání stran v přepravní smlouvě ohledně společné havárie nebo na úpravu společné havárie v národních právních předpisech. Historické pozadí institutu společné havárie bylo již zmíněno v části této disertační práce věnované vnitrozemské vodní přepravě. Rotterdamská pravidla tuto problematiku sama neupravují (stejně jako Úmluva CMNI). Tuto úpravu přenechávají smluvním stranám přepravní smlouvy a rovněž národním právním řádům<sup>577</sup>. Úprava společné havárie je pak nejčastěji provedena na základě tzv. Yorksko-Antverpských pravidel. První verze těchto pravidel, která nejsou mezinárodní smlouvou (ale výsledkem činnosti CMI), pochází z roku 1877, nejnovější verze je pak z roku 2004. Tato pravidla se

<sup>574</sup> Minimálně proto, že až 90% zahraničního obchodu a až 43% vnitřního obchodu EU se uskutečňuje po moři. Jak uvádí: KATSIVELA, M. *International Carriage of Goods: Ocean Carrier liability and the European Union*. European Transport Law 2008, č. 1, s. 3.

<sup>575</sup> Příkladem takového mezinárodního instrumentu bude především již zmíněná Londýnská úmluva.

<sup>576</sup> HONKA, H. Matters Not Governed by This Convention. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 353.

<sup>577</sup> Obdobně se k této problematice staví Hamburská úmluva ve svém čl. 24. Rotterdamská pravidla se tak inspirovala touto úpravou spíše než (podle některých) vágní formulací v čl. 5 Haagsko-Visbyských pravidel. K tomu blíže STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 388 a násl.



nejčastěji stávají součástí přepravních smluv nebo charter parties na základě jejich inkorporace do těchto ujednání, skandinávské státy je dokonce pojaly do svých námořních zákonů<sup>578</sup>. Dojde-li ke společné havárii, je tato skutečnost zapsána do palubní knihy a ověřena v nejbližším přístavu, dříve než dojde k vyhlášení společné havárie. Jejím vyhlášením se zahajuje tzv. dispašní řízení<sup>579</sup>. V rámci tohoto řízení pak dochází k výčtu škod, jejich ocenění a stanovení příspěvků jednotlivých účastníků<sup>580</sup>. Úpravu společné havárie pak obsahuje i česká legislativa a to konkrétně v zákoně 61/2000 Sb. o námořní plavbě (konkrétně v paragrafech 69 až 74). Ten pro své potřeby definuje v § 69 odst. 1 společnou havárii takto: „*Jsou-li loď a náklad ve společném námořním nebezpečí, může velitel loď při přednostním zajištění bezpečnosti přepravovaných osob rozhodnout o účelném a úmyslném způsobení škody menší, aby se zabránilo vzniku škody větší. Společnou havárií se rozumějí škody, které vzniknou úmyslným a účelným způsobením škody pro záchranu majetkových hodnot ze společného námořního nebezpečí.*“. Zákon 61/2000 Sb. o námořní plavbě pak mimo jiné stanoví, že provozovatel lodi má zástavní právo k nákladu pro zajištění nároků ze společné havárie (§ 70 odst. 1), upravuje rovněž řízení o společné havárii (§ 71), jmenování dispašera (§ 72) atd. V námořní přepravě jsou typickými případy společné havárie situace, kdy je část nákladu obětována, aby byla zachráněna loď a zbylý náklad, dále např. situace, kdy loď musí být přeložena, jelikož najela záměrně na mělčinu, aby se nepotopila, poškození nákladu vodou při hašení požáru či použití části nákladu jako paliva v některých situacích<sup>581</sup>.

Rotterdamská pravidla, jak už bylo řečeno výše, se pak podle čl. 85 výslovně nevztahují na přepravu cestujících a jejich zavazadel. Odpovědnost dopravce v námořní přepravě osobní pak unifikovala Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři<sup>582</sup> (dále jen Athénská úmluva).

---

<sup>578</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 493 a násl.

<sup>579</sup> ROŽEK, P. *Námořní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2007. s. 20.

<sup>580</sup> *Společná havárie v námořní dopravě*. E-bulletin dopravního Práva 2011, č. 1, s. 3. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_1\\_2011.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_1_2011.pdf))

<sup>581</sup> Výčet uvádí NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. Vydání. Praha: ASPI, 2005. s. 141.

<sup>582</sup> Tato úmluva dosud nevstoupila v platnost:

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx)

Jak je běžné u moderních mezinárodních úmluv, které unifikují odpovědnost v rámci toho kterého oboru, Rotterdamská pravidla se rovněž nepoužijí pro posouzení odpovědnosti, která by vyvstala v souvislosti s jadernou událostí<sup>583</sup>. V případě, že by operátor jaderného zařízení byl za škodu vyvstalou v souvislosti s takovou událostí odpovědný podle některého mezinárodního instrumentu uvedeného v čl. 86 Rotterdamských pravidel, přenechávají Rotterdamská pravidla úpravu takové situace těmto mezinárodním instrumentům.

Rotterdamská pravidla pak v čl. 49, který je řazen do Kapitoly 9, která pojednává o doručení zboží, vysloveně uvádějí, že Rotterdamská pravidla se nedotýkají práva dopravce zadržet zboží k zajištění dlužných částek. Úmluva zde dává přednost jak ustanovením smlouvy, tak ustanovením pro smlouvu rozhodného práva.

### **8.3.2. Přepavní dokumenty v Rotterdamských pravidlech**

Úprava přepravních dokumentů v Rotterdamských pravidlech je poměrně rozsáhlá a do značné míry bohužel i nepřehledná. Výklad Kapitoly 8, která se věnuje přepravním dokumentům, pak musí být prováděn společně s kapitolou 3, která se zabývá elektronickým přepravním dokumentem<sup>584</sup> (dále jen EPD, viz níže) a s kapitolou 1, která obsahuje legální definice pojmů. Celá úprava přepravních dokumentů pak odráží zjevně snahu tvůrců o zahrnutí co nejširšího množství přepravních dokumentů pod ustanovení této úmluvy<sup>585</sup>.

#### **8.3.2.1. Druhy přepravních dokumentů**

Rotterdamská pravidla především sama nabízejí legální definici toho, co je přepravní dokument a to konkrétně v čl. 1 odst. 14. Přepravním dokumentem se myslí dokument vydaný na základě přepravní smlouvy dopravcem, přičemž tento dokument potvrzuje převzetí zboží dopravcem nebo „performing party“ na základě přepravní smlouvy a (kumulativně) tuto přepravní smlouvu tento dokument prokazuje nebo

---

<sup>583</sup> Obdobně např. čl. 27 odst. 2 Úmluvy CMNI.

<sup>584</sup> Přeloženo podle španělského znění, které pracuje s pojmem „documentos electrónicos de transporte“.

<sup>585</sup> Což je oproti Haagským pravidlům, zaměřeným výhradně na konosament, skutečně posun.

obsahuje. Přepravní dokument, kterým v Rotterdamských pravidlech, jak jasně vyplývá z výše uvedené definice, nemusí být pouze konosament, pak může být převoditelný, nebo neprevoditelný. Převoditelný přepravní dokument je pak opět vymezen v Rotterdamských pravidlech a to pozitivně, neprevoditelný přepravní dokument v návaznosti na toto vymezení je určen negativně. Podle ustanovení čl. 1 odst. 15 Rotterdamských pravidel je přepravní dokument převoditelný, jsou-li v něm obsažena slova „na řad“ nebo „převoditelný“, případně jiné slovní konstrukce, z nichž lze na základě práva, kterým se tento dokument řídí, usuzovat na jeho převoditelnost. Toto ustanovení předpokládá, že v přepravním dokumentu nebude vysloveně uvedeno, že je neprevoditelný. Neprevoditelným přepravním dokumentem je pak podle čl. 1 odst. 16 každý dokument, který nelze považovat podle výše uvedené definice za převoditelný.

Rotterdamská pravidla se snaží reflektovat vývoj na poli informačních technologií. Současný stupeň jejich rozvoje již totiž umožňuje nahradit některé klasické postupy za využití právě informačních technologií. Za určitou výzvu lze pak považovat nahrazení konosamentu či jiného převoditelného přepravního dokumentu elektronickými prostředky. Je to totiž právě převoditelnost konosamentu, která jej výrazně odlišuje od jiných přepravních dokumentů a která činí jeho nahrazení vysloveně nesnadným. Aby bylo totiž řešení praxí přijato, je nutno zajistit odesílatelům jistotu, že daný systém umožní snadno identifikovat jediný subjekt, který je oprávněný k vydání zboží tak jako je k tomu stále oprávněný držitel konosamentu<sup>586</sup>. V neposlední řadě je ale nutné, aby byl tento systém funkční a nepřinášel více problémů a nejasností, než zažitě postupy<sup>587</sup>. Toto vše se Rotterdamská pravidla snaží vyřešit především v článku 8, který je prvním článkem v Kapitole 3, která se věnuje EPD. Článek 8 říká, že vše, co může být zaznamenáno v přepravním dokumentu podle Rotterdamských pravidel, může být provedeno formou EPD (tak jak jej upravuje tato úmluva), za předpokladu že vydání EPD a jeho následné používání se děje se souhlasem dopravce a odesílatele. Vydání a další nakládání s EPD má pak ty samé účinky jako vydání a nakládání s „klasickým“ přepravním dokumentem. Legální definici EPD pak obsahuje čl. 1 odst. 18 Rotterdamských pravidel, přičemž lze tento pojem základně

---

<sup>586</sup> K tomu blíže ESTRELLA FARIA, J. A. Electronic Transport Records. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 60 a násl.

<sup>587</sup> Srovnání nabízí poslední vývoj v mezinárodní silniční přepravě (viz výše).

charakterizovat jako informaci obsaženou v jedné nebo více zprávách, vydaných formou elektronické komunikace (definována v čl. 1 odst. 17 Rotterdamských pravidel) na základě přepravní smlouvy dopravcem. I v případě EPD je však nutné, aby tento záznam obsahoval převzetí zboží k přepravě dopravcem nebo „performing party“ na základě přepravní smlouvy a rovněž aby tento záznam prokazoval nebo obsahoval přepravní smlouvu. Rovněž EPD může být převoditelný nebo nepřevoditelný, legální definice jsou obsaženy v čl. 1 odst. 19 a 20 a jsou v podstatě shodné s legálními definicemi převoditelného a nepřevoditelného přepravního dokumentu.

Bylo-li již u Haagských pravidel řečeno, že nemusí být zcela jasné, co se rozumí „vydáním“ konosamentu<sup>588</sup>, je otázka, co se rozumí „vydáním“ EPD, k zodpovězení ještě složitější. Rotterdamská pravidla podávají legální definici vydání převoditelného EPD a to v čl. 1 odst. 21, který říká, že se musí jednat o takové postupy, které zaručují, že EPD bude pod výlučnou kontrolou některé osoby od okamžiku svého vytvoření až do okamžiku, kdy EPD pozbude své platnosti nebo možnosti vyvolávat účinky. Převedením EPD se pak rozumí podle čl. 1 odst. 22 právě převod této výlučné kontroly nad záznamem. Postupům pro použití EPD se blíže věnuje čl. 9 Rotterdamských pravidel.

Závěrem je třeba dodat, že podle článku 10 Rotterdamských pravidel je mezi oběma výše uvedenými formami možno přecházet. Je tak možno zaměnit převoditelný přepravní dokument za převoditelný EPD a obráceně při splnění podmínek v článku 10 uvedených.

### **8.3.2.2. Povinnost vydat přepravní dokumenty a EPD**

Čl. 35 Rotterdamských pravidel (který je první z Kapitoly 8) především říká, že dopravce a odesílatel nemusí vyhotovit žádný přepravní dokument. K tomu může dojít v situaci, kdy se obě strany dohodnou, že přepravní dokument nevyhotoví, nebo v případě, že je v takové situaci nevyhotovení přepravního dokumentu běžné v daném obchodě.

---

<sup>588</sup> Srov. RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: Lloyd's practical shipping guides, 1998. s. 55.

Pokud má být přepravní dokument vydán, pak k tomu má dojít při předání zboží k přepravě. Odesílatel (případně osoba, která má být uvedena v přepravním dokumentu jako odesílatel) má v tomto okamžiku vůči dopravci právo na vydání některého přepravního dokumentu. Přepravní dokumenty upravené v Rotterdamských pravidlech jde v zásadě rozdělit do dvou kategorií a to na převoditelné a neprevoditelné, přičemž toto rozdělení nabývá na významu právě v článku 35 Rotterdamských pravidel.

S výše uvedenou konstrukcí jsou však spojeny některé problémy a to především s gramatickým výkladem čl. 35<sup>589</sup>. Článek 35 především nehovoří doslova o předání zboží k přepravě, ale o předání zboží k přepravě dopravci, či „performing party“. Oprávnění na vydání přepravního dokumentu pak směřuje podle výslovného znění jen vůči dopravci. Vystává tedy otázka, jak vyřešit situaci, kdy odesílatel předává zboží osobě, která pro dopravce provádí nakládku zboží a žádá vydání přepravního dokumentu, kterému se „performing party“ brání s odkazem na to, že tato povinnost podle výslovné dikce čl. 35 dopadá pouze na dopravce. Při akceptování tohoto argumentu by pak odesílateli zbyly dvě varianty řešení – předat zboží a vyžadovat na dopravci přepravní dokument s důvěrou v interní záznamy „performing party“, nebo zboží nepředat a vyžadovat napřed přepravní dokument od dopravce, který by mohl argumentovat tím, že zboží ještě předáno nebylo, přičemž on ve svých administrativních prostorách pro toto není vybaven a proto najímá „performing party“.

Vyvstává rovněž otázka, co počít v situaci, kdy sice vydání přepravního dokumentu není zvykem, ale odesílatel by jej požadoval. Tvrzení dopravce, že on s podobnou situací nepočítal, jelikož tyto přepravy zcela běžně provádí bez dokumentu a je to zvykem v celém daném obchodním odvětví, je zcela legitimní, legitimní je však i postoj odesílatele, který si chce daným dokumentem zajistit např. lepší důkazní pozici pro případný spor. Tuto konstrukci lze vnímat jako oslabení pozice odesílatele, jelikož Hamburská úmluva ve svém čl. 14 odst. 1 stanovila, že dopravce musí vystavit konosament, požádá-li o to odesílatel při předání zboží dopravci či dalšímu dopravci. Na zvyklosti v daném obchodě zde nebyl brán zřetel. Pravdou ale je, že podle

---

<sup>589</sup> Čl. 35 (angl.): „Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option.“

výslovného znění Hamburské úmluvy měl odesílatel právo vůči dopravci na vydání konosamentu, nikoli jiného přepravního dokumentu.

Tím však problémy gramatického výkladu čl. 35 Rotterdamských pravidel nekončí. Po dopravci má právo žádat vydání přepravního dokumentu jak odesílatel, tak „dokumentární odesílatel“<sup>590</sup>, kterého pak Rotterdamská pravidla definují jako osobu odlišnou od odesílatele, která souhlasí s tím, že bude uvedena jako odesílatel v přepravním dokumentu nebo EPD (čl. 1 odst. 9). Tato osoba má právo na vydání přepravního dokumentu, souhlasí-li s tím odesílatel. Právo volby přepravního dokumentu má však podle výslovného znění čl. 35 pouze odesílatel. Lze si tedy představit situaci, kdy po dopravci požaduje vydání přepravního dokumentu „dokumentární odesílatel“, přičemž se vykáže např. písemně uděleným souhlasem odesílatele, ve kterém však nebude uvedena forma přepravního dokumentu. Dopravce by pak mohl odmítnout vydání přepravního dokumentu s odkazem právě na fakt, že „dokumentární odesílatel“ k volbě tohoto dokumentu není oprávněn.

Celá konstrukce čl. 35 se pak ještě komplikuje rozdělením přepravních dokumentů a EPD na převoditelné a nepřevoditelné, přičemž pro každý druh tohoto dokumentu platí jiná pravidla. Čl. 35 písm. b) totiž uvádí, že odesílatel si může zvolit převoditelný přepravní dokument či EPD, ledaže by se odesílatel a dopravce dohodli, že převoditelný přepravní dokument nepoužijí, nebo je nepoužívání převoditelného přepravního dokumentu zvykem v daném odvětví. I když se může zdát, že se v tomto případě jedná jen o opakování úvodního ustanovení čl. 35, není tomu tak (viz schéma níže). Odesílatel pak může rovněž žádat vydání nepřevoditelného přepravního dokumentu či EPD, jak uvádí ustanovení čl. 35 písm b).

Celá konstrukce čl. 35 se pak posoudí podle následujícího schématu<sup>591</sup>:

1. Je-li zde dohoda mezi odesílatelem a dopravcem o tom, že přeprava proběhne zcela bez dokumentu či EPD, případně je-li v daném obchodě běžné, že se žádného dokumentu nepoužívá, nemá dopravce povinnost vydat žádný dokument.

---

<sup>590</sup> Angl. „documentary shipper“.

<sup>591</sup> Převzato z: FUJITA, T. *Transport Documents and Electronic Transport Records*. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 163 a násl.

2. Je-li zde dohoda mezi dopravcem a odesilatelem, že nebude vydán převoditelný přepravní dokument, případně je-li v daném obchodě běžné, že se převoditelný dokument nevydává, má odesilatel možnost žádat ještě na dopravci nepřevoditelný přepravní dokument.
3. Pokud zde žádná dohoda ohledně přepravního dokumentu nebo EPD není a v daném obchodě není žádná běžná praxe ohledně vydávání či nevydávání takovýchto dokumentů, má odesilatel možnost žádat<sup>592</sup> vystavení jak převoditelného tak nepřevoditelného dokumentu.

### 8.3.2.3. Obsah přepravních dokumentů a EPD a jeho význam

Výčet údajů<sup>593</sup>, které je možno zapsat do přepravních dokumentů a EPD je uveden v článku 36 Rotterdamských pravidel. Jedná se ale pouze o výčet demonstrativní, který je rozdělen do tří odstavců.

O údajích uvedených v čl. 36 odst. 1 lze říci, že je má především poskytnout odesilatel. Jedná se mj. o popis zboží, které má být předáno k přepravě, váhu zboží atd. Na toto ustanovení pak navazuje ustanovení čl. 40 Rotterdamských pravidel, které zakotvuje výhrady<sup>594</sup>, které může dopravce učinit ohledně údajů uvedených v přepravním dokumentu nebo EPD. Podle tohoto ustanovení má dopravce formulovat výhrady ohledně informací uvedených v čl. 36 odst. 1 (tedy těch, které mu poskytl odesilatel) a to v tom smyslu, že nepřejímá odpovědnost za správnost těchto údajů. Dopravce tak má možnost učinit v případě, že ví, případně má vážný důvod se domnívat, že údaje uvedené v přepravním dokumentu nebo EPD jsou nesprávné nebo zavádějící. Okruh výhrad, které může dopravce činit, je však omezen ustanoveními uvedenými v čl. 40 odstavcích 3 a 4 a to v závislosti na tom, zda má dopravce možnost

---

<sup>592</sup> Jak je možné vidět, výše uvedeným výčtem problémů celé zmatení ohledně přepravních dokumentů nekončí. Článek 35 totiž pracuje s konstrukcí „... is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option...“ Celá konstrukce sice napovídá, že dopravce by měl být při vydání přepravního dokumentu iniciativní, jelikož odesilatel „je oprávněn obdržet od dopravce“ některý přepravní dokument, právo výběru má ale odesilatel a je tedy prvně třeba tohoto jeho výběru. I když je tedy odesilatel „oprávněn“, musí první krok i tak učinit on. Vyvstává tedy logicky otázka, jak se má zachovat dopravce v případě, kdy odesilatel tuto volbu neučiní.

<sup>593</sup> Rotterdamská pravidla zde používají pojmu „contract particulars“, který legálně definují v čl. 1 odst. 23 jako informaci týkající se přepravní smlouvy, kterážto informace je obsažena v přepravním dokumentu nebo EPD.

<sup>594</sup> Jak jasně vyplývá z rovněž rozhodného španělského znění, které pro nadpis článku 40 používá slov: „Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato“.

přístupu ke zboží v okamžiku jeho předání k přepravě a má tedy možnost toto zboží prohlédnout.

O údajích v druhém odstavci čl. 36 Rotterdamských pravidel je pak možno říci, že je bude možno určit až při předání zboží k přepravě - jedná se mj. o datum, kdy bylo zboží převzato dopravcem nebo „performing party“, zápis o jeho zjevném stavu v době převzetí atd. Zajímavé je, že Rotterdamská pravidla sama určují, jak má být zjištěn zjevný stav zboží, avšak pouze pro potřeby článku 36, přičemž tak stanoví konkrétně ve čtvrtém odstavci tohoto článku.

Ve třetím odstavci jsou pak obsaženy údaje především „organizačního charakteru“, tedy mj. jméno lodi, místo přijetí zásilky a jejího dodání, přístav nakládky a vylodění atd.

Podle ustanovení čl. 39 pak absence nebo nepřesnost jednoho nebo více údajů uvedených v čl. 36 nemají vliv na právní povahu nebo platnost přepravního dokumentu nebo EPD. Článek 39 pak konstituuje dvě nevyvratitelné<sup>595</sup> právní domněnky pro případ, že některé údaje chybí. Podle ustanovení čl. 39 odst. 2 pokud údaje uvedené v přepravním dokumentu nebo EPD zahrnují datum, ale toto datum není přesně určitelné, považuje se toto datum za datum, kdy bylo naloženo veškeré zboží na loď, pokud z údajů uvedených v přepravním dokumentu nebo EPD vyplývá, že zboží bylo naloženo na loď. Pokud z údajů uvedených v přepravním dokumentu nebo EPD nevyplývá, že zboží bylo naloženo na loď, považuje se za toto datum to datum, kdy dopravce nebo „performing party“ převzali zboží. Pokud podle ustanovení čl. 39 odst. 3 údaje uvedené v nákladním listě neříkají nic o zjevném stavu zboží<sup>596</sup> v době, kdy bylo toto převzato k přepravě, má se za to, že zboží bylo v tomto okamžiku ve zjevně dobrém stavu.

Přepravní dokument je, co se týče údajů v něm uvedených, ve všech druzích přepravy důkazním prostředkem zvláštním a privilegovaným, přičemž nejinak je tomu i v případě Rotterdamských pravidel<sup>597</sup>. Důkazní hodnotě přepravního dokumentu a EPD se pak podrobně věnuje čl. 41 této úmluvy, který říká, že zmíněné dokumenty jsou

---

<sup>595</sup> FUJITA, T. Transport Documents and Electronic Transport Records. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 177 a 178.

<sup>596</sup> Viz čl. 36 odst. 4 Rotterdamských pravidel.

<sup>597</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010, s. 657.



(pochopitelně s výjimkou případů, kdy byla učiněna platně<sup>598</sup> výhrada podle čl. 40) *prima facie* důkazem o převzetí zboží dopravcem tak jak stojí v těchto dokumentech uvedeno. Konstruována je zde tedy vyvratitelná právní domněnka. Možnost prokázat opak je však v tomto článku omezena. Především není opět možné prokazovat opak, pokud již byl převoditelný přepravní dokument nebo převoditelný EPD převeden na třetí osobu, která jedná v dobré víře v zápis v těchto dokumentech učiněný. Důkaz opaku je rovněž nepřipustný v situacích, kdy byl vydán nepřevoditelný přepravní dokument, který musí být odevzdán, aby mohlo být zboží vydáno, a tento dokument byl předán příjemci, který jedná v dobré víře. V tomto případě se jedná o rozvedení principu, který byl znám již Haagsko-Visbyským pravidlům, avšak ta jej uplatňovala pouze vůči oprávněnému držiteli konosamentu<sup>599</sup>. Proti příjemci není dále přípustný důkaz opaku v situacích, kdy tento jedná v dobré víře v zápise některých skutečností uvedených v nepřevoditelném přepravním dokumentu nebo nepřevoditelném EPD. Těmito skutečnostmi jsou počet, typ a identifikační čísla kontejnerů, dále mezi tyto skutečnosti patří údaje uvedené v čl. 36 odst. 2 (viz výše) a údaje uvedené v článku 36 odst. 1, pokud je poskytnul dopravce. Tvůrci úmluvy zde tedy vyjímají určitý okruh údajů, které nemůže dopravce zpochybnit. Při bližším pohledu je zřejmé, že se ve většině jedná o ty údaje, které jsou dopravci při převzetí zboží na první pohled patrné, a bylo by tedy pochybné, kdyby dopravce tyto skutečnosti do přepravních dokumentů (i když zde nepřevoditelných) uvedl a později prokazoval opak.

V neposlední řadě je třeba zmínit jeden zásadní údaj, který je v přepravních dokumentech uváděn a tím je doložka „přepravné placeno“. Pokud je tato doložka uvedena v přepravních dokumentech, dopravce nemůže podle čl. 42 Rotterdamských pravidel vůči držiteli tohoto dokumentu či příjemci namítat, že přepravné placeno nebylo. Výjimkou je však případ, kdy je držitelem nebo příjemcem odesílatel.

---

<sup>598</sup> FUJITA, T. Transport Documents and Electronic Transport Records. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 184.

<sup>599</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 658.

Závěrem k problematice přepravních dokumentů je třeba vyslovit souhlas s názorem, že úprava přepravních dokumentů v Rotterdamských pravidlech rozhodně „požehnáním“ není<sup>600</sup>.

### **8.3.3. Časový úsek odpovědnosti dopravce**

Tak jako v případě Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel má i v případě Rotterdamských pravidel dopravce určité povinnosti před započítím cesty, tak jak je uvádí čl. 14 Rotterdamských pravidel. Tyto povinnosti však dopravce má i při započítí cesty a v jejím průběhu. Jedná se o povinnost vynaložit řádnou péči o to, aby loď byla učiněna a udržována způsobilá k plavbě (seaworthy), aby byla řádně personálně i materiálně vybavena pro přepravu a po dobu přepravy byla v tomto stavu udržována. Stejně tak má dopravce udržovat prostory pro přepravu zboží (a rovněž kontejnery, pokud je k přepravě poskytuje) vhodné a bezpečné pro přijetí, přepravu a uchování zboží.

Výklad anglického pojmu „seaworthiness“ byl podán v kapitole věnované Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům. Jelikož je konstrukce v Rotterdamských pravidlech obdobná, lze navázat na poměrně bohatou judikaturu a doktrínu k tomuto pojmu, i zde lze pak vnímat seaworthiness v užším a širším smyslu<sup>601</sup> (způsobilost lodi k přepravě). Oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům však došlo k jedné podstatné změně, a sice že úsek, po který má dopravce udržovat loď způsobilou k přepravě, nezahrnuje jen časový úsek před započítím cesty a okamžik jejího započítí, Rotterdamská pravidla totiž vyžadují, aby dopravce loď udržoval s náležitou péčí způsobilou k přepravě po celou dobu přepravy. Podstatné ovšem je, že dopravce může vynaložit jen tu náležitou péči o způsobilost lodi k přepravě, kterou je na něm možno v dané situaci požadovat. Dopravce tedy bude mít určitou možnost vykonat náležitou péči o způsobilost lodi k přepravě v přístavu, menší možnosti bude mít na moři za zimní vychřice<sup>602</sup>. K posunu oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům došlo i konstrukcí čl. 17 odst. 5 Rotterdamských pravidel. Podle tohoto ustanovení totiž žalobci

<sup>600</sup> HASHMI, S. *The Rotterdam Rules: A Blessing?*. Loyola Maritime Law Journal 2012, č. 10, s. 255.

<sup>601</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 83.

<sup>602</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 85.

stačí prokázat pravděpodobnost, že ke škodě došlo z toho důvodu, že loď nebyla způsobilá k přepravě. Dopravce pak musí prokazovat, že vynaložil náležitou péči o to, aby loď učinil způsobilou k přepravě<sup>603</sup>.

Není příliš překvapivé, že Rotterdamská pravidla popisují úsek, po který dopravce za zboží odpovídá, poměrně podrobně. Výchozím bodem je ustanovení čl. 17 odst. 1 Rotterdamských pravidel, které říká, že dopravce odpovídá za škody na zboží, jeho ztrátu či zpoždění s jeho dodáním, pokud žalobce prokáže, že k takové události došlo v době odpovědnosti dopravce, tak jak jí definuje Kapitola 4 Rotterdamských pravidel. Kapitola 4 je nadepsána „Povinnosti dopravce“ a zahrnuje články 11 až 16. Prvotní povinností dopravce je podle této kapitoly přepravit zboží do cíle a zde jej předat příjemci a to v souladu s Rotterdamskými pravidly a ustanoveními v přepravní smlouvě<sup>604</sup>. Zajímavé v této souvislosti je, že Haagská ani Haagsko-Visbyská pravidla vysloveně neupravovala povinnost dopravce zboží dodat<sup>605</sup>. U Hamburské úmluvy jde toto rovněž jen dovozovat, protože dopravce odpovídá podle této úmluvy za zboží, dokud jej nedodá příjemci. Je nicméně pravda, že povinnost dopravce dodat zboží je podstatou přepravní smlouvy a Rotterdamská pravidla toto spíše připomínají, než aby zde přicházela s novinkou.

Časový úsek odpovědnosti dopravce pak vymezuje základně ustanovení čl. 12 odst. 1 Rotterdamských pravidel, když říká, že tento úsek začíná v okamžiku, kdy dopravce (nebo „performing party“) zboží převzal a končí okamžikem, kdy je zboží dodáno. Již na první pohled je zřejmé, že oproti starším instrumentům jde opět o rozšíření časového úseku, za který dopravce odpovídá. Konstrukce tohoto článku je rovněž důsledkem toho, že se tvůrci Rotterdamských pravidel rozhodli pro přístup „maritime plus“. Není-li tedy sjednáno jinak, dopravce zboží může převzít ještě předtím, než toto dorazí do přístavu, může být rovněž odpovědný za přepravu jiným

---

<sup>603</sup> DELEBECQUE, P. Obligations of the Carrier. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 87.

<sup>604</sup> Podle mého názoru to tedy znamená, že pokud Rotterdamská pravidla určitou otázku neřeší, použijí se ustanovení smlouvy před kogentními ustanoveními národního právního řádu, který by byl k zodpovězení otázky povolán kolizní normou.

<sup>605</sup> DELEBECQUE, P. Obligations of the Carrier. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 77 a násl.

druhem dopravního prostředku (železniční, silniční dopravy) a to podle stejných pravidel jako pro přepravu námořní.

Rotterdamská pravidla pak v ustanovení čl. 12 odst. 2 pamatují na specifické situace, kdy je třeba zboží k přepravě předat podle práva místa převzetí nejprve správním orgánům nebo třetím osobám, případně pokud podle práva místa doručení má dopravce zboží takovýmito subjektům vydat. Časový úsek odpovědnosti dopravce je takto ohraničen na jedné straně převzetím zboží od těchto subjektů, na druhé straně pak vydáním zboží těmto subjektům.

Oproti Hamburské úmluvě se tedy jedná v tomto bodě o značný posun, nicméně tvůrci úmluvy si patrně byli vědomi toho, že takto široce koncipovaná odpovědnost dopravce z časového hlediska může působit problémy. Proto byl nejspíš zařazen do Rotterdamských pravidel čl. 12 odst. 3, který umožňuje rozsah odpovědnosti dopravce z časového hlediska smluvně omezit. Tato smluvní svoboda je nicméně limitována. Dopravce nesmí omezit svou odpovědnost tak, aby časový rámec, ve kterém může být založena odpovědnost dopravce, začínal po započetí prvotní nakládky nebo končil před započetením finální vykládky. Nabízí se ovšem otázka, jak posoudit situace, kdy si dopravce dohodne s odesilatelem započetí odpovědnosti předtím, než je zboží předáno příslušnému orgánu státní správy nebo třetí osobě, vyžaduje-li tento úkon právo státu předání zboží předtím, než přeprava započne (to samé by platilo pro vykládku), tak jak na to myslí ustanovení čl. 12 odst. 2. Obdobná otázka vyvstává, pokud např. prvotní nakládka probíhá na železniční stanici ve vnitrozemí, zboží dorazí na vagonu do přístavu, zde má být předáno k tomu určeným správním orgánům a poté vydáno námořnímu dopravci<sup>606</sup>. Jedná se o obdobný problém, jaký byl zmíně u letecké přepravy, kde je sdílen názor, že v průběhu celních úkonů je dozor dopravce nad zásilkou zachován<sup>607</sup>. Jak již bylo uvedeno u Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, je třeba rozlišovat mezi tím, zda daná událost vznikla v době, kdy může odpovědnost dopravce vzniknout a mezi tím, zda bude dopravce skutečně odpovědný, což by v tomto případě bylo patrně vyloučeno ustanovením čl. 17 odst. 2 Rotterdamských pravidel (viz níže). Důkazní břemeno zde sice bude tížit dopravce, je

---

<sup>606</sup> Uvádí SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 723.

<sup>607</sup> GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1395.

nicméně třeba připustit, že to je on, kdo od příslušných orgánů zboží přebírá a tudíž má nejlepší postavení pro to zkontrolovat, zda je zboží v pořádku. Výše uvedené omezení smluvní volnosti pak dále znamená, že pro námořní přepravu nemůže být odpovědnost dopravce omezena pod meze principu tackle-to-tackle<sup>608</sup>, tedy pod ten rozsah, který zaručovala již Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla.

Jako určitý nedostatek této úpravy je pak možno vnímat, že Rotterdamská pravidla nestanoví postup, jak má být vydán přepravní dokument v situacích, kdy dopravce přebírá zboží od příslušných orgánů<sup>609</sup>.

Doprovce má na základě ustanovení čl. 13 určité povinnosti pod dobu, kdy se zboží nachází v jeho péči podle čl. 12 Rotterdamských pravidel. Dopravce má konkrétně řádně a pečlivě zboží převzít, naložit, manipulovat s ním, toto tímto způsobem dále uložit, přepravit, udržovat ho, starat se o něj, vyložit jej a dodat. Po dopravci je zde tedy vyžadováno, aby řádně plnil přepravní smlouvu. Oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům (čl. 3 odst. 2) přibyly ve výčtu povinností dopravce dvě povinnosti nové, a sice povinnost zboží převzít a povinnost zboží dodat<sup>610</sup>. Dopravce má ovšem za podmínek stanovených v ustanovení čl. 13 odst. 2 možnost dohodnout si s odesilatelem, že tento (případně místo něj odesílatel nebo dokumentární odesílatel) provede nakládku, manipulaci, uložení nebo vykládku zboží. Toto ustanovení reflektuje, že zmíněné subjekty, které mohou tyto povinnosti od dopravce převzít, se mnohdy lépe vyznají v tom, jak s daným zbožím nakládat a není tedy důvod, aby se dopravce nemohl vzdát těchto svých povinností ve prospěch jejich lepšího provedení. V praxi toto ustanovení reflektuje celou řadu tzv. „doložek FIO“<sup>611</sup> (o nich již byla řeč výše), je nicméně třeba zdůraznit, že konstrukce ustanovení čl. 13 odst. 2 Rotterdamských pravidel umožňuje dopravci převést provedení těchto činností na zde uvedené subjekty, toto ustanovení už ale nemění nic na časovém úseku odpovědnosti

---

<sup>608</sup> DELEBECQUE, P. Obligations of the Carrier. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 81 a násl.

<sup>609</sup> HASHMI, S. *The Rotterdam Rules: A Blessing?*. Loyola Maritime Law Journal 2012, č. 10, s. 246

<sup>610</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 82 a násl.

<sup>611</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 90.

doprovodce a dopravce bude za tyto operace odpovědný<sup>612</sup>, pokud vzniku odpovědnosti nezamezí podle čl. 17 Rotterdamských pravidel (viz níže).

Rotterdamská pravidla pamatují ve svém čl. 15 rovněž na to, že určité zboží se může stát v průběhu přepravy nebezpečím. Dopravci i performing party je tak v tomto článku dána možnost, aby podnikli taková opatření, která jsou vhodná, jako např. vyložení, zničení či zneškodnění zboží. Tyto subjekty nemusí zboží ani převzít nebo naložit. Tyto možnosti jsou ovšem dány jen v případech, kdy zboží je, nebo se pravděpodobně stane, nebezpečím pro osoby, majetek nebo životní prostředí v době časového úseku odpovědnosti dopravce. Dopravce tak nemůže podniknout tyto kroky vůči zboží, které může být nebezpečné po dodání, nebo bylo nebezpečné před převzetím zboží k přepravě<sup>613</sup>. I když se tento závěr může zdát úsměvný, bez bližší časové specifikace, kdy má dojít ke vzniku nebezpečí, by bylo možno soudit, že dopravce má možnost zneškodnit např. součástky pro výrobu zbraní, chemikálie, které jsou samostatně neškodné, ale slouží k výrobě pesticidů atd. Je nicméně pravda, že ustanovení čl. 15 ponechává dopravci poměrně značné uvážení ohledně toho, zda je zboží nebezpečné či nikoli, přičemž dopravce se míru „správnosti“ svého úsudku může dovědět až v případném řízení o náhradu škody. Především v kontejnerové dopravě, kde putují desítky druhů zásilek na jedné lodi, pak bude pro dopravce patrně nesnadné rozhodnout se, co učinit s tou kterou z nich, bude-li např. z kontejneru unikát neznámá kapalina atd.

Dopravce případně „performing party“ mohou pak na základě čl. 16 Rotterdamských pravidel rovněž zboží obětovat, avšak pouze v situacích uvedených v tomto článku (záchrana života atp.). Je nicméně nutné zdůraznit, že z gramatického výkladu vyplývá, že tato možnost je dána pouze v průběhu plavby po moři – nikoli tedy již v přístavu či v průběhu přepravy jiným dopravním prostředkem, probíhá-li tato jako přeprava na základě principu „maritime plus“.

S vymezením okamžiku, kdy bylo zboží převzato, nebývají spojeny takové problémy, jako s určením okamžiku, kdy bylo toto doručeno. Pro ilustraci lze uvést

---

<sup>612</sup> NIKAKI, T. *The Carrier's Duties Under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know?* Tulane Maritime Law Journal 2010, č. 1, s. 21.

<sup>613</sup> DELEBECQUE, P. Obligations of the Carrier. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 89.

jeden příklad<sup>614</sup>. V tomto případě bude sjednáno stranami, že kapalné zboží bude doručeno v okamžiku, kdy opustí potrubí lodi. Vinou špatné údržby nádrže v přístavu ale bude část zboží znečištěna, část zůstane na palubě a bude přečerpána do jiné nádrže. Dopravce tedy doručil celé zboží v pořádku, jelikož jeho část byla poškozena až poté, kdy byla podle smlouvy doručena. Na komplikovanost problematiky dodání zboží pamatují Rotterdamská pravidla v Kapitole 9, která je doručení zboží věnována celá.

Článek 43, který je prvním článkem v kapitole 9, upravuje povinnost přijmout zboží. Dorazí-li zboží podle tohoto ustanovení do místa určení, má příjemce, který požaduje vydání zboží, povinnost převzít toto v době nebo v časovém úseku a na místě vymezeném ve smlouvě<sup>615</sup>. Pokud čas a místo převzetí vymezeno ve smlouvě není, je povinnen zboží převzít na místě, které je možno dovodit z jiných částí smlouvy, nebo na základě zvyklostí nebo praxe v daném obchodě nebo na základě okolností přepravy. Tento článek byl přijat, protože jak uvádí prof. van der Ziel, povinnost dopravce dodat zboží (uvedená v čl. 11 Rotterdamských pravidel) nemá velký smysl, pokud v místě přijetí není nikdo, kdo by měl zboží převzít<sup>616</sup>. Odpovědnost dopravce pak tímto přechází do podstatně mírnějšího režimu (čl. 48 odst. 5 Rotterdamských pravidel)<sup>617</sup>. Aby příjemci povinnost převzít zboží vznikla, musí tento ovšem vydání zboží požadovat. Pokud vydání zboží nepožaduje, nemá povinnost zboží převzít<sup>618</sup>. Pokud však příjemce požaduje vydání zboží a toto zboží je mu dodáno, má příjemce povinnost potvrdit přijetí zboží, pokud jej k tomu dopravce nebo „performing party“ vyzve (příjemce tedy sám být iniciativní nemusí) a to způsobem, který je obvyklý v místě přijetí (čl. 44 Rotterdamských pravidel). Pokud příjemce odmítá potvrdit přijetí, má dopravce možnost odmítnout vydání zboží.

---

<sup>614</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 89.

<sup>615</sup> Se zjištěním identity příjemce mohou být v této fázi jisté potíže. K tomu blíže: HASHMI, S. *The Rotterdam Rules: A Blessing?*. Loyola Maritime Law Journal 2012, č. 10, s. 251.

<sup>616</sup> VAN DER ZIEL, G. Delivery of the Goods. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 192.

<sup>617</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 244.

<sup>618</sup> VAN DER ZIEL, G. Delivery of the Goods. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 192 a násl.

Rotterdamská pravidla pak upravují postupy pro dodání zboží v závislosti na tom, jaký přepravní dokument byl vystaven. Problematická byla po dlouhá desetiletí (a stále zůstává) přeprava s konosamentem. Komplikovanou ji činí skutečnost, že zboží může být vydáno pouze na základě konosamentu. Mnohdy se ovšem stává, že zboží dorazí do místa určení rychleji než konosament (např. z důvodů vyřízení akreditivu atd.). Zde pak dochází k poměrně překerní situaci, jelikož je zde příjemce, který chce zboží převzít, avšak stále ještě nemá k dispozici konosament, dopravce by rovněž rád zboží předal, jelikož potřebuje loď volnou pro plnění další smlouvy. V praxi se tedy rozvinul postup, kdy dopravce zboží vydá, osoba přejímající zboží mu oproti tomu vydá dokument (tzv. „letter of indemnity“), který má dopravce chránit pro případ, že bude držitel konosamentu zboží požadovat. Problematické totiž je, že dopravce zbavuje jeho odpovědnosti za zboží až dodání tohoto zboží proti konosamentu. Dopravce se tedy vystavuje riziku, že bude muset čelit nárokům držitele konosamentu, přičemž soudy, především v zemích common law, se k podobným garančním dokumentům či doložkám v přepravních smlouvách s obdobnou funkcí stavějí notně zdrženlivě<sup>619</sup>. Obdobně judikoval i francouzský Cour de Cassation, když rozhodl, že dopravce nemůže předat zboží bez předložení konosamentu, a to i kdyby kupující nechal vystavit bankovní záruku<sup>620</sup>. Nebezpečí, že osobou mající právo z konosamentu bude osoba odlišná od té, která poskytla letter of indemnity, je poměrně reálné. V přepravě ropy totiž díky spekulativním prodejům dochází ke změně vlastníka až 30-krát v průběhu jedné přepravy<sup>621</sup>. Volání po úpravě tohoto velmi rozšířeného jednání (které bývá nicméně často posuzováno jako contra legem) v právní normě vyslyšela Rotterdamská pravidla a to konkrétně v čl. 47 odst. 2, kteréžto ustanovení dává dopravci možnost za zde stanovených podmínek vydat zboží i přesto, že se příjemce neprokázal převoditelným přepravním dokumentem nebo EPD. Vzhledem k pomalému postupu ratifikací však tato norma nemá příliš velký význam – největším posunem tohoto ustanovení je zatím, zdá se, snaha přiblížit úpravu potřebám praxe a návrh toho, jak by toto přiblížení mohlo vypadat.

---

<sup>619</sup> JESSEN, H. *Die Auslieferung von Gütern ohne Vorlage eines Konnosements*. Transportrecht 2011, č. 11/12, s. 405 a násl.

<sup>620</sup> Rozhodnutí Cour de Cassation ve věci G 05-19.646 ze dne 19. Června 2007 (anglické shnutí: European Transport Law 2007, č. 6, s. 705)

<sup>621</sup> *Dodání zboží bez předložení konosamentu*. E-bulletin dopravního práva 2012, č. 2, s. 2. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_2\\_2012.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_2_2012.pdf))



Článek 48 Rotterdamských pravidel pak upravuje postup pro případ, kdy zboží zůstává nedoručeno. Hned v prvním odstavci čl. 48 je definováno, kdy pouze je zboží považováno za nedoručené. Význam použité metody výčtu nicméně do značné míry redukuje důvod uvedený pod bodem e), kde se praví, že zboží má být považováno za nedoručené, je-li nedoručitelné z jiných důvodů, než těch uvedených pod písmeny a) až d), které mimo jiné pamatují na situace, kdy je dopravce oprávněn doručení zboží odepřít, případně kdy mu v doručení brání právo státu doručení. Díky ustanovení čl. 48 odst. 1 písm. e) tak bude zboží v podstatě nedoručeno v celé řadě situací. Jak postupovat v takových situacích pak uvádí čl. 48 odst. 2. Dopravce je oprávněn podniknout opatření ve vztahu ke zboží, a to takové, které okolnosti vyžadují a to na riziko a výdaje osoby oprávněné, přičemž může jít o uskladnění zboží na vhodném místě, dopravce může dále zboží rozbalit (je-li např. zabaleno v kontejneru či vozidle), zboží může dopravce rovněž přemístit nebo za podmínek uvedených pod písmenem c) tohoto ustanovení zboží zničit nebo prodat (při prodeji musí dopravce navíc dbát podmínek uvedených v odstavci 4 tohoto článku). Opatření, které může dopravce učinit, jsou uvedena demonstrativním výčtem, dopravce tedy může podniknout i další kroky v katalogu čl. 48 odst. 2 neuvedené, podmínkou je, aby tyto kroky byly takové, jaké situace vyžaduje. Podle některých názorů je formulace zde uvedená natolik široká, že zakládá možnost dodat zboží proti letter of idemnity<sup>622</sup>.

Podmínkou pro provedení výše uvedených opatření ve vztahu ke zboží ovšem je, aby dopravce oznámil před jejich provedením osobě, které má být podle ustanovení ve smlouvě oznámen příjezd zboží, jaká opatření hodlá podniknout (čl. 48 odst. 3). Stejnou zprávu má podat alespoň jedné z následujících osob (jsou-li mu známy) v uvedeném pořadí: příjemci, osobě mající oprávnění nakládat se zbožím (viz níže) a odesilatel. Ustanovení čl. 48 odst. 3 nicméně neříká, jak dlouho má případně dopravce čekat, než zamýšlený postup ve vztahu ke zboží uplatní. Tato výzva tedy slouží spíše k tomu, aby bylo výše uvedeným osobám oznámeno, co se se zbožím stalo a kde se toto nachází, než že by jim dávalo poslední možnost zboží přece jen převzít. Rotterdamská pravidla pak v ustanovení čl. 48 odst. 5 vysloveně uvádí, že dopravce neodpovídá za škody na zboží,

---

<sup>622</sup> VAN DER ZIEL, G. Delivery of the Goods. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 216.

kteře zůstalo nedoručeno, ledaže by žalobce prokázal, že dopravce nepodniknul kroky, které byly potřebné v dané situaci k ochraně zboží a o nichž dopravce věděl nebo měl vědět, že při jejich neprovedení taková škoda může nastat.

Článek 53 Rotterdamských pravidel pak oproti tomu upravu situaci, kdy je zboží považováno za doručené, i když nedorazilo do původně předpokládaného místa určení, případně pokud bylo doručeno jinému než předpokládanému příjemci. Rotterdamská pravidla totiž upravují ve své kapitole 10 dispoziční oprávnění se zbožím. Pokud osoba, která se zbožím může disponovat, rozhodne, že zboží má být vydáno jí v některém přístavu, kde loď po cestě staví, nebo že má být zboží doručeno jí namísto původního příjemce, považuje se zboží za doručené do místa dodání. Kapitola 9 Rotterdamských pravidel, která se doručení věnuje, se pak uplatní i v této situaci.

Tak jako starší právní úpravy rovněž Rotterdamská pravidla uvalují na osobu, které je zboží doručeno, jisté povinnosti v souvislosti s doručením zboží. Rovněž zde musí být dopravce vyrozuměn o škodě a její povaze. Tuto problematiku upravuje čl. 23 Rotterdamských pravidel. V případě zjevných škod má být dopravce informován v čase doručení zboží, v případě škod, které nejsou zřejmé, pak v průběhu sedmi pracovních dní. I v případě Rotterdamských pravidel však neučinění takového oznámení pouze zhoršuje důkazní situaci v případném sporu, na odpovědnost dopravce nemá vliv. Výjimku však představuje ustanovení čl. 23 odst. 4, které říká, že v případě ztrát v důsledku zpoždění musí být dopravci podána zpráva o škodách vzniklých v důsledku zpoždění a to ve lhůtě 21 dní následujících po dodání zboží. Pokud takováto zpráva dopravci podána není, zaniká právo na náhradu takové škody.

Pro doplnění celé problematiky je pak možno ještě zmínit poměrně nedávné rozhodnutí francouzského Cour de Cassation<sup>623</sup>, který judikoval, že vyhlášení společné havárie, kterým se zahajuje dispašní řízení (viz výše) neznamena ukončení přepravní smlouvy, jelikož ta končí až dodáním zboží (pochopitelně s výjimkou zboží, které bylo při společné havárii ztraceno).

---

<sup>623</sup> Rozhodnutí francouzského Cour de Cassation ve věci D 08-14.203 a U 08-14.585 ze dne 1. prosince 2009 (anglické shrnutí: European Transport Law 2010, č. 1, s. 43).

#### **8.3.4. Oprávnění disponovat se zbožím**

Zařazení problematiky dispozičního oprávnění do okruhu otázek, které byly upraveny právní normou v Rotterdamských pravidlech, je v námořní přepravě novinkou. Starší instrumenty unifikující přepravní smlouvu v námořní přepravě podobnou úpravu neobsahovaly. Rotterdamská pravidla se oproti tomu věnují této problematice podrobně. Důvodem k této úpravě je mezinárodní koupě zboží stojící v pozadí a vztahy z toho rezultující. Zboží se totiž nachází při přepravě pod kontrolou dopravce. Toto zboží má ovšem majitele, který pochopitelně chce mít nad zbožím rovněž jistou kontrolu, případně může mít zájem o takovou kontrolu jiný subjekt, jako např. banka, která koupí zboží financuje<sup>624</sup>.

Podle čl. 50 Rotterdamských pravidel může disponovat se zbožím pouze osoba k tomu oprávněná (angl. „controlling party“), kterou definují Rotterdamská pravidla v čl. 1 odst. 13 jako osobu, která je oprávněna disponovat se zbožím podle čl. 51 Rotterdamských pravidel. Osobou oprávněnou disponovat se zbožím je podle čl. 51 odst. 1 písm. a) především odesílatel a to až do okamžiku, kdy na základě již uzavřené přepravní smlouvy označí odesílatel příjemce, dokumentárního odesílatele nebo jinou osobu za osobu oprávněnou disponovat se zbožím. Jakákoli osoba oprávněná disponovat se zbožím pak může převést dispoziční oprávnění na jinou osobu. Účinné je toto převedení dispozičního oprávnění vůči dopravci, jakmile je mu oznámeno osobou, která toto oprávnění převedla.

Oprávnění disponovat se zásilkou trvá po celou dobu, kdy je zásilka v péči dopravce tak jak to uvádí čl. 12 Rotterdamských pravidel. Dispoziční oprávnění je pak ustanovením čl. 50 odst. 1 Rotterdamských pravidel omezeno na zde uvedené úkony. Osoba oprávněná disponovat se zbožím je tak oprávněna udílet nebo měnit již udělené pokyny ohledně zboží avšak pouze v tom rozsahu, pokud toto neznamená změnu přepravní smlouvy. Dále může žádat doručení zboží ve kterémkoli přístavu, kde loď staví (angl. port of call), případně je-li součástí přepravní smlouvy i vnitrozemská přeprava, pak na jekémkoli místě po cestě. Osoba oprávněná disponovat se zásilkou pak může rovněž změnit osobu příjemce, může rovněž uvést jako nového příjemce sebe.

---

<sup>624</sup> VAN DER ZIEL, G. Rights of the Controlling Party. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 249.

Osoba oprávněná disponovat se zbožím je podle čl. 54 rovněž jedinou osobou, která se může s dopravcem dohodnout na změnách v přepravní smlouvě. Všechny takové změny (včetně těch uvedených v čl. 50 odst. 1 písm. b) a c)) pak musejí být zaneseny do přepravních dokumentů tak, jak to vyžaduje ustanovení čl. 54 odst. 2 Rotterdamských pravidel. Výkon dispozičního oprávnění se liší v závislosti na tom, jaký přepravní dokument byl vydán. Tyto odchylky uvádějí Rotterdamská pravidla v čl. 51 odst. 2 až 4. Podmínky, za kterých je pak dopravce povinen vykonat pokyny, které mu udělila oprávněná osoba v rámci svého dispozičního oprávnění, pak stanoví čl. 52 Rotterdamských pravidel. Základní podmínkou pochopitelně je, aby osoba, která pokyny vydává, byla k takovému udělení pokynů oprávněna. Další podmínku představuje možnost takové pokyny vykonat, přičemž posuzována zde není patrně objektivní možnost tyto pokyny vykonat, ale zda jsou vykonatelné v době, kdy dopravce tyto pokyny zastihly (případně i v průběhu další cesty). Zde se lze pro příklad vrátit k oprávnění osoby, která disponuje se zbožím, na základě kterého může tato osoba požadovat vydání zboží při vnitrozemské přepravě kdekoli po cestě. V tomto případě bude patrně toto její oprávnění limitováno možnostmi dopravce zboží předat, jelikož si lze těžko představit, že bude dopravce vykládat např. zásilku uhlí z vlaku mezi poli. Pokyny pak nesmí dále zasahovat do běžné činnosti dopravce včetně praxe, na základě které dopravce provádí dodání zboží.

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že dopravce nemusí plnit jakékoli pokyny oprávněné osoby. Tato ustanovení mají chránit dopravce před pokyny, které by byly pro dopravce krajně nevhodné<sup>625</sup>. Osoba disponující se zbožím je pak navíc povinna nahradit dopravci všechny rozumně vynaložené dodatečné náklady a má odškodnit dopravce za všechny škody, které utrpěl v důsledku pečlivého provádění pokynů, včetně škody, kterou by dopravce platil za poškození jiného zboží, které je přepravováno (čl. 52 odst. 2 Rotterdamských pravidel). Dopravce je oprávněn obdržet zálohu na náklady a škody, které dopravce rozumně předvídá, že by mu mohly vzniknout v souvislosti s plněním pokynů (čl. 52 odst. 3 Rotterdamských pravidel). Pokud dopravce nesplní pokyny a v důsledku toho dojde ke škodě na zboží nebo ke zpoždění s jeho dodáním,

---

<sup>625</sup> ZUNARELLI, S.; ALVISI, CH. Rights of the Controlling Party. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 229.

podléhá dopravce režimu odpovědnosti podle čl. 17 až 23 Rotterdamských pravidel a limitům náhrady škody podle čl. 59 až 61 této úmluvy.

Kapitola 10, která se věnuje výkonu dispozičního oprávnění, nicméně není konstruována jednostranně ve prospěch osoby, která je oprávněna se zbožím disponovat. Podle čl. 55 Rotterdamských pravidel má totiž osoba, která je oprávněna disponovat se zbožím, povinnost poskytnout dopravci na jeho žádost (případně na žádost „performing party“) včas informace, pokyny nebo dokumenty týkající se zboží, které neposkytnul odesílatel, které nejsou jinak pro dopravce snadno dostupné a které dopravce potřebuje k tomu, aby mohl splnit své povinnosti z přepravní smlouvy. Pokud dopravce není schopen se ani po vynaložení rozumné námahy spojit s osobou oprávněnou disponovat se zbožím, případně není tato schopna jeho požadavkům vyhovět, má možnost obrátit se na odesílatele, pokud není schopen se spojit ani s odesílatelem, má povinnost vyhovět požadavkům dopravce dokumentární odesílatel.

Článek 56 pak nabízí stranám přepravní smlouvy možnost upravit smluvně výkon dispozičního oprávnění do určité míry odchylně.

### **8.3.5. Odpovědnost odesílatele**

Odpovědnost odesílatele je v Rotterdamských pravidlech obsažena v Kapitole 7, která je celá věnována povinnostem odesílatele. Kapitola sedmá především reflektuje skutečnost, že pokud má dopravce přepravu řádně provést, potřebuje k tomu i určitou součinnost ze strany odesílatele.

Odesílatel má tedy především podle čl. 27 dodat zboží ve stavu způsobilém k přepravě, tak aby toto bylo schopno absolvovat celou přepravu včetně naložení, uložení, operace s ním a jeho vyložení bez toho, aby toto zboží způsobilo škodu na majetku nebo na zdraví osob. Kromě toho, že má odesílatel poskytnout zboží ve stavu způsobilém k přepravě, musí dopravci také poskytnout dostatečné informace a dokumenty ohledně zboží. Tomuto problému je věnována velká část Kapitoly sedmé, především čl. 28 a 29, povinnostem odesílatele ohledně nebezpečného zboží je pak věnován čl. 32.

Základní pravidlo pro odpovědnost odesílatele je obsaženo v čl. 30. Odesílatel podle tohoto ustanovení odpovídá dopravci za všechny ztráty a škody, pokud dopravce

prokáže, že tyto události byly způsobeny porušením povinností odesilatele podle Rotterdamských pravidel. Důkazní břemeno tedy tíží dopravce. Rotterdamská pravidla však v tomto bodě zaujala poměrně vyvážený přístup, jelikož podle ustanovení čl. 30 odst. 2 se může (až na výjimky v tomto ustanovení uvedené) odesílatel zcela nebo z části odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že on ani osoby, za které odpovídá, škodu nezavinily. Odpovědnost odesilatele je tak konstruována jako odpovědnost za zavinění<sup>626</sup>. Výčet osob, za které nese odesílatel odpovědnost, je uveden v čl. 34 Rotterdamských pravidel. Odesílatel tak odpovídá za všechny osoby, na které převedl výkon části svých povinností. Okruh těchto osob je vymezen demonstrativně, jedná se o zaměstnance, zmocněnce atp. Odesílatel však neodpovídá za jednání nebo opominutí dopravce nebo osob, které za dopravce vykonávají část úkonů, pokud jim odesílatel výkon části svých povinností podle Rotterdamských pravidel svěřil.

### **8.3.6. Odpovědnost dopravce**

Odpovědnosti dopravce je věnována pátá kapitola Rotterdamských pravidel. Jak již bylo řečeno výše, dopravce odpovídá za zboží po dobu po kterou je toto v jeho péči. Pokud chce žalující strana prokázat odpovědnost dopravce, musí prokázat, že událost, která měla za následek škodu na zboží, jeho ztrátu nebo zpoždění s jeho dodáním<sup>627</sup>, nastala v okamžiku, kdy měl dopravce zboží ve své péči (čl. 17 odst. 1). Tímto se Rotterdamská pravidla neliší od jiných unifikčních úmluv pro jiné druhy přepravy. Někteří autoři<sup>628</sup> si vypomáhají při popsání průběhu dokazování příroryvnáními ze světa sportu – především tenisu a fotbalu. Je to tedy žalující strana, na níž je, aby „zahrála“ výkop nebo podání, přičemž aby byl tento úkon v souladu s pravidly a dopravce „se dostal do hry“, je třeba, aby žalující strana úspěšně prokázala, že ke škodě došlo právě v době, kdy měl dopravce zboží ve své péči. K tomu má v zásadě dvě možnosti.

---

<sup>626</sup> Stejně je zavinění rozhodné i pro odpovědnost dopravce. Pozice odesilatele je zde sice ulehčena tím, že je to dopravce, kdo musí prokazovat zavinění odesilatele, důkazní břemeno zde tedy tíží podle základního pravidla toho, kdo určitou skutečnost tvrdí – zatímco v případě odpovědnosti dopravce je jeho odpovědnost presumována (viz níže). V obou případech je ovšem podstatné, aby zde bylo zavinění přítomno, proto je úprava z mého pohledu vyvážená.

<sup>627</sup> Zpoždění pak Rotterdamská pravidla sama legálně definují ve svém čl. 21, když stanoví, že ke zpoždění dojde, není-li zboží doručeno na místo dodání ve sjednaném čase.

<sup>628</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 96 a násl.; CLARK, J.; THOMSON, J. Exclusions of liability. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 144.

Předně se jí může podařit prokázat rozdíl mezi stavem zboží při jeho převzetí dopravcem a po jeho dodání, dále se otevírá žalující straně možnost prokázat, že např. škoda na zboží vznikla způsobem, který může nastat jen v námořní přepravě (např. promočení zboží slanou vodou)<sup>629</sup>. Především s ohledem na prvně jmenovaný způsob pak nezbyvá než doporučit pro tyto situace odesilateli a příjemci, aby věnovali zvýšenou pozornost přepravním dokumentům. Pokud totiž žalující strana důkazní břemeno neunes, dopravce se ani „do hry nedostane“ a spor vyhrává.

Je třeba říci, že Rotterdamská pravidla již činí dopravce odpovědným za jednání nebo opomenutí celé řady osob, a to poměrně ve velkém rozsahu, jelikož čl. 18 uvozuje výčet těchto osob slovy, která jasně říkají, že dopravce je odpovědný za porušení svých povinností podle této úmluvy, které způsobily zde uvedené osoby. Dopravce tak nejen, že nesmí porušit povinnosti podle Rotterdamských pravidel sám<sup>630</sup>, ale tyto nesmí být porušeny ani osobami, za které dopravce odpovídá. Jedná se např. o kapitána lodi a posádku, zaměstnance dopravce, případně subjekty, které bychom označili za zmocněnce či zástupce dopravce.

Na otázku, jaký odpovědnostní princip byl zvolen v Rotterdamských pravidlech, pak dává odpověď ustanovení čl. 17 odst. 2 této úmluvy, když říká, že dopravce je zbaven celé své odpovědnosti nebo jen její části, pokud prokáže, že škoda vznikla z důvodu, který dopravce nezavinil, případně které nezavinila ani některá osoba, za které dopravce odpovídá podle čl. 18. Dopravce může rovněž prokázat, že takto nezaviněné byly některé z důvodů, které ke škodě vedly – v takovém případě se zprostí části své odpovědnosti. Z výše uvedeného tak vyplývá, že Rotterdamská pravidla opět stojí na principu presumovaného zavinění, postavení oprávněné osoby je tedy ulehčeno procesně, jelikož důkazní břemeno o důvodu vzniku škody tíží dopravce. Je zde totiž presumováno, že existuje příčinná souvislost mezi některým jednáním nebo opominutím dopravce, ke kterému došlo v průběhu přepravy a vzniklou škodou<sup>631</sup>. Míč je tedy (přidržíme-li se výše uvedené sportovní analogie) na straně dopravce, který má možnost jej zahrát zpět, což může učinit dvěma způsoby. Předně může podle ustanovení čl. 17 odst. 2 Rotterdamských pravidel prokázat, že škodu nezavinil, nebo se může dovolat

---

<sup>629</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 98.

<sup>630</sup> Srov. úprava požáru v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech.

<sup>631</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 728.

katalogu obdobného tomu, který byl uveden v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech a který obsahuje ustanovení čl. 17 odst. 3 Rotterdamských pravidel. Z této konstrukce je patrné, že tvůrci učinili z ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. q) Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, které sloužilo jako doplňující ustanovení, obecné pravidlo<sup>632</sup>. Na jedné straně je tedy pro dopravce o něco znažší, zahrát míč zpět a přenést důkazní břemeno opět na stranu žalující strany, ta má ovšem opět usnadněnou situaci v tom, jak míč dopravci vrátit<sup>633</sup> (k tomu viz níže).

Konstrukce zvolená Rotterdamskými pravidly je totiž jakýmsi hybridem mezi Hamburskou úmluvou a staršími Haagskými a Haagsko-Visbyskými pravidly. Vyjdeme-li ze skutečnosti, že základním pravidlem je, že dopravce za škodu neodpovídá, pokud ji nezavinil on, nebo osoby, za jejichž jednání je odpovědný, a vedle toho dále neodpovídá v případě, že prokáže některou z výjimek z katalogu v čl. 17 odst. 3, dojdeme k závěru, že Rotterdamská pravidla předpokládají, že dopravce při situacích v katalogu uvedených škodu nezavinil<sup>634</sup>. Pohledem na důvody v katalogu uvedené však dojdeme rovněž k závěru, že bez existence tohoto katalogu by se dopravce stejně mohl vyvinut za použití základního pravidla čl. 17 odst. 2. I v případě důvodů uvedených v katalogu výjimek se může dopravce odpovědnosti zprostit zcela, nebo jenom z části a to s ohledem na to, zda zde uvedená událost byla jedinou příčinou škody, nebo nikoli.

Nakolik je tato konstrukce šťastná, ukáže až případné zavedení Rotterdamských pravidel do praxe. Tvůrci úmluvy zde byli patrně vedeni ani ne tak určitou legislativní technikou, ale existencí určitých skutečností v praxi. Nelze přehlédnout, že katalog uvedený v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech obsahoval mnoho výjimek, které nebyly kontroverzní (Boží dopuštění, ozbrojený konflikt atp.). Haagská pravidla navíc fungují již skoro 90 let, pokud vezmeme do úvahy, že jejich základem byly starší konosamentní doložky, je nutno připustit, že námořní přeprava si již za více než sto let zvykla na určité posouzení dané situace (s ohledem na to, zda za ni dopravce odpovídá či nikoli) a rovněž na určitou terminologii. Je nicméně pravda, že zachovány byly i

---

<sup>632</sup> VON ZIEGLER, A. Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 101.

<sup>633</sup> CLARK, J.; THOMSON, J. Exclusions of liability. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 145.

<sup>634</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 730.



výjimky, které mohou být poněkud sporné. Podle mého názoru jsou tedy Rotterdamská pravidla v této oblasti určitým krokem zpět (teorie hovoří o obecném trendu zpřísnování odpovědnosti dopravce), avšak i to je věcí pohledu. Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla se již zdají dnes opravdu vůči dopravci málo přísná, Hamburská úmluva, která se jeví o něco přísnější než Rotterdamská pravidla, však není v praxi příliš používaná, rozsáhlé zavedení Rotterdamských pravidel by tedy fakticky vystavilo dopravce o něco přísnější odpovědnosti a v praxi by tedy vedlo ke zpřísnění odpovědnosti. Vhodnost nakonec zvoleného přístupu však definitivně prověří až případná praxe.

Pro potřeby této práce je možno odkázat především na to, co bylo uvedeno v části věnované Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům, jelikož katalog zde obsažený je v mnoha bodech stejný. Rovněž někteří autoři hovoří o tom, že základním benefitem takovéto úpravy je právě možnost pracovat nadále s judikaturou a doktrínou ke katalogu výjimek v Haagských a Haagsko-Visbyských pravidlech (případně i k jiným částem společným Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům a Rotterdamským pravidlům – např. způsobilost lodi k přepravě/seaworthiness)<sup>635</sup>.

„Rotterdamský“ katalog se oproti tomu „haagskému“ liší především v jednom zásadním bodě – neobsahuje totiž výjimku pro případy nautického zavinění. Tak jako u Hamburské úmluvy však i zde neznamena absence této výjimky, že by dopravce automaticky odpovídal za všechny případy, které by bylo v současnosti možno podřadit pod nautické zavinění podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel. Určitou odlišností je pak uvození celého katalogu, které podle některých autorů odráží především praxi anglických soudů s používáním Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel<sup>636</sup>. Z uvozujícího ustanovení je rovněž patrné, že tento katalog je dopravci k dispozici jak pro případy ztráty nebo poškození zboží, tak při zpoždění s jeho dodáním (Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla na zpoždění nedopadala).

### **8.3.6.1. Boží dopuštění/Vyšší moc**

K povaze tzv. Božího dopuštění (angl. „Act of God“) bylo již něco řečeno v části této práce, která byla věnována Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům.

---

<sup>635</sup> K tomu blíže NIKAKI, T. *The Carrier's Duties Under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know?* Tulane Maritime Law Journal 2010, č. 1, s. 9 a násl.

<sup>636</sup> CLARK, J.; THOMSON, J. Exclusions of liability. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 146.

Lze opět jen připomenout, že se jedná především o koncept anglického práva, který zahrnuje přírodní jevy, na které nemá člověk vliv – příkladem může být bouřka, mráz<sup>637</sup> atp. V oblasti výkladu Rotterdamských pravidel však již celá záležitost nebude tak snadná. Rovněž rozhodné španělské znění uvádí totiž pojem „fuerza mayor“ – tedy „vyšší moc“, stejně tak ruské znění, které pracuje s pojmem „непреодолимая сила“<sup>638</sup>. Je ovšem pravda, že další rozhodné znění, kterým je znění francouzské, uvádí opět pojem „Acte de Dieu“. V případě pochybností však podle mne na stranu anglického a francouzského znění přikloní obecné mínění historický výklad. Boží dopuštění/Vyšší moc uvádějí Rotterdamská pravidla v ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. a).

### 8.3.6.2. Nástrahy moře a jiných splavných vod

I v Rotterdamských pravidlech se opět objevují nástrahy moře a jiných splavných vod. I zde je možno odkázat na to, co již bylo řečeno u Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel. Především je třeba zopakovat, že i zde se musí jednat o událost svým způsobem mimořádnou, aby se mohlo jednat o „nástrahu“. Nástrahy moře a jiných splavných vod pak uvádějí Rotterdamská pravidla v ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. b).

### 8.3.6.3. Násilné akce proti lodi a nákladu

Jako násilné akce proti lodi a nákladu by šlo přeložit ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. c). Toto ustanovení má původ v ustanoveních Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, konkrétně v čl. 4 odst. 2 písm. e) f) a k). Rotterdamská pravidla zde pod jedním písmenem uvádějí výčet okolností, za něž dopravce nenese odpovědnost, nicméně s ohledem na gramatickou konstrukci ustanovení se jedná o výčet taxativní. Dopravce tak neodpovídá především za následky války nebo ozbrojeného konfliktu. Dále neodpovídá za následky pirátství, přičemž při výkladu tohoto ustanovení bude

---

<sup>637</sup> CLARK, J.; THOMSON, J. Exclusions of liability. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 150.

<sup>638</sup> Ruské znění bohužel posoudit nemohu, nicméně podle překladu na [www.slovník.cz](http://www.slovník.cz) se jedná o „vyšší moc“. Pro úplnost je možno dodat, že program Google-překladač uvádí pro znění čínské, které pracuje s pojmem „天灾“, že se jedná o „přírodní katastrofy“ pro arabské znění pracující s pojmem „القضاء والقدر“ pak již srozumitelný překlad nenabízí. Tato poznámka má sloužit spíše jako zajímavost, je totiž třeba brát ohled nejen na doslovná jazyková znění, ale i na obsah právních pojmů v tom kterém jazyce. Postupovat s ohledem na doslovný výklad slov předpisu by totiž mohlo dopravce dostat do nelehké důkazní situace především s ohledem na znění anglické („Act of God“).

patrně nápomocné především (již zmíněné) ustanovení čl. 101 Úmluvy OSN o mořském právu. Rovněž nebude dopravce odpovídat za následky teroristického útoku, dále za výtržnosti (riots) a občanské nepokoje. Posledním důvodem je rovněž akt „nepřátelství“ (hostility). Vystává otázka, co bude obsahem tohoto pojmu, jelikož výše uvedené pojmy již vystihují v podstatě velkou většinu nepřátelských aktivit, se kterými se dopravce může setkat. Jako akt nepřátelství bych viděl situaci, kdy např. bude loď z politických důvodů zadržována v přístavu, případně bude podrobena šikanózním praktikám, které budou předstírat snahu chránit životní prostředí před znečištěním nebo dohlížet na předpisy o imigraci, skutečným důvodem ale bude, že loď směřuje do státu, s nímž má daný stát dlouhodobě spory, je zde registrována nebo z tohoto státu vlastněna. Jak již bylo řečeno, katalog výjimek se totiž vztahuje i na zpoždění s dodáním zboží.

#### **8.3.6.4. Zásah z vyšších míst**

Za zásah z vyšších míst lze označit exkulpační důvod uvedený v ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. d). Jedná se o celou řadu důvodů, které jsou opět uvedeny taxativně. Jde o karanténní omezení, zásahy nebo zákazy ze strany vlád, veřejné správy, vládců, nebo lidmi zvolených zástupců (angl. people), počítaje v to zadržení lodi (angl. detention, arrest) nebo konfiskaci, pokud tyto události nejsou přičitatelné dopravci nebo osobám, za které dopravce odpovídá. Za zadržení lodi, ke kterému došlo k zajištění nároku, který má určitá osoba vůči dopravci, tak dopravce odpovídat bude, pokud však bude nárok např. předstírán a zadržení vyvoláno v rámci konkurenčního boje, dopravce odpovídat nebude.

#### **8.3.6.5. Stávky, výluky, přerušení a omezení práce**

Exkulpační důvod v podobě stávek, výluk, přerušení práce a jejího omezení uvádějí Rotterdamská pravidla v čl. 17 odst. 3 písm. e). Anglické znění zde uvádí pojem „stoppage“, což může vyvolat krátkou pochybnost, zda se jde o přerušení práce nebo přerušení cesty („stoppage in transit“). Systematický výklad však vede k první z možností, rovněž španělské znění pracuje s pojmem „interrupción del trabajo“.

### 8.3.6.6. Požár na lodi

Požár, jakožto nebezpečí typické pro námořní dopravu, je obsaženo jako exkulpační důvod v ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. f). Oproti Hamburské úmluvě došlo opět ke změně. Důkazní břemeno bylo totiž přesunuto na stranu dopravce. Oproti Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům došlo na první pohled ke zmírnění úpravy, jelikož obě starší unifikační úmluvy zabraňovali dopravci vysloveně v použití tohoto liberačního důvodu, pokud dopravce požár způsobil. Rotterdamská pravidla sice nic takového vysloveně v ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. f) neuvádějí, dopad na dopravce je ve svém souhrnu ovšem přísnější než ve starších unifikacích. Dopravce jednak tíží důkazní břemeno a dále mu zabraňuje ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. a) Rotterdamských pravidel se tohoto důvodu dovolat, pokud požár sám způsobil, nebo pokud jej způsobil osoby, za něž odpovídá<sup>639</sup>. Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla se vztahovala pouze na palubní fázi přepravy, Rotterdamská pravidla se však v tomto bodě musela vypořádat s tím, že v nich byl zakotven princip „maritime plus“<sup>640</sup>. Dopravce se tedy může dovolávat požáru pouze, pokud se tento udál na lodi<sup>641</sup> a pokud vedl ke zpoždění, ztrátě nebo poškození zboží<sup>642</sup>.

### 8.3.6.7. Vady nezjistitelné při vynaložení náležité péče

Tento exkulpační důvod je zmíněn v čl. 17 odst. 3 písm. g). Povaha vady je zde nepodstatná (i když anglické znění hovoří o „latent defects“), podstatné je, aby dopravce vynaložil náležitou péči k jejímu zjištění. Pokud bude prokázáno, že náležitou péči (due diligence) vynaložil, vadu přesto neobjevil a tato vada vedla ke škodě, bude odpovědnosti zproštěn.

---

<sup>639</sup> CLARK, J.; THOMSON, J. Exclusions of liability. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 149.

<sup>640</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 106.

<sup>641</sup> Jde opět ovšem o rozlišení spíše formální. Vypukne-li požár na železnici, dopravce se jej bude moci i tak dovolat, aby se odpovědnosti zprostil, a to mj. (nebereme-li v potaz čl. 26 Rotterdamských pravidel - k tomu viz níže) s poukazem na ustanovení čl. 17 odst. 2 Rotterdamských pravidel, pokud dopravce požár nezavinil.

<sup>642</sup> VON ZIEGLER, A. Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 104.

#### **8.3.6.8. Jednání některých osob**

Podle ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. h) má dopravce možnost se odpovědnosti zprostit, prokáže-li, že ke škodě vedlo jednání odesilatele, dokumentárního odesilatele a dalších osob v tomto ustanovení uvedených.

#### **8.3.6.9. Úkony se zásilkou provedené podle čl. 13 odst. 2 Rotterdamských pravidel**

Tento exkulpační důvod v podstatě doplňuje výše uvedený exkulpační důvod podle čl. 17 odst. 3 písm. h). Jak již bylo zmíněno, dopravce má možnost podle ustanovení čl. 13 odst. 2 Rotterdamských pravidel dohodnout s odesilatelem, že odesílatel, dokumentární odesílatel nebo příjemce provedou úkony nakládky, manipulace, uložení a vykládky zboží. Rozhodné však podle znění tohoto exkulpačního důvodu není existence takové dohody, ale rovněž to, že výše uvedené osoby manipulační úkony se zásilkou skutečně provedly. Pokud by dopravce nebo performing party tyto úkony provedly místo odesilatele, dokumentárního odesilatele nebo příjemce, nemůže se dopravce tohoto exkulpačního důvodu dovolat.

#### **8.3.6.10. Škody vzniklé z povahy zboží**

Rotterdamská pravidla rovněž reflektují v ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. j) nejen to, že určité zboží může ubývat na svém množství ze své vlastní povahy (těkavé látky atp.), ale že je náchylné ke škodě nebo ztrátě, která má původ v povaze, přirozené vadnosti, nebo vadě zboží.

#### **8.3.6.11. Nedostatky značek a obalu**

Rotterdamská pravidla dávají rovněž dopravci možnost dovolávat se nedostatečného nebo vadného obalu. Obal tedy musí být pro danou přepravu vhodný a nesmí vykazovat vady, pokud odesílatel chce zabránit tomu, aby se dopravce tohoto exkulpačního důvodu dovolával. Dostatečné a chyb prosté musejí být rovněž značky – dopravce by se však těchto chyb nemohl dovolávat, pokud by zboží označoval sám. Exkulpační důvod spočívající v nedostacích značek a obalu uvádějí Rotterdamská pravidla v ustanovení čl. 17 odst. 3 písm. k).

### **8.3.6.12. Záchrana života, majetku a životního prostředí nebo snaha o ni**

Dopravce se odpovědnosti zproští, prokáže-li, že škoda vznikla v důsledku záchranných prací, které podnikl na záchranu života, majetku, nebo životního prostředí. Tyto exkulpační důvody uvádějí Rotterdamská pravidla v ustanoveních čl. 17 odst. 3 písm. l), m) a n). Dopravce nemusí být při záchraně úspěšný, aby se tohoto důvodu mohl dovolat, stačí, že se o ni pokusil. Vzhledem k hodnotě lidského života je dopravci ponecháno zcela volné uvážení o tom, jaké prostředky zvolí k záchraně života na moři. U záchrany majetku je opět třeba, aby tato opatření byla rozumná, totéž stanoví Rotterdamská pravidla i u záchrany životního prostředí a pokusu o ni. Je pravda, že v případě kritéria „rozumnosti“ je zde přítomen jistý subjektivní moment. Je možné, že např. při záchraně životního prostředí bude jisté opatření považováno za rozumné spíše soudy rozvinutých zemí (kde má veřejnost většinou silné environmentální cítění), než soudy zemí rozvojových. Z jazykového hlediska nicméně vyplývá, že záchrana života a majetku musí proběhnout na moři, tento požadavek ovšem již není kladen u záchrany životního prostředí. Dopravce tak tedy má možnost vyvinut se i s poukazem na kroky, které učinil při záchraně životního prostředí jiného než mořského. Může být dále sporné, jaký význam pro praxi může mít skutečnost, že v případě záchrany životního prostředí má podle doslovného znění dopravce možnost „*učinit rozumná opatření k tomu, aby zabránil škodě na životním prostředí, nebo se o to pokusil*“. Ze znění předpisu jasně vyplývá, že životnímu prostředí má hrozit škoda, které se má dopravce pokusit zabránit. U záchrany života či majetku už ale o škodě řeč vysloveně není – nicméně majetku škoda hrozit musí, lidské osobě pak tělesná újma, má-li dopravce tyto hodnoty „zachraňovat“ (angl. „to save“).

### **8.3.6.13. Akce podniknuté v souladu s články 15 a 16 Rotterdamských pravidel**

Tento exkulpační důvod stručně stanoví, že pokud dopravce podnikne kroky ohledně nebezpečného zboží tak jak mu to umožňuje čl. 15 Rotterdamských pravidel, může se dovolávat této skutečnosti jako exkulpačního důvodu. Dopravce je odpovědnosti zproštěn, pokud obětoval zboží v průběhu cesty po moři tak jak mu to umožňuje čl. 16 Rotterdamských pravidel.

#### 8.3.6.14. Meze exkulpačních důvodů

Na základě výše uvedených exkulpačních důvodů se dopravce nebude moci zprostit odpovědnosti z části nebo zcela, pokud žalující strana prokáže, že zavinění dopravce, nebo osob, za něž dopravce odpovídá, způsobilo událost nebo přispělo k události, na kterou se dopravce odvolává (čl. 17 odst. 4 písm. a)). Zde se můžeme vrátit např. k případu požáru. Dopravce reaguje na důkaz žalobce o vzniku škody v průběhu přepravy exkulpačním důvodem podle čl. 17 odst. 3 písm. f), tedy že ke vzniku škody došlo v důsledku požáru, žalobce pak musí prokázat, že dopravce nebo osoby, za něž dopravce odpovídá, požár zavinily<sup>643</sup>.

Žalující strana má rovněž možnost prokázat, že k události, která dala vzniknout škodě a které se dopravce dovolává, přispěla jiná událost, která není v katalogu výjimek uvedena. Pokud dopravce neprokáže, že tuto jinou událost nezavinil a nezavinila ji ani některá z osob, za něž dopravce odpovídá, bude dopravce odpovědný za tuto událost a tedy i za část škody (čl. 17 odst. 4 písm. b)). Tak bude mít dopravce např. možnost dovolat se vadného obalu zásilky, nicméně žalobce bude mít možnost prokázat, že ke škodě přispělo špatné nakládání se zásilkou ze strany dopravce<sup>644</sup>.

Dopravce je rovněž odpovědný (podle ustanovení čl. 17 odst. 5) zcela nebo zčásti za ztrátu zboží, jeho poškození nebo zpoždění s jeho dodáním a to bez ohledu na ustanovení čl. 17 odst. 3 Rotterdamských pravidel, prokáže-li žalobce, že ztráta, poškození nebo zpoždění bylo pravděpodobně (zde tedy podle textu stačí skutečně pouhá pravděpodobnost) způsobeno nezpůsobilostí lodi k přepravě (případně že tato nezpůsobilost ke škodné události přispěla) a to v širokém slova smyslu – tedy s ohledem na stav lodi, její personální a materiální vybavenost i na způsobilost nákladových prostor pro náklad (podrobněji viz výše). Dopravce má však možnost zabránit vzniku své odpovědnosti v důsledku toho, že se žalobce dovolává nezpůsobilosti lodi, pokud prokáže, že mezi nezpůsobilostí lodi a škodou není příčinná souvislost, případně prokáže-li, že splnil svou povinnost podle čl. 14 Rotterdamských pravidel. Někteří autoři si v této souvislosti stěžují na to, že nezpůsobilost lodi k přepravě není vztažena k určitému časovému okamžiku a tudíž může žalobce přenést na dopravce důkazní

---

<sup>643</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 111.

<sup>644</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 111.

břemeno v situaci, kdy byla loď nezpůsobilá v důsledku nečekané události cestou<sup>645</sup>. Podle mého názoru bych v tom problému neviděl, jelikož po dopravci se nevyžaduje, aby prokázal, že loď udržoval perfektně způsobilou po celou dobu přepravy, ale vyžaduje se, aby vynaložil náležitou péči o její způsobilost. Pochopitelně bude tedy dopravce muset splnit jiná kritéria na moři, kde byla loď poškozena bouří, než v přístavu před vyplutím. Žalobce má podle mne právo na to, aby mu dopravce dokázal, že i po nečekané události vynaložil náležitou péči, aby loď byla co nejvíce způsobilá k přepravě. Z logiky věci pak vyplývá, že tento problém bude vyvstávat pouze u námořních přeprav, nikoli již u přeprav s využitím principu „maritime plus“<sup>646</sup>.

### **8.3.7. Zvláštní přepravy**

#### **8.3.7.1. Palubní náklad**

Zboží smí (avšak nutně nemusí) být přepravováno na palubě lodi pouze v případech uvedených v ustanovení čl. 25 odst. 1 Rotterdamských pravidel. V první řadě by bylo možná dobré vymezit, co lze vlastně považovat za palubu lodi. Palubou lodi se myslí „*taková místa na lodi, která jsou vzhledem ke konstrukci lodi vystavena povětrnostním vlivům, jako např. slunci, dešti, větru a mořské vodě*“<sup>647</sup>. Náklad je pak podle Rotterdamských pravidel možno přepravovat na palubě lodi mj. pokud to vyžaduje právní norma. Právní normou bude norma veřejného práva, nejčastěji práva státu vlajky, může však jít o právo jiného státu<sup>648</sup>. Dále je možno přistoupit k přepravě na palubě v případech, kdy je zboží přepravováno v kontejnerech nebo vozidlech (silničních vozidlech i železničních vozech<sup>649</sup>), která jsou vhodná pro přepravu na palubě, paluba musí být současně vhodně uzpůsobena k přepravě takových kontejnerů

---

<sup>645</sup> HASHMI, S. *The Rotterdam Rules: A Blessing?*. Loyola Maritime Law Journal 2012, č. 10, s. 248.

<sup>646</sup> VON ZIEGLER, A. Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 107.

<sup>647</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 126.

<sup>648</sup> RASMUSSEN, U. L. Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 138.

<sup>649</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 126.



nebo vozidel, a v posledním případě je možno zboží na palubě přepravovat, je-li taková přeprava dohodnuta v přepravní smlouvě nebo je v souladu se zvyklostmi a praxí daného obchodního odvětví. Aby byl dopravce oprávněn dovolávat se ujednání o přepravě zboží na palubě i vůči třetí straně, která je držitelem převoditelného přepravního dokumentu nebo EPD, musí být ujednání o přepravě na palubě v tomto dokumentu zaneseno (čl. 25 odst. 4).

V případech, kdy je náklad na palubě přepravován v souladu s výše uvedenými požadavky, je dopravce při takové přepravě odpovědný podle obecných ustanovení Rotterdamských pravidel o odpovědnosti za škodu. Pokud dopravce přepravuje náklad na palubě v souladu s právním předpisem, ujednáním v přepravní smlouvě případně zvyklostmi a praxí daného obchodního odvětví, dopravce navíc neodpovídá za škodu, která vznikla v důsledku zvláštního nebezpečí, které přepravu zboží na palubě provází (čl. 25 odst. 2 Rotterdamských pravidel). To je poměrně pochopitelné, jelikož v těchto případech dopravce nemá buď možnost konat jinak (právní předpis mu v tom brání) nebo je odesílatel s riziky srozuměn<sup>650</sup>, případně se takto běžně v praxi postupuje. Dopravce tak za rizika spojená s přepravou palubního nákladu ve výše uvedených případech neodpovídá<sup>651</sup>. Někteří autoři<sup>652</sup> pak uvádějí, že k takovému zvláštnímu nebezpečí by mělo být přistupováno jako k dalšímu bodu katalogu exkulpačních důvodů v čl. 17 odst. 3 Rotterdamských pravidel. Podle tohoto názoru by tedy dopravce měl prokázat existenci takového zvláštního nebezpečí, žalující strana by však měla možnost prokázat, že ke škodě přispělo zavinění dopravce (případně osob, za něž odpovídá). Rozsudek nizozemského Hoge Raad pak vede rovněž k zamyšlení, zda musí zvláštní nebezpečí souviset nutně s dobou přepravy zboží, nebo zda se může jednat i o nebezpečí vzniklé při nakládce zboží na palubu a vykládce zboží z paluby<sup>653</sup>.

---

<sup>650</sup> Právě u smluvního ujednání palubní přepravy panují u mne ovšem jisté pochybnosti o tom, nakolik je odesílatel schopen rizika posoudit. Může například nastat situace, kdy dopravce má na lodi místo už jen na palubě, nabídne odesílateli, že zboží může jet např. „ještě tento týden“, ale na palubě. Těžko říci, zda v takových situacích bude odesílatel schopen všechna rizika zvážit, dopravce je však nepochybně zná.

<sup>651</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. s. 746.

<sup>652</sup> RASMUSSEN, U. L. Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 140.

<sup>653</sup> Rozsudek Hoge Raad ve věci C02/022HR ze dne 27. září 2002 (anglické shrnutí: European Transport Law 2005, č. 2, s. 195). Hoge Raad zde rozhodl, že pro nizozemskou vnitrostátní úpravu výjimka z odpovědnosti dopravce za palubní náklad zahrnuje i jeho naložení a vyložení.

Pokud by dopravce zboží převážel na palubě, aniž by pro to byly splněny podmínky, dopravce odpovídá za škody výlučně vzniklé z přepravy na palubě a není při tom oprávněn použít článku 17 na svou obranu. Pokud by pak dopravce přepravoval zboží na palubě i přesto, že s odesilatelem vysloveně dohodl přepravu zboží pod palubou, dopravce by nebyl oprávněn k využití limitů pro náhradu škody, do té míry, do jaké byla škoda způsobena přepravou na palubě – tím se myslí škoda, která by nevznikla při přepravě na základě dané přepravní smlouvy, pokud by zboží bylo přepravováno pod palubou<sup>654</sup>.

### 8.3.7.2. Přepravy za využití principu „maritime plus“

Jak již bylo řečeno výše, Rotterdamská pravidla mohou pokrývat i přepravy jiným druhem dopravního prostředku, než námořní lodí. Rotterdamská pravidla ovšem rovněž reflektují, že na mezinárodním poli nepředstavují unifikaci jedinou. Článek 26 této úmluvy tak dává přednost určitým ustanovením jiných úmluv, které se na ten který nenámořní úsek přepravy vztahují – tedy na přepravy jiným druhem dopravního prostředku před naložením zboží na loď a po jeho vyložení z lodí. Problematické se však v souvislosti s touto konstrukcí jeví několik bodů. Předně Rotterdamská pravidla dávají přednost jiným úmluvám pouze v případě, že událost, která vedla ke škodě, je lokalizovatelná a spadá pouze (angl. „solely“)<sup>655</sup> do časového úseku přepravy předcházejícímu přepravě námořní, nebo do úseku přepravy na ni navazující. Taková přeprava však musí spadat pod úpravu jiným mezinárodním instrumentem, přednost tedy nedostává úprava vnitrostátní<sup>656</sup>. To může vést k poněkud úsměvné situaci, kdy dopravce doveze zboží do Hamburku lodí, část kontejnerů pak bude dopravce přepravovat po silnici. Vypraví rovněž kamion se dvěma kontejnery, jeden na nákladním vozidle, druhý na přívěsu a to pro dva příjemce, pro jednoho do Mnichova, pro druhého do Salzburku. Kamion havaruje někde v okolí Erfurtu, oba kontejnery budou zničeny požárem. Zatímco za škodu na kontejneru pro příjemce v Mnichově bude dopravce odpovědný podle Rotterdamských pravidel (a nikoli podle německé

---

<sup>654</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 128.

<sup>655</sup> To ve svém důsledku nezahrnuje škody, které vznikají znovu a znovu - např. působení deště.

<sup>656</sup> DE WIT, R. Minimal Music: Multimodal Transport Including a Maritime Leg Under the Rotterdam Rules. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 95.

národní úpravy), za náklad pro příjemce v Salzburku bude odpovídat podle Úmluvy CMR.

Rotterdamská pravidla tedy ustupují jen mezinárodním instrumentům. Vysloveně se zde nehovoří o mezinárodních úmluvách, kterýžto pojem je užší. Rotterdamská pravidla by tedy v oblasti použití čl. 26 měla ustoupit nejen mezinárodním úmluvám, ale i dohodám (tedy podle všeho i Dohodě SMGS), případně právním aktům EU<sup>657</sup>. Podmínkou však je, že tyto instrumenty musejí být kogentního charakteru, přesněji řečeno, nesmí poskytovat možnost odchýlení se od nich v neprospěch odesilatele.

Rotterdamská pravidla dále ustupují pouze v otázkách vyjmenovaných článkem 26 (odpovednost dopravce, její limity a lhůty pro uplatnění nároků). Lépe by ale bylo podívat se v tomto bodě na text Rotterdamských pravidel, který používá v anglickém znění slovo „prevail“. Z toho lze vyvodit, že Rotterdamská pravidla ustoupí (jiný instrument tedy „převáží“), pouze pokud ustoupit mohou, tedy pokud je zde určitá kolize<sup>658</sup>. Z Rotterdamských pravidel tak zůstanou použitelná ustanovení řešící ty otázky, které čl. 26 neuvádí, dále pak ta ustanovení, která v kolizi s jiným mezinárodním instrumentem nejsou<sup>659</sup>.

Tato „mozaiková“ úprava vede nepochybně k zamyšlení, zda si tvůrci úmluvy „neukousli příliš velké sousto“. Neúspěch Hamburské úmluvy totiž ukázal, že námořní doprava může nabídnout stále dostatek sporných bodů, na kterých není a nebude snadné dosáhnout konsensu. Pokusit se tedy v jedné úmluvě ještě vyřešit, byť jen částečně, problémy přepravy kombinované, kde unifikační snaha rovněž narazila, představuje skutečně nemalou porci problémů.

---

<sup>657</sup> RASMUSSEN, U. L. Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 147.

<sup>658</sup> RASMUSSEN, U. L. Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 147.

<sup>659</sup> Což ve vztahu k již zmíněné Úmluvě CMR může být např. úprava doručení zboží, povinnosti dopravce atd. (uvádí LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. *Tulane Maritime Law Journal* 2012, s. 733 a násl).

### **8.3.7.3. Přepravy s odchýlením**

O deviaci (nebo též odchýlení) byla řeč již v části této práce věnované Haagským a Haagsko-Visbyským pravidlům. Jedná se o určitou specialitu námořní přepravy. Odchýlení z trasy např. v silniční nebo železniční přepravě sice může vést k odpovědnosti dopravce (typicky v případech, kdy si s odesilatelem sjednal určitou trasu, kterou odesílatel z různých důvodů preferuje – bezpečí zásilky, pořadí dodání jednotlivých kusů, propagační důvody atp.), avšak nejde o běžnou praxi. V „nenámořních“ oborech je odchýlení dopravce od trasy posuzováno podle národních právních předpisů. Rovněž těžiště úpravy odchýlení dopravce v námořní přepravě leží v národních právních rádech. Především v zemích common law je však odpovědnost dopravce posuzována velmi přísně, v případě, že se loď odchýlila vědomě z kurzu, jelikož je argumentováno tím, že zboží je v takových případech vystaveno dalším nebezpečím, které odesílatel nemohl zvážit, když smlouvu uzavíral. Dopravce tak v těchto zemích nemá možnost svou odpovědnost vyloučit nebo snížit<sup>660</sup>. Tento přísný postup se pak rozšířil nejen na již zmíněné odchýlení se z kurzu, ale rovněž na jiná „svévolná“ jednání dopravce, jako např. přepravu zboží na palubě bez dohody s odesilatelem<sup>661</sup>.

Rotterdamská pravidla upravují odchýlení dopravce (deviation) velmi stručně v čl. 24, kde stanoví, že samotné odchýlení nezabývá dopravce, případně dalšího dopravce obrany podle Rotterdamských pravidel nebo možnosti limitovat náhradu škody, které jsou v této úmluvě uvedeny, i kdyby podle rozhodného práva zakládalo odchýlení porušení povinností dopravce.

### **8.3.8. Určení výše náhrady škody a její limity**

Jak již bylo zmíněno, základním pravidlem v mezinárodních úmluvách pro přepravní smlouvu je, že se hradí skutečná škoda. Pro náhradu této škody jsou pak úmluvami nastaveny limity.

---

<sup>660</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 315.

<sup>661</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 174.

Metodu pro výpočet náhrady škody obsahují Rotterdamská pravidla ve svém čl. 22. Podle tohoto ustanovení je pro náhradu škody za ztrátu nebo poškození zboží rozhodující hodnota zboží v čase a místě dodání (čas a místo dodání pak blíže upřesňuje čl. 43 Rotterdamských pravidel). Hodnota zboží se určí na prvním místě podle burzovní ceny, pokud burzovní cena není určitelná, pak podle ceny tržní a není-li zjistitelná ani cena tržní, tak podle běžné hodnoty zboží stejného druhu a kvality v místě dodání. Zde je však nutné zmínit pravidlo obsažené v ustanovení čl. 17 odst. 6 Rotterdamských pravidel, které říká, že pokud se dopravce vyviní z části své odpovědnosti, odpovídá jen v poměru, v jakém je za škodu vzniklou ze ztráty, poškození (nebo zpoždění s dodáním) zboží odpovědný.

Limitům náhrady škody se pak věnuje Kapitola 12 Rotterdamských pravidel. Limity jsou v této úmluvě nastaveny pro ztrátu nebo poškození zboží na 875 SDR za jednotku<sup>662</sup> nebo 3 SDR za kilogram hrubé hmotnosti zboží, které je předmětem žaloby nebo sporu. Rozhodující je vyšší hodnota (čl. 59 odst. 1). Limit pro náhradu škody v případě zpoždění pak stanoví čl. 60, když říká, že škody na zboží způsobené zpožděním se počítají podle běžného pravidla o ztrátě nebo poškození zboží, ekonomické škody spojené se zpožděním jsou pak omezeny na 2,5 násobek přepravného. Celková výše náhrady škody za zpoždění a škodu nebo ztrátu zboží nesmí přesáhnout výši kompenzace, kterou by musel dopravce vyplatit v případě totální ztráty. Rotterdamská pravidla pak umožňují prolomit limity pro náhradu škody v několika případech. Předně je možné prolomit limity náhrady škody v situacích, kdy odesílatel udal vyšší hodnotu zásilky a tato byla zanesena do přepravního dokumentu nebo EPD. Další možností je, že si dopravce a odesílatel dohodnou vyšší limity pro náhradu škody. Rotterdamská pravidla pak rovněž obsahují ustanovení o tzv. kvalifikovaném zavinění, které rovněž vede ke ztrátě možnosti dovolávat se limitů pro náhradu škody a to jak stanovených přímo touto úmluvou, tak smluvně sjednaných. O kvalifikované zavinění se podle čl. 61 jedná, pokud dopravce nebo osoby, za které odpovídá podle čl. 18, způsobí škodu (formou ztráty, poškození zboží nebo zpoždění s jeho dodáním) úmyslně nebo nedbale a s vědomím, že k takové škodě pravděpodobně dojde.

### **8.3.8.1. Celkové omezení odpovědnosti vlastníků lodí (global limitation of liability)**

---

<sup>662</sup> Angl. „package or other shipping unit“. K posouzení toho, co se považuje za jednotku, pak dává další návod čl. 60 odst. 2 Rotterdamských pravidel.

Jak už bylo řečeno výše, Rotterdamská pravidla podle svého článku 83 nezasahují do mezinárodní nebo národní úpravy celkového omezení odpovědnosti vlastníků lodí. Na mezinárodní úrovni je pak asi nejvýznamnější právní normou Londýnská úmluva.

Důvodem pro přijetí této úpravy je především snaha rozdělit rizika v námořní přepravě<sup>663</sup>. Díky Londýnské úmluvě je rovněž dopravci umožněno, aby složil u příslušného soudu plnou částku své případné odpovědnosti podle této úmluvy, přičemž se tím především vyhne nutnosti skládat částky na záruky pro různé žaloby v různých státech<sup>664</sup>. Existence Londýnské úmluvy vedle úpravy v Rotterdamských pravidlech ovšem znamená, že dopravce bude mít možnost limitovat svou odpovědnost dvakrát – napoprvé podle Rotterdamských pravidel, napodruhé podle Londýnské úmluvy<sup>665</sup>.

Výhody z Londýnské úmluvy požívají, v rozsahu jejího použití, který vymezuje čl. 15 této úmluvy, mj. vlastníci lodí, její nájemce či její provozovatel (čl. 1 Londýnské úmluvy). Londýnská úmluva se vztahuje na žaloby z přepravy osob i nákladu. Limity pro přepravu nákladu se určují s ohledem na tonáž lodi podle čl. 6, přičemž celková částka náhrady škody za všechny žaloby nesmí přesáhnout limit určený článkem 6. Této výhody mohou ale oprávněné osoby využít pouze pro žaloby určené čl. 2 a nevyložené článkem 3 této úmluvy. Londýnská úmluva konstituuje dva způsoby celkového omezení odpovědnosti – s vytvořením limitačního fondu a bez něj. Jak již bylo uvedeno, vytvořením limitačního fondu v souladu s čl. 11 Londýnské úmluvy ve smluvním státě této úmluvy není dopravce vystaven nutnosti skládat několik záruk na několik žalob pro několik žalujících. Pokud tedy oprávněná osoba např. vytvoří limitační fond u soudu nebo jiného kompetentního orgánu v prvním přístavu, kde loď zastaví po kolizi s jinou lodí, nebo v přístavu, kde byl složen náklad, pak by měla být loď propuštěna, stejně tak by mělo být upuštěno od dalších možných zajišťovacích institutů. Oprávněná osoba by tak měla ve vlastním zájmu o vytvoření fondu usilovat<sup>666</sup>. Pokud fond vytvořen nebude, může se oprávněná osoba rovněž dovolávat limitů své odpovědnosti podle Londýnské

---

<sup>663</sup> FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. s. 187.

<sup>664</sup> BAATZ, Y. aj. *Maritime law*. 2. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2011. s. 308.

<sup>665</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 176.

<sup>666</sup> BAATZ, Y. aj. *Maritime law*. 2. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2011. s. 337.

úmluvy v souladu s čl. 10, nicméně státy mohou tuto možnost ve svém vnitrostátním zákonodárství omezit.

### **8.3.9. Odpovědnost u přeprav při zapojení dalších subjektů námořní přepravy**

Základní princip pro posouzení odpovědnosti dopravce při přepravách, do nichž je zapojen i dopravce další, je obsažen v čl. 18 Rotterdamských pravidel. Ustanovení čl. 18 písm. a) uvádí, že dopravce je odpovědný za „*any performing party*“, tedy i osobu, kterou Rotterdamská pravidla (v anglickém znění) označují za „*maritime performing party*“ (což je podkategorie „*performing party*“), tedy velmi zjednodušeně řečeno především za dalšího, či skutečného dopravce. Legální definici „*maritime performing party*“ pak nabízí čl. 1 odst. 7 Rotterdamských pravidel a ta je širší, než jak bychom pojímali skutečného dopravce (angl. *actual carrier*) – jedná se totiž o osobu, která za dopravce převzala některou z jeho činností, která spadá časově mezi přijetí zboží v přístavu odeslání až po jeho odjezd z přístavu dodání. Kromě skutečného nebo dalšího dopravce tak bude pod tuto definici spadat i personál, který si dopravce v přístavech nakládky nebo vykládky najal. Základní princip lze tedy vyjádřit tak, že dopravce odpovídá za škody vzniklé v dané fázi přepravy, jako by tuto fázi provedl sám, Rotterdamská pravidla pak při zapojení dalších subjektů věnují zvláštní zřetel právě odpovědnosti při námořním úseku přepravy.

Tato zvláštní pozornost, jíž se námořní úsek přepravy těší (při zapojení dalších subjektů do přepravy), je patrná z ustanovení čl. 20 Rotterdamských pravidel. Pokud jsou dopravce a jedna nebo více „*maritime performing parties*“ odpovědní za škodu v důsledku ztráty, poškození zboží nebo zpoždění s jeho dodáním, jejich odpovědnost je solidární, avšak pouze do výše limitů, které Rotterdamská pravidla uvádějí (čl. 20 odst. 1). Celková výše náhrady škody od všech těchto subjektů pak nesmí přesáhnout výši limitů pro náhradu škody (čl. 20 odst. 2), ovšem v případě, že tyto limity nejsou prolomeny podle ustanovení čl. 61 Rotterdamských pravidel.

Odpovědností „*maritime performing party*“ se pak zabývá konkrétně čl. 19 Rotterdamských pravidel. „*Maritime performing party*“ odpovídá podle tohoto ustanovení za podmínek a v rozsahu jako dopravce. Podmínkou pro to, aby byla

vystavena této odpovědnosti, je, že převzala zboží ve smluvním státě Rotterdamských pravidel nebo jej do smluvního státu doručila, případně provedla za dopravce úkony ve vztahu ke zboží ve smluvním státě. Kumulativně k tomu pak musí událost, která způsobila poškození, ztrátu nebo zpoždění nastat v době určené v čl. 19 odst. 1 písm. b). Pokud by dopravce chtěl zpřísnit svou odpovědnost, pak s takovým zpřísněním musí „maritime performing party“ vysloveně souhlasit. „Maritime performing party“ rovněž odpovídá za porušení svých povinností podle této úmluvy způsobených jednáním nebo opomenutím všech osob, kterým svěřila provedení některé povinnosti dopravce.

Rotterdamská pravidla vysloveně stanoví, že nic v této úmluvě nezakládá odpovědnost kapitána, posádky, nebo zaměstnanců dopravce nebo „maritime performing party“ (čl. 19 odst. 4).

### **8.3.10. Prostor pro smluvní úpravu odpovědnosti**

Možnostem pro smluvní úpravu odpovědnosti dopravce je věnována Kapitola 16 Rotterdamských pravidel, přičemž tato problematika je opět detailněji rozpracována, než tomu bylo ve starších unifikačních úmluvách.

Základní pravidlo pro smluvní úpravu odpovědnosti dopravce je obsaženo v čl. 79 Rotterdamských pravidel a lze jej rozdělit na dva okruhy. Článek 79 odst. 1 se věnuje možné úpravě odpovědnosti dopravce a říká, že dopravce ani „maritime performing party“ nemohou svou odpovědnost (přímo nebo nepřímo) smluvně vyloučit nebo omezit. Odpovědností se zde myslí jak odpovědnost podle čl. 17 Rotterdamských pravidel, tak odpovědnost podle národního právního řádu, která by vyvstala z porušení některé povinnosti zakotvené v Rotterdamských pravidlech<sup>667</sup>. Dopravce ani „maritime performing party“ pak nemohou přímo ani nepřímo vyloučit nebo omezit své povinnosti podle Rotterdamských pravidel. Výjimkou jsou pochopitelně případy, kdy Rotterdamská pravidla vysloveně uvádějí, že se od některého jejich ustanovení odchýlit lze. Z této úpravy je patrné, že jak dopravce, tak „maritime performing party“ mohou svou odpovědnost rozšířit, případně na sebe převzít další povinnosti, které Rotterdamská pravidla nestanoví. Rotterdamská pravidla se tedy v tomto bodě snaží co

---

<sup>667</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 367.



nejvíce zachovat ochranu slabší smluvní strany a dávají rovněž najevo, že jsou pouze unifikací určitého minimálního standardu. Problém patrně nevystane v souvislosti s určením, kdy určité ustanovení ve smlouvě snižuje tento standard přímo, pochybnosti však již mohou vyvstat ohledně toho, kdy ustanovení smlouvy snižují tento standard nepřímo. Za takové nepřímé odchýlení od Rotterdamských pravidel lze v některých situacích považovat např. doložku určující rozhodné právo, které volí právo státu, který není členským státem Rotterdamských pravidel<sup>668</sup>.

Ustanovení čl. 79 odst. 2 se pak věnuje smluvní úpravě postavení odesilatele, dokumentárního odesilatele, příjemce a dalších osob zde uvedených a navazuje v podstatě na úpravu provedenou v prvním odstavci tohoto článku. Smluvně je tedy nemožné přímo nebo nepřímo vyloučit, omezit, ale i rozšířit povinnosti odesilatele, dokumentárního odesilatele, příjemce a dalších osob uvedených v čl. 79 odst. 2 Rotterdamských pravidel, stejně jako u těchto osob nelze smluvně přímo nebo nepřímo vyloučit, omezit nebo rozšířit jejich odpovědnost za porušení jejich povinností podle této úmluvy.

Rotterdamská pravidla pak dávají možnost odchýlit se ve větší míře od svých ustanovení pro některé druhy přeprav. Jedná se jednak podle ustanovení čl. 80 o přepravě na základě tzv. volume contracts, které jsou legálně definovány v ustanovení čl. 1 odst. 2 Rotterdamských pravidel. Dále umožňuje tato úmluva větší smluvní svobodu v případě přeprav živých zvířat (čl. 81 odst. 1 Rotterdamských pravidel) a určitých specifických druhů zboží (čl. 81 odst. 2 Rotterdamských pravidel).

### **8.3.11. Procesněprávní úprava v Rotterdamských pravidlech**

Časový úsek, v rámci kterého může být uplatněn nárok, je v Rotterdamských pravidlech vymezen v čl. 62. Podle ustanovení prvního odstavce tohoto článku nemůže být řízení (soudní nebo rozhodčí) ohledně nároku vzniklého porušením povinností podle Rotterdamských pravidel zahájeno po uplynutí dvou let. Tato doba počíná běžet ode dne, kdy dopravce dodal zboží, případně pokud zboží nebylo dodáno (nebo bylo dodáno

---

<sup>668</sup> HONKA, H. Validity of Contractula Terms. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 335.

jen z části), pak od posledního dne, kdy zboží dodáno být mělo. Den počátku běhu lhůty se do této lhůty nezapočítává. Toto ustanovení se týká ovšem jen sporů, ke kterým došlo v důsledku porušení Rotterdamských pravidel, vyloučeny jsou tedy z dopadu tohoto ustanovení spory, které sice vznikly mezi těmiž subjekty, jako v případě porušení povinností podle Rotterdamských pravidel, ale z jiného důvodu<sup>669</sup>. Povaha této lhůty je ovšem poněkud sporná. Ustanovení čl. 61 odst. 1 Rotterdamských pravidel totiž hovoří o tom, že po uplynutí lhůty nemůže být zahájeno<sup>670</sup> ani soudní, ani rozhodčí řízení, avšak ustanovení čl. 62 odst. 3 uvádí, že bez ohledu na lhůtu uvedenou v prvním odstavci se může strana spolehnout na svůj nárok, pokud se týká započtení proti nároku druhé strany. Lhůtu je pak možno podle čl. 63 prodloužit.

Rotterdamská pravidla, jak již bylo výše řečeno, obsahují ustanovení ohledně řízení soudního, i řízení rozhodčího. Soudnímu řízení se věnuje Kapitola 14 Rotterdamských pravidel, přičemž závěrečný článek této kapitoly (čl. 74) uvádí, že Kapitola 14 váže jen ty státy, které v tomto smyslu učinily prohlášení. V této kapitole je především upravena příslušnost soudu, přičemž Rotterdamská pravidla rozlišují, zda se jedná o žaloby proti dopravci nebo proti „maritime performing party“.

Rotterdamská pravidla dávají v případě žaloby proti dopravci stranám možnost si „příslušný soud“<sup>671</sup> zvolit (čl. 66 písm. b)). Volbou založená příslušnost soudu je však výlučná pouze v případě, že ji strany jako takovou sjednaly a že tato dohoda vyhovuje podmínkám čl. 67 – Rotterdamská pravidla v tomto ustanovení mimo jiné umožňují stranám vysloveně zvolit si pouze soud členského státu Rotterdamských pravidel. Toto ustanovení má tedy zabránit např. situacím, kdy by soud členského státu

---

<sup>669</sup> KIM, I. H. Time for Suit. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 276.

<sup>670</sup> Angl. to institute proceedings, šp. „entablar procedimiento judicial o arbitral“.

<sup>671</sup> I v tomto případě obsahují Rotterdamská pravidla legální definici „příslušného soudu“ (angl. competent court) a to v ustanovení čl. 1 odst. 30. Příslušný je takový soud, který je v členském státě Rotterdamských pravidel a který má podle jeho vnitřních předpisů příslušnost k takovému řízení. V úvahu může tedy podle vnitrostátních předpisů připadat i více soudů, žalobce může mít rovněž na výběr, zda předloží spor obecnému soudu, nebo soudům zvláštním (TARMAN, Z. D. Jurisdiction and Arbitration Under the Rotterdam Rules. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 271).

Rotterdamských pravidel musel uznávat rozhodnutí státu nečlenského<sup>672</sup>. Výlučnou příslušnost soudu je možno rovněž založit podle čl. 72 Rotterdamských pravidel až po vzniku nároku. Strany mohou v takovém případě učinit dohodu o tom, že svůj spor předloží jakémukoli příslušnému soudu. Zde je možno vyjít z toho, že v případě vzniku nároku jsou strany schopny dostatečně objektivně celou věc posoudit a zvolit si pro rozuzhodnutí daného sporu nejvhodnější soud<sup>673</sup>. Příslušnost soudu je možno rovněž založit tak, že se odpůrce na řízení zúčastní a to z jiného důvodu, než aby namítal nepřislušnost tohoto soudu.

Pokud k volbě soudu nedojde, obsahuje čl. 66 katalog soudů, mezi kterými je možno volit v případě, že spor směřuje proti dopravci. V závislosti na okolnostech případu tak bude stranám k dispozici více či méně potenciálně příslušných soudů. Kromě jiných kritérií je pak možno příslušnost soudu založit na základě domicilu dopravce. „Domicil“ je pro české právo poměrně vzdálený pojem, Rotterdamská pravidla však tento pojem pro své potřeby legálně definují a to konkrétně v ustanovení čl. 1 odst. 29.

Příslušné soudy pro spory proti „maritime performing party“ pak obsahuje čl. 68 Rotterdamských pravidel.

Je dále třeba zmínit, že úprava příslušnosti soudů v Rotterdamských pravidlech se podle ustanovení čl. 70 nevztahuje na příslušnost ohledně zajišťovacích institutů, včetně zadržení lodi (angl. „arrest“).

Článek 73 Rotterdamských pravidel se pak věnuje uznání a výkonu rozhodnutí. Zde by v případě přijetí Rotterdamských pravidel mohl vzniknout pro členské státy EU poměrně zásadní problém, jelikož by se pravidla obsažená v tomto článku dostala do rozporu s Nařízením Brusel I. Ustanovení čl. 73 odst. 3 sice říká, že v případě, kdy se členem Rotterdamských pravidel stane regionální organizace pro hospodářskou spolupráci, nemají Rotterdamská pravidla vliv na dříve i později přijaté instrumenty, které se k problematice uznání a výkonu pro členské státy této organizace vztahují, pokud by však EU k Rotterdamským pravidlům nepřistoupila, jediným řešením by pro

---

<sup>672</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 332.

<sup>673</sup> STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. s. 347.

členské státy bylo použití čl. 74 – členský stát by tedy nemohl učinit prohlášení v tom smyslu, že si přeje být Kapitoulou 14 vázán.

Jak již bylo zmíněno, Rotterdamská pravidla upravují rovněž v určitém rozsahu rozhodčí řízení. Konkrétně se tak děje v jejích Kapitole 15, která je podle čl. 79 opět závazná jen pro ty členské státy, které v tom smyslu učiní prohlášení. V ustanovení čl. 75 odst. 2 jsou pak určena místa, kde může rozhodčí řízení proběhnout. Stranám je opět dána možnost si místo pro rozhodčí řízení sjednat, pokud se tak nestane, nabízí Rotterdamská pravidla několik míst na výběr. V případě, že si strany zvolí místo pro rozhodčí řízení až po vzniku nároku, mohou si podle čl. 77 Rotterdamských pravidel strany zvolit kterékoli místo.

## Závěr

Problematika úpravy přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě zboží je v současné době prováděna celou řadou norem. Jedná se o právní normy různé síly a různého původu, které dopadají na rozdílný okruh otázek, které s mezinárodní přepravou zboží vyvstávají. Bohužel vede tato mnohost norem k „třecím plochám“, které mezi nimi vznikají (zmíněn byl vztah Nařízení Řím I a úmluv, které unifikují přímou úpravu, případně vztah Nařízení Řím II a Haagské úmluvy). Nelze rozhodně říci, že by takováto situace byla ideální, jelikož vztah mezi jednotlivými normami je předmětem odborné diskuse v rámci právní vědy a lze tedy těžko očekávat, že by se v tomto problému orientovaly subjekty, které nemají příslušné právnické vzdělání.

Jako velké pozitivum je však možno vnímat existenci úspěšných unifikačních úmluv pro jednotlivé druhy dopravy. Tyto úmluvy významným způsobem posilují právní jistotu v oblasti mezinárodní přepravy zboží. Jako negativum pak lze vnímat absenci platné unifikace pro mezinárodní kombinovanou přepravu zboží.

V mezinárodní silniční přepravě zboží je úspěšnou a zdařilou unifikací Úmluva CMR. Podle mého názoru byl však poslední vývoj v tomto oboru poněkud unáhlený, jelikož Protokol 2008 se nedočkal velkého počtu ratifikací, v něm obsažené normy jsou navíc pro laiky poměrně nesrozumitelné, přičemž dopravci o novinku v podobě elektronického nákladního listu příliš zájem nejeví. Nezdá se tedy, že by tento protokol reagoval na akutní potřebu praxe. Protokol 2008 nicméně nezasahuje do původních ustanovení Úmluvy CMR a nevede tedy k rozdrobení unifikační snahy. Zdá se ovšem, že je tento dokument (zatím) spíše nepotřebný. Samotná Úmluva CMR je již dobře známou unifikací, kde je možno konzultovat judikaturu a doktrínu většiny evropských států. Do budoucna pak bude předmětem zájmu nejspíše i nadále článek 29 této úmluvy a její vztah k Nařízením Brusel I. Potřebná je pak podle mého názoru rovněž jednotná úprava dopravních nehod v rámci EU.

V mezinárodní železniční nákladní přepravě lze do budoucna očekávat snahu o sbližování Předpisů CIM a Dohody SMGS. Se vzrůstajícími železničními přepravami na Dálný východ lze podle mne i v našich podmínkách očekávat zvětšující se zájem o Dohodu SMGS. Je ovšem možné, že se Rusko rozhodne rozšířit použití Předpisů CIM na větší část své infrastruktury. Předpisy CIM doznaly změny Vilniuským protokolem, který tyto předpisy adaptoval na aktuální situaci. Vzhledem k blízkosti úpravy

v Předpisech CIM a úpravy v Úmluvě CMR je pak úprava pro mezinárodní železniční přepravu nákladu (i při absenci aktuální judikatury) poměrně dobře uchopitelná.

Unifikace norem pro mezinárodní přepravní smlouvu ve vnitrozemské vodní přepravě je podle mne ukázkou, jak by měla vypadat zdařilá unifikace. Je sice pravda, že Úmluvu CMNI dosud neratifikovalo např. Polsko a především Rakousko, kde je vnitrozemská vodní přeprava rozvinutá, tato úmluva se však i tak dočkala velkého počtu ratifikací, které byly učiněny v poměrně rychlém sledu. Unifikace v podobě Úmluvy CMNI je přehledná, srozumitelná a doplněná kolizní normou pro určení subsidiárního statutu. Vzhledem k tomu, že tato unifikace vyšla z unifikací pro přepravu námořní, bylo by možná vhodné, aby se vývoj v přepravě námořní inspiroval pro příště Úmluvou CMNI.

Mezinárodní letecká přeprava pak představuje ukázkou toho, jak může být zažitý systém nahrazen novou úmluvou. Montrealská úmluva je moderní unifikační úmluvou, která stojí na přísném principu objektivní odpovědnosti s minimem liberačních důvodů. I přesto dosáhla v poměrně krátkém čase velkého počtu ratifikací.

Situace v námořní přepravě zůstává i nadále nepřehledná. Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla jsou sice dobře známými unifikacemi, které byly původně přijaty na ochranu přepravečů proti dopravcům. Dnes se zdá situace opačná, jelikož oproti jiným úpravám přepravní smlouvy v jiných druzích přepravy představují Haagská i Haagsko-Visbyská pravidla pro dopravce v podstatě minimální zátěž. Úprava v nich provedená je dále nesystematická, katalog výjimek pak neodpovídající dosaženému stupni technického pokroku. S touto úpravou však bude potřeba počítat i do budoucna, jelikož námořní sektor si na tuto úpravu již zvykl, pojmy v těchto úmluvách jsou navíc upřesněny množstvím judikatury a názorů doktríny. Počítat s těmito úpravami pak musí i česká doktrína (a to i přesto, že Česká republika není členem těchto instrumentů) jelikož tato úprava se bude mnohdy týkat i českých přepravečů. Česká republika se společně s třiceti dalšími státy stala členem Hamburské úmluvy. Hamburská úmluva je dílem zdařilým a přehledným, i přesto se však velkého úspěchu nedočkala. Vzhledem k tomu, že poslední členský stát přibyl k Hamburské úmluvě v roce 2007, lze mít za to, že ani u této úmluvy nelze již čekat nějakou změnu k lepšímu. Námořní sektor pak s napětím očekává, jak se státy postaví k Rotterdamským pravidlům. Původní optimismus se zde poněkud vytrácí a vyvstává otázka, nakolik je toto rozsáhlé dílo

skutečně zdařilé. Podle mého názoru se však bohužel o zdařilé dílo nejedná. Rotterdamská pravidla působí už svým rozsahem jako jakési zjevení a při detailnějším pohledu pak obsahují mnoho kontroverzních pasáží (např. změť přepravních dokumentů, přístup „maritime plus“). Za Rotterdamskými pravidly se pak neskrývá ani jasné poselství mezinárodního společenství, které, jak se zdá, chtělo obecně vyhovět potřebám praxe (nejen) námořní přepravy, aniž by dalo najevo, zda hodlá zpřísnit odpovědnostní režim či nikoli. Paradoxně je to právě úprava odpovědnosti dopravce v článku 17, která je podle mého názoru poměrně zdařilá a provedená i s citem, kdy odbouráno bylo nautické zavinění jako exkulpační důvod, zachovány však byly jiné exkulpační důvody, které nebyly kontroverzní. Tvůrcům se tedy podařilo v tomto bodě dosáhnout jakéhosi dobře vyváženého kompromisu mezi Haagsko-Visbyskými pravidly a Hamburskou úmluvou. Tato pasáž Rotterdamských pravidel je však nepochopitelně na okraji zájmu doktríny, která věnuje svou pozornost přístupu „maritime plus“ a přepravním dokumentům podle Rotterdamských pravidel – což jsou části Rotterdamských pravidel, která jsou nejproblematictější a které podle mne nemusela nová unifikace v tomto rozsahu obsahovat. Komplikovanost konstrukcí v Rotterdamských pravidlech pak způsobuje, že je velmi nesnadné udělat si na úpravu některého problému jasný názor. Poměrně zdařilá konstrukce odpovědnosti dopravce tak zaniká ve změti dalších ustanovení, případně problémů, které přinášejí některé pasáže této nové úmluvy a na které doktrína upozorňuje. Podle mého názoru tak Rotterdamská pravidla promarnila dobrou příležitost stát se (pouze) kompromisem mezi staršími úpravami a tedy patrně i úspěšnou unifikací.

## Zkratky

**Angl.** - anglicky

**Athénská úmluva** - Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři

**BGH** – Bundesgerichtshof

**BIMCO** - Baltická a mezinárodní námořní rada

**Brusel I** - Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 o soudní příslušnosti a uznání a výkonu soudních rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních

**Bruselská úmluva** - Bruselská úmluva o příslušnosti a uznání a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech

**CIT** - Mezinárodní železniční přepravní výbor

**COGSA** - Zákon USA o přepravě zboží po moři (Carriage of Goods by Sea Act)

**ČSDP** - Česká společnost pro dopravní právo

**Dohoda SMGS**- Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží

**D-O-L** - Kanál Dunaj-Odra-Labe

**EPD**- elektronický přepravní dokument (podle Rotterdamských pravidel)

**ESD/SDEU** - Evropský soudní dvůr/Soudního dvora Evropské unie

**EU** - Evropská unie

**Fr.** - francouzsky

**Haagská pravidla** - Mezinárodní úmluva pro sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924

**Haagská úmluva** - Haagská úmluva o právu použitelném pro dopravní nehody, publikována pod č. 130/1976 Sb.

**Haagsko - Visbyská pravidla** - Mezinárodní úmluva pro sjednocení některých pravidel pro konosamenty (1924) revidována tzv. Bruselským protokolem z roku 1968.

**Hamburská úmluva** - Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, publikována pod číslem 193/1996 Sb.

**ITF** - Mezinárodní federace pracovníků v dopravě

**Londýnská úmluva** - Londýnská úmluva z 19. listopadu 1976 o omezení odpovědnosti pro pohledávky v námořní přepravě

**MARPOL** - Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí

**MC** - Norský námořní zákon z 24. června 1994 (Maritime Code)



**Montrealská úmluva** - Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, publikována pod č. 123/2003 Sb. m. s.

**Nařízení 1419/2006** - Nařízení Rady (ES) č. 1419/2006 ze dne 25. září 2006, kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 4056/86, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě, a mění nařízení (ES) č. 1/2003, pokud jde o rozšíření jeho působnosti na kabotáž a trampovou dopravu

**Nařízení 4056/86** - Nařízení Rady č. 4056/86, kterým se uplatňují články 81 a 82 Smlouvy v námořní dopravě

**Nařízení Řím II** - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy

**ND** - Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

**ObčZ 2014** - „Nový“ občanský zákoník (Zákon č. 89/2012 Sb.)

**ObchZ** - Obchodní zákoník (Zákon č. 513/1991 Sb.)

**OGH** - Oberster Gerichtshof

**OSN** - Organizace spojených národů

**OSŽD** - Organizace pro spolupráci železnic

**OTIF** - Organizace pro mezinárodní železniční dopravu

**OZ** - Občanský zákoník (Zákon č. 40/1964 Sb.)

**Protokol 1978** - Protokol k Úmluvě o mezinárodní přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) z roku 1978, publikován pod číslem 108/2006 Sb. m. s.

**Protokol 2008** - Dodatkový protokol k Úmluvě o mezinárodní přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) z roku 2008, týkajícím se elektronického nákladního listu, publikován pod číslem 66/2011 Sb. m. s.

**Předpisy CIM** - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)

**Rotterdamská pravidla** - Úmluva OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři.

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

**Římská úmluva** - Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, publikována pod číslem 64/2006 Sb. m. s.

**Sb.** - Sbírka zákonů

**Sb. m. s.** - Sbírka mezinárodních smluv

**SDR** - Zvláštní právo čerpání

**SEU** - Smlouva o Evropské Unii

**SFEU** - Smlouva o fungování Evropské unie

**SOLAS** - Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři

**Šp.** - španělsky

**Úmluva CMNI** - Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách, publikována pod číslem 32/2006 Sb. m. s.

**Úmluva CMR** - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (publikována pod č. 11/1974 Sb.)

**Úmluva OSN o mořském právu** - Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu

**UNCITRAL** - Komise OSN pro mezinárodní právo obchodní

**Varšavská úmluva** - Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, publikována pod č. 15/1935 Sb.

**Vídeňská úmluva** - Vídeňská úmluva o smluvním právu, Publikována pod číslem 15/1988 Sb.

**ZMPS 2014** - Zákon o mezinárodním právu soukromém (zákon č. 91/2012 Sb.).

**ZMPS** - zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním (zákon č. 97/1963 Sb.)

**Ženevská úmluva** - Úmluva OSN o mezinárodní kombinované přepravě zboží

## Literatura

BAATZ, Y. aj. *Maritime law*. 2. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2011. ISBN 978-0-41404-876-8.

BASEDOW, J. *Rome II at Sea – General Aspects of Maritime Torts* -. *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht* 2010, s. 118-138.

BASEDOW, J. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 855-1274. ISBN 3-406-40057-4.

BENEŠ, J.; KLOSS, V.; KOLARSKI, A.; ORLOV, V. G. aj. *Mezinárodní nákladní přeprava na železnici na základě dohody SMGS*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1983.

BERLINGIERI, F. The History of the Rotterdam Rules. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 1-62. ISBN 978-3-642-19649-2.

BRUNNER, R. *Electronic transport documents and shipping practice not yet a married couple*. *European Transport Law* 2008, č. 2.

CLARK, J.; THOMSON, J. Exclusions of liability. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 141-162. ISBN 978-1-84311-893-0.

CZERWENKA, B. *Bedarf es einer Revision der CMR zur Einführung des elektronischen Frachtbriefs im internationalen Strassenverkehr?*. *Transportrecht* 2004, č. 3, s. IX-XII.

CZERWENKA, B. *Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)*, *Transportrecht* 2001, č. 7/8, s. 277-284.

ČEPELKA, Č. *Právo mezinárodních smluv*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-970-7.

ČEPELKA, Č.; ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: EUROLEX BOHEMIA, 2003. ISBN 80-86432-57-2.

- DE LA MOTTE, H. Vor Art. 1. In THUME, K. - H. (ed.). *Kommentar zur CMR*. 1.vydání. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1995, s. 52 a 53. ISBN 3-8005-1123-1.
- DE WIT, R. Minimal Music: Multimodal Transport Including a Maritime Leg Under the Rotterdam Rules. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 91-111. ISBN 978-1-84311-893-0.
- DEISS, R. *So weit die Flüsse tragen*. 1. Vydání. Norderstedt: Books on Demand GmbH, 2011. ISBN 978-3-8370-0785-5.
- DELEBECQUE, P. Obligations of the Carrier. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 71-92. ISBN 978-90-411-3148-5.
- ECKOLDT, J. P. *Der Container: ein Teil des Schiffes?*. Transportrecht 2008, č. 6, s. 244-247.
- EFTESTØL-WILHELMSSON, E. *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*. The Journal of international maritime law 2010, s. 274-288.
- ELIÁŠ K. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. Vydání. Ostrava: Sagit, 2012. ISBN 978-80-7208-922-2
- EMPARANZA SOBEJANO, A.; RECALDE CASTELLS, A. aj. *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*. 1. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2008. ISBN 978-84-470-2956-3.
- ESPINIELLA MENÉNDEZ, A. *Accidentes de circulación pro carretera: Del convenio de la Haya de 4 de Mayo de 1971 al Reglamento (CE) No 864/2007 („Roma II“)*. Anuario español de derecho internacional privado 2007, s. 505-532.
- ESTRELLA FARIA, J. A. Electronic Transport Records. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 51-69. ISBN 978-90-411-3148-5.
- FALKANGER, T.; BULL, H. J.; BRAUTASET, L. *Scandinavian maritime law: The Norwegian perspective*. 3. vydání. Oslo: Universitetsforlaget, 2011. ISBN 978-82-15-01729-7.

FAWCETT, J.; CARRUTHERS, J. M. *Cheshire, North & Fawcett. Private international law*. 14. Vydání. Oxford: University Press, 2008. ISBN 978-0-19-928438-2.

FIGERT, H. *MV Sea Joy, Art. 3 § 2 Haager Regeln und der deutsche Gesetzgeber*. Transportrecht 2001, č. 3.

FREISE, R. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen COTIF). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1259-1408. ISBN 978-3-406-54065-3.

FREISE, R. Eisenbahntransport – Internationales Recht. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1235-1250. ISBN 978-3-406-54065-3.

FUJITA, T. Transport Documents and Electronic Transport Records. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 161-188. ISBN 978-90-411-3148-5.

GASS, W. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr. In EBENROTH, C. T.; BOUJONG, K.; JOOST, D. (ed.). *HGB: Kommentar: Band 2*. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 2001. s. 1347-1426. ISBN 3-8006-2692-6.

GERLOCH, A. *Teorie Práva*. 3. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, s. 179. ISBN 80-86473-85-6.

GODLEWSKI, J. *Konwencja COTIF/CIM a Umowa SMGS*. 1. Vydání. Gdynia: Polska Izba Spedycji i Logistyki, 2010. ISBN 978-83-924233-2-2.

GOLD, E.; CHIRCOP, A.; KINDRED, H. *Maritime law. Essentials of Canadian law*. 1. Vydání. Toronto: Irwin Law, 2003. ISBN 978-1552210864.

HANÁK, F. *Haagská pravidla*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní komora, 1961.

HARTENSTEIN, O. *Haftungsfragen im Budapester Binnenschiffahrtsübereinkommen (CMNI)*, Transportrecht 2012, č. 12, s. 443-447.

- HASHMI, S. *The Rotterdam Rules: A Blessing?*. Loyola Maritime Law Journal 2012, s. 227-268. (HeinOnline dokument: 10 Loy. Mar. L.J. 230 2011-2012)
- HERBER, R.; PIPER, H. *CMR: Internationales Strassentransportrecht*. 1. vydání. München: C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996. ISBN 3-406-40672-6.
- HEUER, K. „*Nautisches Verschulden*“ im Landfrachtrecht?, oder „*Difficile est satiram non scribere*“. Transportrecht 2004, č. 3, s. XVIII-XXI.
- HOBE, S. *Einführung in das Völkerrecht*. 9. vydání. Tübingen und Basel: A. Francke Verlag, 2008. ISBN 978-3-8252-0469-3.
- HONKA, H. Matters Not Governed by This Convention. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 349-354. ISBN 978-90-411-3148-5.
- HONKA, H. Validity of Contractual Terms. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 331-348. ISBN 978-90-411-3148-5.
- JAEGERS, M. *Zum Inkrafttreten der CMNI*. Transportrecht 2007, č. 4, S. 141-145.
- JESSEN, H. *Die Auslieferung von Gütern ohne Vorlage eines Konnossements*. Transportrecht 2011, č. 11/12, s. 405-436.
- JESSER-HUß, H. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr – CMR. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 785-1234. ISBN 978-3-406-54065-3.
- JULGA, G.; STUMM, C. *Das englische Konnossementsrecht unter Berücksichtigung der Leitentscheidungen*. Transportrecht 2005, č. 7/8, s. 269-293.
- JUNKER, A. *Internationales Zivilprozessrecht*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2012. ISBN 978-3-406-61570-2.
- KATSIVELA, M. *International Carriage of Goods: Ocean Carrier liability and the European Union*. European Transport Law 2008, č. 1, s. 3-15.
- KIM, I. H. Time for Suit. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on*

*Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 271-282. ISBN 978-90-411-3148-5.

KINCL, J.; URFUS, V.; SKŘEJPEK, M. *Římské právo*. Praha: Nakladatelství C.H.Beck, 1995. ISBN 80-7179-031-1.

KNAPP, V. *Teorie Práva*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 1995. ISBN 80-7179-028-1.

KOLLER, I. *Transportrecht*. 6. vydání. München: Verlag C. H. Beck München, 2007. ISBN 978-3-406-56224-2.

KORIOTH, W. *Binnenschiffahrtsrecht*. Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag, 2008. ISBN 978-3-8305-1323-0.

KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-17-2.

KRONKE, H. Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, abgeschlossen in Warschau am 12. 10. 1929, idF des Protokolls zur Änderung des Abkommens vom 12. 10. 1929, abgeschlossen in Den Haag am 28. 9. 1955. In BASEDOW, J. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 1. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 1997. s. 1943-2151. ISBN 3-406-40057-4.

KUBEC, J.; PODZIMEK, J. *Křižovatka tří moří: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe*. 2007. ISBN 978-80-254-0105-7.

KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 7. vydání. Brno - Plzeň: nakladatelství Doplněk a Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7239-231-5.

KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. a kolektiv. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-108-3.

KUNZ, W. *Kollisionslage im europäischen und internationalen Eisenbahnrecht*. *Transportrecht* 2012, č. 8, s. 309-320.

KUNZ, W. Internationaler Schienentransport. In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 471-524. ISBN 978-3-472-06196-0.

KYNCL, J. a kolektiv. *Mezinárodní doprava I*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství univerzity Pardubice, 2004. ISBN 80-86530-16-7.

LANNAN, K. Final Clauses. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 355-366. ISBN 978-3-642-19649-2.

LEGROS, C. *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*. Tulane Maritime Law Journal 2012, s. 725-740. (HeinOnline dokument: 36 Tul. Mar L. J. 725 2011-2012)

MANKOWSKI, P. Einzelne Beförderungsverträge. In REITHMANN, CH.; MARTINY, D. (ed.). *Internationales Vertragsrecht*. 7. vydání. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2010. s. 1087-1244. ISBN 978-3-504-45154-7.

MANKOWSKI, P. *Konnossemente und die Rom I-VO*. Transportrecht 2008, č. 11/12, s. 417-428.

MANKOWSKI, P. *Neues aus Europa zum Internationalen Privatrecht für Transportverträge: Art. 5 Rom I-VO*. Transportrecht 2008, č. 9, s. 339-352.

MARTIUS, H. P. A. J. *The use of electronic means of communication under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*. European Transport Law 2007, č. 3, s. 297-317.

MÜGLICH, A. *Probleme des Einsatzes neuer Informationstechniken im Transportrecht*. Transportrecht 2000, č. 4, s. 145-151.

NIKAKI, T. *The Carrier's Duties Under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know?* Tulane Maritime Law Journal 2010, č. 1, s. 1-44. (HeinOnline dokument: 35 Tul. Mar. L. J. 1 2010-2011)

NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. Vydání. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-070-X.

NOVÁK, R.; PERNICA, P.; SVOBODA, V.; ZELENÝ, L. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2. Vydání. Praha: ASPI. 2005. ISBN 80-7357-086-6.

OLAGUNJU, G. A. *Criminalization of seafarers for accidental discharge of oil: Is there justification in international law for criminal sanction for negligent or accidental pollution of the sea?*. Journal of Maritime Law & Commerce 2006, č. 2, s. 219-243. (HeinOnline dokument: 37 J. Mar. L. & Com. 219 2006)



- OTTE, K. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt – CMNI. In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1769-1955. ISBN 978-3-406-54065-3.
- PAUKNEROVÁ, M. *Evropské mezinárodní právo soukromé*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7400-034-8.
- PAUKNEROVÁ, M. *Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva*. Právo a doprava 1995, č. 3, s. 14-19.
- PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Academia, ČSAV, 1985, s. 22.
- PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Nakladatelství ASPI, 2006. ISBN 80-7357-202-8.
- POHŮNEK, M. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží*. 1. Vydání. Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981.
- POLLERT, A.; KIRCHNER, B.; POLZIN, J. *Lexikon der Wirtschaft*. 2. vydání. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 2004.
- RASMUSSEN, U. L. Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 133-149. ISBN 978-90-411-3148-5.
- RAUSCHER, T. *Internationales Privatrecht*. 3. vydání. Heidelberg: C.F. Müller Verlag, 2009. ISBN 978-3-8114-9729-0.
- RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. 4. vydání. London: LLOYD's practical shipping guides, 1998. ISBN 1-85978-180-2.
- ROZEHNALOVÁ, N. *Právo mezinárodního obchodu*. Praha: ASPI, 2006. ISBN 80-7357-196-X.
- ROŽEK, P. *Námořní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2007. ISBN 80-86530-39-6.
- RUBIN, D.; WINDAHL, J. *Is Germany a Hague-Visby State under Scandinavian Law?*. European Transport Law 2000, č. 4, s. 459-464.

RUHWEDDEL, E. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen - MÜ). In CZERWENKA, B.; HERBER, R. (ed.). *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7*. 2. vydání. München: Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2009. s. 1455-1748. ISBN 978-3-406-54065-3.

SÁNCHEZ CALERO, F. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*. 2. Vydání. Cizur Menor: Aranzadi, 2010. ISBN 978-849903-460-7.

SANZ, F. M. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*. 1. vydání. Granada: Editorial Comares, S. L., 2002, ISBN 84-8444-488-0.

SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009. ISBN 978-80-86324-82-1.

SEIDL-HOHENVELDERN, I. *Mezinárodní právo veřejné*. 3. Vydání. Praha: ASPI, 2006. ISBN 80-7357-178-1.

SCHELIN, J. *Haftungsbegrenzung und ihre Durchbrechung nach der CMR in den skandinavischen Staaten und Finland*. Transportrecht 2004, č. 3, s. 107-111.

SCHROEDER, W. *Grundkurs Europarecht*. 1.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2009. ISBN 978-3-406-59723-7.

SINGH, L. *The law of carriage of goods by sea*. 1. Vydání. Haywards Heath: Bloomsbury Professional, 2011. ISBN 978-1-84766-703-6.

STAUDINGER, A. Das Konkurrenzverhältniss zwischen dem Haager Strassenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO. In VON HEIN, J.; BAETGE, D.; VON HINDEN, M. (ed.). *Die richtige Ordnung: Festschrift für Jan Kropholler zum 70. Geburtstag*. 1. Vydání. Mohr Siebeck, 2008, s. 691-713.

STEJSKAL, P. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze 3. června 1999 včetně komentářů*. Praha: NADATUR, 2006.

STURLEY, M. F. General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 63-86. ISBN 978-3-642-19649-2.

STURLEY, M. F. Scope of Application. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations*

*Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 39-50. ISBN 978-90-411-3148-5.

STURLEY, M. F.; FUJITA, T.; ZIEL, G. *The Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: SWEET & MAXWELL, 2010. ISBN 978-1-847-03734-3.

ŠIROKÝ, J. a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy*. 1. vydání. Pardubice: Nakladatelství Univerzity Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-983-1.

TARMAN, Z. D. Jurisdiction and Arbitration Under the Rotterdam Rules. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 63-86. ISBN 978-3-642-19649-2.

THOMAS, D. R. The Emergence and Application of The Rotterdam Rules. In THOMAS, D. R. (ed.). *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. 1. Vydání. London: Lloyd's List, 2010. s. 1-25. ISBN 978-1-84311-893-0.

TICHÝ, L.; ARNOLD, R.; SVOBODA, P.; ZEMÁNEK, J.; KRÁL, R. *Evropské právo*. 3. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-430-9.

TROST, J. Internationaler Binnenschiffstransport (CMNI). In HARTENSTEIN, O.; REUSCHLE, F. (ed.). *Handbuch des Fachanwalts. Transport- und Speditionsrecht*. Köln: Luchterhand, 2010. s. 581-607. ISBN 978-3-472-06196-0.

ÜNAN, S. The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 87-106. ISBN 978-3-642-19649-2.

VAN DER ZIEL, G. Delivery of the Goods. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 189-218. ISBN 978-90-411-3148-5.

VAN DER ZIEL, G. Rights of the Controlling Party. In GÜNER-ÖZBEK, M. D. (ed.). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Heidelberg, London, New York: Springer, 2011. s. 249-263. ISBN 978-3-642-19649-2.

VÁŽNÝ, F. *O dopravních obchodech (též se zřetelem k francouzskému a italskému právu)*, Praha: V Komisi Bursíka & Kohouta, Knihkupců Univerzity Karlovy a České akademie věd a umění, 1929, s. 11.

VON ZIEGLER, A. Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 93-131. ISBN 978-90-411-3148-5.

ZUNARELLI, S.; ALVISI, CH. Rights of the Controlling Party. In VON ZIEGLER, A.; SCHELIN, J.; ZUNARELLI, S. (ed.). *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. 1. Vydání. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010. s. 219-237. ISBN 978-90-411-3148-5.

### **Internetové zdroje:**

BARTÁKOVÁ, H. *Nový mezinárodní železniční přepravní doklad. ČD Cargo Bulletin* 2010, č. 1, s. 12-13. ([http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo\\_1\\_2010.pdf](http://www.cdcargo.cz/assets/informacni-servis/tisteny-bulletin-cd-cargo/bulletin-cd-cargo_1_2010.pdf))

BÜRKHOLZ, K. *Pakistan auf der Schwelle zur OTIF-Mitgliedschaft*. ([http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/08\\_Presse/Com\\_Presse/CP\\_2011/OTIF\\_PR\\_Pakistan\\_15\\_12\\_2011\\_d.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2011/OTIF_PR_Pakistan_15_12_2011_d.pdf))

EVTIMOV, E. *First rail freight shipments from China to Europe using the common CIM/SMGS consignment Note*. CIT Info 2012, č. 5/6, s. 6-7. ([http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info\\_EN/2012/CIT-Info5-6\\_2012\\_EN.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_EN/2012/CIT-Info5-6_2012_EN.pdf))

GOLD, E. *Command: Privilege or Peril?. 2003*. (<http://www.ifsma.org/fairtreatment/documents/commandGold.pdf>)

ILIE, E. *CIM/SMGS Consignment note simplifies cross-border procedures*. RailwayPRO 10. 8. 2010 (<http://www.railwaypro.com/wp/?p=2442>).

KADNER GRAZIANO, T. *The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives*.

Nederlands Internationaal Privaatrecht 2008, s. 4. ([http://www.biicl.org/files/5200\\_graziano\\_27-09-10\\_biicl\\_1.pdf](http://www.biicl.org/files/5200_graziano_27-09-10_biicl_1.pdf)).

LEIMGRUBER, T. *Russia accedes to COTIF*. CIT Info 2009, č. 7, s. 2 ([http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info\\_EN/2009/CIT-Info7\\_2009\\_EN.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_EN/2009/CIT-Info7_2009_EN.pdf)).

LEIMGRUBER, T.; EVTIMOV, E. *Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS*. s. 2. (<http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/gesetzgebung/>).

PETR, M. *Kolektivní žaloby v českém soutěžním právu?* JINÉ PRÁVO – 19. 11. 2009 (<http://jinepravo.blogspot.cz/2009/11/kolektivni-zaloby-v-ceskem-souteznim.html>)

RAFSENDJANI, M. P.; STEMPFLE CH. - T. *Study of compliance regarding EU-railway law and OSJD-railway law*. s. 29. ([http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007\\_03\\_compliance\\_railway\\_law.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf)).

ŠUBERT, M. *Problémy s výkladem čl. 29 CMR*, Bulletin ČSDP 2002, č. 1, s. 17-18. ([http://www.csdp.cz/files/2002\\_1.pdf](http://www.csdp.cz/files/2002_1.pdf))

TIBERG, H. *Swedish maritime law*. 2005. s. 7. (<http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Swedish%20Maritime%20Law%202006.pdf>)

*COGSA – Námořní přeprava z/do USA*. E-bulletin dopravního práva 2010, č. 1, s. 1-5. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_1\\_2010.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_1_2010.pdf))

*ČD Cargo loni prodělalo dvě miliardy. Není to tak zlé, říká ministr Stanjura*. E15.cz – 16.1.2013. (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-loni-prodelalo-dve-miliardy-neni-to-tak-zle-rika-ministr-stanjura-948690>)

*Dodání zboží bez předložení konosamentu*. E-bulletin dopravního práva 2012, č. 2, s. 1-5. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_2\\_2012.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_2_2012.pdf))

*Dvousettunová lokomotiva vypadla z jeřábu*. Novinky.cz - 10. 11. 2012 (<http://www.novinky.cz/koktejl/284335-dvousettunova-lokomotiva-vypadla-z-jeřabu.html>)

*Kdo chce v Česku podnikat, ať si koupí kamion*. E15.cz – 22.1.2013 (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kdo-chce-v-cesku-podnikat-v-doprave-at-si-koupi-kamion-950259>)

*Komise zveřejnila Bílou knihu dopravní politiky*. Dopravní noviny 2011. (<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/komise-zverejnila-bilou-knihu-dopravni-politiky>).

*Piloti Lufthansy odstartují v pondělí čtyřdenní stávku, chtějí vyšší platy.* Idnes.cz/Ekonomika – 17. 2. 2010. ([http://ekonomika.idnes.cz/piloti-lufthansy-odstartuji-v-pondeli-ctyrdenni-stavku-chteji-vyssi-platy-17z-/test.aspx?c=A100217\\_135153\\_test\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/piloti-lufthansy-odstartuji-v-pondeli-ctyrdenni-stavku-chteji-vyssi-platy-17z-/test.aspx?c=A100217_135153_test_spi))

*Pirátských útoků je nejméně za pět let.* Novinky.cz – 16. 1. 2003. (<http://www.novinky.cz/zahranicni/svet/290395-piratskych-utoku-je-nejmene-za-pet-let.html>)

*Rotterdamská pravidla a první ohlasy.* E-bulletin dopravního práva 2010, č. 2, s. 1-7. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_2\\_2010.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_2_2010.pdf))

*Rusko dá miliardy do sibiřských železnic.* E15.cz – 2. 4. 2013 (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rusko-da-miliardy-do-sibirskych-zeleznic-971212>).

*Společná havárie v námořní dopravě.* E-bulletin dopravního Práva 2011, č. 1, s. 1-9. ([http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin\\_c\\_1\\_2011.pdf](http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_1_2011.pdf))

diplomatie.belgium.be

eur-lex.europa.eu

europa.eu

treaties.un.org

www.admiraltylawguide.com

www.bimco.org

www.gotahovratt.se

www.hcch.net

www.imo.org

www.jus.uio.no

www.mdcr.cz

www.otif.cz

www.slovník.cz

www.unece.org

www.vigilship.ae

**Sbírky a jiné dokumenty:**

ONDŘEJ, J.; POTOČNÝ, M. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. 2. dopl. vydání. Praha: C. H. Beck, 2004. ISBN 80-7179-814-2.

Gesetzentwurf der Bundesregierung ze dne 11. 8. 2006, Drucksache 563/06.

*Maritime Law – case collection*. SJØRETTSFONDET 2001.

*Materialsamling i sjørett: Documents used in shipping*. SJØRETTSFONDET 2010.

*The Norwegian Maritime Code*. SJØRETTSFONDET 2010.

**Kvalifikační práce:**

LOJDA, J. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží*. Praha, 2012, 120 s. Rigorózní práce. Univerzita Karlova. Právnická fakulta. Katedra obchodního práva. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

## Summary

The liability of the carrier in international carriage of goods is a classical issue, which is well known, but still actual. Nowadays, the contract of carriage in international carriage of goods is governed by different sets of rules. The relation among this sets of rules is really complicated and probably very poor understandable for the subjects of international carriage.

The differences in provisions in national legislation are then bridged successfully by international conventions. These conventions govern the contract of carriage only in particular mode of transport that is the reason why it is necessary to describe the liability of the carrier in all these particular modes of transport. The contract of carriage in international carriage of goods by road is governed by the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR Convention). CMR Convention is well known instrument and questions which can arise here can be answered with a help of judgements and doctrine of all European countries. The recent development in this area shows, that electronic transport documents are probably not an urgent need of everyday practice of international carriage of goods. The need which is urgent in this area is the uniform regime for traffic accidents.

The international carriage of goods by rail is governed by two different legal systems. The first one is the Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the COTIF-Convention), the second one is the Agreement on the international goods transport (SMGS-Agreement). The SMGS-Agreement will probably gain on significance in the future.

The carriage of goods on inland waterways is than governed by the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI-Convention). This recent convention gained on significance in this mode of transport and was ratified by many European countries.

In the area of international carriage of goods by air, the younger convention (the Convention for the Unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention) will replace the Warsaw Convention in the future. However, the Warsaw Convention was a starting pattern for the Montreal Convention and therefore the doctrine and the judgements from the Warsaw system are still relevant.

The situation in international carriage of goods by sea seems to be quite complicated at the present time. The contract of carriage is potentially governed by 3 different sets of rules. The oldest set is known as Hague Rules (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading). This convention was later amended and its newer version is known as Hague-Visby Rules. Hague-Visby Rules seems not to be suitable for



current situation. The system of the liability of the carrier in this convention is said to be unsatisfactory, the catalogue of defences, which the carrier can use is controversial. There was an attempt to replace this convention with a new one in some countries, which is known as Hamburg Convention or Hamburg Rules (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea). The Czech Republic ratified this convention. However, this convention did not meet the expectations. Therefore, the third convention known as Rotterdam Rules – officially United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by the Sea has been adopted recently. The authors of this convention had high expectations of the convention. However, the destiny of the convention seems not to be as optimistic as it was at the beginning. The Rotterdam Rules attempts to govern bravely many issues which are very complex, for instance the combined transport of electronic transport documents. These issues appear to be a handicap for this new convention in order to succeed. On the other hand, in my opinion, the part dedicated to the liability of carrier is an acceptable compromise between the two older conventions.

## **Klíčová slova**

**Česky: ODPOVĚDNOST DOPRAVCE V MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ  
SE ZAMĚŘENÍM NA PŘEPRAVU NÁMOŘNÍ**

Právo mezinárodního obchodu

Odpovědnost

Mezinárodní námořní přeprava zboží

**English: THE LIABILITY OF THE CARRIER IN INTERNATIONAL  
CARRIAGE OF GOODS (FOCUSED ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA)**

International trade law

Liability

International carriage of goods by sea