



ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PRÁVNICKÁ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Smluvní odpovědnost v mezinárodní silniční přepravě

Radim Bradáč

Plzeň 2024

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická
Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Ing. Radim BRADÁČ**
Osobní číslo: **R20M0036P**
Studijní program: **M0421A220004 Právo a právní věda**
Téma práce: **Smluvní odpovědnost v mezinárodní silniční přepravě.**
Zadávací katedra: **Katedra mezinárodního práva**

Zásady pro vypracování

1. Vymezení základních pojmů ve vztahu k mezinárodní silniční přepravě
2. Právní prameny odpovědnosti v mezinárodní silniční přepravě
3. Odpovědnost dopravce při mezinárodní silniční přepravě se zvážením odlišností při přepravě nákladu a přepravě osob
4. Vybrané otázky k odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční přepravě

Rozsah diplomové práce:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

- PAUKNEROVÁ, Monika. *Zákon o mezinárodním právu soukromém: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-368-5.
- BĚLOHLÁVEK, Alexander J. *Římská úmluva a Nařízení Řím I: komentář v širších souvislostech evropského a mezinárodního práva soukromého : vydání k 17.12.2009*. V Praze: C.H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-176-5.
- ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*. Vyd. 2., aktualiz. a dopl. Praha: ASPI, 2006. ISBN 80-7357-196-x.
PAVLIHA, M. *Transport Law on Passenger Rights*. Routledge, 2023, 286 s.
- CLARKE, M. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. Informa Law, 2014, 576 s.
- SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář) : mezinárodní silniční nákladní doprava : soudní rozhodnutí : oýklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009. ISBN 9788086324821.
- MANKOWSKI, Peter. *Commercial Law: A Commentary (International and European Business Law)*. Nomos/Hart, 2018, 1808 s.
- ROUBAL, V., NOVÁK, R. *Úmluva CMR. Praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s.
- SEDLÁČEK,P., FLORIAN,M. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, 224 s.
- KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2., aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-082-6.

Vedoucí diplomové práce:

JUDr. Oto Kunz, CSc.

Katedra mezinárodního práva

Datum zadání diplomové práce:

31. května 2023

Termín odevzdání diplomové práce:

31. března 2024



JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



JUDr. Oto Kunz, CSc.
vedoucí katedry

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem pro vědeckou praxi obvyklým způsobem vyznačil použitou literaturu a prameny.

V Praze, březen 2024



Radim Bradáč

Poděkování

Rád bych poděkoval JUDr. Oto Kunzovi, CSc. za odborné vedení mé práce a dále bych rád poděkoval mé partnerce Kateřině, která byla mou oporou po celou dobu studia.

Obsah

1. Úvod	3
2. Vymezení základních pojmů.....	6
2.1 Obecné pojmy	6
2.1.1 SDR – Special Drawing Rights	8
2.2 Pojmy v kontextu Úmluvy CMR	8
3. Prameny práva k odpovědnosti v mezinárodní silniční přepravě.....	9
3.1 Mezinárodní smlouvy.....	9
3.1.1 Úmluva CMR.....	10
3.1.2 Úmluva CVR	16
3.2 Evropské právo.....	17
3.2.1 Nařízení č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové dopravě	17
3.3 Vnitrostátní úprava.....	18
4. Určení rozhodného práva pro mezinárodní přepravní smlouvu	20
4.1 Vztah přímých norem a národního právního řádu	20
4.2 Rozhodné právo určené zvláštní mezinárodní smlouvou.....	22
4.3 Rozhodné právo určené předpisem EU	24
4.4 Rozhodné právo dle ZMPS	25
5. Odpovědnost při přepravě nákladu.....	25
5.1 Odpovědnost na základě Úmluvy CMR	27
5.1.1 Odpovědnost za ztrátu a poškození zásilky	29
5.1.2 Odpovědnost za překročení dodací lhůty.....	41
5.1.3 Odpovědnost za nevybrání dobírky	43
5.1.4 Rozsah náhrady škody dopravcem	44
5.1.5 Zpřísnění odpovědnosti dopravce	52

5.1.6	Uplatnění nároku vůči dopravci.....	59
5.2	Odpovědnost v zákonném režimu.....	65
5.2.1	Zvláštní případ porušení smluvních povinností: neplnění.....	66
6.	Odpovědnost při přepravě osob.....	67
6.1	Odpovědnost na základě Úmluvy CVR.....	68
6.1.1	Újma způsobená osobám.....	68
6.1.2	Škoda způsobená na zavazadlech.....	69
6.1.3	Obecné liberační důvody a zpřísnění odpovědnosti dopravce.....	69
6.1.4	Omezení výše náhrady dopravcem.....	70
6.2	Odpovědnost na základě Nařízení o právech cestujících.....	71
6.2.1	Újma způsobená nehodou.....	72
6.2.2	Náhrada v případě zpoždění nebo zrušení spoje.....	74
6.2.3	Vztah Nařízení č. 181/2011 a Úmluvy CVR.....	75
6.3	Odpovědnost v zákonném režimu.....	77
7.	Závěr.....	79
8.	Seznam zkratk.....	82
9.	Seznam použité literatury.....	84

1. Úvod

S rostoucím rozvojem mezinárodního obchodu, evropskou integrací a globalizací světa obecně nabývá mezinárodní přeprava čím dál tím zásadnějšího významu. Jen v členských zemích Evropské unie bylo v roce 2022 po silnicích přepraveno 13,6 miliard tun nákladu¹ a nespočet cestujících. Pro Českou republiku coby vnitrozemský stát, který nemá příliš rozvinutou síť letecké dopravy (zejména té nákladní), má silniční doprava zásadní význam a realizuje velkou část celkového objemu přepravy směřující na nebo přes naše území.²

Z právního hlediska je přeprava realizována v režimu přepravních smluv. Protože s sebou přeprava ze své podstaty nese určitá rizika, která se mohou při jejím provádění realizovat, je pro všechny zúčastněné jednou ze zásadních otázek rozložení těchto rizik, respektive odpovědnosti mezi strany přepravní smlouvy. Protože v mezinárodní přepravě je už z povahy věci obsažen mezinárodní prvek, bude se tato odpovědnost řídit prameny mezinárodního práva soukromého, a to jak na úrovni mezinárodních smluv, tak evropského a vnitrostátního práva.

V obecné rovině platí, že právní úprava odpovědnosti v mezinárodní silniční přepravě je značně roztržštěná. Na rozdíl od námořní nebo letecké dopravy, kde existují mezinárodní nevládní organizace,³ které mají velký podíl na unifikaci právní úpravy a nastavení běžné průmyslové praxe v jednotlivých odvětvích, v mezinárodní silniční přepravě žádnou takovou organizaci nenajdeme. Právní úprava silniční přepravy a průmyslové normy jsou tak daleko méně unifikované a uvnitř jednotlivých států mohou být značně rozdílné. Poměrně dobré úrovně unifikace je dosaženo na úrovni Evropské unie, která v této oblasti vydala řadu legislativních aktů. Mimo členské státy EU probíhá unifikace pouze prostřednictvím mezinárodních smluv, z nichž některé však nebyly široce ratifikovány. Nejvýznamnější mezinárodní smlouvou v oblasti nákladní silniční přepravy je

¹ Data EUROSTAT za rok 2022. Dostupné online na <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport>.

² V roce 2022 bylo v České republice po železnici přepraveno celkem 93 385 tisíc tun nákladu, zatímco po silnicích 473 688 tisíc tun nákladu. Data ČSÚ: Nákladní doprava - časové řady. 2023. Dostupné online na https://www.czso.cz/csu/czso/nakladni_doprava_casove_rady.

³ Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Mezinárodní námořní organizace (IMO).

bezpochyby Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR). Tato úmluva zavádí poměrně komplexní úpravu přepravní smlouvy a byla široce ratifikována. Z těchto důvodů budu této mezinárodní smlouvě věnovat značnou pozornost.

Ve své práci se ale zabývám odpovědností v silniční dopravě obecně, proto není možné opomíjet ani odpovědnost dopravců při přepravě cestujících, ačkoli se domnívám, že tyto nároky budou v praxi svou celkovou hodnotou méně významné než nároky z přepravy nákladní. Přestože je přeprava cestujících „po silnici“ nejstarším typem přepravy vůbec, i zde platí, že právní úprava odpovědnosti dopravce je dodnes jednou z nejroztříštěnějších a nejmladších, ačkoli díky unifikaci na úrovni evropského práva nastal od roku 2013 v zemích EU značný posun. Statistickou zajímavostí je, že přeprava cestujících autobusy je v zemích EU minoritním modelem dopravy, který pokrývá zhruba pouhých 9 % přepravních výkonů, zatímco zcela dominantní jsou osobní automobily s 83 %.⁴ Možná i proto není kladen velký tlak na regulaci tohoto odvětví, ačkoli v absolutních hodnotách přepravní výkony nejsou bezvýznamné.

Cílem této práce je podrobně analyzovat a rozebrat, jakým způsobem může dopravce odpovídat za újmu způsobenou při mezinárodní přepravě, a to zejména při přepravě nákladu. V rámci této analýzy budu identifikovat problematické a nejednoznačné otázky, které mohou v praxi při uplatňování odpovědnosti dopravce nastat. Tyto otázky budu doplňovat o kazuistické případy a zaujímat podložený pohled na jejich řešení. Protože z povahy věci při mezinárodní přepravě dochází ke kolizi právních řádů více jurisdikcí, budu v rámci své práce užívat zejména metodu komparativní a metodu historickou, budu vyhledávat minulá soudní rozhodnutí k dotčeným otázkám, včetně soudních rozhodnutí zahraničních, která by mohla být relevantní.

Práce je členěna do tří základních oblastí. První částí je kapitola vymezující základní pojmy, na kterých práce dále staví. V další části se zabývám prameny práva k odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě, a to na úrovni mezinárodních

⁴ EUROSTAT. *Key figures on European transport: 2022 edition*. Publications Office of the European Union, 2022. ISBN 978-92-76-53468-6.

smluv, evropského práva i pramenů národních a zabývám se jejich aplikovatelností. Čtvrtá, nejobsáhlejší část, tvoří jádro mé práce. V ní rozebírám možné režimy odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě a vybrané problematické otázky, které se mi podařilo identifikovat. Tato část je rozdělena na oblast přepravy nákladu a na oblast přepravy cestujících.

2. Vymezení základních pojmů

2.1 *Obecné pojmy*

Ve své práci se zabývám smluvní odpovědností. Proto pro účely této práce tam, kde hovořím o odpovědnosti, mám na mysli právě smluvní odpovědnost, tedy nepříznivé následky (zpravidla povinnost k náhradě škody) vůči jedné straně přepravní smlouvy, vyplývající buď přímo z přepravní smlouvy, nebo z právních norem, kterými se přepravní smlouva řídí. Až na výjimečné případy, kde to bude nutné pro kontext, se proto nebudu zabývat deliktní odpovědností, která může být uplatnitelná bez ohledu na smluvní vztah stran přímo ze zákona – například nároky třetích stran vůči dopravci.

Protože celá má práce se týká přepravních smluv, považuji za důležité definovat přepravu a odlišit tento pojem od dopravy. Tyto dva pojmy bývají často zaměňovány, i když se nejedná o synonyma. Zatímco doprava je spíše „provozní“ pojem, který znamená samotný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, přeprava je výsledným produktem dopravy, tedy přemístění nákladu (a/nebo osob) z jednoho místa na druhé za určitý čas.⁵ Proto také hovoříme o přepravních smlouvách, jejichž předmětem je přemístění nákladu (osob) v čase.

Specifickým typem přepravy je tzv. multimodální přeprava. Při té je použito více způsobů dopravy, více tzv. dopravních modů, typicky kombinace silniční, železniční a na větší vzdálenosti i lodní či letecké dopravy. Tento typ přepravy obvykle zajišťují zasilatelé a zásilka je při něm v praxi téměř vždy alespoň částečně přepravována po silnici, ačkoli aplikace některých mezinárodních úmluv může být právě z důvodu multimodálnosti omezená.

Dále je třeba uvést pojem kusové zásilky a jeho antonymum plný kontejnerový náklad (v praxi i v českém jazyce označovaný jako Full Container Load). Kusové zásilky jsou takové zásilky, které svým rozměrem nevyužijí standardizovaný

⁵ MANKOWSKI, P. *Commercial Law: A Commentary*. Nomos/Hart 2018. ISBN 978-1509923793, s. 902

nákladní prostor vozidel, a proto jsou zpravidla přepravovány na sběrná místa a až po naplnění celého kontejneru do místa určení. Oproti tomu v případě plného kontejnerového nákladu je celý nákladní kontejner vyhrazen pro jednoho odesílatele a příjemce.

Z pohledu odpovědnosti za škodu jsou dále důležité termíny manipulace, nakládky, uložení a vykládky. Manipulace se zásilkou znamená jakýkoli její fyzický přesun před nakládkou a po nakládce z vozidla; nakládka je proces zvedání a umístění zboží na/do vozidla; uložení znamená upevnění a zajištění nákladu uvnitř vozidla tak, aby byla zajištěna stabilita a bezpečnost jak samotného nákladu, tak vozidla; a vykládka je opakem nakládky – jde o vyložení nákladu z vozidla buď na zem, nebo na jiné vozidlo.

Co se týče osob, které jsou z přepravy nějakým způsobem zavázány, jsou klíčovými pojmy dopravce, přepravce, odesílatel a příjemce. Dopravcem se rozumí osoba, která se zaváže přepravit zboží (nebo cestující) z jednoho místa na druhé, a to bez ohledu na to, zda přepravu vykoná sama, či s pomocí jiné osoby. Od toho je nutné striktně odlišovat pojem přepravce, kterým se rozumí subjekt, pro který je přeprava uskutečňována. Tou může být jak odesílatel, tak příjemce. Odesílatelem se rozumí osoba, která s přepravcem uzavře smlouvu o přepravě zboží. Příjemcem je potom osoba, které je zásilka adresována.⁶

V přepravě osob jsou významnými pojmy linková doprava a její opak příležitostná doprava. Při linkové dopravě probíhá přeprava cestujících na předem určených trasách a v určených časech s danými zastávkami. Na tento typ dopravy se zpravidla prodávají jízdenky předem neurčenému okruhu osob. Při příležitostné dopravě je charakteristická přeprava uzavřeného okruhu cestujících s tím, že přeprava je většinou realizována na základě jejich předchozí poptávky na jimi určené trase.

⁶ Takto tyto pojmy vyložil Soudní dvůr Evropské unie v rozsudku Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 6. října 2009, ve věci Intercontainer Interfrigo SC (ICF) proti Balkenende Oosthuizen BV a MIC Operations BV.

2.1.1 SDR – Special Drawing Rights

Special Drawing Rights (SDR), česky zvláštní práva čerpání, byla vytvořena Mezinárodním měnovým fondem v roce 1969 jako mezinárodní rezervní měna. SDR jsou přidělovány Mezinárodním měnovým fondem a jejich význam je důležitý především pro monetární politiku států, což je mimo rozsah mé práce. Zvláštní práva čerpání však mají svůj význam i pro náhradu škody v mezinárodní přepravě. Pokud by totiž například výše náhrady byla omezena v měně konkrétního státu, strany přepravní smlouvy by podstupovaly značné kurzové riziko - v případě, že by došlo v průběhu času k silné devalvaci takové měny, by se i významně snížila maximální výše možné náhrady. Ve vztazích mezinárodní přepravy se proto výše náhrady škody často omezuje právě ve zvláštních právech čerpání. Ta jsou totiž dána měnovým košem více významných světových měn, v nichž největší váhu při určení hodnoty má americký dolar a euro. Použití jednotek SDR tak má stejný význam, jako použití hodnoty odpovídající ceně zlata – je diverzifikováno riziko devalvace jedné měny.

2.2 *Pojmy v kontextu Úmluvy CMR*

Úmluva CMR je patrně nejvýznamnější mezinárodní smlouvou v oblasti nákladní silniční přepravy. Proto považuji za vhodné vymezit některé základní pojmy, se kterými bude v této práci dále pracováno, v jejím kontextu. Na některých z těchto termínů závisí samotná aplikovatelnost této úmluvy.

Základním pojmem je vozidlo. Úmluva CMR pro jeho vymezení odkazuje na Ženevskou úmluvu o silničním provozu z roku 1949, která definuje motorová vozidla jako „*jakákoliv vozidla s vlastním pohonem, která se normálně používají k přepravě osob nebo zboží po silnici, jiná, než vozidla pohybující se na kolejích nebo která se dotýkají elektrických vodičů*“ a přípojná vozidla potom jako „*vozidla určená k tomu, aby byla tažena motorovým vozidlem.*“⁷ Toto vymezení je velmi široké a ve vztahu k Úmluvě CMR se proto za vozidlo považuje v podstatě jakékoli vozidlo, které má vlastní pohon a pohybuje se po silnici, nebo je takovým vozidlem taženo. Ačkoli je typickým dopravním prostředkem při mezinárodní nákladní přepravě

⁷ Čl. 4 odst. 1 Úmluvy o silničním provozu, přijaté v Ženevě dne 19. září 1949.

kamion (návěsová souprava), toto vymezení obsáhne jakýkoli dopravní prostředek od motocyklu přes osobní automobily, dodávky až po zmíněné kamiony.

Dále je třeba definovat pojem úplatné přepravy v kontextu Úmluvy CMR. Úplatná přeprava je taková přeprava, za kterou je poskytováno hodnotné protiplnění větší než symbolické hodnoty. Nemusí jít však nutně o peněžité plnění. Z pojmu úplatné přepravy je vyloučena přeprava pro vlastní potřebu, například pro potřebu podniku, který si sám zajišťuje přepravu svého nákladu.

Ve smlouvách řídících se Úmluvou CMR má veliký význam nákladní list. Tento dokument má standardizovanou podobu, obsahuje základní údaje o obsahu přepravní smlouvy a zároveň má i provozní význam při přepravě – například je jedna kopie vydávána příjemci při převzetí zásilky. Nákladní list je zároveň dokladem o uzavření přepravní smlouvy, ale jeho případná absence na platnost smlouvy nemá vliv.

3. Prameny práva k odpovědnosti v mezinárodní silniční přepravě

Odpovědnost smluvních stran vyplývá především z přepravní smlouvy a v rozsahu, ve kterém není stranami ujednáno, z právního řádu státu, jehož právem se přepravní smlouva řídí. Normy upravující odpovědnost stran vyplývají jak z přímých norem některých mezinárodních smluv, pokud se na daný právní vztah použijí, tak evropského práva, je-li použitelné, a v poslední řadě i z národních právních předpisů.

3.1 Mezinárodní smlouvy

Jak jsem již zmínil v úvodu své práce, díky absenci mezinárodní organizace, která by se zasloužila o unifikaci pravidel mezinárodní silniční přepravy, je tato úprava značně roztráštěná. Protože je ale jistá forma unifikace nezbytná už jen pro zajištění bezpečného provozu vozidel napříč hranicemi, byla v této oblasti přijata celá řada mezinárodních smluv. Tyto mezinárodní smlouvy však míří zejména na oblast

regulatorní, spadající do oblasti práva veřejného.⁸ Takové smlouvy tedy neřeší problém roztržité úpravy přepravních smluv napříč právními řády různých států. I v této oblasti ale byly přijaty některé mezinárodní smlouvy, které obsahují přímé normy upravující právě soukromoprávní vztahy mezi účastníky přepravní smlouvy.

Mezi nejvýznamnější z kategorie těchto mezinárodních smluv bezpochyby patří již zmiňovaná Úmluva CMR, která se zabývá přepravou nákladu. Jejím ekvivalentem při přepravě osob je Úmluva CVR, která se vztahuje k přepravě cestujících. Ta však nebyla široce ratifikována, a proto zdaleka nedosahuje významu Úmluvy CMR.

3.1.1 Úmluva CMR

K Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní přepravě zboží (z francouzského názvu *Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route*) z roku 1956 přistoupila tehdejší Československá socialistická republika dne 4. září 1974 a vyhláškou ministra zahraničních věcí ze dne 27. listopadu 1974 se stala součástí našeho právního řádu. Úmluva CMR byla v roce 1978 dále doplněna protokolem, ke kterému Česká republika přistoupila dne 29. června 2006. Jedinou změnou, kterou tento protokol v Úmluvě CMR zavedl, byla změna „stropu“ odpovědnosti dopravce z jednotek zlatých franků na jednotky SDR. Ačkoli se omezení odpovědnosti podle Úmluvy CMR budu detailněji věnovat v další kapitole, v kontextu protokolu považuji za vhodné uvést, že tato zdánlivě kosmetická změna s sebou ve skutečnosti přinesla změnu poměrně zásadní. Zatímco v původní Úmluvě CMR byla výše odpovědnosti omezena na 25 zlatých franků za kilo chybějícího nákladu, což v tehdejší době odpovídalo částce zhruba 1 250 Kčs, nově byla výše omezena na 8,33 SDR, což představovalo částku zhruba 260 Kč. Limit odpovědnosti podle Úmluvy CMR se tak přistoupením k protokolu zcela zásadně snížil, zejména s přihlédnutím ke změně kupní síly mezi roky 1974 a 2006.

K významnosti této Úmluvy přispívá její široká ratifikace napříč členskými státy. Jak je patrné z obrázku č. 1, v geografických poměrech České republiky je téměř

⁸ Jde například o Evropskou úmluvu o dopravních značkách z roku 1957, nebo již neúčinnou Celní úmluvu o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR) a další.

vyloučeno, aby alespoň jeden ze států převzetí nebo doručení zásilky nebyl signatářem této úmluvy. V době psaní této práce k Úmluvě CMR přistoupilo 58 států.⁹



Obrázek 1 Vyobrazení signatářů Úmluvy CMR na mapě. Zdroj: https://en.wikipedia.org/wiki/CMR_Convention#/media/File:CMR_Convention.jpg

3.1.1.1 Působnost Úmluvy CMR

Úmluva CMR „se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou smluvních státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy.“¹⁰

Z výše citovaného ustanovení vyplývá, že pro uplatnění Úmluvy CMR na smluvní vztah musí být kumulativně splněny tyto podmínky:

- přeprava zásilky silničním vozidlem za úplatu,
- místo převzetí a předpokládaného doručení je dle smlouvy v různých státech,
- alespoň jeden ze států převzetí nebo doručení je smluvním státem.

⁹ United Nations Treaty Collection. *CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS B. Road Traffic 11. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)* [online]. [cit. 2023-09-20]. Dostupné z: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en

¹⁰ Článek 1 odst. 1 Úmluvy CMR.

Působnost Úmluvy je dále vymezena i negativně: „Úmluva se nevztahuje na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních smluv, na přepravy mrtvol [nebo] stěhovaných svršků.“¹¹ V tomto kontextu je možné zároveň vyložit pojem zásilka. Pokud Úmluva CMR vyjmenovává, jaký konkrétní náklad zásilkou není, lze *a contrario* dovodit, že vše ostatní zásilkou je. Zásilkou tedy může být cokoli, co je přepravováno silničním vozidlem a co není výslovně vyloučeno. A to bez ohledu například na tržní hodnotu takové zásilky (může jít například i o odpad s nulovou hodnotou, nebo o samotná silniční vozidla, pokud jsou přepravována na jiném silničním vozidle).¹²

Úmluva CMR působí *erga omnes*. Státní příslušnost stran přepravní smlouvy není významná – i když by strany ze států, které nejsou smluvními stranami Úmluvy CMR (například právnické osoby se sídlem na Islandu a v Egyptě), uzavřely přepravní smlouvu, jejímž předmětem by byla přeprava zboží z a/nebo do smluvního státu (například z Marseille do Hamburku), Úmluva CMR by se přesto na jejich smluvní vztah použila, pokud by nedošlo k jejímu výslovnému vyloučení.

Německé soudy dříve dovodily, že důkazní břemeno o tom, že se na daný vztah použije Úmluva CMR, nese obecně ten, kdo se jí dovolává.¹³ Ačkoli si nejsem vědom, že by české soudy ke dni psaní této práce byly postaveny před totožnou otázkou, lze očekávat, že by se s ohledem na obecné principy nesení důkazního břemene postavily totožně k prokázání skutkových okolností, které odůvodňují aplikaci Úmluvy CMR.

¹¹ Článek 1 odst. 4 Úmluvy CMR. Převoz mrtvol a poštovních zásilek je vyloučen, protože vyžaduje zvláštní specializaci dopravce a řídí se vlastní mezinárodní smlouvou (Dohody o převozu těl zemřelých ze dne 26. září 1973 a celá řada mezinárodních poštovních smluv). Pojem „stěhovaných svršků“ je archaický termín, pod který je možné podřadit zboží k osobnímu užívání, jež stěhující se osoba užívala k vlastní potřebě. V tomto ohledu je přesnější francouzské originální znění Úmluvy CMR používající pojem „*déménagement*“. Jde tedy o přesun takových věcí z jedné nemovitosti do druhé při změně sídla (stěhování). „Stěhovací smlouvy“ Úmluvě CMR také nepodléhají, i když obsahují prvek mezinárodní přepravy stěhovaných věcí.

¹² ROUBAL, V., NOVÁK, R. *Úmluva CMR. Praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s., s. 14

¹³ Rozsudek spolkového soudního dvora ze dne 25. října 2012, sp. zn. III ZR 266/11.

3.1.1.2 Přeprava zásilky silničním vozidlem za úplatu

Prvním předpokladem použitelnosti Úmluvy CMR je přeprava zásilky silničním vozidlem a za úplatu.

Samotná Úmluva definuje pojem vozidlo takto: „*Pro účely této Úmluvy se rozumějí pod pojmem "vozidla" motorová vozidla, návěšové soupravy, přívěsy a návěsy, jak jsou definovány v článku 4 Úmluvy o silničním provozu ze dne 19. září 1949.*“¹⁴

Přeprava zásilky proto musí probíhat silničním vozidlem v pravém slova smyslu, není přitom rozhodné, o jaký typ vozidla se jedná, protože Úmluva o silničním provozu ze dne 19. září 1949 výslovně uvádí, že motorová vozidla jsou jak vozidla pro přepravu osob, tak pro přepravu zboží. Pokud by tedy byl náklad přepravován osobním automobilem, Úmluva CMR by se na smlouvu o takové přepravě stejně použila.

Určitá otázka pro aplikovatelnost Úmluvy CMR může vyvstat v případech, kdy je buď vozidlo, na němž je přepravován náklad, dále přepravováno (například na námořním trajektu), nebo když je využita multimodální přeprava. Pokud by se totiž na část nákladu použila Úmluva CMR a na část jiná odvětvová mezinárodní smlouva nebo jiný předpis, došlo by k roztržení odpovědnostního režimu, což by zakládalo zjevné nerovnosti zejména ve finančních limitech plnění. Tyto otázky Úmluva CMR upravuje v Článku 2. V prvním případě, kdy je celé vozidlo i s přepravovaným nákladem naloženo na jiný typ dopravy a následně celé přepravováno, se ustanovení Úmluvy CMR použijí na celou přepravu, jako by byla prováděna celá po silnici. Pokud ale škoda vznikne výlučně vlivem události spojené s jiným druhem přepravy (například se potopí celá loď, na které je vozidlo s naloženým nákladem přepravováno), odpovídá silniční dopravce z přepravní smlouvy ve stejném rozsahu, jako by odpovídal dopravce použitého jiného typu dopravy (tedy například námořní dopravce). Jestliže neexistuje zvláštní předpis, který by takovou odpovědnost upravoval, použijí se ustanovení Úmluvy CMR.¹⁵ Základní podmínkou pro použití

¹⁴ Článek 1 odst. 2 Úmluvy CMR.

¹⁵ Článek 2 odst. 1 Úmluvy CMR.

tohoto pravidla ale je, že náklad zůstává po celou dobu naložený na silničním vozidle. Pokud by došlo k jeho překládce například při multimodální přepravě, potom se Úmluva CMR na takovou přepravu jako celek nepoužije a její aplikovatelnost „končí“ složením zboží k překládce na jiný druh dopravy.¹⁶ V případě, že by se ale strany výslovně na aplikaci Úmluvy CMR na multimodální přepravu dohodly, toto pravidlo by se neuplatnilo a Úmluva CMR by se na takovou smlouvu přesto aplikovala.¹⁷

Přeprava musí být dále prováděna za úplat. Podmínkou pro aplikaci není, aby došlo ke skutečné platbě v penězích, ale aby bylo poskytnuto jakékoli protiplnění, které není v poměru k prováděné přepravě jen symbolické. Bezplatná nebo tzv. vnitropodniková přeprava pro vlastní potřebu je však vyloučena.¹⁸

3.1.1.3 Místo převzetí a doručení je v různých státech

Aby byla Úmluva CMR aplikovatelná, musí být v přepravním vztahu přítomný mezinárodní prvek daný místem převzetí a předpokládaným místem doručení v různých státech, z nichž alespoň jeden musí být signatářem Úmluvy CMR. Státní příslušnost smluvních stran ani délka přepravy prováděná v nesmluvních státech není rozhodná. Například pokud by došlo k převzetí zásilky v Aši, ta by byla naložena na nákladní vozidlo a následně přepravována do Stuttgartu, Úmluva CMR by se použila, ačkoli by přeprava po území České republiky probíhala jen po velmi malé části. Nutno zdůraznit, že Úmluva CMR se nevztahuje na přepravu jako takovou, ale na smlouvy o této přepravě. Proto pro její aplikaci ani zboží skutečně nemusí překročit státní hranice. Postačí, že místo převzetí a doručení zásilky bylo plánováno

¹⁶ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s., s. 14

¹⁷ V tomto smyslu se vyjádřil i Okresní soud Plzeň-město ve svém rozsudku ze dne 4. 10. 2019, sp. zn. 12 C 32/2018, když dovodil, že je možné použití Úmluvy CMR i v situacích, kdy by se jinak neuplatnila, pokud si to strany ujednaly. V daném případě šlo o multimodální přepravu z Plzně do Rigy pomocí kamionu a lodě.

¹⁸ ROUBAL, V., NOVÁK, R. Úmluva CMR. Praktický komentář. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s., s. 14

v různých státech, a pokud fakticky (například vlivem dopravní nehody) vůbec k překročení státní hranice nedošlo, nemá to na aplikaci Úmluvy CMR vliv.¹⁹

3.1.1.4 Působnost Úmluvy CMR ve vnitrostátní přepravě v ČR

Za velmi zajímavou skutečnost považuji, že novelou zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, účinnou od 1. ledna 2019, se velká část²⁰ Úmluvy CMR použije na smluvní vztahy i ve vnitrostátní silniční nákladní přepravě. Zákonodárce v důvodové zprávě uvádí, že tímto způsobem zamýšlel vyplnit mezeru v detailnější právní úpravě přepravní smlouvy o přepravě věci, která (na rozdíl od přepravy cestujících)²¹ nebyla v našem právním řádu nad rámec obecné úpravy zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, dosud upravena. K tomu zákonodárce uvádí, že *„z hlediska obsahového jde o krok, po kterém již delší dobu volá odborná veřejnost (Hospodářská komora, ČESMAD), jehož výhodou (oproti formulaci zcela nových pravidel pro přepravu věci) je využití souboru pravidel, která se v části sektoru nákladní dopravy již dlouhodobě využívají, a dopravci mají s aplikací těchto pravidel zkušenosti.“*²²

3.1.1.5 Odchytky od ustanovení Úmluvy CMR

Ustanovení Úmluvy CMR jsou koncipována jako kogentní.²³ Tím je zajištěna vysoká úroveň jednotné úpravy přepravní smlouvy, která spadá do působnosti Úmluvy CMR, což je výhodné pro tržní prostředí – přepravní smlouva nemusí mít nutně písemnou formu a jednotnou kogentní úpravou se předchází možným sporům.

¹⁹ TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 21

²⁰ Podle § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě jde konkrétně o ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci. Nepoužije se tak jen několik málo ustanovení, například o osobách, za které dopravce odpovídá.

²¹ Jde například o Vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě.

²² Důvodová zpráva k § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

²³ Čl. 41 odst. 1 Úmluvy CMR: *„Všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchytkují od ustanovení této Úmluvy, jsou s výjimkou ustanovení článku 40 neplatná a právně neúčinná. Neplatnost takových ujednání nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy.“*

Výjimkou jsou ustanovení Čl. 37 a 38, které se týkají úpravy spoludlužnictví u náhrady škody při přepravě prováděné více dopravci.

Proto, jakmile se na vztah použije Úmluva CMR, strany se od jejích ustanovení (s výjimkou zmíněnou v předchozím odstavci) nemohou odchýlit.

3.1.2 Úmluva CVR

Další mezinárodní smlouvou, která se dotýká odpovědnosti v mezinárodní dopravě, je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní přepravě cestujících a zavazadel (z francouzského názvu *Convention relative au Contrat de transport international de Voyageurs et de Bagages par Route*) z roku 1973, Úmluva CVR. K této Úmluvě přistoupila tehdejší Československá socialistická republika již 26. ledna 1976, nicméně Úmluva CVR se stala pro nedostatečný počet ratifikujících smluvních států účinnou až 12. dubna 1994. K dnešnímu dni Úmluvu CVR ratifikovalo 9 států.²⁴ Úmluva byla ještě v roce 1978 doplněna Protokolem, který podepsala jen Spolková republika Německo a Litva.²⁵ Na rozdíl od Úmluvy CMR pro nízký počet smluvních stran nikdy Úmluva CVR nedosáhla celoevropské aplikace. Tento fakt je pravděpodobně dán v „poptávce“ po jednotné regulaci. Zatímco v případě mezinárodní přepravy zboží jde o zásadní součást mezinárodního obchodu, kdy je každý rok přepraveno zboží za miliardy EUR, v případě přepravy cestujících lze očekávat spíše menší nároky jednotlivých spotřebitelů. Navíc se jedná o minoritně využívaný způsob přepravy, jak ukazuje statistika citovaná v úvodu této práce. Z toho důvodu i potřeba unifikované právní úpravy není tak velká, jako v případě přepravy nákladu.

²⁴ *United Nations Treaty Collection. CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS B. Road Traffic 26. Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR)* [online]. [cit. 2023-09-20]. Dostupné z: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&clang=_en#2

²⁵ *United Nations Treaty Collection. CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS B. Road Traffic 26a. Protocol to the Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR)* [online]. [cit. 2023-09-20]. Dostupné z: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26-a&chapter=11&clang=_en

Přesto však Úmluva CVR svůj význam má. Základní koncepty, které před více než 50 lety zavedla, totiž adaptovalo mnoho evropských zemí do svých národních právních řadů a ve velké míře z nich vychází i právo EU v této oblasti.²⁶ Vzhledem k nízkému počtu smluvních států a konkurenci práva EU v této oblasti se však budu ve své práci Úmluvě CVR věnovat v o poznání menší míře, než významnější Úmluvě CMR pro přepravu nákladu.

3.1.2.1 Působnost Úmluvy CVR

Obdobně jako Úmluva CMR i Úmluva CVR obsahuje přímé normy a působí absolutně. Aby se Úmluva CVR na přepravní smlouvu použila, musí se jednat o smlouvu o přepravě cestujících, která musí být (i) prováděna silničními vozidly, (ii) plánovaná po území nejméně dvou států, a (iii) místo odjezdu nebo plánovaného příjezdu se musí nacházet na území členského státu.²⁷ Státní příslušnost smluvních stran přitom není pro aplikaci smlouvy vůbec rozhodná.

3.2 Evropské právo

3.2.1 Nařízení č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové dopravě

Významným pramenem práva pro členské státy EU je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Nařízení o právech cestujících). Přijetí tohoto nařízení bylo poměrně významným milníkem v oblasti přepravy cestujících po silnici, protože do té doby se na cestující (z úrovně evropského práva) vztahovala pouze obecná ustanovení o ochraně spotřebitele, pokud se na jejich cestu zároveň nepoužila i Úmluva CVR.

Toto nařízení považuje cestujícího za slabší stranu přepravní smlouvy a jeho snahou je tuto nerovnost narovnat a zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, která by

²⁶ PAVLIHA, Marko. *Transport Law on Passenger Rights*. 1. Routledge, 2021. ISBN 978-1-003-18250-4.

²⁷ Čl. 2 odst. 1 Úmluvy CVR.

měla být srovnatelná s jinými druhy dopravy.²⁸ Proto nařízení upravuje práva cestujících poměrně komplexním způsobem, včetně jejich práv na informace, vyřizování stížností, ale zejména práv na náhradu škody a její limitaci. Také se nemalou měrou zaměřuje na ochranu hendikepovaných cestujících.

3.2.1.1 Působnost Nařízení o právech cestujících

Působnost nařízení o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě je stanovena poměrně široce. Nařízení se vztahuje na všechny cestující v linkové dopravě, pokud se jejich místo nástupu nebo výstupu nachází na území členského státu EU a pokud přepravní vzdálenost podle jízdního řádu činí alespoň 250 kilometrů. Takto vymezená působnost postihne drtivou většinu mezinárodních autobusových linek z České republiky, pokud pomineme některé velmi krátké tratě z pohraničí. Nicméně i v případě, že vzdálenost podle jízdního řádu 250 kilometrů nepřesáhne, nebo se nejedná o linkovou, ale tzv. příležitostnou dopravu, některá ustanovení tohoto nařízení se přesto použijí. Jde o ustanovení, která se týkají zákazu diskriminace, zejména práv hendikepovaných osob, vyřizování stížností aj. Ustanovení o náhradě škody mezi ně však nepatří, a ta jsou proto ponechána příslušnému národnímu právnímu řádu. Členské státy mohou časově omezenou výjimkou z působnosti nařízení vyjmout vnitrostátní přepravu a linky, které mají alespoň jednu zastávku mimo EU.²⁹

3.3 Vnitrostátní úprava

Z vnitrostátních pramenů práva upravuje přepravní smlouvu a nároky z ní vyplývající OZ v paragrafech 2550 až 2581. Tato ustanovení se věnují jak přepravě osob, tak přepravě nákladu. Ačkoli tato úprava pojmově vymezuje přepravní smlouvy, zabývá se i odpovědností dopravce. Již z jejího rozsahu je patrné, že se nejedná o úpravu zcela komplexní. Sám zákon proto pro podrobnější úpravu odkazuje na jiné právní předpisy, včetně přímo použitelných předpisů Evropské

²⁸ Odst. 1 a 2 preambule Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

²⁹ Článek 2 odst. 1, 2, 3 a 4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

unie.³⁰ Pro silniční dopravu cestujících je takovým evropským předpisem právě výše zmiňované Nařízení o právech cestujících.

Na zákonné úrovni je zvláštním právním předpisem, který upravuje další práva a povinnosti stran přepravní smlouvy, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Ten mimo jiné obsahuje zmocňovací ustanovení pro Ministerstvo dopravy, které přijímá přepravní řád, kterým se stanoví podmínky, za nichž se přepravují osoby, jejich zavazadla, věci a zvířata.

Tímto přepravním řádem, který dále doplňuje práva a povinnosti stran z přepravní smlouvy, je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Ten již na velmi detailní úrovni popisuje vzájemná práva a povinnosti stran přepravní smlouvy. Přepravní řád měl velký význam před účinností evropského nařízení o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě. Toto nařízení však upravuje totožné otázky, použije se přednostně a sám přepravní řád stanoví, že se: *„tato vyhláška použije na právní vztahy, které nejsou upraveny přímo použitelnými předpisy Evropské unie v oblasti práv cestujících ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě.“*³¹ Protože zmiňované nařízení má v členských státech velmi širokou působnost, použije se na drtivou většinu případů mezinárodní přepravy cestujících a národní přepravní řád se tak z velké části stává obsoletním.

Pro silniční nákladní přepravu žádný přepravní řád neexistuje. Právě volání po detailnější a unifikované úpravě přepravní smlouvy při přepravě nákladu vedlo zákonodárce k novelizaci zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, díky které se velká část Úmluvy CMR použije na smluvní vztahy i ve vnitrostátní silniční nákladní přepravě, jak bylo popsáno výše. V mezinárodní přepravě zboží se ale Úmluva CMR použije vždy, když jsou splněny podmínky její aplikace.

³⁰ § 2578 OZ: *„Podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství.“*

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

Právě protože je mezinárodní přepravní smlouva na přepravu zboží i osob upravena zvláštními nadnárodními předpisy, stává se národní právní úprava těchto smluv méně významnou. Národní úprava však stále může mít subsidiární použitelnost pro vyplňování některých mezer mezinárodní úpravy. Tyto případy však budou z mého pohledu spíše vzácné, protože mlčení mezinárodní smlouvy neznamena automatické použití národního práva z důvodů, které popisují níže v kapitole 4.1.

4. Určení rozhodného práva pro mezinárodní přepravní smlouvu

Pro určení obsahu odpovědnosti je zásadní, jakým právním řádem se bude přepravní smlouva řídit. Mezi jednotlivými právními řády totiž mohou existovat diametrální rozdíly, což může být pro strany přepravní smlouvy z hlediska jejich práv a povinností velmi významné. Na daný smluvní vztah mohou dopadat přímé normy některé mezinárodní smlouvy. Jak jsem zmínil v předchozí kapitole, právní úprava přepravních smluv není široce unifikována a s jednou výjimkou bude takový případ spíše vzácný. Pokud na daný právní vztah nedopadají přímé normy některé mezinárodní smlouvy, potom je nutné pomocí kolizních norem hledat obligační statut, jehož normy se použijí v plném rozsahu.

4.1 Vztah přímých norem a národního právního řádu

V praxi ale nastávají i případy, kdy na smlouvu dopadají přímé normy některé mezinárodní smlouvy (například smlouva o mezinárodní přepravě zboží), ale některé otázky důležité pro konkrétní vztah jimi nejsou řešeny. V odborných kruzích není zcela jednoznačný názor, jak v takovém případě postupovat. Někteří autoři³² uvádí, že v případě mezer v úpravě se mají užít kolizní normy a má se určit tzv. subsidiární statut, kterým se daná mezera vyplní. Při takovém přístupu se často uchýlíme k použití norem národního právního řádu na úkor výkladu v rámci ustanovení

³² Například M. Clarke in: CLARKE, Malcolm A. *INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD: CMR*. 6. Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 978-1-31585-140-2 zastává názor, že mezery v normách Úmluvy CMR se mohou vyplňovat národním právem, např. s. 306 ff.: „*Is this a gap in the CMR, which may be filled by national law, or is the question answered a contrario by Article 27.1 in the negative?*“

příslušné mezinárodní smlouvy. Oproti tomu jiní autoři³³ uvádí, že přímé normy jsou výsledkem unifikace, kterou by používání národních právních řádů rozbilo – proto se má sáhnout k analogii v rámci samotné mezinárodní smlouvy než přistoupit rovnou ke koliznímu určení subsidiárního statutu.

Osobně se přikláním k druhému názoru, tedy že v případě aplikace mezinárodní smlouvy obsahující přímé normy má být použití subsidiárního statutu až poslední možností, v případě že není možné postupovat jinak, nikoli nástrojem pro vyplnění každé mezery, na kterou při aplikaci takové úmluvy narazíme. Předně samotná absence úpravy některé otázky nemusí rovnou znamenat, že se jedná o mezeru v právní úpravě. Naopak se může jednat o úmysl normotvůrce, že daná otázka nebude výslovně upravena a bude vyložena argumentem *a silentio legis*. Tím by se bylo vhodné zabývat v první řadě. I kdyby se ale jednalo o skutečnou mezeru v úpravě, nikoli o úmyslné mlčení, i tak jsem přesvědčen, že ani poté není na místě bez dalšího přistoupit k aplikaci kolizních norem a k použití subsidiárního statutu. Cílem přijímání mezinárodních smluv s přímými normami je unifikace právní úpravy určitého vztahu, tedy použití jednotné úpravy na daný právní vztah bez ohledu na hranice států. Takové smlouvy zpravidla daný právní vztah upravují velmi komplexně, což přináší značnou právní jistotu a stabilitu v právních vztazích při mezinárodním styku. Pokud bychom však přistoupili k aplikaci kolizních norem vždy, když narazíme v úpravě na mezeru, tuto právní jistotu bychom roztříštili a popřeli bychom unifikační snahu normotvůrců, protože stejné vztahy upravené příslušnou smlouvou by najednou měly zcela odlišná právní vyústění podle toho, jaký subsidiární statut by byl zrovna použit.

Vzhledem k autonomii vůle stran budou soukromoprávní vztahy vždy velmi pestré a není nikdy možné (a ani žádoucí) každý možný soukromoprávní poměr upravit

³³ Např. Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4 prosazuje teorii jednotného výkladu v rámci Úmluvy CMR, např. s. 47 ff.: „According to this thesis, faced with the difficulty of implementing provisions of uniform law, we should postulate the frequent recourse to domestic one after its identification, just on the basis of the criteria of private international law. This thesis is not convincing, because it weakens the complete regulation of the contract of carriage, as per the objective we can infer from Article 1 of the CMR.“

zvláštní normou. Z toho důvodu má v soukromém právu široké místo analogie. V případě mezinárodních smluv s přímými normami mi potom při zohlednění teleologie přijde jako správný závěr mezery v úpravě vyplnit analogií a výkladem v rámci kontextu celé mezinárodní smlouvy, než rovnou sáhnout k normám kolizním. Ty mají podle mého názoru místo až ve chvíli, kdy jde o skutečnou mezeru, kterou ani výkladem není možné pokrýt. Obdobný názor ve vztahu k vyplňování mezer v úpravě náhrady škody dle Úmluvy CMR vyslovil i Nejvyšší soud.³⁴

4.2 Rozhodné právo určené zvláštní mezinárodní smlouvou

Pokud se na daný právní vztah nepoužije mezinárodní smlouva, která by jej přímo upravovala, nebo je potřeba určit subsidiární statut, použijí se pro určení národního právního řádu, kterým se smlouva řídí, kolizní normy. Jedním ze základních principů soukromého práva je autonomie vůle stran, která se v mezinárodním právu soukromém projevuje mimo jiné svobodnou volbou rozhodného práva, kterým se bude řídit daný smluvní vztah. Pokud není stranami rozhodné právo ujednáno, dojde k jeho určení na základě kolizních norem příslušného právního řádu.

Protože ratifikované a vyhlášené mezinárodní smlouvy jsou součástí právního řádu České republiky s aplikační předností před zákonnými normami,³⁵ je nutné nejprve zkoumat, zda na daný vztah nedopadá některá z kolizních norem mezinárodní smlouvy.

³⁴ V rozsudku ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009, Nejvyšší soud vyslovil, že: „*Předpoklady odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční nákladní dopravě za škodu na přepravované zásilce jsou výlučně a komplexně upraveny v čl. 17 a násl. vyhlášky č. 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), která má ve smyslu § 756 obch. zák. přednost před právní úpravou obsaženou v obchodním zákoníku, a proto je nelze doplňovat ani omezovat aplikací právní úpravy předpisů národního práva, a to ani za použití argumentu (jak mylně činí dovolatel), že úprava těchto předpokladů odpovědnosti dopravce v Úmluvě CMR neřeší otázku vlastnictví k přepravované zásilce a tím i újmy vzniklé odesílateli. Nepodmiňuje-li Úmluva CMR odpovědnost dopravce za škodu na přepravované zásilce vznikem újmy na straně oprávněné osoby (odesílatele nebo příjemce zásilky), nelze tuto skutečnost konstruovat jako další předpoklad odpovědnosti dopravce za použití předpisů národního práva s tím, že Úmluva CMR tuto otázku neřeší.*“

³⁵ Čl. 10 Ústavy České republiky: „*Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.*“

Česká republika je vázána Římskou úmluvou o právu rozhodném pro závazkové vztahy. Tato mezinárodní smlouva byla otevřena k podpisu 19. června 1980 pro členské státy tehdejšího Evropského společenství a Česká republika přistoupila dne 14. dubna 2005. Pokud nebylo stranami rozhodné právo pro smlouvu zvoleno, stanoví Římská úmluva v Článku 4 obecné pravidlo, že právo smlouvy se řídí právem země, s níž nejúžeji souvisí. Pro přepravní smlouvy potom zavádí v odstavci 4 stejného článku domněnku, že smlouva nejúžeji souvisí se zemí, kde má přepravce v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu za předpokladu, že se zároveň (i) v této zemi nachází místo nakládky nebo místo vykládky, nebo se (ii) v této zemi nachází hlavní provozovna odesílatele zboží. Právem takové země se bude přepravní smlouva řídit, pokud strany neprokáží, že nejúžeji souvisí s jinou zemí.

Na území České republiky byla Římská úmluva nahrazena nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).³⁶ Aby ale bylo zabráněno retroaktivnímu působení, vztahuje se jeho časová působnost pouze na smlouvy uzavřené po 17. prosinci 2009. Teoreticky je tak stále možné se i v českých podmínkách setkat s „dlouhodobou“ přepravní smlouvou, jejíž rozhodné právo bude určeno na základě Římské úmluvy.

Ke zvláštní situaci může dojít, když mezinárodní smlouva, která obsahuje přímé normy, zároveň obsahuje i normy kolizní pro určité případy. Příkladem může být Úmluva CMR, o které bude důkladně pojednáno dále v této práci. Ta v některých případech přímo odkazuje na národní právní řád určený vlastním hraničním určovatelem pro každou situaci.³⁷ Aplikace těchto norem bude s ohledem na Článek 41 Úmluvy CMR přednostní před volbou práva stranami. Také budou mít přednost před aplikací kolizních norem obsažených v jiných mezinárodních smlouvách zabývajících se kolizí právních řádů, nebo v národním právu, protože pokud sama

³⁶ Článek 24 odst. 1 Nařízení Řím I.

³⁷ Jde například o Článek 16 odst. 5 a Článek 20, které v souvislosti s prodejem zásilky odkazují na *lex rei sitae*, nebo Článek 29, který pro vyložení pojmu hrubé nedbalosti odkazuje na *lex fori*.

Úmluva CMR přímo upravuje, který právní řád se má použít, jiné kolizní normy se vůbec nepoužijí.

4.3 Rozhodné právo určené předpisem EU

V oblasti komunitárního práva upravuje rozhodné právo pro závazkové vztahy nařízení Řím I. Jak vyplývá z jeho názvu, svou povahou jde o nařízení, coby sekundární právo Evropské unie. Podle Článku 288 Smlouvy o fungování Evropské unie platí, že nařízení „*má obecnou působnost*“ a „*je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech*“ s tím, že evropské právo je národnímu právu nadřazeno.³⁸ Nařízení má navíc univerzální použitelnost. Je tedy zřejmé, že v případě českého právního řádu se použije toto nařízení pro určení rozhodného práva z přepravní smlouvy v drtivé většině případů.

Nařízení Řím I rozlišuje při určování rozhodného práva mezi přepravou zboží a přepravou cestujících. Odstavec 32 Preambule tohoto nařízení uvádí, že přepravní smlouvy jsou smlouvy se zvláštní povahou, a proto by specifická ustanovení měla zajistit odpovídající úroveň ochrany cestujících. Tato ochrana se do nařízení Řím I promítá zejména omezením autonomie vůle stran při volbě práva.

Při přepravě nákladu se použije právo země obvyklého bydliště dopravce, pokud je v této zemi rovněž (i) místo převzetí nebo místo doručení, nebo (ii) obvyklé místo bydliště odesílatele. Pokud takto právo není možné určit, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.³⁹

Při přepravě cestujících se jejich zvýšená ochrana projevuje i tím, že se použije jejich „domovské právo“ vždy, když cestují z nebo do své země obvyklého bydliště, bez ohledu na státní příslušnost dopravce. Až pokud by cestující cestoval ve třetí zemi, použije se právo státu, ve kterém má dopravce své obvyklé bydliště.⁴⁰

³⁸ Tento široce přijímaný koncept není ve SFEU ani SEU výslovně vyjádřen, ale vyplývá z judikatury SDEU, například rozsudku Soudního dvora ze dne 15. července 1964, Flaminio Costa proti E.N.E.L.

³⁹ Čl. 5 odst. 1 Nařízení Řím I.

⁴⁰ Čl. 5 odst. 2 Nařízení Řím I: „(...) rozhodným právem [je] právo země obvyklého bydliště cestujícího za předpokladu, že se v této zemi nachází rovněž místo odjezdu nebo místo určení. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo místa, ve kterém má dopravce své obvyklé bydliště.“

Citovaný článek také obsahuje únikové pravidlo, které má zabránit mechanické aplikaci nevhodného právního řádu v případě, že je podle všech okolností smlouva úžejí spojena s jinou zemí, než je země určená podle zmíněných pravidel, poté se použije právo této jiné země.⁴¹

Autonomie vůle stran při volbě práva z přepravní smlouvy na přepravu cestujících je pro jejich ochranu omezena tak, že si strany mohou zvolit pouze právo některé ze zemí, ve které (a) má cestující své obvyklé bydliště, (b) má dopravce své obvyklé bydliště, (c) má dopravce místo své ústřední správy, (d) se nachází místo odjezdu, nebo (e) se nachází místo určení.⁴²

4.4 Rozhodné právo dle ZMPS

Protože nařízení Řím I svým rozsahem obsáhne širokou škálu přepravních smluv a použije se přednostně, je úprava obsažená v ZMPS v podstatě obsoletní. Pokud by však přeci jen nastala situace, že se pod nařízení Řím I přepravní smlouva nepodřadí, použije se obecná úprava rozhodného práva pro smlouvy ZMPS, protože ten přepravní smlouvy zvláště neupravuje. Základním pravidlem je, že se smlouvy „řídí právem státu, s nímž (...) nejúžejí souvisí (...).“⁴³ Na základě této formulace by bylo podle mého názoru možné dojít k obdobnému určení rozhodného práva jako podle nařízení Řím I. Pokud by se totiž ve stejném státě nacházelo sídlo dopravce i místo vyzvednutí zásilky, smlouva by nejúžejí souvisela právě se zemí dopravce. Pokud by se však strany z různých dvou zemí dohodly na přepravě ze třetí do čtvrté země, opět by bylo možné dovodit, že smlouva nejvíce souvisí se zemí doručení, protože právě přemístění zásilky do této země je oním produktem přepravy – na rozdíl od zemí, přes které se zásilka jen přepravuje, nebo kde se vyzvedává.

5. Odpovědnost při přepravě nákladu

Odpovědnost při přepravě nákladu bude zcela zásadním způsobem ovládána přímými normami Úmluvy CMR. Odpovědnost dopravce je poměrně komplexním způsobem

⁴¹ Čl. 5 odst. 3 Nařízení Řím I.

⁴² Čl. 5 odst. 2 Nařízení Řím I.

⁴³ § 87 odst. 1 ZMPS.

upravena v kapitole IV. Protože přímé normy Úmluvy CMR jsou kogentní, nemohou se strany při mezinárodní přepravě nákladu od podoby upravené v Úmluvě CMR odchýlit, a to ani takovým způsobem, že by strany odpovědnost dopravce rozšířily. Přeprava ze své podstaty nese riziko vzniku škod a toto riziko se také nezřídká během přepravy realizuje, proto považují úpravu odpovědnosti dopravce v rámci Úmluvy CMR za její nejpodstatnější část.

Úprava obsažená v Úmluvě CMR ale není kompletní, ačkoli pokryje většinu případů možné odpovědnosti dopravce ve vztahu k realizaci přepravy. Odborná literatura⁴⁴ i rozhodovací praxe soudů⁴⁵ dovozuje, že v tomto případě se nejedná o úmyslné mlčení mezinárodní smlouvy, protože vzhledem k účelu Úmluvy CMR nemohlo být úmyslem normotvůrce, aby byl dopravce zproštěn veškeré další odpovědnosti, kromě té v Úmluvě CMR výslovně upravené. S tímto závěrem se ztotožňují, protože opačný výklad by *ad absurdum* mohl vést k vyloučení odpovědnosti dopravce i ve zcela očividných případech, které se nevztahují přímo k přepravě zásilky a Úmluva CMR je proto ani nemohla mít v úmyslu pokrýt. Takovým případem by mohlo být například sjednání povinnosti mlčenlivosti v přepravní smlouvě, jejímž porušením by odesílateli vznikla škoda, za kterou by ale pro absenci zvláštní úpravy v Úmluvě CMR dopravce neodpovídal. Proto v případě, že okolnosti vzniku škody některé ustanovení Úmluvy CMR skutkově nepokrývá, bude se odpovědnost řídit právem rozhodným pro přepravní smlouvu.

V případě, že by se na přepravní smlouvu vůbec Úmluva CMR nepoužila, se bude odpovědnost dopravce řídit právem rozhodným pro smlouvu v plném rozsahu.

⁴⁴ MANKOWSKI, P. *Commercial Law: A Commentary*. Nomos/Hart 2018. ISBN 978-1509923793, s. 939, shodně ROUBAL, V., NOVÁK, R. *Úmluva CMR. Praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s., s. 62, shodně MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 131

⁴⁵ Například rozsudek britských soudů ve věci *Shell Chemicals U.K. Ltd. v P. & O. Roadtanks Ltd.* Ačkoli jde o závěry podle *common law*, v otázce výkladu systematiky Úmluvy CMR ob stojí i v kontinentálním právním prostředí.

5.1 Odpovědnost na základě Úmluvy CMR

V kapitole IV. Úmluvy CMR jsou obsaženy tři případy odpovědnosti dopravce – za ztrátu a poškození zásilky, za zpoždění a za nevybrání dobírky. V prvním případě dopravce odpovídá za integritu samotné zásilky, která mu byla svěřena. Základní premisou je, že od chvíle, kdy je dopravci svěřena zásilka k přepravě, a přestane tak být v dispozici odesílatele, odpovídá dopravce za její ztrátu, zničení či poškození, a to až do okamžiku jejího vydání. Co je považováno za okamžik vydání zásilky, není v Úmluvě CMR definováno, ačkoli je tato událost právně významná nejen z hlediska ukončení odpovědnosti dopravce, ale i z hlediska počátku běhu promlčecích lhůt. Odborná literatura uvádí, že okamžikem vydání zásilky je moment, kdy je z detence dopravce předána do držby příjemce.⁴⁶

U odpovědnosti za zpoždění se nesleduje fyzický stav zásilky, ale v podstatě kvalitativní aspekt přepravy, tedy zda byla přeprava provedena včas v souladu s dohodnutým termínem doručení.

Pohledem českého práva je pojetí odpovědnosti dopravce v Úmluvě CMR koncipováno jako objektivní odpovědnost s možností liberace v některých stanovených případech. Například Článek 17 Úmluvy CMR svým zněním a konstrukcí odpovědnosti značně připomíná některé případy objektivní odpovědnosti podle českého práva, zejména objektivní odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce. Pro ilustraci podobnosti koncepce odpovědnosti v Úmluvě CMR a národním právním řádu lze srovnat výňatek z § 2566 OZ a z Článku 17 Úmluvy CMR:

⁴⁶ ROUBAL, V., NOVÁK, R. *Úmluva CMR. Praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s., s. 61

§ 2566 OZ

Povinnost nahradit škodu dopravcem

(1) Dopravce nahradí škodu vzniklou na zásilce v době od převzetí zásilky dopravcem do vydání zásilky příjemci. To neplatí, prokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče.

(2) Povinnosti k náhradě škody se dopravce zproští, prokáže-li, že škodu způsobili

a) odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky nebo

b) vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku.

Článek 17 Úmluvy CMR

Odpovědnost dopravce

1. Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

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

Z jazykového výkladu výše uvedeného srovnání je patrné, že odpovědnost na základě Úmluvy CMR je vystavena obdobně jako ve stejném případě v národním právním řádu, kde jde bez pochyb o objektivní odpovědnost. I proto jsem přesvědčen, že při výkladu Úmluvy CMR v kontextu českého práva není důvod pochybovat, že jde o objektivní odpovědnost s možností liberace. Tímto způsobem se k odpovědnosti na základě Úmluvy CMR staví i Nejvyšší soud,⁴⁷ stejně jako

⁴⁷ Např. v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 22. září 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003; ačkoli tato otázka nebyla v rozhodnutí výslovně řešena, ze způsobu aplikace práva soudem je patrné, že odpovědnost vnímá jako objektivní s možností liberace.

Nejvyšší soud Spolkové republiky Německo.⁴⁸ Stejný pohled uvádí i autentický komentář OSN k Úmluvě CMR z roku 1975.⁴⁹

V odborné literatuře i rozhodovací praxi zahraničních soudů se však objevuje (i když menšinově) výklad, že odpovědnost založená Úmluvou CMR je odpovědností subjektivní s tím, že se aplikuje „domněnka nedbalosti“, kterou musí dopravce vyvrátit, aby odpovědnost nenesl.⁵⁰

Myslím, že toto odlišné pojetí pramení z odlišného chápání odpovědnosti jako takové v různých právních rádech. Soudy různých států navíc budou při rozhodování případného sporu aplikovat své *lex fori*, pro které by naše chápání objektivní odpovědnosti nemuselo být použitelné například z důvodu jiné koncepce nesení důkazního břemene. Na základě jazykového i teleologického výkladu Článku 17 Úmluvy CMR jsem došel k závěru, že není důvod pochybovat, že se jedná o odpovědnost objektivní s možností liberace, jak je ještě rozebráno v dalších kapitolách, i když je možné se u zahraničních soudů setkat i s jiným pojetím. Protože v obou pojetích ale bude ležet důkazní břemeno pro „zproštění se“ odpovědnosti na dopravci, nepovažuji praktický význam tohoto rozlišení za příliš podstatný.

5.1.1 Odpovědnost za ztrátu a poškození zásilky

Odpovědnost za poškození a ztrátu zásilky nese až na výjimky dopravce, který má zásilku ve své dispozici a který za provedenou přepravu dostane zapláceno. Dopravce od okamžiku převzetí zásilky k přepravě odpovídá za výsledek, tedy její ztrátu a zničení, a to zcela bez ohledu na jeho zavinění, odpovědnost dopravce za ztrátu a poškození zásilky je proto objektivní odpovědností. Takové vymezení odpovědnosti je velmi přísné, dopravce často odpovídá i za okolnosti, které jsou

⁴⁸ MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: Contracts for the international carriage of goods by road*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 133

⁴⁹ „The liability regime established by Article 17 is not a system of liability for wrongful act or neglect, with reversal of the burden of proof but a system of objective liability.“ in: UNITED NATIONS. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneva, 1975. ECE/TRANS/14.

⁵⁰ MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 132

zcela mimo jeho dispoziční sféru (a za náhodu). Úmluva CMR proto pro některé případy zavádí možnost se této odpovědnosti zprostit.⁵¹ Dopravce odpovídá od okamžiku, kdy se zásilka dostává do jeho dispozice bez ohledu na to, kdy je skutečně zahájena přeprava.

5.1.1.1 Zproštění se odpovědností dopravcem

Protože odpovědnost dopravce za ztrátu a poškození zásilky je svým charakterem odpovědností objektivní s možností liberace, budou právě podmínky pro liberaci dopravce klíčové. Možnost zproštění se odpovědností dopravcem je dána na základě Čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Český překlad Článku 17 považuji za poměrně „kotrbatý“ a proto při jeho výkladu považuji za vhodné pracovat i s anglickým autentickým zněním:

Čl. 17 odst. 2

Úmluvy CMR

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

Article 17(2)

of the CMR Convention

„The carrier shall, however, be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.“

Z tohoto ustanovení vyplývají čtyři případy, ve kterých se může dopravce odpovědnosti zprostit. Jde o případy, kdy poškození, ztráta nebo překročení dodací lhůty zásilky bylo zapříčiněno:

⁵¹ Článek 17 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR.

- protiprávním jednáním nebo nedbalostí oprávněného,
- příkazem oprávněného, který nebyl dán v důsledku nedbalosti dopravce,
- vadou zásilky, a
- okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit ani jejich následky překonat.

5.1.1.1.1 Protiprávní jednání nebo nedbalost oprávněného

Tento liberační důvod míří na případy, kdy vznik škody je dán v příčinné souvislosti s nedbalostním nebo protiprávním jednáním oprávněného, kterým je zpravidla odesílatel zásilky nebo zasilatel. V takovém případě by nebylo spravedlivé, aby za takto způsobnou škodu odpovídal dopravce. Zde je nutné zdůraznit, že Úmluva CMR se uplatňuje na přepravní smlouvy, ne na přepravu jako takovou – k předvídanému jednání tak může dojít kdykoli za trvání smlouvy, i když samotná přeprava ještě nezačala, například uvedením nesprávných nebo neúplných údajů na přepravním listu.⁵²

Aby bylo možné se tohoto liberačního důvodu dovolat, musí být dána dominantní příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním nebo nedbalostí oprávněného a vznikem škody. Zda oprávněný jednal nedbale však bude záviset na subjektivních faktorech, zejména na jeho znalosti problému ve srovnání s dopravcem. Například odesílatel, který by dal k přepravě zásilku vyžadující zvláštní podmínky během přepravy, aniž by se ujistil, že budou tyto podmínky během přepravy poskytnuty, by jednal nedbale. Toho by se ale na druhou stranu dopravce nemohl dovolat ve zcela očividných případech – například když by dal odesílatel k přepravě zmražené produkty a dopravce by je přepravoval jako běžnou zásilku. V takovém případě by měl dopravce buď automaticky zajistit odpovídající podmínky, nebo přepravu odmítnout. V praxi bylo jako nedbalé jednání oprávněného posouzeno například trvání odesílatele na naložení zboží podléhajícího zkáze na vozidlo, jehož chladicí

⁵² MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 141

system byl mimo provoz. Dopravce byl v takovém případě odpovědnosti za vzniklou škodu na zásilce zproštěn.⁵³

5.1.1.1.2 Příkaz oprávněného, který nebyl dán v důsledku nedbalosti dopravce

Tento liberační důvod míří na případy, kdy je vznik škody dán v příčinné souvislosti s příkazem oprávněné osoby z přepravní smlouvy. Jde o podobnou situaci jako v případě nedbalého jednání oprávněného, zde však ke vzniku škody dojde jednáním dopravce, který jedná na příkaz oprávněného.

Podobně jako v předchozí situaci, i v případě nesprávného pokynu oprávněné osoby musí být pokyn a vznik škody v silné příčinné souvislosti, musí jít o naprosto dominantní nebo jedinou příčinu vzniku škody. V případě, že by se nesprávný pokyn na vzniku škody jen spolupodílel, dopravce by se své odpovědnosti zprostit nemohl.⁵⁴ V praxi například francouzské soudy liberovaly dopravce, který zničil část nákladu tím, že na pokyn oprávněného přesouval vozidlo, o jehož náklad se zachytil kabel vedoucí mezi nakládacími rampami, a tento strhnul část nákladu z vozidla, který se pádem zničil. V daném případě soud dovodil, že řidič nemohl kabel vidět a vznik škody byl způsoben výlučně pokynem oprávněného, který nebyl dán v důsledku nedbalosti dopravce.⁵⁵

5.1.1.1.3 Vada zásilky

Dalším liberačním důvodem je způsobení škody vlastní vadou zásilky. V tomto případě musí být opět vlastní vada zásilky dominantní příčinou vzniku škody, přičemž dopravce musí postupovat s řádnou péčí vzhledem k charakteru přepravované zásilky. Pokud by s takovou péčí nepostupoval a až díky tomu by se vnitřní vada zásilky projevila, nemůže se podle tohoto ustanovení liberovat. Pro lepší výklad podstaty tohoto liberačního důvodu se opět hodí použít autentické anglické

⁵³ CLARKE, Malcolm A. *INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD: CMR*. 6. Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 978-1-31585-140-2, s. 213

⁵⁴ MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 141

⁵⁵ MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 145

znění, které hovoří o „*inherent vice of the goods*“, tedy vadě zboží ve své vnitřní podstatě, která je ukrytá uvnitř a může způsobit poškození zásilky během přepravy. Příkladem může být zásilka jablek, z nichž některá jsou červivá, a během přepravy dojde k úplnému znehodnocení zásilky červy.

Od tohoto případu je ale nutné odlišovat škody způsobené zvláštní povahou přepravované zásilky, které nejsou jeho vadou, ale jsou dány vlastní povahou přepravovaného nákladu (například jeho zjevnou křehkostí). Ty totiž nejsou liberačním důvodem podle tohoto ustanovení, ale mohou být liberovány na základě Čl. 17 odst. 4 písm. d), což ovšem implikuje praktický rozdíl v nesení důkazního břemene. Liberaci na základě tzv. „*zvláštních nebezpečí*“ podle Čl. 17 se budu věnovat dále v této práci.

Rozhodovací praxe francouzských soudů také dovodila, že odesílatel se nemůže dovolávat odpovědnosti dopravce, pokud škoda vznikla v souvislosti se skrytou zvláštní vlastností dopravovaného nákladu, které si byl odesílatel vědom, ale dopravci ji nesdělil. Mezi takové vlastnosti lze řadit například riziko samovznícení, neobvykle vysoko umístěné těžiště stroje, nebo extrémní citlivost nákladu na mráz.⁵⁶

5.1.1.1.4 Okolnosti, které dopravce nemohl odvrátit ani jejich následky překonat

Posledním liberačním důvodem podle druhého odstavce je vznik škody na základě okolností, které dopravce nemohl odvrátit ani jejich následky překonat. Jde tedy o okolnosti, jejichž vznik byl objektivně mimo dispoziční sféru dopravce, a on tak ani při vynaložení odborné péče nemohl vzniku škody zabránit. Tyto okolnosti budou typicky implikovat události vyšší moci. Chápání tohoto pojmu je ale různé napříč jurisdikcemi a je proto nutné vycházet z jazykového výkladu tohoto ustanovení, které může pojmut i širší škálu událostí, než které by mohly být označeny za událost vyšší moci optikou rozhodného právního řádu. Někteří autoři⁵⁷ přímo uvádějí, že

⁵⁶ Rozsudky citované in: Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 168

⁵⁷ CLARKE, Malcolm A. *INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD: CMR*. 6. Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 978-1-31585-140-2, s. 147 ff.

Úmluva CMR se úmyslně vyhýbá pojmu „vyšší moc“, aby bylo zabráněno aplikaci různých konceptů napříč právními řády a bylo tak dosaženo vyšší úrovně unifikace.

Český právní řád pojem vyšší moci používá, ale žádným způsobem jej nedefinuje.⁵⁸ Obsahově ale událost vyšší moci používá jako liberační důvod, ačkoli jej takto výslovně nepojmenovává. Například při porušení smluvní povinnosti se škůdce liberuje, pokud prokáže, že „*mu ve splnění smluvní povinnosti ze smlouvy dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli. Překážka vzniklá ze škůdcových osobních poměrů (...)* ho však povinnosti k náhradě nezproští.“⁵⁹ Ve vztahu ke škodě na věci Nejvyšší soud dovodil, že je způsobena vyšší mocí, pokud vznikla „*takovou kvalifikovanou náhodou, kterou není možné za daných podmínek ani při vynaložení veškerého úsilí nikým odvrátit vzhledem k její mimořádnosti a nepředvídatelnosti.*“⁶⁰ Jsem proto přesvědčen, že pojetí vyšší moci v českém právním řádu obsáhne užší množství událostí, než liberační důvod na základě tohoto ustanovení Úmluvy CMR. Podle něj totiž postačí, že okolnosti byly objektivně neodvratitelné a jejich následky nepřekonatelné. Není ale například požadována nepředvídatelnost takových okolností, ani není vyloučeno, aby tyto okolnosti měly původ v osobních poměrech dopravce.⁶¹ Dle mého názoru se ale případná předvídatelnost okolností, které způsobily vznik škody, nepřímou promítne do kritéria neodvratitelnosti, protože vznik škody, který dopravce předvídá, zároveň zpravidla může odvrátit (a proto se nemůže liberovat).

⁵⁸ Např. § 2074 OZ nebo § 2925 OZ.

⁵⁹ § 2913 odst. 2 OZ.

⁶⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. ledna 2007, sp. zn. 25 Cdo 2911/2006. Ačkoli bylo rozhodováno před rekodifikací občanského práva, jsem přesvědčen, že pro výklad doktrinálního pojmu vyšší moci je rozhodnutí stále relevantní.

⁶¹ Na rozdíl od vnitrostátní úpravy se tak dopravce může liberovat například v případě, že jeho provoz zasáhne stávka vlastních zaměstnanců, pokud ji nemohl odvrátit ani její následky překonat. V odborné literatuře se ale objevují i opačné názory, které historickým výkladem dovozují z jiné mezinárodní smlouvy opačný výklad, tedy že vnitřní poměry dopravce jsou vyloučeny. K tomuto výkladu se nepřikláním, protože v případě mezinárodní smlouvy s jiným předmětem uzavřené jinými smluvními stranami není možné dovodit výklad proti významu slov uvedených v Úmluvě CMR, která nic takového nestanoví. To navíc potvrzuje výklad *a contrario* článku 17 odst. 3 – pokud se dopravce nemůže dovolat závady na vozidle (která bezpochyby vyplývá z vnitřních poměrů), ostatních událostí se dovolat může.

Požadavek neodvratitelnosti vzniku škody ale musí být vykládán v kontextu toho, co je vzhledem k okolnostem možné po dopravci spravedlivě požadovat. Příliš extenzivní výklad neodvratitelnosti by totiž vedl v podstatě k vyprázdnění tohoto liberačního důvodu, protože *ad absurdum* je vznik každé škody odvratitelný, pokud odhlédneme od nákladnosti a praktické realizovatelnosti takových řešení. Jsem přesvědčen, že nejde o absolutní neodvratitelnost, ale o neodvratitelnost při vynaložení řádné péče dopravcem vzhledem k okolnostem daného případu.⁶² Že je tento přístup správný potvrzuje i judikatura evropských soudů ke krádežím, jak je rozebrána níže.

Pro praktické uplatnění tohoto liberačního důvodu se nabízí zproštění odpovědnosti v případech dopravních nehod, které dopravce nezavinil. Podle rozhodovací praxe se však musí jednat o případy, kdy dopravce nehodu nebo poškození zásilky nezavinil a ani ji nemohl odvrátit. Například dojde-li ke kolizi dvou kamionů jedoucích v těsném závěsu, protože první prudce zabrzdí, jedná se o odvratitelnou nehodu při respektování bezpečných odstupů mezi vozidly.⁶³ Naopak neodvratitelnou je podle rozhodovací praxe nehoda, při které do kamionu zaparkovaného na vhodném místě narazí jiné vozidlo,⁶⁴ nebo když jiné vozidlo přejede do protisměru a do kamionu narazí.

Špatných povětrnostních podmínek se lze dovolat jen ve výjimečných případech, například v případě přírodních katastrof, nebo zcela neobvyklých povětrnostních podmínek, ve střední Evropě například mrazivých teplot v červenci, které poškodí zásilku.⁶⁵

⁶² Po dopravci například není možné spravedlivě požadovat, aby pro zabránění loupežným přepadením každé vozidlo doprovázel ozbrojenou eskortou. Pokud ale dopravce přepravuje například zásilku hotovosti skrz oblast se zvýšenou kriminalitou, takové řešení se vzhledem k okolnostem najednou zdá být rozumné.

⁶³ Rozsudek odvolacího soudu Rouen ze dne 11. dubna 1991, citováno v: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020.

⁶⁴ Celá řada rozhodnutí francouzských a německých soudů citovaných in: Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 173

⁶⁵ Rozsudek odvolacího soudu v Paříži ze dne 2. září 2014, citováno v: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020, s. 497

Jedním z častých případů, kdy se dopravce snaží dovolat liberace na základě tohoto ustanovení, jsou také případy krádeže. O tom svědčí i početná judikatura soudů napříč Evropou v této oblasti.⁶⁶ Obecně v tomto ohledu soudy posuzují požadavek neodvratitelnosti velmi přísně. Například pokud dojde ke krádeži celého vozidla, které bylo ponecháno bez dozoru, i když uzamčené a s běžným alarmem, není tato situace posuzována jako neodvratitelná a nezakládá důvod pro liberaci. Stejně tak se nahlíželo i na případ, když došlo ke krádeži vozidla na celnici v době, kdy vůz řidič opustil pro předložení potřebných dokumentů, leda by dopravce prokázal, že byl náklad po dobu odstavení adekvátně zabezpečen. Liberačního důvodu se dopravce úspěšně nedovolal ani v případě, když bylo vozidlo zaparkováno na oploceném střeženém parkovišti a došlo k jeho krádeži.⁶⁷ To ukazuje, jak přísně se soudy k výkladu odvratitelnosti staví, protože v těchto případech si dopravce počínal s řádnou péčí. V případě loupeží už jsou soudy ovšem mírnější a posuzují zejména známou rizikovost dané oblasti. Pokud například dopravce zastavil se zbožím v nebezpečné oblasti, ačkoli nemusel, není loupež neodvratitelnou okolností; v ostatních případech však zpravidla ano.

5.1.1.2 Liberace na základě zvláštního nebezpečí

Protože objektivní odpovědnost dopravce je stanovena poměrně přísně, zavádí Úmluva CMR tzv. zvláštní nebezpečí, za jejichž projevy dopravce neodpovídá. Tato kategorie zvláštních nebezpečí zahrnuje rizika, která nemůže dopravce spravedlivě nést, protože spadají mimo jeho kontrolu a kterých si musí být odesílatel vědom.

Oproti obecné odpovědnosti upravené v Čl. 17 odst. 1 a liberačních důvodů upravených dále pozorují dva důležité rozdíly. Za prvé, obecná odpovědnost podle Čl. 17 odst. 1 a případná liberace se vztahuje nejen ke ztrátě a poškození zásilky, ale i

⁶⁶ Včetně České republiky: např. NS 23 Cdo 2702/2012, NS 23 Cdo 5452/2015, NS 23 Cdo 140/2016 a další.

⁶⁷ Např. rozhodnutí odvolacího soudu Paříž ze dne 29. března 2007, rozhodnutí odvolacího soudu Remeš ze dne 27. června 2001, nebo rozhodnutí Vrchního zemského soudu Karlsruhe ze dne 21. prosince 2001. Za zvláštní pozornost stojí rozhodnutí Zemského soudu Norimberk ze dne 21. ledna 1999, kde soud dovodil liberaci dopravce v situaci, kdy v České republice zastavili kamion falešní příslušníci policie, kteří následně řidiče přepadli. Zmiňovaná rozhodnutí citována in: Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 176

k překročení dodací lhůty. Odst. 4 zavádějící zvláštní nebezpečí však hovoří výlučně o ztrátě nebo poškození. na překročení dodací lhůty se proto nevztáhne. Druhý a zásadní rozdíl spočívá v otočení důkazního břemene. Zatímco v případě liberace podle Čl. 17 odst. 2 musí dopravce *prokázat* naplnění některého liberačního důvodu, v případě zvláštních nebezpečí stačí dopravci *osvědčit*, že ztráta (nebo poškození) zásilky mohla vzniknout z důvodu některého zvláštního nebezpečí. Je naopak na oprávněném, aby prokázal, že „*škoda nebyla způsobena ani zcela ani zčásti některým z těchto nebezpečí.*“⁶⁸

Úmluva CMR mezi zvláštní rizika řadí:

- použití otevřených vozidel bez plachet,⁶⁹
- chybějící nebo vadný obal zásilky, které bez řádného balení hrozí poškození,
- manipulace se zásilkou (včetně nakládky a vykládky) prováděné odesílatelem nebo příjemcem,
- zvláštní přirozená povaha zboží (např. zkazitelné, křehké, reaktivní, přirozeně ubývající),
- nedostatečné nebo vadné číslování nebo značení zásilek,
- přeprava zvířat.

5.1.1.2.1 Použití otevřených vozidel bez plachet

Použití otevřených vozidel bez plachty s sebou samo o sobě přináší zvýšené riziko ztráty nebo poškození části zásilky, ať už jejím odlétáváním během jízdy, tak přímým vystavením vnějším vlivům. V případě, že se strany na použití takového vozidla k přepravě výslovně dohodnou, neodpovídá dopravce za škodu v důsledku toho způsobenou, leda by došlo ke ztrátě neobvykle velkého množství, nebo ztrátě kusové zásilky (balíku).⁷⁰ Jeden z možných výkladových problémů tohoto ustanovení lze spatřovat v podmínce, že se strany na použití otevřených vozidel bez plachty musí výslovně dohodnout a poznamenat to v nákladním listě. V praxi totiž může dojít k situacím, kdy buď nákladní list vůbec neexistuje, což ale nemá vliv na platnost

⁶⁸ Článek 18 odst. 2 Úmluvy CMR.

⁶⁹ Bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě.

⁷⁰ Čl. 18 odst. 3 Úmluvy CMR.

přepravní smlouvy,⁷¹ nebo strany tuto poznámku neuvedou, ačkoli je nepochybné, že se na použití otevřených vozidel výslovně dohodly (například při přepravě sypkých materiálů jde o běžnou praxi). Jsem přesvědčen, že přístup, který by ignoroval vůli stran a neumožnil dopravci se tohoto zvláštního nebezpečí dovolat jen na základě absence výslovné poznámky v nákladním listu (nebo absence celého nákladního listu), by byl příliš formalistický a je nutné jej odmítnout. Poznámka v nákladním listě samozřejmě značně usnadňuje důkazní situaci dopravce, který by při její absenci musel prokázat, že strany se skutečně výslovně na použití otevřených vozidel dohodly.

5.1.1.2.2 Chybějící nebo vadný obal zásilky, které bez řádného balení hrozí poškození

Toto zvláštní nebezpečí se vztahuje pouze na ty zásilky, kterým vzhledem k jejich povaze hrozí nebezpečí poškození nebo ztráty, pokud nejsou zabaleny vůbec, nebo nevhodně – pro jiný typ zásilky se tohoto nebezpečí dopravce dovolat nemůže, i když by bylo zabaleno špatně, nebo vůbec. Pro určení, o který typ zboží se jedná, si lze položit otázku, zda při normálním běhu věcí a realizaci běžných přepravních rizik nezabalené zboží přepravu ustojí bez poškození. Pokud je odpověď ano, nejde o typ zásilky, které bez řádného balení hrozí poškození a tohoto nebezpečí se dopravce nemůže dovolat. Jako příklad lze uvést ocelové plechy pro průmyslové použití, kterým při přepravě provedené s řádnou péčí nehrozí poškození, i když jsou zcela bez obalu.⁷²

Myšlenka tohoto ustanovení spočívá v tom, že odesílatel je odpovědný za řádné zabalení zásilky, dokonce odpovídá dopravci za škodu, kterou by mu způsobil vadami obalu zásilky.⁷³ Dopravce je ale povinen při převzetí zjevný stav obalu

⁷¹ Článek 4 Úmluvy CMR: „(...) Chybí-li nákladní list, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím existence nebo platnost přepravní smlouvy dotčena a vztahují se na ni i nadále ustanovení této Úmluvy.“

⁷² Vrchní zemský soud Düsseldorf ze dne 8.5.1969, sp. zn. 2 OLG 31/67. Citováno in: Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 168

⁷³ Čl. 10 Úmluvy CMR.

zásilky přezkoumat.⁷⁴ Mám proto za to, že toto zvláštní nebezpečí se také nevztahuje na zjevné vady obalu zásilky, které musí dopravce přezkoumat (a učinit příslušnou výhradu) již při převzetí zboží, ale bude se vztahovat pouze na skryté vady obalu, které nebyly dopravci očividné. Jako příklad si lze představit použití příliš slabé bedny pro přepravu nezajištěných těžkých kovových dílů, které ji při přepravě prorazí a zničí se. I zde ale musí dopravce alespoň osvědčit, že k poškození (nebo ztrátě) zásilky došlo v důsledku vadného (nebo absentujícího) balení, nikoli například z důvodu nárazu vozidla do pevné překážky.

5.1.1.2.3 Manipulace se zásilkou odesílatelem nebo příjemcem

Toto nebezpečí se týká manipulace se zásilkou příjemcem, odesílatelem nebo osobami jednajícími za ně. Toto ustanovení zahrnuje veškerou manipulaci, naložení, uložení i vyložení zásilky odesílatelem nebo příjemcem, jak bylo definováno v první kapitole této práce. K poškození zásilky přitom nemusí dojít jen při samotné manipulaci, ale i v *souvislosti* s ní – tohoto ustanovení je tedy možné se dovolat, pokud se například náklad naložený odesílatelem během cesty uvolní a spadne z vozidla. Rozhodovací praxe dovodila, že odesílatel musí při způsobu nakládky vzít v úvahu běžné podmínky silniční přepravy, například náhlé brždění, nebo prudký úhybný manévr provedený řidičem. Za běžné podmínky už není možné považovat například převrácení vleku.⁷⁵

Z výše uvedeného je zřejmé, že aplikace tohoto zvláštního nebezpečí by mohla být velmi široká, což by spolu s obrácením důkazního břemene mohlo znamenat nespravedlivou výhodu pro dopravce. Zřejmě proto se soudy různých zemí staví

⁷⁴ Čl. 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR.

⁷⁵ Německý spolkový nejvyšší soud ve svém rozsudku ze dne 28. března 1985 dovodil, že pokud se vlek převrátí po utržení nezpevněné krajnice, což má za následek zničení nákladu, dopravce se nemůže dovolat nedostatečného upevnění zboží odesílatelem. Citováno in: Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 193

k aplikaci tohoto zvláštního nebezpečí různě a navzdory unifikačním záměrům Úmluvy CMR je výklad napříč Evropou roztržštěný.⁷⁶

5.1.1.3 Vyloučení liberace a spoluzavinění dopravce

Úmluva CMR je postavena na předpokladu, že jen dopravce může ovlivnit stav svého vozidla a je za něj zodpovědný. Nákladní vozidla jsou však vysoce zatěžovanými stroji, u kterých i při sebelepší údržbě nelze vyloučit vznik škod na nákladu způsobených závadou vozidla. Rozložení rizik dle Úmluvy CMR je však takové, že i za tyto v podstatě náhodné škody odpovídá dopravce. Ten se tak nikdy nemůže „úspěšně dovolat závady vozidla použitého při přepravě, nebo zavinění třetí osoby, od které vozidlo najal.“⁷⁷ Tímto pravidlem jsou omezeny obecné liberační důvody v Čl. 17 odst. 2, i zvláštní nebezpečí v odst. 4. V případě odpovědnosti za škodu způsobenou vadou vozidla se nelze odvolat na Článek 17, je tedy dána absolutní objektivní odpovědnost dopravce. Ten se pouze může dovolat závady na vozidle, která byla způsobena vnější příčinou a její původ tak není uvnitř vozidla. Odborná literatura uvádí jako příklad vnějšího působení situaci, kdy dojde k prořiznutí pneumatiky cizím předmětem, v důsledku čehož dojde k přehřátí a požáru, ačkoli pneumatika byla v bezvadném stavu a nebýt vnější příčiny, k poškození zásilky by nedošlo.⁷⁸

V případě, že se na vzniku škody podílelo více okolností, z nichž za některé dopravce neodpovídá a za některé ano, odpovídá dopravce za způsobenou škodu do té míry, ve které jím způsobené okolnosti přispěly ke škodě.⁷⁹ Takový koncept je blízký českému pojetí spoluzavinění poškozeného, které je upraveno v § 2918 OZ.

⁷⁶ MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 161

⁷⁷ Čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR.

⁷⁸ ROUBAL, V., NOVÁK, R. *Úmluva CMR. Praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s., s. 66

⁷⁹ Čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR.

5.1.2 Odpovědnost za překročení dodací lhůty

Kromě odpovědnosti za poškození nebo ztrátu zásilky dopravce podle Článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR odpovídá i za překročení dodací lhůty. Ta je zpravidla uvedena v nákladním listu, avšak rozhodovací praxe evropských soudů v převážné většině dovodila, že to není nezbytné – postačí, pokud je přepravní lhůta sjednána i jiným způsobem, například prostřednictvím e-mailu.⁸⁰ To je v souladu s povahou nákladního listu, jenž je pouhým dokladem o uzavření přepravní smlouvy; jeho případná absence neovlivňuje platnost přepravní smlouvy.⁸¹ Bylo by proto přepjatým formalismem, aby soudy požadovaly uvedení dodací lhůty výlučně na nákladním listu a ignorovaly vůli stran, která byla projevována jiným způsobem. V každém případě ale musí jít o konsenzuální určení dodací lhůty, nikoli jednostranné určení odesílatelem zásilky; ostatně Čl. 19 Úmluvy CMR hovoří o „*sjednané lhůtě*“.

Ani v případě, že není žádná dodací lhůta mezi stranami sjednána, nemá dopravce na přepravu zásilky neomezený čas. Překročení dodací lhůty totiž může nastat i v tomto případě – dopravce potom odpovídá, pokud doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem přepravy a překládkám překračuje dobu, kterou je možné očekávat od pečlivého dopravce.⁸² Je zřejmé, že takové vymezení překročení dodací lhůty bude na rozdíl od pevně vymezené dodací lhůty dávat prostor ke sporům.

Ať už je přepravní lhůta určena jedním či druhým způsobem, v případě jejího překročení odpovídá dopravce za škodu, která tím vznikne, a to v zásadě ve stejném režimu, jako v případě poškození nebo ztráty zásilky, včetně liberačních důvodů, jak byly rozebrány v kapitole 5.1.1.1 této práce. Nabízí se však otázka, jaké škody jsou v tomto režimu nahrazovány – zda jde o čistě finanční škody, které mohou být způsobeny zpožděním v dodání zásilky, nebo zda jde i o škody materiální, které vzniknou na samotném zboží v důsledku prodlení. V takovém případě by docházelo

⁸⁰ Jde o soudy Spolkové republiky Německo, Francie a Ukrajiny. Ačkoli německé soudy v některých dřívějších rozhodnutích požadovaly uvedení dodací lhůty v nákladním listě, tento názor již překonaly. Viz: MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk.

⁸¹ Čl. 4 Úmluvy CMR.

⁸² Čl. 19 Úmluvy CMR.

ke konkurenci s režimem náhrady škody při poškození zásilky. Rozlišení obou režimů je však důležité, protože pro oba jsou stanoveny jiné limity výše náhrady. Ačkoli čistě z jazykového znění Čl. 19 odst. 1 Úmluvy CMR by bylo možné dovozovat oba případy, odborná literatura se shoduje, že takový výklad by odporoval výkladu teleologickému i systematickému. V rámci odpovědnosti za překročení dodací lhůty se proto nahrazuje výlučně finanční škoda, která mohla vzniknout v důsledku zpoždění, nikoli jakákoli materiální škoda, která vznikla na zboží, ačkoli by se tak stalo v důsledku překročení dodací lhůty.⁸³

5.1.2.1 Domněnka ztráty zásilky

Zvláštní případ překročení dodací lhůty je upraven v Článku 20 Úmluvy CMR. Podle něj se při zpoždění delším než 30 dní od sjednané doby dodání, nebo 60 dní od předání zásilky dopravci v případě, že nebyla dodací lhůta sjednána, může zásilka považovat za ztracenou se všemi nároky s tím souvisejícími. Tato domněnka nedává dopravci žádnou možnost důkazu opaku a jde proto o domněnku nevyvratitelnou. I když by dopravce přesně věděl, v jakém místě se zásilka nachází, co je důvodem jejího zpoždění i kdy bude dodána, nemohl by se proti použití této domněnky bránit. Tato konstrukce staví na tom, že pouze dopravce má možnost ovlivnit, zda bude zásilka v jeho dispozici dodána včas, či nikoli – dodat zásilku včas je jednou z jeho hlavních povinností, a proto je i její významné porušení takto přísně sankcionováno.

Oprávněná osoba však může požadovat, aby byla v případě nalezení zásilky do jednoho roku po vyplacení náhrady za „ztracenou“ zásilku informována, že byla zásilka nalezena; poté může žádat její vydání, pokud vrátí případnou náhradu za ztrátu zásilky a splní své ostatní závazky vyplývající z přepravní smlouvy. V takovém případě má nárok požadovat náhradu za překročení dodací lhůty. Pokud se zásilka nalezne až po jednom roce od vyplacení náhrady, nebo oprávněná osoba o informování o nalezení zásilky vůbec nepožádá, může dopravce se zásilkou nakládat podle práva místa, ve kterém se zásilka nachází. Toto řešení ale vytváří jeden praktický problém – dopravce je jediný, kdo může fakticky se zásilkou po zahájení

⁸³ CLARKE, Malcolm A. *INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD: CMR*. 6. Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 978–1-31585–140–2, s. 194

přepravy disponovat. Může se proto stát, že by dopravce úmyslně skrýval skutečnost, že byla zásilka nalezena a čekal na uplynutí roční lhůty, aby s ní mohl volně naložit, což pro něho zpravidla bude ekonomicky výhodnější. Někteří autoři v takovém případě navrhuji analogickou aplikaci Článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR, a prodlužují tuto lhůtu z jednoho roku na tři roky.⁸⁴ Např. Ch. Tincani ale s tímto přístupem nesouhlasí.⁸⁵

Osobně se přikláním k názoru, že není možné o prodloužení jednoleté lhůty uvažovat. Vycházím přitom z konstrukce samotné domněnky ztracené zásilky – pokud se oprávněná osoba rozhodne považovat zásilku za ztracenou, nastoupí nevyvratitelná domněnka, že je zásilka ztracena. Tím se původní závazkový vztah mění na vztah nový, deliktní, na jehož základě je dopravce povinen v případě, že zásilku nenalezne, poskytnout oprávněné osobě náhradu škody za ztrátu zásilky. Jejím poskytnutím je závazek dopravce splněn a zaniká, avšak s výjimkou zvláštního pravidla, které umožňuje oprávněné osobě do jednoho roku od výplaty náhrady požadovat jakési navrácení předešlého stavu a splnění přepravní smlouvy. Takto stanovená lhůta je prekluzivní lhůtou *sui generis*, rozhodně ale není promlčecí lhůtou, kterou by mohl upravovat Článek 32 Úmluvy CMR. Takto extenzivní výklad tohoto článku by podle mého názoru neměl žádnou oporu v jazykovém, systematickém ani teleologickém výkladu Úmluvy CMR.

5.1.3 Odpovědnost za nevybrání dobírky

Posledním zvláštním případem režimu odpovědnosti dopravce podle Úmluvy CMR je odpovědnost za nevybrání dobírky. Ta je stanovena na základě Čl. 21 Úmluvy CMR – v případě, že dopravce dobírku nevybere, musí odesílateli poskytnout náhradu „*až do výše dobírky*“. Je zřejmé, že český zákonodárce při překladu Úmluvy

⁸⁴ Například A. Messent in: MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk.

⁸⁵ „*The effort made by those who proposed to extend such scenarios of Article 32, first paragraph, is interesting, especially in the part which provides for an extension of the prescription period to 3 years in the event of willful misconduct or equivalent default, but the solution cannot be accepted; in fact, the two provisions are too different for an analogy to be justified.*“ in: Ch. Tincani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 193

CMR vycházel z anglického autentického znění, které stanoví obdobné pravidlo, tedy že „*the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge.*“ Při srovnání francouzského autentického znění je však výklad tohoto článku nejednoznačný – to totiž stanoví, že „*indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement,*“ tedy že dopravce nahradí výši dobírky. Je proto nejasné, zda může odesílatel automaticky požadovat plnou výši dobírky bez ohledu na to, jaká škoda mu jejím nevybráním byla skutečně způsobena, či zda odesílatel musí skutečně vzniklou škodu prokázat. Praktický dopad této výkladové otázky však alespoň v kontinentálním právním prostředí nepovažuji za příliš podstatný. V něm je totiž škoda obecně doktrínou vymezena jako ztráta na majetku – a pokud dopravce nevybere dobírku, kterou vybrat měl, ztráta na majetku odesílatele odpovídá plné částce dobírky bez ohledu na skutečnou hodnotu, jakost a stav přepravovaného zboží. Takový koncept je i v souladu se zásadou úplné kompenzace, která ovládá princip náhrady škody v kontinentálních právních řádech – tedy že poškozený má být postaven do pozice, jako by ke vzniku škody nikdy nedošlo. Proto musí být odesílateli nahrazena plná výše nevybrané dobírky stejně, jako když by dopravce dostal svým povinností a smlouvu řádně plnil. Výše uvedené výklady proto dle mého názoru povedou ke stejnému výsledku, ačkoli české znění Úmluvy CMR stanoví náhradu „*až do výše dobírky.*“

Analogicky dovozují, že stejně jako v případě dodací lhůty nemusí být povinnost vybrat dobírku stanovena na nákladním listu a může být sjednána i jiným způsobem.

5.1.4 Rozsah náhrady škody dopravcem

Pokud dopravce odpovídá za škodu na základě některého z výše uvedených důvodů v režimu Úmluvy CMR, je povinen takovou škodu nahradit. Úmluva CMR upravuje poměrně komplexní systém náhrady škody. Výše náhrady škody, ke které může být dopravce povinen, není neomezená. Tímto konceptem Úmluva CMR kopíruje omezení náhrady daná pro jiné módy dopravy,⁸⁶ aby nebyla silniční doprava znevýhodněna a aby byla rizika dopravců předvídatelná. V době svého vzniku tím

⁸⁶ Například Bruselská úmluva z roku 1924 pro námořní dopravu nebo Varšavská úmluva z roku 1929 pro leteckou dopravu.

Úmluva CMR mimo jiné velmi pomohla rozvoji nákladní silniční dopravy a tím i rozvoji logistických sítí v Evropě.

V praxi však mohou nastat i jiné případy, kdy dojde ke vzniku škody a které nejsou v rámci Úmluvy CMR upraveny. V takovém případě je otázkou, zda použít subsidiární statut pro danou přepravní smlouvu, nebo takový případ řešit analogicky podle ustanovení Úmluvy CMR. Toto dilema se může projevit například v případě odpovědnosti dopravce za neplnění. V tomto případě není možné hovořit o zpoždění či ztrátě zásilky, ale o neplnění závazku z přepravní smlouvy, jehož předmětem je dopravit zásilku z místa A do místa B. Tato situace bude však obšírně rozebrána až v kapitole o odpovědnosti podle národního právního řádu, v této kapitole se zbývám náhradou škody pouze v případech, které jsou Úmluvou CMR výslovně upraveny, tedy v případě poškození a ztrátě zásilky a překročení dodací lhůty.

5.1.4.1 Ztráta a poškození zásilky

Doprovce za výše popsaných podmínek odpovídá za škodu způsobenou poškozením nebo ztrátou zásilky. Úmluva CMR však pojmy částečné a úplné ztráty ani poškození zásilky nedefinuje. Ačkoli české znění Úmluvy CMR v článku 17 stanoví, že dopravce odpovídá za „úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození,“ což může jazykově implikovat představu o ztrátě zásilky v pravém slova smyslu, tedy že zásilka vůbec nedorazí do místa určení, myslím, že je v tomto případě daleko více výstižné autentické anglické znění, které stanoví: „*the carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto (...)*.“ Z něj je totiž patrné, že pojem ztráty zásilky není možné chápat jen jako její fyzické ztracení, ale také jako její úplné znehodnocení, tedy úplnou ztrátu ekonomické hodnoty zásilky. Myslím, že v českém znění by z toho důvodu bylo terminologicky vhodnější používat termín zánik zásilky.

Úmluva dále rozlišuje mezi úplnou a částečnou ztrátou zásilky. Za úplnou ztrátu zásilky je možné označit stav, kdy je zásilka nenávratně ztracena – buď je úplně zničena její fyzická podstata (například při převrhnutí cisternového kamionu se

zásilkou piva dojde k jejímu úplnému vylití na vozovku), nebo je odcizena, případně je její osud neznámý a odesílatel uplatní fikci úplné ztráty,⁸⁷ jak byla rozebrána výše. Proti tomu částečná ztráta zásilky se vztahuje k jejímu kvantitativnímu aspektu – pokud srovnáme množství zásilky při odeslání a při doručení, musí být dána vada v množství, kterou není možné přičítat běžnému a očekávatelnému běhu věci (například při přepravě zkapalněného plynu se počítá s jeho odpařováním). Hlavní rozdíl mezi ztrátou zásilky (loss) oproti jejímu poškození (damage) spočívá v tom, že v případě poškození si zásilka stále zachovává svou schopnost sloužit potřebě lidí, musí být tedy stále nějakým způsobem (i jiným, než původně zamýšleným) využitelná, ačkoli je vlivem poškození při přepravě ekonomicky méně hodnotná.

5.1.4.2 Určení výše škody

Při určení výše škody za ztracené nebo poškozené zboží se postupuje podle ustanovení Článku 25 odst. 1, 2 a 4 Úmluvy CMR. Ta stanoví, jakým způsobem se má výše vzniklé škody určit. Základním pravidlem obsaženým v prvním odstavci je, že hodnota zásilky je dána jako její hodnota v místě a době jejího převzetí k přepravě. Ta se určuje v následujícím pořadí buď podle (i) burzovní ceny, (ii) běžné tržní ceny, nebo (iii) podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. První případ se týká zboží, které je obchodováno na burze, což bude v případě silniční dopravy spíše vzácnější případ (výjimkou může být přeprava některých komodit). Nejčastějším případem bude určení běžné tržní ceny, tedy ceny, za kterou je možné zboží v místě předání k přepravě běžně pořídit. V takovém případě není rozhodující cena, za kterou odesílatel zboží skutečně zakoupil, ale cena, za kterou je zboží běžně na trhu k dispozici, i když by mohl odesílatel zboží nakoupit výhodněji. Francouzské soudy pro určení této ceny běžně používají katalogové ceny.⁸⁸ Určení dle obecné hodnoty se použije na zboží, jehož tržní hodnotu nelze určit – například jde o zboží, které je individuálně určené (např. umělecké dílo), nebo se již nevyrábí a na trhu je jen omezený počet substitučních produktů.

⁸⁷ Čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR.

⁸⁸ Rozsudek odvolacího soudu Amiens ze dne 11. září 2012, citováno v: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020, s. 511

Z jazykového výkladu Úmluvy CMR je patrné, že se hradí výlučně přímá škoda způsobená na zboží a některé taxativně vyjmenované náklady spojené s jeho přepravou. Ušlý zisk a jakékoli následné škody jsou vyloučeny a nenahrazují se. S tím souhlasí rozhodovací praxe evropských soudů, i odborná literatura.⁸⁹ Podle odstavce 4 se ale kromě přímé škody na zboží hradí další taxativně vyjmenované náklady, které byly v souvislosti s přepravou zboží vynaloženy: dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky. Protože jsou v Článku 23 Úmluvy taxativně vyjmenovány škody, které se hradí, lze *a contrario* dovodit, že jiné škody hrazeny nejsou. To potvrzuje i Článek 23 odst. 4, který přímo stanoví, že „(...) jiné škody se nehradí.“ V režimu odst. 4 se však nahrazují výlučně škody, které vznikly až jako přímý následek poškození zásilky. Dopravce proto například nese náklady na dopravu zboží od příjemce, který zásilku pro její poškození odmítl převzít, zpět odesílateli. Dopravce už ale například nenese náklady na přepravu jiného zboží namísto poškozeného, je-li realizována, protože v takovém případě jde o novou přepravní smlouvu.⁹⁰

V případě ztráty zásilky je na místě uvažovat jako o základu pro výši náhrady úplnou hodnotu ztracené (části) zásilky. V případě poškození je základem rozdíl mezi hodnotou zboží v okamžiku, kdy bylo předáno dopravci, a jeho hodnotou potom, co bylo poškozeno.⁹¹ Komplikovanější situace může nastat například v případě strojů, které se během přepravy poškodí. Rozbitý stroj, který pro poruchu způsobenou přepravou nemůže sloužit svému účelu, má zdánlivě nulovou hodnotu. Pokud bychom použili konstrukci uvedenou v odkazovaném Článku 25 odst. 1 Úmluvy CMR, potom by se pro základ pro výši náhrady škody použila úplná hodnota stroje, ačkoli by mohl být opraven a znovu uveden do provozu. Takový přístup by zjevně neoprávněně zvýhodňoval poškozeného. Proto v případech, kdy je poškození zboží

⁸⁹ Např. M. Glass in: MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 131 ff., včetně citované judikatury.

⁹⁰ Rozsudek odvolacího soudu Paříž ze dne 17. prosince 1984, shodně odvolací soud Nancy ze dne 2. července 2002, citováno v: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020, s. 519

⁹¹ Čl. 25 odst. 1 Úmluvy CMR: „Při poškození zásilky hradí dopravce částku, o kterou se její hodnota snížila (...)“.

napravitelné, rozhodovací praxe zejména francouzských soudů dovodila jako základní hodnotu pro určení výše náhrady cenu opravy zboží.⁹²

V případě náhrady škody za překročení dodací lhůty je situace poněkud odlišná. V takovém případě se nesleduje stav zásilky, ale kvalitativní aspekt přepravy, její výkon v čase. Z toho je zřejmé, že pojem škody má v tomto kontextu jiný význam, než v případě ztráty či poškození zásilky a bude se jednat v podstatě výlučně o nepřímé škody, které jsou způsobeny překročením dodací lhůty, nikoli o kvalitativní změny zboží jako takové. Francouzské soudy dokonce v této souvislosti dovodily odpovědnost dopravce, který přepravoval divadelní kulisy a jiné vybavení, za škodu způsobenou zrušením divadelního představení, které se nekonalo kvůli překročení dodací lhůty potřebných propriet.⁹³ Jsem nicméně přesvědčený, že alespoň při českém *lex fori* musí být dán dostatečně silný kauzální nexus mezi překročením dodací lhůty a vznikem škody na straně příjemce.

5.1.4.3 Úroky z prodlení

Článek 27 Úmluvy CMR dále upravuje placení úroků z prodlení z částky, která má být zaplacená dopravcem na náhradě škody. Tento článek se věnuje náhradě škody obecně, a proto se vztáhne na všechny případy, ve kterých je dopravce povinen nahradit škodu. Úmluva CMR stanoví výši úroku z prodlení při úhradě náhrady na 5 % *per annum*. Úrok z prodlení počíná běžet od okamžiku, kdy oprávněná osoba dopravci zašle písemnou reklamaci a pokud nebyla podána, ode dne podání žaloby u soudu. Písemnou reklamaci je zjevně myšlena písemná reklamace podle Článku 32, která má kromě počátku běhu úroků z prodlení ještě další konsekvence, kterým se budu věnovat v kapitole pojednávající o uplatňování nároků.

Toto ustanovení stanoví jednotnou výši úroku z prodlení včetně okamžiku, od kterého začíná běžet. Kořeny tohoto ustanovení jsou bezpochyby v unifikační snaze celé Úmluvy CMR, tedy snaze nahradit roztržité výše úroků z prodlení a okamžiky

⁹² Odvolací soud Lyon ze dne 7. června 2007, citováno in: Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 229

⁹³ Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 155

počátku jejich běhu napříč právními řády různých států. Jistou nevýhodou může být, že pevně stanovené úroky nemusí respektovat realitu finančních trhů, jako je tomu například v České republice v době psaní této práce, kdy jsou zákonné úroky z prodlení podle českého práva třikrát vyšší než stanoví Úmluva CMR. Mohou tak nastat situace, kdy pro dopravce je výhodnější platit úrok z prodlení a hotovost si nějakou dobu ponechat, čímž úroky z prodlení ztrácí svou sankční a motivační funkci. V každém případě ale nevidím v upravených případech žádný prostor pro aplikaci národních norem namísto jasné a jednoznačné přímé normy Úmluvy CMR, ačkoli lze nalézt některá rozhodnutí francouzských soudů, která pro určení výše úroků z prodlení použila národní úpravu.⁹⁴

5.1.4.4 Omezení výše náhrady škody dopravcem

Výše náhrady škody, ke které může být dopravce povinen, je podle Úmluvy CMR omezená tak, aby byla rizika dopravců předvídatelná.

Omezení výše náhrady v případě nevybrání dobírky již bylo rozebráno v předchozí kapitole a je stanoveno do výše dobírky. V případě náhrady škody za překročení dodací lhůty je výše náhrady omezena na cenu dopravného.⁹⁵ To ale může (v závislosti na hmotnosti a přepravované vzdálenosti) tvořit velmi vysoké částky, které mohou být paradoxně vyšší, než by byl limit stanovený při úplné ztrátě nákladu.

Z praktického hlediska je ale významnější omezení maximální výše náhrady škody v případě poškození nebo úplné ztráty zásilky. Autoři Úmluvy CMR se snažili vážít právo osob oprávněných z přepravní smlouvy na spravedlivé náhradě v případě, že je jejich zásilka ztracena či poškozena, a na druhé straně neopomněli udržitelnost obchodního modelu dopravců, kteří by byli vystaveni nepředvídatelným a příliš velkým rizikům, pokud by při přepravě zásilky odpovídali neomezeně. V případě ztráty nebo poškození zásilky je podle původního znění Úmluvy CMR (nemodifikovaného Protokolem) omezena výše náhrady na „25 franků za kilogram

⁹⁴Čtyři rozhodnutí francouzských odvolacích soudů z let 1995 až 2003, in: Ch. Tinacani in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 246

⁹⁵ Čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR.

chybějící hrubé váhy“, přičemž frankem se rozumí „*zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900*.“⁹⁶ Vyvažování kilogramů nákladu zlatými franky se může zdát být z dnešního pohledu až komické, zvláště při pohledu na volatilitu ceny zlata na komoditních trzích, ale v době vzniku Úmluvy CMR mělo takto stanovené omezení zásadní význam. Cena zlata totiž byla dříve stabilnější než dnes a tímto způsobem byla redukována kurzová a inflační rizika. Úmluva CMR byla ale v roce 1978 doplněna Protokolem, který změnil omezení odpovědnosti dopravce z jednotek zlata na jednotky SDR. Jak již bylo zmíněno v kapitole 3.1.1, tato zdánlivě kosmetická změna s sebou přinesla důsledek daleko závažnější. Zatímco 25 zlatých franků v odpovídalo částce zhruba 1 250 Kčs, nová výše 8,33 SDR představuje částku zhruba 260 Kč⁹⁷ - limit odpovědnosti se tak zcela zásadně snížil. K dnešnímu dni stále existují státy, které jsou smluvními stranami Úmluvy CMR, ale nepřistoupily k Protokolu (ačkoli v EU takový stát nenajdeme). Pro takové státy je stále závazný původní limit stanovený ve zlatých francích, na což je více než vhodné myslet při volbě rozhodného práva. Jistou zajímavostí je, že podle Článku 23 odst. 7 Úmluvy CMR ve znění Protokolu z roku 1978 se částka určuje v měně místa soudu, a to ke dni vydání jeho rozhodnutí. V prostředí českého práva by jistě bylo procesním oříškem se žalobou na plnění domáhat zaplacení částky stanovené v jednotkách SDR, které ale nejsou měnou, nýbrž měnovou a účetní jednotkou MMF. Dle mého názoru by v takovém případě bylo možné hodnotu sporu určit přibližně s tím, že přiznanou částku určí až soud při vydání rozhodnutí.⁹⁸ Strany se také mohou na datu konverze z jednotek SDR na měnu dohodnout, což ale v případě sporu nemusí být vždy proveditelné.

Částka, na kterou je výše náhrady dopravcem omezena, je vztažena ke kilogramům chybějící váhy ztracené zásilky. Takový přístup je v dopravním průmyslu poměrně

⁹⁶ Čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR.

⁹⁷ ROUBAL, V., NOVÁK, R. *Úmluva CMR. Praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, s. 176

⁹⁸ Analogicky jako v případě žaloby o náhradu škody, kde není její skutečná výše přesně známá, viz NS 25 Cdo 2656/2004: „*Pro podání žaloby o náhradu škody postačuje i jen orientační (přibližná) znalost rozsahu (výše) škody, což vyplývá i z toho, že se výše škody zjišťuje v soudním řízení a definitivní závazný závěr o ní je obsažen až v pravomocném rozsudku.*“

běžný.⁹⁹ V praxi je možné srovnat hmotnost zásilky uvedenou na nákladovém listu s hmotností zásilky v době dodání. Pokud je zásilka pouze poškozena, je maximální výše náhrady omezena jako při úplné ztrátě celé zásilky nebo její části podle charakteru poškození.¹⁰⁰

Je zřejmé, že vzhledem k výši náhradového limitu by maximální výše náhrady u zásilek, které mají velkou hodnotu na kilogram váhy, jako je elektronika, nikdy nemohla dosáhnout spravedlivé kompenzace. Z tohoto důvodu může odesílatel udát v nákladním listu cenu zásilky nebo tzv. částku zvláštního zájmu na dodání. V obou těchto případech zaplatí odesílatel příplatek k dopravnému, a dojde k rozšíření jeho nároků v případě škody způsobené na zásilce.

Pokud odesílatel udá cenu zásilky, limit stanovený Článkem 23 odst. 3 se nepoužije a dopravce je povinen nahradit případnou škodu až do takto udané ceny.¹⁰¹ Účel udání ceny zásilky je v tomto případě jediný – zvýšit kogentně stanovený limit náhrady škody dopravcem.

Oproti tomu udání částky zvláštního zájmu na dodání má jiný účel. Jak již bylo rozebráno v rámci kapitoly 5.1.1, Úmluva CMR v zásadě umožňuje v případě ztráty a poškození zásilky jen náhradu přímé škody; ušlý zisk a jakékoli následné škody jsou vyloučeny. V praxi ale mohou nastat situace, kdy ekonomická hodnota zásilky nepřekračuje limit stanovený Úmluvou CMR, ale strany přepravní smlouvy mají silný zájem na tom, aby byla zásilka v pořádku doručena. Jako příklad si lze představit přepravu náhradních dílů pro porouchanou linku automatické výroby, bez jejichž dodání není možné provoz linky obnovit. Pokud odesílatel udá částku zvláštního zájmu na dodání a vlivem ztráty, poškození nebo zpoždění zásilky mu vznikne škoda nad rámec té upravené v Úmluvě CMR, může požadovat náhradu takto prokázaných škod až do udané částky. Touto cestou se lze domoci například náhrady ušlého zisku.

⁹⁹ Tak například Varšavská úmluva z roku 1929 stanoví pro odpovědnost leteckého dopravce limit při přepravě nákladu na 17 SDR za kilogram.

¹⁰⁰ Čl. 25 odst. 2 Úmluvy CMR.

¹⁰¹ Čl. 24 Úmluvy CMR.

5.1.4.5 Omezení odpovědnosti u mimosmluvních nároků

Výše popsané limity odpovědnosti dopravce se uplatní i v případě, že by byl kýmkoli uplatněn nárok vůči dopravci z jiného důvodu než ze smlouvy.¹⁰² To je v přepravních vztazích zvláště významné, protože v praxi je poměrně časté, že ani odesílatel, ani příjemce není vlastníkem přepravované zásilky a při jejím poškození, ztrátě nebo zpoždění nevznikne škoda jim, ale třetí osobě, která z přepravní smlouvy vůbec není oprávněná. Tato třetí osoba je zpravidla ve smluvním vztahu s odesílatelem, nebo příjemcem a svůj případný nárok by mohla uplatnit vůči nim. Nicméně není vyloučeno, že by takové třetí osobě vzniknul podle příslušného národního práva nárok *ex delicto* přímo vůči dopravci. V takovém případě je ale dopravce nadále chráněn ustanoveními Úmluvy CMR, která jeho odpovědnost vylučují a/nebo omezují.

5.1.5 Zpřísnění odpovědnosti dopravce

Zásadu poctivosti jako jednu ze základních zásad soukromého práva rozeznávají patrně veškeré jurisdikce. Proto i Úmluva CMR přebírá některé prvky zpřísnění odpovědnosti dopravce, jednal-li nepoctivě. Úmluva CMR rozeznává dva případy, v nichž se dopravce nemůže dovolávat ustanovení, která vylučují či omezují jeho odpovědnost, nebo přenáší důkazní břemeno: pokud škodu způsobí úmyslně, nebo takovým zaviněním, které se podle příslušného *lex fori* považuje za rovnocenné úmyslu.¹⁰³ Ten, kdo se tohoto ustanovení dovolává, vždy nese důkazní břemeno, že dopravce jednal úmyslně nebo se zaviněním na úrovni úmyslu a že existuje příčinná souvislost mezi tímto jednáním a vznikem škody.¹⁰⁴

Toto ustanovení má (spolu se zvláštní úpravou promlčení) zásadní význam – dopravce totiž při jeho uplatnění odpovídá za způsobenou škodu neomezeně, a navíc se nepoužijí ani žádné výše popsané domněnky, které otáčejí důkazní břemeno v dopravcův prospěch. Jedná se tak o jedno z nejvýznamnějších ustanovení Úmluvy

¹⁰² Článek 28 Úmluvy CMR.

¹⁰³ Článek 29 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹⁰⁴ TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 258

CMR vztahujících se k odpovědnosti, kterého se poškození odesílatelé zpravidla pokusí dovolat, pokud vidí alespoň minimální prostor pro jeho uplatnění. O tom svědčí i početná judikatura evropských soudů v této oblasti.

5.1.5.1 Úmysl (*dolus*)

V případech škody způsobené úmyslně musí dopravce jednat se záměrem způsobit škodu. Tato situace v praxi nenastává příliš často. Z rozhodovací praxe francouzských soudů vyplývá, že se v podstatě výlučně týká krádeží nákladu řidičem nákladního automobilu.¹⁰⁵ Použití neomezené odpovědnosti na základě úmyslného jednání dopravce se mi zdá být poměrně černobílé – pokud dopravce jedná s úmyslem způsobit škodu a je dána příčinná souvislost mezi jeho jednáním a vznikem škody, potom odpovídá neomezeně v režimu Článku 29.

5.1.5.2 Hrubá nedbalost (*culpa lata*)

Daleko častějším případem, dávajícím více prostoru ke sporům, je vznik škody z důvodů, které jsou podle příslušného *lex fori* postaveny na roveň úmyslu. V českém právu půjde o případy tzv. hrubé nedbalosti.

Nedbalost, včetně hrubé nedbalosti, je v právním řádu České republiky definována pouze trestním zákoníkem.¹⁰⁶ V civilním právu se jedná pouze o doktrinní pojem, ačkoli s ním občanský zákoník i jiné soukromoprávní právní předpisy hojně pracují.¹⁰⁷ Koncept nedbalosti a její rozlišování na nedbalost lehkou (též nevědomou) a nedbalost hrubou, která je svou podstatou postavena na roveň (nepřímému) úmyslu, má své kořeny již v římském právu. To hrubou nedbalostí (*culpa lata*) rozumí: „*Neopatrnost až nepochopitelná, kdy někdo udělá něco, co by někdo jiný neudělal.*

¹⁰⁵ Např. rozhodnutí francouzského Kasačního soudu ze dne 22. března 2016, odvolacího soudu Lyon ze dne 30. března 2017, odvolacího soudu Orléans ze dne 27. března 2014 a dalších citovaných in: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020, s. 516-517

¹⁰⁶ § 16 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku definuje mj. hrubou nedbalost: „*Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.*“

¹⁰⁷ Např. § 2971 OZ: „*Odůvodňují-li to zvláštní okolnosti, za nichž škůdce způsobil újmu protiprávním činem, zejména porušil-li z hrubé nedbalosti důležitou právní povinnost, anebo způsobil-li újmu úmyslně z touhy ničit, ublížit nebo z jiné pohnutky zvláště zavrženého, nahradí škůdce též nemajetkovou újmu každému, kdo způsobenou újmu důvodně pociťuje jako osobní neštěstí, které nelze jinak odčinit.*“

Porušení vši opatrnosti je tak flagrantní, že se nabízí vysvětlení, že pachatel chtěl způsobit vzniklou škodu, že tedy nejednal nedbale, ale se zlým úmyslem. Proto se také culpa lata stavěla na roveň zlému úmyslu – culpa lata dolo comparabitur.“¹⁰⁸

V podobném duchu se v souvislosti se zaviněním při způsobení újmy vyslovil jako první již prvorepublikový Nejvyšší soud: „*Nedostatek píle a pozornosti člověka obvyčejných schopností jest tedy nedbalostí mírnějšího stupně (culpa levis). Hrubá (nápadná) nedbalost jest, jak vyplývá z protikladu lehkého zavinění, neobvyčejné zanedbání nutné píle a opatrnosti, které se dopouští jen člověk obzvlášť neopatrný nebo lehkomyšlný, který nedbá ani toho stupně opatrnosti, jehož jsou schopni i lidé méně způsobili než člověk prostředních schopností.“¹⁰⁹ Současný Nejvyšší soud na toto pojetí navázal ve své početné judikatuře vztahující se k náhradě újmy obecně.¹¹⁰ Z uvedeného vyplývá, že nepostačí pouhá chyba nebo omyl dopravce, ale musí se jednat o zcela zjevné a závažné zanedbání náležité opatrnosti hraničící s bezohledností k přepravované zásilce, aby bylo možné hovořit o zavinění z hrubé nedbalosti.*

V kontextu Úmluvy CMR Nejvyšší soud výslovně potvrdil, že „*za zavinění rovnocenné úmyslu podle práva České republiky je pro účely ustanovení čl. 29 odst. 1 a čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR třeba považovat hrubou nedbalost.“¹¹¹ Z tohoto pohledu se jedná o poměrně průlomové rozhodnutí – Nejvyšší soud totiž v tomto rozhodnutí poprvé postavil najisto, že pro účely Úmluvy CMR se za zavinění na úrovni úmyslu v prostředí českého právního řádu považuje hrubá nedbalost. Ačkoli tento závěr bylo již dříve možné dovodit z doktrinálního pojetí hrubé nedbalosti v civilním právu, mezi účastníky právních vztahů přetrvávala určitá nejistota, zda vůbec v prostředí českého právního řádu existuje nějaká forma zavinění, kterou je*

¹⁰⁸ KINCL, J., URFUS, V., SKŘEJPEK, M. Římské právo. 2. doplněné a přepracované vydání. Praha: C. H. Beck, 1995, s. 112

¹⁰⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu Československé republiky ze dne 19. března 1937, sp. zn. Rv I 328/37, in: Vázný 15951 XIX-a/1937

¹¹⁰ Např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. července 2021, sp. zn. 25 Cdo 64/2021: „*hrubá nedbalost je nedbalostí nejvyšší intenzity, jež svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění svých povinností, když je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob.“*

¹¹¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 2014, sp. zn. NS 23 Cdo 2702/2012.

možné považovat za ekvivalentní úmyslu, či nikoli.¹¹² V tomto rozhodnutí zároveň Nejvyšší soud uvedl několik pravidel, která je třeba dodržovat při posuzování zavinění dopravce podle Úmluvy CMR. Podle Nejvyššího soudu není možné určit žádná paušální a objektivní kritéria, dle kterých by bylo možné zavinění posuzovat, ale okolnosti každého jednotlivého případu musí být posouzeny individuálně. Mezi tyto okolnosti patří například „*chování řidiče či jiných zaměstnanců dopravce; úsilí, které dopravce vyvinul k ochraně zásilky; jeho zkušenosti; hodnota přepravované zásilky; místo, kde ke ztrátě či poškození zásilky došlo; technické zabezpečení zásilky; pokyny odesílatele a jejich dodržení dopravcem apod.*“¹¹³

Vymezení okruhu jednání, které lze označit za rovnocenné úmyslu, se bez jakékoli definice nebo vodítka ponechává na *lex fori*. Takové pojetí nekoreluje s unifikačním záměrem Úmluvy CMR, protože definice zavinění v různých právních rádech může být jiná, a proto mohou v různých jurisdikcích v obdobných případech vzniknout odlišná rozhodnutí, i když se aplikují stejné přímé normy mezinárodní smlouvy. Tvůrci úmluvy v prvotním návrhu dokonce pracovali přímo s pojmem hrubá nedbalost, avšak v pracovní skupině zástupci některých států namítali, že tento obrat není v jejich právním řádu znám a obávali se z tohoto důvodu problematického výkladu Úmluvy CMR.¹¹⁴ Tato argumentace nicméně není příliš přesvědčivá. Vzhledem k zásadnímu významu této otázky jistě bylo možné příslušný pojem nejen uvést, ale i dostatečně určitě vymežit tak, aby byl použitelný napříč právními řády.

Rozhodovací praxe evropských soudů zaujala k zavinění na úrovni úmyslu v podstatě dva přístupy. První koncepce je postavená na hrubé nedbalosti, jak byla popsána výše. Ta se prosadila kromě České republiky například i v Polsku, Rakousku, Švýcarsku a Itálii.¹¹⁵ Druhý přístup je založený na předvídatelnosti vzniku škody a prosadil se zejména v zemích „napoleonského“ právního prostředí, i když ne

¹¹² SEDLÁČEK, Pavel a FLORIÁN, Michal. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Právo prakticky. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-573-4.

¹¹³ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 2014, sp. zn. NS 23 Cdo 2702/2012.

¹¹⁴ UNITED NATIONS. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneva, 1975. ECE/TRANS/14, s. 67

¹¹⁵ TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 262

bez výjimky. Tento druhý přístup pohledem českého právního prostředí téměř splývá s doktrinálním pojetím nepřímého úmyslu, protože dopravce si musí být vědom, že může způsobit škodu a se škodním následkem je srozuměn.¹¹⁶ Prvek předvídatelnosti lze definovat jako požadavek na vědomí dopravce, že svým jednáním může způsobit škodu, což odpovídá definici nepřímého úmyslu.

Podle této druhé koncepce je základním prvkem zavinění na rovní úmyslu předvídatelnost vzniku škody dopravcem. Ten, kdo se ustanovení dovolává, proto musí prokázat, že dopravce vědomě přijal riziko, které mělo veliký potenciál způsobit škodu. Francouzský právní řád přímo obsahuje ustanovení, které se neúmyslnému zavinění na rovní úmyslu výslovně věnuje.¹¹⁷ Podle něj je úmyslu postaveno na roveň „*neomluvitelné pochybení*“, kterým je takové jednání, při němž si je dopravce vědomý vysoké pravděpodobnosti vzniku škody, ale toto riziko lehkomyšlně uzná, aniž by měl realistický důvod se domnívat, že škoda nenastane. Pokud tedy dopravce předpokládá, že pravděpodobně dojde ke vzniku škody, ale přesto toto riziko přijme a škoda skutečně nastane, jde o neúmyslné zavinění na úrovni úmyslu. Toto ustanovení je účinné od roku 2009. Do té doby francouzské soudy aplikovaly druhý přístup hrubé nedbalosti; předchozí judikaturu francouzských soudů je proto nutné posuzovat s tímto vědomím. Podobný legislativní vývoj nastal i v Německu. Německé soudy ve svých rozhodnutích dříve za zavinění rovnocenné úmyslu považovaly *grosse Fahrlässigkeit*, česky hrubou nedbalost. Jejím obsahem bylo v podstatě ekvivalentně k českému právu zásadní odchýlení od běžné pečlivosti, odbornosti a obezřetnosti, bez ohledu na předvídatelnost vzniku škody.¹¹⁸ Novelou německého obchodního zákoníku (HGB) však bylo doplněno ustanovení,¹¹⁹ jímž došlo v podstatě k totožnému legislativnímu posunu jako ve Francii. Nově se tak k neúmyslnému zavinění na rovní úmyslu zkoumá předvídatelnost vzniku škody dopravcem, nikoli pouze zanedbání náležité

¹¹⁶ § 15 odst. 1 písm. b) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

¹¹⁷ Paragraf L133-8 Code de commerce, Chapitre III : Des transport.

¹¹⁸ Rozsudek Nejvyššího spolkového soudu ze dne 6. června 2007, sp. zn. I ZR 121/04.

¹¹⁹ § 435 Handelsgesetzbuch (HGB), volně přeloženo autorem: „*Výjimky a omezení odpovědnosti stanovené v tomto pododdíle a v přepravní smlouvě se nepoužijí, pokud škoda vznikla v důsledku jednání nebo opomenutí, kterého se dopravce nebo osoba uvedená v § 428 dopustili úmyslně nebo z nedbalosti a s vědomím, že škoda pravděpodobně vznikne.*“

péče. Nutno podotknout, že judikatura německých soudů zůstala i po zmiňované legislativní změně konzistentní. Obdobný přístup lze pozorovat i v právních řádech Holandska a Španělska.¹²⁰

Rozdíl v obou koncepcích se může jevit významným. V případě hrubé nedbalosti se totiž zkoumá (a prokazuje) pouze míra odchylky od standardů běžné péče dopravce, která svědčí o jakémsi nezájmu o osud přepravované zásilky. Není však rozhodné, zda dopravce mohl v konkrétním případě předpokládat, že jeho neopatrné jednání povede ke vzniku škody, či nikoli. U druhého přístupu si dopravce musí být vědom, že svým jednáním pravděpodobně zapříčiní vznik škody, škoda tedy musí být z pohledu dopravce objektivně předvídatelná. V praxi se však ukázalo, že oba přístupy vedou v podstatě k totožným závěrům. Pokud totiž dopravce zcela flagrantně zanedbal své povinnosti tak, že hovoříme o zavinění z hrubé nedbalosti, je prakticky jisté, že mohl a měl zároveň předpokládat, že jeho jednání povede ke vzniku škody. Touto implikací se de facto stírá rozdíl mezi oběma přístupy, a proto naštěstí v rozhodovací praxi evropské soudy dochází k podobným závěrům, bez ohledu na to, jaká koncepce zavinění v jejich právním řádu převládá. To lze pozorovat i na rozhodnutích německých soudů, která zůstala konzistentní bez ohledu na legislativní vývoj.¹²¹

5.1.5.2.1 Kazuistika

V rozhodnutích soudů napříč Evropou, včetně soudů České republiky,¹²² se opakovaně vyskytují případy krádeže, při kterých je vozidlo s nákladem zaparkováno na nehlídaném parkovišti, ačkoli měl dopravce možnost zaparkovat na parkovišti hlídaném, nebo si podmínku odstávek výlučně na hlídaných parkovištích odesílatel zásilky výslovně vymínil v přepravní smlouvě. Z těchto početných rozhodnutí lze rozeznat určité obecné znaky, podle kterých soudy rozhodují. Soudy v případech krádeží ve vztahu k zavinění dopravce zejména zkoumají, jaká je pravděpodobnost

¹²⁰ TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 260 ff.

¹²¹ „German case law precisely has a lot of consistency in evaluating similar phenomena, regardless of the legislative evolution.“; *ibid.*

¹²² Např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. února 2016, sp. zn. 23 Cdo 5452/2015.

krádeže v dané oblasti (tj. zda v dané oblasti existuje objektivní riziko odcizení nákladu z odstaveného vozidla), hodnotu nákladu, okolí odstavné plochy (zda šlo například o zcela osamocené odpočívadlo, nebo osvětlené parkoviště u rušné čerpací stanice), a v neposlední řadě zda měl dopravce možnost vozidlo odstavit na jiném, vhodnějším místě.¹²³ Soudy jsou v těchto případech obecně spíše přísné k dopravci a zejména v případě hodnotných nákladů považují odstavení vozidla na nehlídaném parkovišti za hrubě nedbalé jednání, respektive jednání se snadno předvídatelným vznikem škody. Obecně lze říci, že čím hodnotnější je náklad, tím větší opatrnost soudy od dopravce očekávají a tím snadněji jednání dopravce shledají hrubě nedbalým, pokud vozidlo odstaví na nehlídaném parkovišti. V některých případech soudy dovodily, že aby dopravce nejednal hrubě nedbale, nesměl v některých rizikových oblastech vůbec plánovat zastávku – za tím účelem měl nasadit k dopravě zásilky dva řidiče, kteří by se střídali. Na určení hrubé nedbalosti dopravce nic nezměnil ani fakt, že odesílatel věděl, že dopravce používá výlučně jednoho řidiče a nic proti tomu nenamítal.¹²⁴ Pokud je ale řidič nucený kvůli špatným povětrnostním podmínkám zastavit v oblasti, ve které je zvýšené riziko krádeže zboží a toto riziko se vskutku zhmotní, o hrubou nedbalost se nejedná.¹²⁵

Ve vztahu k úmyslnému jednání dopravce je vhodné zmínit německý rozsudek, který se zabýval ztrátou některých zásilek na cestě z Karlových Varů do Německa.¹²⁶ Žalobce věrohodně osvědčil, že s ohledem na vysokou hodnotu přepravovaných zásilek a celou řadu bezproblémových přeprav v minulosti je velmi nepravděpodobné, že ke ztrátě došlo vlivem špatného uložení zásilek na vozidlo, ale že je pravděpodobněji odcizili zaměstnanci dopravce. Danou skutečnost však žalobce nebyl schopen prokázat. Soud se však ztotožnil s tím, že je tato varianta velmi pravděpodobná a důkazní břemeno otočil – nařídil dopravci, aby prokázal, že

¹²³ CLARKE, Malcolm A. *INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD: CMR*. 6. Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 978-1-31585-140-2, s. 325 ff.

¹²⁴ Nejvyšší zemský soud Hamburk, rozsudek ze dne 19. listopadu 1998, citováno in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 268

¹²⁵ Nejvyšší zemský soud Hamburk, rozsudek ze dne 9. května 1996 a Nejvyšší zemský soud Norimberk ze dne 22. března 1995. Citováno in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 269

¹²⁶ Rozsudek Zemského soudu v Hamburku ze dne 9. září 2002, sp. zn. LG Hamburg 415 O 157/01.

k odcizení zásilky dojít nemohlo. Dopravce důkazní břemeno neunesl, což vedlo ke zrtátě sporu na jeho straně. Toto považuji za procesně zajímavý moment. Taková možnost z přímých norem Úmluvy CMR nevyplývá a patrně tak byla dána z procesních norem německého práva. V českém právním řádu by v podobné situaci mohla připadat v úvahu jediné ediční povinnost, která se však může týkat pouze vydání listin¹²⁷ a pravděpodobně by proto žalobce pro neunesení důkazního břemene se svým tvrzením neuspěl. Tuto situaci obecně považuji z pohledu odesílatele zásilky za problematickou. Od okamžiku, kdy odesílatel předá zásilku do dispozice dopravce, jen těžko může sledovat její osud a způsob, jakým je se zásilkou nakládáno. Pokud se ale dovolává neomezené odpovědnosti dopravce, musí jeho zavinění prokázat. Jeho důkazní pozice je ale velmi komplikovaná.

Hrubá nedbalost dopravce může vyplývat i z nedostatečných organizačních opatření dopravce. Německý soud například shledal dopravce hrubě nedbalým v případě, kdy přepravoval velké množství zásilek s vysokou hodnotou, které shromažďoval v různých skladech, a potom přepravoval na různá místa dle pokynů odesílatele. Dopravce však neměl zavedený žádný systém sledování zásilek, nebylo možné zásilky efektivně vyhledat a v některých případech tak vůbec nebylo známo, kde se konkrétní zásilka nachází. Takový přístup soud shledal lehkomyšlným, zejména ve vztahu k vysoké hodnotě zásilek.¹²⁸

5.1.6 Uplatnění nároku vůči dopravci

Pro úplnost považuji za nutné se zabývat i vybranými procesními otázkami uplatnění nároků na náhradu škody v režimu Úmluvy CMR. Některé z nich jsou totiž poměrně zásadní – Úmluva CMR například zavádí zvláštní promlčecí lhůty nebo zvláštní povinnosti příjemce při převzetí zásilky s dopadem na důkazní břemeno.

5.1.6.1 Aktivní legitimace

V předchozích kapitolách jsem ve vztahu k nárokům na náhradu škody zachovával terminologii Úmluvy CMR a používal pojem „oprávněná osoba“. Podle českého

¹²⁷ § 129 odst. 2 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu.

¹²⁸ Rozsudek Spolkového soudního dvora ze dne 30. března 2006, sp. zn. I ZR 57/03.

procesního práva je osoba oprávněná z nároku na náhradu škody (věřitel) zároveň aktivně legitimována k podání žaloby vůči dopravci.

Právního vztahu vyplývajícího z přepravní smlouvy se vždy účastní alespoň tři účastníci - odesílatel, dopravce a příjemce zásilky. Odesílatel i příjemce zásilky mohou být vůči dopravci onou oprávněnou osobou. Dopravce však neuzavírá smlouvu o přepravě s příjemcem, nýbrž s odesílatelem – jedná se o dvoustranné právní jednání. Je tedy zřejmé, že oprávnění příjemce nebude neomezené. Úmluva CMR v souladu s touto logikou stanoví, že jen odesílatel je oprávněn disponovat se zásilkou, požadovat zastavení přepravy, změnu místa dodání aj.¹²⁹ Jeho oprávnění však zaniká okamžikem, kdy je druhý výtisk nákladního listu odevzdán příjemci, nebo kdy dojde k překročení dodací lhůty a příjemce začne uplatňovat své nároky. V tomto okamžiku dochází k přechodu práv z přepravní smlouvy z odesílatele na příjemce a ten začne být oprávněný uplatňovat a vymáhat nároky z přepravní smlouvy.¹³⁰

Z jazykového znění není jednoznačné, zda okamžikem přechodu práv z přepravní smlouvy z odesílatele na příjemce přechází veškerá práva, tedy i nároky na náhradu škody. Tato otázka nebyla v odborné literatuře jednoznačně vyřešena.¹³¹ Osobně považuji za nejpřesvědčivější řešení, že nároky na náhradu škody nejsou okamžikem převzetí zásilky dotčeny a oprávněn k podání žaloby je vždy ten, komu byla škoda způsobena. Příjemce je Článkem 13 pouze „omezen v čase“, tedy je stanovena doba, kdy může svůj nárok uplatnit. Před přijetím zásilky (nebo dokud nebyla překročena dodací lhůta) by totiž uplatnění nároku na náhradu škody příjemcem nedávalo smysl, protože se o způsobené škodě příjemce ještě nemohl dozvědět. S největší pravděpodobností Úmluva CMR zavádí pojem oprávněné osoby právě z toho důvodu, tedy že na straně věřitele může vystupovat jak odesílatel, tak příjemce. Výše uvedené lze demonstrovat na praktickém smyšleném příkladu, kdy odesílatel

¹²⁹ Čl. 12 Úmluvy CMR.

¹³⁰ Čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹³¹ „The CMR does not provide any express criteria for identifying who can bring an action for compensation. At a theoretical level, it is complex to establish who can act between the sender and the consignee.“ TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 211

nechává přepravovat letecký motor na generální opravu do sídla příjemce. Během přepravy dojde k pádu zásilky a úplnému zničení motoru. Příjemce zásilku přijme a po otevření bedny zjistí, že motor je zničený. Protože je ale motor ve vlastnictví odesílatele, byla způsobena škoda pouze jemu, nikoli příjemci. V takovém případě nedává smysl, aby byl příjemce oprávněn uplatnit vůči dopravci nárok na náhradu škody, protože není nositelem žádného nároku. K uplatnění nároku by měl být stále oprávněný odesílatel bez ohledu na to, že již došlo k převzetí zásilky. Myslím proto, že je vždy nutné rozlišovat, které straně přepravního vztahu byla způsobena škoda a tato strana je posléze oprávněnou osobou z případného nároku k její náhradě. To platí obecně i v případě škody způsobené překročením dodací lhůty. Takový přístup v praxi potvrdil Nejvyšší soud Polska,¹³² ačkoli „náš“ Nejvyšší soud naopak po přechodu práv z přepravní smlouvy na příjemce dovedl, že odesílatel od toho okamžiku není aktivně legitimován.¹³³ Jsem ale přesvědčený, že tento závěr byl odůvodněn skutkovými okolnostmi daného případu, kdy odesílatel nebyl vlastníkem ztracené zásilky, a proto nebyl tím, komu byla způsobena škoda jejím ztracením, ačkoli Nejvyšší soud tento závěr učinil obecně prostřednictvím (dle mého názoru nešťastného) použití národního práva.

5.1.6.2 Reklamace

Úmluva CMR zavádí institut reklamace, který upravuje zvláštní povinnosti stran a má zásadní dopad na procesní postup při uplatnění nároku vůči dopravci.

Příjemce má předně povinnost zásilku při převzetí spolu s dopravcem prohlédnout a ihned učinit výhrady k jejímu zjevnému poškození. Pokud poškození zásilky není zjevné, musí po vydání příjemce učinit výhrady písemnou formou do 7 dnů ode dne vydání zásilky. Pokud tak neučiní, uplatní se vyvratitelná domněnka, že příjemce

¹³² WESOŁOWSKI, Krzysztof. A review of judicial decisions of the Polish Supreme Court within the scope of CMR. *European Transport Law*. 2013, 337-349. ISSN 0014-3154.

¹³³ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. ledna 2013, sp. zn. 23 Cdo 888/2011: „Jestliže tedy odvolací soud dospěl za této situace k závěru, že žalobce není ve sporu aktivně legitimován vzhledem k přechodu nároků na náhradu škody na zásilce na příjemce zásilky ve smyslu § 619 obch. zák., je toto právní posouzení správné a dovolací důvod nesprávného právního posouzení nebyl uplatněn důvodně.“

zásilku obdržel ve stavu uvedeném na nákladním listě¹³⁴ (kde je obvykle uvedeno bez závad). Nevytknutí vad zásilky při přijetí tak nezpůsobí oslabení práva na náhradu škody, ale pouze ztíží důkazní pozici, protože dojde k otočení důkazního břemene. Strany budou muset prokázat, že se zásilka při převzetí nacházela v jiném stavu, než bylo uvedeno na nákladním listě. V praxi ale mohou nastat i situace, kdy nákladní list vůbec není, což nemá na platnost přepravní smlouvy vliv. V takovém případě se presumuje, že zboží bylo při převzetí zásilky ve stavu, ve kterém bylo předáno odesílatelem k přepravě.¹³⁵

Pokud se chce oprávněná osoba domáhat náhrady škody z důvodu překročení dodací lhůty, musí do 21 dnů ode dne, kdy se zásilka dostala do dispozice příjemce, učinit vůči dopravci písemnou výhradu.¹³⁶ Tato lhůta je prekluzivní, a pokud není výhrada učiněna včas, právo na náhradu škody způsobené překročením dodací lhůty zaniká. To je podstatný rozdíl oproti výhradám k poškození zásilky. Autoři Úmluvy CMR ponechávají oproti sedmidenní lhůtě k výhradám nikoli zjevných vad zásilky větší časový prostor pro uplatnění tohoto nároku, a to z toho důvodu, že formulovat nárok na náhradu škody způsobené překročením dodací lhůty je daleko komplexnější, a to včetně jeho vyčíslení, než při pouhém poškození zásilky. Do sedmidenní lhůty k učinění výhrad při nezjevném poškození zásilky se nezapočítávají „*neděle a uznané svátky*“, v případě dvaceti jednodenní lhůty u výhrady z překročení dodací lhůty Úmluva CMR nic takového nestanoví. Jsem přesvědčený, že tento jazykový rozdíl není možné ignorovat a ve druhém případě se do této lhůty neděle a svátky započítávají. Úmyslem autorů Úmluvy CMR zřejmě bylo již takto dlouhou lhůtu dále neprodlužovat. Podotýkám, že jde o lhůtu hmotněprávní, národní procesní pravidla pro běh lhůt se proto neuplatní.

5.1.6.3 Promlčecí lhůta

Úmluva CMR dále upravuje zvláštní promlčecí lhůtu pro nároky z přepravní smlouvy. Tato promlčecí lhůta zásadně platí pro všechny nároky z přepravní

¹³⁴ Článek 30 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹³⁵ TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 278

¹³⁶ Článek 30 odst. 3 Úmluvy CMR.

smlouvy, tedy jak nároky dopravce vůči odesílateli, tak oprávněných osob vůči dopravci.¹³⁷ Zkrácení promlčecí doby u nároků z přepravních smluv není nijak ojedinělé a vyskytuje se v různých právních předpisech upravujících přepravní smlouvy poměrně běžně. Takové úpravy reflektují specifika podnikání v přepravě. Jedná se o typický „operativní business“, při kterém dopravce provádí veliké množství transakcí často s menší hodnotou a jeho důkazní pozice se v čase významně oslabuje. Pokud bychom například připustili použití obecné tříleté subjektivní a desetileté objektivní promlčecí lhůty na nároky z přepravní smlouvy, důkazní pozice dopravce by po takto dlouhém čase byla významně oslabena, protože po něm není možné spravedlivě požadovat, aby po takto dlouhou dobu uchovával veškeré podklady ke každé přepravní smlouvě. Podle OZ je dokonce upravena zvláštní promlčecí lhůta 6 měsíců ode dne převzetí zásilky,¹³⁸ čímž se náš OZ stává pro dopravce ještě vstřícnějším než ustanovení Úmluvy CMR.

Ta stanoví zvláštní promlčecí lhůtu jeden rok pro všechny nároky z přepravy, na něž se Úmluva CMR vztahuje. To neplatí pro případy, při kterých dopravce způsobil škodu úmyslně nebo zaviněním na úrovni úmyslu (viz kapitola 5.1.5). V takovém případě je promlčecí doba tříletá.¹³⁹ Tato promlčecí lhůta se v souladu s Článkem 28 odst. 1 Úmluvy CMR vztahuje i na mimosmluvní nároky. Okamžik počátku běhu promlčecí lhůty je různý, podle toho, k jakému nároku se vztahuje. Pokud jde o nárok z poškození, částečné ztráty nebo překročení dodací lhůty zásilky, počíná promlčecí lhůta běžet dnem vydání zásilky. Pokud je zásilka zcela ztracena, počne promlčecí lhůta běžet třicátým dnem po uplynutí sjednané dodací lhůty a není-li sjednána, šedesátým dnem ode dne přijetí zásilky k přepravě, a konečně pokud jde o jakékoli jiné nároky, počne promlčecí lhůta běžet po uplynutí tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy.

¹³⁷ Ačkoli existuje minimálně jedno soudní rozhodnutí Holandského soudu, který rozhodl, že zkrácená promlčecí lhůta se použije jen na nároky vůči dopravci, z jazykového znění ani jiného výkladu Článku 32 Úmluvy CMR nic takové nevyplývá, a je proto nutné takový postoj označit za neopodstatněný a excesivní.

¹³⁸ § 2569 OZ: „Není-li právo na náhradu škody u dopravce uplatněno do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li zásilka převzata, do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně.“

¹³⁹ Článek 32 odst. 1 Úmluvy CMR.

Písemná reklamacie staví běh promlčecí lhůty, a to až do okamžiku, kdy dopravce písemně reklamaci neodmítne a nevrátí k ní přiložené doklady.¹⁴⁰ Nad rámec promlčecí lhůty je ovšem třeba mít na paměti, že nárok z důvodu překročení dodací lhůty může být uplatněn jen, když během 21 dní po dni doručení zásilky příjemci byla písemně učiněna příslušná výhrada proti dopravci, jak bylo rozebráno v předchozí kapitole – jinak toto právo zaniká. V případě poškození zásilky dojde pouze k otočení důkazního břemene o stavu zásilky v době předání. Toto stavení promlčecí lhůty má motivovat dopravce k tomu, aby se reklamací zabýval v přiměřeném čase a zároveň poskytnout oprávněné osobě ochranu před promlčením nároku z důvodu prodlévání dopravce. Ostatní případy stavení promlčecí lhůty jsou ponechány příslušnému *lex fori*,¹⁴¹ v českém právním řádu tak nadále platí, že se promlčecí lhůta staví například dnem podání žaloby.

5.1.6.4 Příslušnost soudů

Úmluva CMR upravuje i příslušnost soudů, které jsou příslušné k rozhodování sporů vyplývajících z přepravní smlouvy podléhající Úmluvě CMR. Žalobce může alternativně žalovat buď u příslušného soudu, kde (i) má žalovaný bydliště, sídlo, nebo pobočku, jejímž prostřednictvím byla uzavřena přepravní smlouva, nebo kde (ii) byla zásilka převzata k přepravě nebo tam, kde měla být vydána.¹⁴²

Úmluva CMR výslovně stanoví, že „u jiných soudů nemůže žalobce spor vést.“¹⁴³ Pro členské státy EU je tak praktickou otázkou, jaký je vztah této zvláštní příslušnosti podle Úmluvy CMR a nařízení Brusel I bis. Podle mého názoru je správný přístup takový, že nařízení Brusel I bis působí vedle Úmluvy CMR a rozšiřuje tak soudní příslušnost o soudy dalších států. Takový přístup je eurokonformní a v souladu s politikou justiční spolupráce v rámci Evropské unie. Vycházím i z judikatury Evropského soudního dvora, který ještě v poměrech Bruselské úmluvy obecně dovodil, že ustanovení specializované úmluvy o jurisdikci brání použití ustanovení Bruselské úmluvy pouze v případech, na které se

¹⁴⁰ Článek 32 odst. 2 Úmluvy CMR.

¹⁴¹ Článek 32 odst. 3 Úmluvy CMR.

¹⁴² Článek 31 odst. 1 Úmluvy CMR.

¹⁴³ Článek 31 odst. 1 písm. b., věta za středníkem.

specializovaná úmluva vztahuje, a nikoli v případech, na které se nevztahuje.¹⁴⁴ Nicméně existují i rozsudky, které zaujímají opačný postoj na základě jazykového výkladu Článku 31 odst. 1 písm. b věty za středníkem, tedy že jurisdikce upravená Úmluvou CMR je exkluzivní.¹⁴⁵

Strany si také mohou sjednat rozhodčí doložku, avšak jen za předpokladu, že „*doložka předpokládá, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle Úmluvy CMR.*“¹⁴⁶

5.2 Odpovědnost v zákonném režimu

Odpovědnost dopravce v zákonném režimu nemá v mezinárodní přepravě dle mého názoru příliš zásadní význam, protože je komplexně upravena přímými normami Úmluvy CMR, a není tak příliš prostor pro aplikaci národních norem. Kromě toho se na základě ustanovení § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, použijí (mimo jiné) ustanovení o odpovědnosti dopravce i na smlouvy o přepravě věci ve vnitrostátní přepravě. Příklad, kdy by se smlouva řídila českým právem, a přesto by na ni výše rozebraná pravidla odpovědnosti dopravce podle Úmluvy CMR vůbec nedopadla, bude v praxi zcela raritní. Muselo by se jednat o smlouvu o mezinárodní přepravě, která by se řídila českým právem, ale nespádala by pod působnost Úmluvy CMR. Například pokud by si strany zvolily za rozhodné české právo pro přepravní smlouvu, jejímž předmětem by byla přeprava zásilky z Rijádu do Muscatu (ani Saudská Arábie, ani Omán nejsou smluvní strany Úmluvy CMR). Z tohoto důvodu nebude odpovědnosti podle národních norem věnováno tolik prostoru.

Náhradou škody při přepravě věci se OZ zabývá v § 2566 a násl. Samotná úprava není příliš podrobná, nicméně oproti režimu Úmluvy CMR není dán žádný limit, který by odpovědnost dopravce omezil – dopravce tedy co do výše škody odpovídá neomezeně. Zákon stanoví objektivní odpovědnost dopravce, který odpovídá za škodu vzniklou na zásilce od okamžiku jejího převzetí do okamžiku vydání zásilky

¹⁴⁴ Rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Tatty ze dne 6. prosince 1994, sp. zn. C-406/92.

¹⁴⁵ Rozsudek soudu Rotterdam ze dne 3. července 2019, sp. zn. ECLI:NL:RBROT:2019:5301: „(...) *as from the text of Article 31(1) CMR it follows unmistakably that these jurisdiction rules are to be applied strictly: 'and in no other courts or tribunals'.*“

¹⁴⁶ Článek 33 Úmluvy CMR.

příjemci, leda by prokázal, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Odpovědnost dopravce je tedy postavena na jakési presumpci nedbalosti – pokud dopravce poškodí zásilku a prokáže, že jednal s odbornou péčí a ani tak nemohl škodu odvrátit, odpovídat nebude. Z tohoto pohledu se zdá být zákonná odpovědnost mírnější oproti režimu Úmluvy CMR. Dalšími liberačními důvody jsou vada či přirozená povaha zásilky nebo způsobení škody odesílatelem, příjemcem či vlastníkem zásilky.¹⁴⁷ Dopravce je povinen nahradit hodnotu, kterou měla zásilka v době převzetí k přepravě. V OZ je dále zakotvena zvláštní úprava promlčení nároků na náhradu škody vůči dopravci – tyto se promlčí za 6 měsíců ode dne převzetí zásilky, nebo 6 měsíců ode dne, kdy měla být zásilka doručena.¹⁴⁸ Je zajímavé, že na rozdíl od Úmluvy CMR, která upravuje promlčení všech nároků z přepravní smlouvy (tedy jak těch dopravce, tak těch odesílatele a příjemce), OZ tuto lhůtu stanoví výslovně pro nároky na náhradu škody vůči dopravci.

5.2.1 Zvláštní případ porušení smluvních povinností: neplnění

Úmluva CMR upravuje poměrně komplexně jednotlivé případy, kdy je dána odpovědnost dopravce. Co ale nastane v případě, že dopravce ze smlouvy vůbec neplní, tj. ačkoli uzavře smlouvu o přepravě, přepravu zásilky nikdy nezačíná? V takovém případě není možné hovořit o ztrátě zásilky ani o překročení dodací lhůty, protože plnění ze smlouvy vůbec nezačalo, dopravce například zásilku vůbec nepřijal. Tento případ Úmluva CMR výslovně neupravuje. Někteří autoři by v takovém případě sáhli po příslušném národním právním řádu a situaci řešili podle něj.¹⁴⁹ V Čechách se nabízí ustanovení o prodlení dlužníka,¹⁵⁰ o porušení smluvní povinnosti a s tím spojené následky, mj. povinnost nahradit škodu podle českého právního řádu.¹⁵¹

¹⁴⁷ § 2566 odst. 1 a 2 OZ.

¹⁴⁸ § 2569 OZ.

¹⁴⁹ Např. J. Krofta in: KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2., aktualizované vydání. Praktik (Leges). Praha: Leges, 2015. ISBN 978-80-7502-082-6, s. 25 ff.

¹⁵⁰ § 1968 OZ.

¹⁵¹ § 2913 OZ.

Jak již bylo rozebráno v kapitole 4.1 této práce, takový přístup nepovažuji za správný. Pokud je účelem Úmluvy CMR unifikace právních norem v určité oblasti, je nutné nejprve zkoumat, zda příslušné mlčení úmluvy není úmyslem autora, a pokud se jedná o skutečnou mezeru, zda ji není možné vyplnit analogií v mezích Úmluvy CMR. Případné neplnění přepravní smlouvy má z podstaty věci za následek, že zásilka nedorazí do místa určení a po určité době může být podle Článku 20 považována za ztracenou. Tento výsledek je proto ekvivalentní k situaci, kdy dojde k úplné ztrátě zásilky z jiného důvodu, než že dopravce vůbec neplnil. Variant, jakým způsobem může dopravce neplnit přepravní smlouvu je nespočet, ale všechny povedou k některému z výsledků předvídaných Úmluvou CMR – ke ztrátě (případně i poškození) zásilky nebo k překročení dodací lhůty. Všechny tyto následky jsou v Úmluvě CMR komplexně upraveny a není rozhodné, jaký je důvod jejich naplnění, zda např. nehoda, nebo neplnění dopravcem. Z tohoto důvodu jsem přesvědčen, že v případě neplnění dopravcem není možné použít národní právní řád, ale je nutné aplikovat úpravu odpovědnosti obsaženou v Úmluvě CMR podle toho, jaký následek neplnění dopravce způsobí. S tímto pohledem souhlasí zahraniční odborná literatura.¹⁵² Nejsem si ale vědom, že by před tuto otázku byly ke dni psaní této práce postaveny soudy České republiky.

6. Odpovědnost při přepravě osob

Právní úprava odpovědnosti dopravce při mezinárodní přepravě osob byla v Evropě velmi dlouhou dobu roztržitěná a nejednotná zřejmě proto, že realizovaný objem přepravy cestujících hromadnou mezinárodní dopravou je nízký. Úmluva CVR, která je svou unifikační snahou na úrovni Úmluvy CMR, nikdy nedosáhla významu druhé zmiňované úmluvy, protože nebyla široce ratifikována. Česká republika je nicméně touto úmluvou vázána, a proto pro naše právní prostředí není úplně bez významu.

¹⁵² Například Ch. Tincani: „Therefore, despite the doctrine attempting to introduce further cases, the uniform law has a solid systematic structure that correlates liability to different forms of prejudice and lays down a specific set of regulations for each one of them, albeit focused on the compensatory limit. If the coherent elements of the regulation are evaluated, the operation of the national law, which is always the cause of serious implementing difficulties, is avoided.“ in: TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4, s. 223 ff.

Tato úmluva působí *erga omnes*, proto dopadají její ustanovení na všechny smlouvy o přepravě, které mají sjednané místo odjezdu nebo příjezdu v České republice. Významný posun v unifikaci právní úpravy v zemích EU znamenalo až Nařízení o právech cestujících, které nabylo účinnosti dne 1. března 2013. Na rozdíl od mezinárodní přepravy nákladu, která je komplexně upravena široce ratifikovanou Úmluvou CMR, jež dává minimální prostor k aplikaci národních právních řádů, má v případě Úmluvy CVR větší význam i národní právní řád. Úmluva CVR je oproti Úmluvě CMR méně podrobná a některé významné otázky, jako je například vznik přepravní smlouvy, neupravuje vůbec. Naopak široký prostor je věnován odpovědnosti dopravce za škodu, a tato proto tvoří její stěžejní část.

6.1 Odpovědnost na základě Úmluvy CVR

Při sledování systematiky a celkové koncepce Úmluvy CVR si nelze nevšimnout značné podobnosti se starší Úmluvou CMR, ze které se evidentně tvůrci této úmluvy inspirovali. Proto je i úprava odpovědnosti dopravce podle Úmluvy CVR v mnohých ohledech podobná. V základu lze rozdělit dva druhy odpovědnosti dopravce; za škodu způsobenou na zavazadlech a za újmu způsobenou osobám. Ačkoli Úmluva CVR používá v případě újmy způsobené cestujícím pojem škody, myslím, že z pohledu českého právního řádu je terminologicky správnější používat termín újma, protože vzhledem k charakteru odpovědnosti dopravce se bude jednat o újmu na zdraví, tedy nemajetkovou újmu způsobenou cestujícím.

6.1.1 Újma způsobená osobám

Doprovce odpovídá za újmu na zdraví způsobenou cestujícím v době, kdy byl ve vozidle, nebo v době, kdy do něho nastupoval nebo z něho vystupoval. Stejně tak odpovídá za újmu způsobenou cestujícím v souvislosti s nakládáním nebo vykládáním zavazadel.¹⁵³ Tato odpovědnost dopravce je koncipována jako objektivní s možností liberace – dopravce se povinnosti nahradit cestujícím újmu zproští, prokáže-li, že „*příčinou nehody byly okolnosti, kterým dopravce ani při vynaložení péče nezbytné v konkrétním případě nemohl zabránit a jejichž následky nemohl*

¹⁵³ Článek 11 odst. 1 Úmluvy CVR.

odvrátit.“¹⁵⁴ Vzhledem k prvku nevyhnutelnosti a neodvratitelnosti takových událostí se jejich vymezení blíží událostem vyšší moci. Ačkoli neexistuje ve vztahu k aplikaci Úmluvy CVR žádná početná judikatura, na které by bylo možné demonstrovat pohled evropských soudů, vymezení liberačního důvodu je svým zněním podobné liberaci podle Článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Jsem proto přesvědčený, že je možné přiměřeně použít judikaturu rozebranou v kapitole 5.1.1.1.4 této práce. Dopravce se tak například nikdy nebude moci dovolat závady svého vozidla, nebo nehody způsobené riskantním chováním řidiče dopravce. Naopak by tento liberační důvod mohl být naplněn při živelných pohromách, při kterých například dojde k sesunu náspu na jedoucí vozidlo, nebo při nehodách, které řidič dopravce nezavinil a ani jim nemohl zabránit. V Článku 11 odst. 3 Úmluvy CVR je dále po vzoru Úmluvy CMR přímo zakotveno vyloučení některých konkrétních okolností jako důvodu k liberaci.

6.1.2 Škoda způsobená na zavazadlech

Úmluva CMR dále rozeznává odpovědnost za škodu způsobenou na přepravovaných zavazadlech. Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zavazadla, či jeho poškození, a to od okamžiku jeho převzetí k přepravě do okamžiku vydání nebo uložení, nebylo-li ihned po přepravě vyzvednuto. Tato odpovědnost je opět koncipována jako odpovědnost objektivní s možností liberace. Dopravce se odpovědnosti zprostí, prokáže-li, že škoda byla způsobena (i) v důsledku vlastní vady zavazadla, (ii) jeho snadno zkazitelnou nebo nebezpečnou povahou, tedy například když cestující v zavazadle přepravuje zkazitelné potraviny, nebo (iii) neodvratitelnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit.

6.1.3 Obecné liberační důvody a zpřísnění odpovědnosti dopravce

Úmluva CVR kromě zvláštních liberačních důvodů, které jsou vymezeny pro oba typy odpovědnosti zvlášť, zavádí i liberační důvody obecné, které se vztahují k oběma druhům odpovědnosti.

¹⁵⁴ Článek 11 odst. 2 *ibid.*

Prvním, poměrně očekávatelným důvodem, je zproštění odpovědnosti dopravce v té míře, v jaké vznikla škoda zaviněním cestujícího, nebo „v důsledku takového jeho chování, které neodpovídá normálnímu chování cestujícího.“¹⁵⁵ Tato úprava kopíruje princip spoluzavinění poškozeného, které má zpravidla za následek krácení výše náhrady. Druhým liberačním důvodem jsou škody způsobené jadernou událostí.

Podobně jako v případě Úmluvy CMR ale může dopravce odpovídat za škodu i v přísnějším režimu, pokud škodu způsobí úmyslně nebo z hrubé nedbalosti. V takovém případě se dopravce nemůže dovolat žádných ustanovení Úmluvy CVR, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost či výši náhrady.¹⁵⁶ Považuji za koncepční posun, že Úmluva CVR neodkazuje na příslušné *lex fori* pro určení zavinění na úrovni úmyslu, jako to činí Úmluva CMR, ale výslovně pracuje s pojmem hrubé nedbalosti. To podle mého názoru zaručuje jednotnější aplikaci Úmluvy CVR, ačkoli tento pojem není v Úmluvě vymezen a jeho obsah může být v právních rádech napříč jurisdikcemi odlišný. Rozhodně je ale méně prostoru pro projevy specifík jednotlivých právních řádů než v případě Úmluvy CMR v tomto ohledu.

6.1.4 Omezení výše náhrady dopravcem

Výše náhrady újmy dopravcem je i v případě Úmluvy CVR omezena. V případě náhrady škody způsobené na zavazadle je nejvyšší částka, kterou je dopravce povinen nahradit, stanovena na 500 franků za jedno zavazadlo a zároveň nejvýše 2 000 franků na jednoho cestujícího. V případě újmy způsobené cestujícímu na zdraví je výše omezena na nejvýše 250 000 franků na jednoho cestujícího, avšak není vyloučen ani limit vyšší, pokud ho stanoví jednotlivé státy. Cestující může nad rámec škody způsobené na zavazadle dále požadovat škodu způsobenou na osobních věcech a předmětech, které má na sobě nebo u sebe. Zde je stanoven limit 1 000 franků na cestujícího.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Čl. 17 ibid.

¹⁵⁶ Článek 18 odst. 2 ibid.

¹⁵⁷ Článek 16 ibid.

Frankem se pro účely Úmluvy CVR rozumí zlatý frank o váze 10/31 gramů a ryzosti 0,900.¹⁵⁸ Toto ustanovení kopíruje úpravu Úmluvy CMR před přijetím jejího prvního protokolu. Ačkoli k Úmluvě CVR také existuje protokol z roku 1978, který mimo jiné mění náhradové jednotky ze zlatých franků na SDR, tento dosud ratifikovala pouze Litva a ke dni psaní této práce nenabyl účinnosti.¹⁵⁹ Při určení výše náhrady tak zůstávají některé výkladové problémy, zejména jaký kurz použít pro aktuální hodnotu zlatého franku. Vzhledem k nízké použitelnosti Úmluvy CVR a komplexnosti této problematiky považují rozbor těchto otázek za opominutelný vzhledem k zaměření této práce. Přesto je nicméně vhodné zmínit alespoň hodnotu zlatého franku v českých korunách, protože pod pojmem 10/31 gramů zlata o ryzosti 0,9 si málokdo dovede představit uchopitelnou reálnou hodnotu. Pokud budeme uvažovat cenu čistého zlata 1 500 Kč za gram, potom jeden frank bude mít hodnotu zhruba 435 Kč. Výše náhrady je tak Úmluvou CVR omezena zhruba na 108 000 000 Kč v případě újmy na zdraví cestujícího a 217 500 Kč na jedno zavazadlo v případě jeho ztráty. Tyto limity se zdají být vysoké a opravdu jsou. Cena zlata je totiž oproti roku 2000 sedmkrát vyšší. Právě volatilita ceny zlata na komoditních trzích byla hlavním argumentem určení maximální výše náhrady v SDR v případě protokolu k Úmluvě CMR a protokolu k Úmluvě CVR, který však dosud není účinný.

6.2 Odpovědnost na základě Nařízení o právech cestujících

Nařízení o právech cestujících významným způsobem harmonizuje právní úpravu odpovědnosti dopravce při přepravě cestujících v členských státech EU. Silniční přeprava cestujících byla poslední oblastí, která nebyla ještě na evropské úrovni harmonizována a přijetí Nařízení o právech cestujících tak bylo posledním krokem k jednotné úpravě (mimo jiné) odpovědnosti dopravce v rámci společné dopravní politiky.

¹⁵⁸ Článek 19 ibid.4

¹⁵⁹ UNITED NATIONS. *United Nations Treaty Collection* [online]. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26-a&chapter=11&clang=_en

Z celého nařízení je patrná zcela jiná koncepce než z Úmluvy CMR. Je evidentní, že účastníky právních vztahů v mezinárodní přepravě nákladu jsou ve většině případů podnikatelé. Naopak u přepravy osob jsou účastníky právních vztahů většinou přímo cestující v pozici spotřebitelů, kteří uzavírají smlouvu s dopravcem, jenž je podnikatelem a profesionálem v oboru přepravy. Celé Nařízení o právech cestujících je proto velmi podobné předpisům na ochranu spotřebitele (ačkoli spotřebitel nemusí být přímo účastníkem přepravní smlouvy (viz kapitola 3.2.1.1 o působnosti tohoto nařízení). Stanoví pouze povinnosti dopravce, respektive práva cestujících. K tomuto postoji se ostatně výslovně hlásí i Nařízení o právech cestujících ve své preambuli.¹⁶⁰ Nařízení tak vlastně stanoví pouze jakýsi minimální standard ochrany cestujícího a celou řadu otázek ponechává na vnitrostátní úpravě. V tom je tento předpis svým způsobem zvláštní, protože se podobá spíše směrnici – zejména v oblasti náhrady škody se totiž zdá, že spíše stanoví, jaká práva má mít cestující na základě vnitrostátního právního řádu, než aby jednoznačnými přímo použitelnými normami tato práva určovalo, jak je pro nařízení typické. Ustanovení Nařízení o právech cestujících jsou relativně kogentní,¹⁶¹ odchýlit se od nich lze pouze, pokud je to pro cestujícího výhodnější než minimální základ stanovený nařízením.

Nařízení o právech cestujících rozlišuje náhradu újmy způsobené nehodou (ať už na zdraví, nebo zavazadlech)¹⁶² a náhradu újmy způsobené zrušením spoje či zpožděním.¹⁶³

6.2.1 Újma způsobená nehodou

V případě újmy způsobené nehodou Nařízení o právech cestujících stanoví právo cestujícího na odškodnění v případě: (i) smrti, včetně přiměřených nákladů na pohřeb, (ii) zranění, (iii) ztráty či poškození zavazadel v důsledku nehody. V případě

¹⁶⁰ Odst. 2 preambule Nařízení o právech cestujících: „*Jelikož je cestující autobusem nebo autokarem slabší stranou přepravní smlouvy, měla by být všem cestujícím zajištěna určitá minimální míra ochrany.*“

¹⁶¹ Článek 6 odst. 1 *ibid*: „*Povinnosti vůči cestujícím vyplývající z tohoto nařízení nelze omezit ani vyloučit, zejména odchýlnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy.*“

¹⁶² Kapitola II. Nařízení o právech cestujících.

¹⁶³ Kapitola IV. *ibid*.

úmrtí cestujícího mají právo na náhradu přinejmenším osoby, vůči nimž měl zemřelý cestující vyživovací povinnost.¹⁶⁴

Výše náhrady se určuje podle vnitrostátního právního řádu, přičemž Nařízení o právech cestujících pouze stanoví nejnižší hranici, pod kterou nesmí vnitrostátní právní řád nejvyšší přípustnou výši náhrady omezit. Z toho vyplývá, že je přípustné, aby výše náhrady škody dopravcem byla omezena, ale nikdy ne nižší částkou, než která je uvedena v tomto nařízení. Ta je v případě úmrtí cestujícího stanovena na 220 000 EUR za cestujícího a v případě poškození (ztráty) zavazadla na 1 200 EUR za ztracené zavazadlo s výjimkou invalidních vozíků, které se nahrazují ve výši skutečné škody. Nařízení je v dopravním průmyslu zcela výjimečné tím, že stanoví nejnižší přípustnou hranici náhrady škody dopravcem v EUR, nikoli v SDR.¹⁶⁵ To vytváří některé praktické problémy, například je-li výše náhrady podle vnitrostátního právního řádu omezena Úmluvou CVR, která ale limit stanoví ve zlatých francích (respektive SDR ve znění Protokolu), limit výše náhrady potom bude proměnný podle toho, jaký je zrovna kurz EUR k hodnotě zlata. Jakým způsobem se určuje odpovědnost dopravce podle českého právního řádu je rozebráno v kapitole 6.3 této práce.

Doprovce má dále povinnost zajistit okamžité praktické potřeby cestujících v případě nehody. „*Tato pomoc zahrnuje v případě potřeby ubytování, stravu, oblečení, dopravu a usnadnění první pomoci.*“¹⁶⁶ Náklady na ubytování může dopravce omezit na 80 EUR za cestujícího na noc, a to maximálně dvakrát (tedy ve výši 160 EUR) na dvě po sobě jdoucí noci.

¹⁶⁴ Čl. 7 odst. 1 *ibid.*

¹⁶⁵ PAVLIHA, Marko. *Transport Law on Passenger Rights*. 1. Routledge, 2021. ISBN 978-1-003-18250-4., s. 140. S EUR pracuje například i Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, jež však nestanoví limitaci náhrady škody dopravcem, ale ponechává mezinárodním smlouvám v oblasti letecké dopravy, naopak stanoví pouze paušalizovanou výši náhrady škody.

¹⁶⁶ Čl. 8 *ibid.*

6.2.2 Náhrada v případě zpoždění nebo zrušení spoje

Zatímco v případě újmy způsobené přímo cestujícím (ať už na zdraví, nebo zavazadle) je nařízení poměrně stručné a odkazuje na národní právní řád, kvalitativnímu aspektu přepravy se autoři věnovali výrazně detailněji.

Prvním právem cestujícího (a povinností dopravce) je právo na pokračování, přesměrování a náhradu jízdného. Tato práva se uplatní v případech, kdy dojde ke (i) zrušení spoje nebo jeho zpoždění při odjezdu o více než 2 hodiny, ať už z odjezdového terminálu, nebo zastávky po cestě nebo (ii) je spoj „přerezervován“ – tedy pokud dopravce prodá více sedadel, než kolik je v autobuse k dispozici a na některé cestující nezbyde volné místo. Zpoždění se přitom měří vždy na odjezdu, nikoli na příjezdu.¹⁶⁷ Pokud proto dojde například k závadě na vozidle až po jeho odjezdu ze zastávky a dlouhému zpoždění, nenáleží cestujícím ve vozidle práva podle této kapitoly; nicméně cestující, kteří čekají na příští plánované zastávce, již mohou požadovat náhradu či přesměrování. Tento stav je odbornou literaturou kritizovaný, protože část cestujících bezdůvodně diskriminuje.¹⁶⁸ Pokud jsou splněny podmínky aplikace tohoto ustanovení, může si cestující vybrat, zda chce (i) být přesměrován nebo pokračovat do destinace při nejbližší možné příležitosti za podmínek srovnatelných s těmi sjednanými v přepravní smlouvě, nebo (ii) nahradit cenu jízdného za neuskutečňenou část cesty, leda by cesta již nemohla sloužit původně plánovanému účelu (například důležitá schůzka již byla zmeškána a pozdější termín není možný); v takovém případě má cestující právo na vrácení plné ceny jízdného. Dopravce je dále povinen zajistit bezplatnou přepravu do původního místa odjezdu.¹⁶⁹ Nařízení o právech cestujících se snaží dopravce motivovat, aby tuto možnost volby cestujícím umožnil. Proto stanoví, že pokud cestující nedostane na výběr, má automaticky právo na navrácení plné ceny jízdného, plus 50 % jeho ceny navíc, jako paušalizovanou náhradu škody.¹⁷⁰

¹⁶⁷ Čl. 3 písm. q) *ibid.*

¹⁶⁸ PAVLIHA, Marko. *Transport Law on Passenger Rights*. 1. Routledge, 2021. ISBN 978-1-003-18250-4.

¹⁶⁹ Článek 19 odst. 1 ve spojení s odst. 4 Nařízení o právech cestujících.

¹⁷⁰ Článek 19 odst. 2 *ibid.*

Dalším právem cestujícího je právo na pomoc v případě zrušení nebo zpoždění odjezdu. Toto právo má cestující pouze u přepravních smluv, podle kterých plánovaná doba cesty přesahuje tři hodiny a současně dojde ke zpoždění na odjezdu většímu, než 90 minut. V takovém případě má cestující právo na poskytnutí jídla odpovídajícího době zpoždění, pokud je dostupné nebo jej lze bez větších obtíží dodat, případně na ubytování v hotelovém pokoji, pokud je při čekání nezbytný jeden nebo více noclehů (v takovém případě opět může dopravce omezit poskytnutou náhradu na 80 EUR za cestujícího za noc, a to nejvýše na dvě noci).¹⁷¹

6.2.3 Vztah Nařízení č. 181/2011 a Úmluvy CVR

Jak Nařízení o právech cestujících, tak Úmluva CVR upravují totožné otázky, a to odpovědnost dopravce (respektive práva cestujících) při přepravě osob po silnici v mezinárodní přepravě, proto je nutné se zabývat vztahem těchto dvou právních předpisů.

S Úmluvou CVR vyslovalo souhlas Federální shromáždění Československé socialistické republiky a listina o přístupu Československé socialistické republiky k Úmluvě CVR 5. prosince 1975. Úmluva CVR nabyla účinnosti dne 12. dubna 1994, a tím vstoupila v platnost i pro Českou republiku,¹⁷² tedy dlouho před vstupem České republiky do Evropské unie. V teoretické rovině je proto vztah Úmluvy CVR a Nařízení o ochraně cestujících otázkou vztahu mezinárodní smlouvy, kterou byla Česká republika vázána ještě předtím, než převzala své závazky vyplývající z komunitárního práva. Evropský zákonodárce si je zpravidla vědom existence mezinárodních smluv upravujících totožnou problematiku a ve znění svých nařízení se jejich vzájemným vztahem zabývá.¹⁷³ To však není případ Nařízení o právech cestujících, které existenci Úmluvy CVR přechází mlčením. V takovém případě je nutné hledat řešení na úrovni primárního práva. Podle Článku 351 SFEU platí, že *„práva a povinnosti vyplývající ze smluv uzavřených (...) přede dnem (...) přistoupení mezi jedním nebo několika členskými státy na jedné straně a jedním nebo*

¹⁷¹ Článek 21 ibid.

¹⁷² Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 91/2006 Sb. m. s., o přístupu České republiky k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR).

¹⁷³ Například Článek 25 odst. 1 nařízení Řím I.

několika třetími zeměmi na straně druhé nejsou Smlouvami dotčeny.“ Smluvní státy se ale zároveň zavazují podniknout veškeré kroky k odstranění případných neslučitelností s právem EU.¹⁷⁴ Účinnost Úmluvy CVR tedy není Nařízením o právech cestujících dotčena. V rozsahu, ve kterém by byla neslučitelná s právem EU, musí Česká republika podniknout kroky k odstranění těchto neslučitelností.

Pokud se ale podíváme na úpravu přímých norem Úmluvy CVR a norem Nařízení o právech cestujících, zjistíme, že jejich ustanovení nejsou ve vzájemném rozporu, ale naopak se doplňují. Použití Úmluvy CVR na přepravní vztah spolu s Nařízením o právech cestujících je proto perfektně slučitelné. Úmluva CVR například poměrně detailně upravuje odpovědnost dopravce za újmu způsobenou cestujícím na zdraví nebo na zavazadlech. Tuto úpravu naopak Nařízení o právech cestujících ponechává na národním právním řádu, pouze upravuje limity omezení odpovědnosti dopravce. Pro určení výše náhrady se při použití právního řádu České republiky použije Úmluva CVR, která je jeho součástí s aplikační předností před zákonem. Jediný možný rozpor mezi Úmluvou CVR a Nařízením o přepravě cestujících vidím právě v limitaci výše náhrady. Úmluva CVR totiž stanoví limit náhrady na 2 000 zlatých franků o váze 10/31 gramů a ryzosti 0,900 na jednoho cestujícího pro případ úmrtí nebo zranění a 1 000 franků v případě zavazadel. Cena zlata je velmi volatilní a v době psaní této práce odpovídá tento limit zhruba částce 4 300 000 EUR při újmě cestujícím na zdraví a 8 700 EUR na jedno zavazadlo v případě jeho ztráty. Tyto limity jsou výrazně vyšší než minimálně přípustné limity stanovené Nařízením o právech cestujících (220 000 EUR, respektive 1 200 EUR). Protože Úmluva CVR nestanoví nižší limity, než Nařízení o právech cestujících, je proto v tomto ohledu s dotčeným nařízením slučitelná. Pokud by se ale cena zlata změnila tak, že by byl limit stanovený Úmluvou CVR nižší než minimálně přípustný podle Nařízení o právech cestujících, jsem přesvědčený, že v takovém případě je na místě použít limit z nařízení. Sama Úmluva CVR totiž přímo připouští, že „každý smluvní stát však

¹⁷⁴ Článek 351 odst. 2 SFEU.

*může stanovit hranici vyšší nebo nestanovit žádnou hranici.*¹⁷⁵ Nařízením by tak došlo k navýšení této hranice v souladu s Úmluvou CVR, a to ve všech státech EU.

Úmluva CVR se naopak nezabývá právy cestujících v případě zpoždění nebo zpoždění spoje. Tuto úpravu Nařízení o přepravě cestujících přebírá poměrně komplexně a opět se tak spolu s Úmluvou CVR vhodně doplňuje.

6.3 Odpovědnost v zákonném režimu

Podobně jako v případě použití zákonného režimu u přepravy nákladu, lze spatřovat velmi malý prostor i pro úpravu práv cestujících v mezinárodní silniční přepravě na základě vnitrostátních norem. Taková přeprava by totiž nesměla spadat ani pod působnost Úmluvy CMR, ani pod působnost Nařízení o právech cestujících. Takový případ si opět lze představit pouze ve chvíli, kdy by se jednalo o smlouvu o přepravě řídicí se českým právním řádem, ačkoli by bylo místo nástupu nebo výstupu mimo členské státy EU (nebo by se Nařízení z jiného důvodu nepoužilo), a zároveň mimo smluvní státy Úmluvy CVR. Takové situace budou v praxi vzácné.

Odpovědnost dopravce za škodu při přepravě osob upravuje na národní úrovni OZ v § 2553 a 2554. Co se týče práv ze zpoždění, OZ blanketním ustanovením odkazuje na příslušný přepravní řád. Škoda se jak v případě újmy na zdraví cestujícího, tak škody na přepravovaném zavazadle nahrazuje v režimu odpovědnosti za provoz dopravních prostředků.

Tato odpovědnost je upravena v § 2927 OZ následovně:

(1) Kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový dopravní prostředek poháněn lidskou silou.

(2) Povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se

¹⁷⁵ Článek 13 odst. 1 Úmluvy CVR.

zproští, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

Koncepce odpovědnosti z provozu dopravních prostředků je velmi přísná. Pokud má škoda původ v provozu, jedná se o absolutní objektivní odpovědnost. Navíc není žádným způsobem omezena odpovědnost dopravce co do výše náhrady. Oproti Úmluvě CVR se tak jedná o daleko přísnější odpovědnostní režim za újmu způsobenou cestujícímu, nebo za škodu na jeho zavazadle – dopravce odpovídá v podstatě neomezeně.

Co se týče nároku cestujícího vůči dopravci v případě zpoždění, cestující má podle příslušného přepravního řádu právo pouze na vrácení jízdného, pokud spoj, který hodlal pro přepravu použít, má z nástupní stanice zpoždění 60 minut a více a cestující se proto vzdal jízdy. V případě, že cestující nebyl přepraven včas, nemá podle vnitrostátních předpisů žádné právo na náhradu škody.¹⁷⁶

I v případě přepravy osob se uplatní zvláštní šestiměsíční promlčecí lhůta.¹⁷⁷

¹⁷⁶ § 40 odst. 1 bod 3. a odst. 2 písm. c) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

¹⁷⁷ § 2569 OZ a § 39 odst. 1 vyhlášky ibid.

7. Závěr

Jak je patrné ze statistických dat, drtivou většinu výkonů průmyslu silniční přepravy tvoří přeprava zboží, protože při přepravě osob cestující preferují individuální přepravu od té hromadné. Protože je nákladní silniční přeprava ekonomicky významnější, věnoval jsem ve své práci větší prostor úpravě odpovědnosti dopravce při nákladní přepravě. Cílem mé práce bylo podrobně analyzovat a rozebrat odpovědnost dopravce v mezinárodní silniční přepravě. Za tím účelem jsem se snažil mimo jiné identifikovat možné aplikační problémy jednotlivých norem různých pramenů práva a zjistit, zda a jakým způsobem byly tyto problémy vyřešeny nejen před českými, ale i evropskými soudy. V případě přepravy osob jsem vycházel zejména z právních předpisů a odborné literatury, protože zřejmě díky nízkým hodnotám sporů z individuálních přepravních smluv (které jsou často bagatelní) je k dispozici velmi málo přílehlavé judikatury.

V obou případech je právní úprava unifikována na úrovni nadnárodních právních předpisů. V případě nákladní dopravy je nejvýznamnějším právním pramenem Úmluva CMR, která odpovědnost dopravce svými přímými normami poměrně komplexně upravuje. V rámci své práce jsem se mimo jiné zabýval klíčovou otázkou: při řešení kterých otázek je možné sáhnout k subsidiárnímu statutu, když se daná přepravní smlouva řídí Úmluvou CMR. Dospěl jsem k závěru, že pro zajištění vysoké unifikace přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě není možné subsidiární statut používat při každém mlčení mezinárodní smlouvy, ale jen v odůvodněných případech, kdy se jedná o opravdovou mezeru v úpravě Úmluvy CMR (nikoli jen mlčení autorů), a kdy tuto mezeru není možné vyplnit ani použitím analogie. Tento pohled sdílí i část odborné veřejnosti a Nejvyšší soud. Samotnou úpravu odpovědnosti dopravce v rámci Úmluvy CMR považuji za zdařilou. Jako jistou slabinu, která mírně oslabuje unifikační snahu autorů, vidím vymezení podmínek neomezené odpovědnosti dopravce, které kromě úmyslu odkazuje na příslušné *lex fori* k vymezení zavinění na úrovni úmyslu. Toto ustanovení je klíčové, protože zcela zásadně mění práva a povinnosti stran z přepravní smlouvy a je téměř jisté, že se jej v případném sporu osoba oprávněná z přepravy vůči dopravci dovolá, bude-li k tomu mít sebemenší prostor. Jak je ale patrné z rozsáhlé judikatury, toto vymezení v praxi

nečiní příliš velké problémy, protože bez ohledu na koncepci odpovědnosti v různých jurisdikcích dochází soudy k podobným závěrům a zpřísnění odpovědnosti aplikují za podobných skutkových okolností. Unifikace právní úpravy tak přeci jen není narušena.

V přepravě cestujících je přepravní smlouva unifikována prostřednictvím Úmluvy CVR. Ačkoli tato nebyla široce ratifikována, Česká republika je jí vázána, a je proto pro naše prostředí poměrně významná – Úmluva CVR totiž působí *erga omnes*, jsou-li splněny podmínky její aplikace. Jakmile je tedy v mezinárodní přepravě osob místo odjezdu nebo určení na území České republiky, tato úmluva se použije. Ačkoli se Úmluva CVR inspirovuje Úmluvou CMR, je k dopravci přísnější, jelikož akcentuje ochranu cestujícího v přepravním vztahu. Na rozdíl od přepravních smluv při přepravě nákladu totiž bude cestující zpravidla spotřebitelem, tedy slabší stranou smluvního vztahu. Úmluva CVR upravuje zejména odpovědnost dopravce v případě újmy na zdraví způsobené cestujícímu nebo škodě na jeho zavazadlech, a to na podobných principech, na nichž je postavena Úmluva CMR. Za nešťastné považují omezení nároku vůči dopravci co do jeho výše, protože je dosud určeno ve zlatých francích. Cena zlata je totiž volatilní a obchodována na mnoha komoditních burzách. Určení výše náhrady v příslušné měně proto může být sporné a může představovat větší problém, než by se mohlo na první pohled zdát.

Na úrovni evropského práva se odpovědností dopravce zabývá Nařízení o právech cestujících. To bych si dovilil označit přímo za předpis spotřebitelského práva, čemuž odpovídá i jeho název. Nejvýznamnější legislativní dopad tohoto nařízení je podle mého názoru v oblasti práv hendikepovaných cestujících, kterým je věnována jeho významná část. V otázce odpovědnosti nařízení rozlišuje práva cestujícího podle toho, zda je mu způsobena přímá škoda (újma na zdraví nebo přímá škoda na majetku), nebo zda kvalitativní aspekt dopravy neodpovídá přepravní smlouvě. V prvním případě je nařízení velmi stručné, odkazuje na národní právní řády a pouze stanoví minimální výši, kterou může být náhrada dopravce v členských státech limitována. Úprava nařízení je v tomto ohledu atypická, protože nejsou stanovena přímá práva a povinnosti, ale spíše výsledek, kterého má být v členských státech dosaženo, což je běžné spíše pro směrnice. Nařízení se však podrobně a konkrétně

zabývá právy cestujících v případě zrušení nebo zpoždění spoje. Proti evropským nařízením v jiných modech dopravy se mi ale zdají být práva cestujících podle Nařízení o právech cestujících poměrně omezená. Zatímco například v případě letecké dopravy má cestující při zpoždění právo na paušalizovanou náhradu škody ve výši až 600 EUR, pokud je let na příletu zpožděn o více než 3 hodiny,¹⁷⁸ v případě autobusové dopravy má při stejném zpoždění na odjezdu cestující právo jen na navrácení jízdného, pokud se rozhodne v přepravě nepokračovat. Pokud je odjezd včas a zpoždění nastane až v průběhu cesty, neplyne cestujícímu z Nařízení o právech cestujících vůči dopravci žádný nárok. Je politickou a sociální, nikoli právní otázkou, jakým způsobem mají být cestující odškodněni v případě zpoždění dopravních prostředků, proto nehodnotím, zda je tato úprava pro dopravce příliš přísná, či nikoli. Za nešťastné ovšem považuji zásadní nerovnosti, které vznikají mezi jednotlivými mody dopravy. Například trh letecké dopravy v Evropě ovládají nízkonákladoví dopravci, kteří jsou schopni své služby nižší kvality nabízet levněji než autobusoví dopravci na stejných tratích. Pokud jede cestující autobusem z Prahy do Paříže, odjede včas, ale do cíle dorazí se čtyřhodinovým zpožděním, nemá vůči dopravci žádný nárok. Pokud na stejné trati poletí letadlem a dorazí se čtyřhodinovým zpožděním, bude mít takový cestující mimo jiné nárok na zaplacení 250 EUR, bez ohledu na to, zda mu zpožděním skutečně vznikla škoda. Taková kompenzace často několikanásobně převyšuje cenu letenky. Tuto nerovnost považuji za neodůvodnitelnou a diskriminační vůči leteckým dopravcům a není mi zřejmé, proč se evropský zákonodárce v rámci společné dopravní politiky nesnaží jednotlivé mody právně více sblížovat. Nařízení o právech cestujících však i přes určité slabiny splnilo svůj účel v harmonizaci práv cestujících z přepravní smlouvy, která byla do nabytí jeho účinnosti v rámci Evropské unie roztržena.

¹⁷⁸ Článek 7 odst. 1 písm. c) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.

8. Seznam zkratk

Brusel I bis	Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech
Bruselská úmluva	Bruselská úmluva o příslušnosti a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech z roku 1968
ESD	Evropský soudní dvůr
EU	Evropská unie
ff.	a následující stránky nebo řádky
ibid.	ibidem, na stejném místě
MMF	Mezinárodní měnový fond
Nařízení o právech cestujících	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004
Nařízení Řím I	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)
Nejvyšší soud	Nejvyšší soud České republiky

OZ	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
SEU	Smlouva o Evropské unii
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
tzv.	takzvaný, takzvaně
Úmluva CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní přepravě zboží otevřená k podpisům v roce 1956 v Ženevě
Úmluva CVR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní přepravě cestujících a zavazadel otevřená k podpisům v roce 1973 v Ženevě
ZMPS	zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém

9. Seznam použité literatury

Monografie, periodika a články

CLARKE, Malcolm A. *INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD: CMR*. 6. Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 978-1-31585-140-2

EUROSTAT. Key figures on European transport: 2022 edition. Publications Office of the European Union, 2022. ISBN 978-92-76-53468-6.

GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020

KINCL, J., URFUS, V., SKŘEJPEK, M. Římské právo. 2. doplněné a přepracované vydání. Praha: C. H. Beck, 1995, s. 112

KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2., aktualizované vydání. Praktik (Leges). Praha: Leges, 2015. ISBN 978-80-7502-082-6

MANKOWSKI, P. *Commercial Law: A Commentary*. Nomos/Hart 2018. ISBN 978-1509923793

MESSENT, Andrew a David A. GLASS. *CMR: CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD*. 4. Informa Law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-315-68962-3 ebk., s. 131.

PAVLIHA, Marko. *Transport Law on Passenger Rights*. 1. Routledge, 2021. ISBN 978-1-003-18250-4

ROUBAL, V., NOVÁK, R. *Úmluva CMR. Praktický komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2020, 176 s.,

SEDLÁČEK, Pavel a FLORIÁN, Michal. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Právo prakticky. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-573-4.

TINCANI, Chiara. *Contract for the International Carriage of Goods by Road*. 1. Springer Cham, 2022. ISBN 978-3-031-08487-4

UNITED NATIONS. COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Geneva, 1975. ECE/TRANS/14.

WESOŁOWSKI, Krzysztof. A review of judicial decisions of the Polish Supreme Court within the scope of CMR. *European Transport Law*. 2013, 337-349. ISSN 0014-3154

Legislativa a judikatura

Bruselská úmluva sjednaná v Bruselu dne 1. prosince 1924

Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR) sjednaná v Ženevě dne 14. listopadu 1975. Mezinárodní smlouva. Pozbyla účinnosti 9. září 2008.

Code de commerce. Francouzský obchodní zákoník. Dostupný prostřednictvím Légifrance.

Důvodová zpráva k zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Evropská úmluva o dopravních značkách sjednaná v Ženevě roku 1957

Handelsgesetzbuch (HGB). Německý obchodní zákoník. Dostupný prostřednictvím Bundesministerium der Justiz

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

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

Nářízení Evropského parlamentu a Rady č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech

Nářízení Evropského parlamentu a Rady č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě

Rozsudek Court of Appeal ve věci Shell Chemicals U.K. Ltd. v P. & O. Roadtanks Ltd., 1995

Rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Tatry ze dne 6. prosince 1994, sp. zn.

C-406/92

Rozsudek Nejvyššího soudu Československé republiky ze dne 19. března 1937, sp. zn. Rv I 328/37, in: Vážný 15951 XIX-a/1937

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. září 2005 , sp. zn. NS 25 Cdo 2656/2004

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 15. července 2021, sp. zn. 25 Cdo 64/2021

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 2014, sp. zn. NS 23 Cdo 2702/2012

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 2014, sp. zn. NS 23 Cdo 2702/2012

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. září 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. února 2016, sp. zn. 23 Cdo 5452/2015

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. ledna 2013, sp. zn. 23 Cdo 888/2011

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. ledna 2007, sp. zn. 25 Cdo 2911/2006

Rozsudek odvolacího soudu Amiens ze dne 11. září 2012, in: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020, s. 511

Rozsudek odvolacího soudu Rouen ze dne 11. dubna 1991, in: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020

Rozsudek odvolacího soudu v Paříži ze dne 2. září 2014, in: GARCIA-CAMPILLO, Laurent. *Le Lamy transport: Volume 1*. Saint-Ouen: Lamy Liason, 2020, s. 497

Rozsudek okresního soudu Plzeň-město ze dne 4. 10. 2019, sp. zn. 12 C 32/201

Rozsudek Soudního dvora EU (velkého senátu) ze dne 6. října 2009, ve věci Intercontainer Interfrigo SC (ICF) proti Balkenende Oosthuizen BV a MIC Operations BV

Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 15. července 1964, ve věci Flaminio Costa

proti E.N.E.L.

Rozsudek soudu Rotterdam ze dne 3. července 2019, sp. zn. ECLI:NL:RBROT:2019:5301

Rozsudek spolkového soudního dvora ze dne 25. října 2012, sp. zn. III ZR 266/11

Rozsudek Spolkového soudního dvora ze dne 30. března 2006, sp. zn. I ZR 57/03

Rozsudek Zemského soudu v Habmurku ze dne 9. září 2002, sp. zn. LG Hamburg 415 O 157/01

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 91/2006 Sb. m. s., o přístupu České republiky k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR).

Smlouva o Evropské unii

Smlouva o fungování Evropské unie

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní přepravě zboží sjednaná dne 19. května 1956 v Ženevě

Úmluva o silničním provozu sjednaná v Ženevě dne 19. září 1949

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., ústava České republiky

Varšavská úmluva sjednaná dne 12. října 1929 ve Varšavě

Vrchní zemský soud Düsseldorf ze dne 8.5.1969, sp. zn. 2 OLG 31/67

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

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém

Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád

Elektronické zdroje

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Nákladní doprava - časové řady* [online]. 2023 [cit. 2023-11-25]. Dostupné z:

https://www.czso.cz/csu/czso/nakladni_doprava_casove_rady

EUROSTAT. *Transport database* [online]. 2022 [cit. 2023-11-25]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport>

United Nations Treaty Collection. CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS B. Road Traffic 11. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) [online]. [cit. 2023-09-20].

Dostupné z:

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en

United Nations Treaty Collection. CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS B. Road Traffic 26. Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR) [online]. [cit. 2023-09-20].

Dostupné z:

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&clang=_en#2

United Nations Treaty Collection. CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS B. Road Traffic 26a. Protocol to the Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR)

[online]. [cit. 2023-09-20]. Dostupné z:

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26-a&chapter=11&clang=_en

United Nations Treaty Colection [online]. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z:

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26-a&chapter=11&clang=_en

Resume

This thesis deals with contractual liability in road transport. The legal regulation of road transport is far less unified than in other modes of transport. The aim of this thesis is therefore to analyse in detail how a carrier can be held liable for damage caused during international road transport, in particular during the carriage of cargo. In the framework of this analysis, problematic and ambiguous issues that may arise in practice in the application of carrier liability are identified. These issues are supplemented by case studies and possible approaches to their resolution are outlined. In particular, the thesis adopts a comparative and historical method and uses court decisions on the issues involved, including foreign court decisions.

The work is divided into three main parts. The first part defines the basic concepts on which the thesis builds. In the next part, the thesis deals with the sources of law on carrier's liability in international road transport, at the level of international treaties, European law and national sources, and with their applicability.

In the case of freight transport, the most important source of law is the CMR Convention, which regulates the liability of the carrier quite comprehensively by its direct norms. The thesis discusses, among other things, which issues can be dealt with by the subsidiary statute when the contract of carriage is governed by the CMR Convention. In the carriage of passengers, the contract of carriage is unified by the CVR Convention. Although it has not been widely ratified, the Czech Republic is bound by it, so space is also devoted to the application of this Convention. The fourth and most comprehensive part discusses the possible liability regimes of carriers in international transport and selected problematic issues that the author has managed to identify. This part is divided into the transport of cargo and the transport of passengers. Finally, the author concludes with a *de lege ferenda* consideration of the legal regulation of liability for damage in passenger transport.

Key words: road transport, CMR Convention, carrier's liability, passenger rights