

PŘESHraniČNÍ PŘEPRAVA OSOB A ZAVAZADEL PO ŽELEZNICI VE SVĚTLE JEJÍ NEDÁVNO PŘIJATÉ AKTUALIZOVANÉ PŘÍMÉ ÚPRAVY

MILAN MÜLLER

Jsem velmi rád, že mám možnost společně s dalšími kolegy přispět do této publikace věnované panu prof. JUDr. Zdeňku Kučerovi, DrSc., kterého ho znám již pěknou řádku let, během nichž jsem měl příležitost poznat nejen jeho vysokou všestrannou odbornost, ale i jeho hodnoty lidské.

Svá studia jsem zahájil v roce 1988 na Právnické fakultě Univerzity Karlovy v Praze, kde jsem hned ve druhém semestru po složení předepsaných zkoušek využil možnosti studovat v oboru „mezinárodní právo a mezinárodní ekonomické vztahy“. Tím jsem si tehdy pootevřel pomyslná vrátka pro častější kontakt i s odborníky specializujícími se na mezinárodní právo soukromé, k nimž patřil, stále patří a pevně věřím, že ještě velmi dlouhou dobu bude patřit pan prof. JUDr. Zdeněk Kučera, DrSc.

Mé první setkání s panem prof. JUDr. Zdeňkem Kučerou, DrSc. se tak uskutečnilo již před přibližně sedmnácti anebo šestnácti lety během mých studií v oboru „mezinárodní právo a mezinárodní ekonomické vztahy“ na Právnické fakultě Univerzity Karlovy v Praze, kde jsem měl možnost navštěvovat jeho velmi poutavé přednášky, které ve mně dodnes zanechaly hluboké vzpomínky a z nichž mohu stále i po tolika letech čerpat obzvláště v okamžicích, kdy se nacházím na akademické půdě a tyto jeho znalosti tak mohu dnes předat další generaci studentů.

V mých očích je pan prof. JUDr. Zdeněk Kučera, DrSc. neoddiskutovatelně velkým odborníkem na oblast mezinárodního práva soukromého a procesního, avšak jeho odbornost se přirozeně neomezuje pouze na tuto oblast práva, což lze mj. vysledovat z jeho dalšího působení v komisi Legislativní rady vlády, z advokátní praxe, z jeho rozhodování u Rozhodčího soudu při Hospodářské komoře ČR a Agrární komoře ČR apod.

Jeho odbornost jako právníka specializujícího se na mezinárodní právo soukromé a procesní především potvrzuje skutečnost, že je to právě on, kdo je autorem vysokoškolské učebnice věnující se mezinárodnímu právu soukromému a procesnímu a kdo stál za návrhem nového zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním v devadesátých letech minulého století. V těchto spojeních typu „že“ bychom zde mohli pokračovat ještě několik dlouhých stránek, což by si pan prof. JUDr. Zdeněk Kučera, DrSc. určitě jako velmi skromný člověk nepřál, a proto raději přistoupím již k vlastnímu tématu souvisejícímu, jak jinak v mém případě, s mezinárodním právem

soukromým, avšak neodpustím si vyslovit názor, oborem vyučovaným na právnických fakultách v České republice v současné době ve stínu práva Evropské unie.

Pokud vím, pan prof. JUDr. Zdeněk Kučera, DrSc. upřednostňuje přepravu autobusem anebo vlakem (mimochoodem mnohdy skutečně podstatně pohodlnější) v závislosti na možnostech spojení do místa jeho cíle, a proto jsem se rozhodl alespoň stručně se věnovat úpravě mezinárodní dopravy, obzvláště mezinárodní železniční dopravy, která je upravena v českém právním řádu pro dotčené smluvní státy přímou normou.

Mým cílem stanoveným pro tento článek není nikterak detailně se ponořit do této problematiky a pojednat o všech souvislostech, k čemuž zde není ani dostatečný prostor, nýbrž připomenout především význam mezinárodního práva soukromého a jeho přímé úpravy i v současné době, kdy je Česká republika členským státem Evropské unie.

1. ÚPRAVA SMLUVNÍCH DOKUMENTŮ V OBLASTI PŘEPRAVY

Není nutné asi připomínat, že železnice a doprava po ní patří k jednomu z nejstarších a nejbezpečnějších druhů dopravy po souši. S ohledem na tuto skutečnost lze jednoznačně dovodit, že právě přeprava osob a zboží z jednoho místa na druhé je základním prvkem mezinárodního obchodu a je s ní nezbytně spojena úprava některých důležitých právních institutů jako např. úprava smlouvy o mezinárodní přepravě.

Smlouvy o mezinárodní přepravě jsou tak, dle mého názoru, druhým nejčastějším smluvním typem vyskytujícím se v mezinárodním obchodu (nejběžnějším smluvním typem je samozřejmě smlouva kupní, pro niž je v právním řádu České republiky obsažena přímá právní úprava publikovaná ve Sbírce zákonů jako Sdělení federálního ministerstva zahraničních věcí pod č. 160/1991 Sb. – Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží), pro který existuje přímá norma.

Právní vztahy v oblasti přepravy, tzn. smlouvy o mezinárodní přepravě jakožto vztahy závazkové, jsou upraveny různými typy smluv.

Mezinárodní přepravu lze definovat jako přepravu, při níž se místo odeslání a místo určení nacházejí na území různých států, tedy osoby nebo zboží se přepravují přes hranice států, a to na základě jediné přepravní smlouvy.

Základními pojmy, se kterými se setkáváme v oblasti mezinárodní přepravy, jsou:

- a) doprava, přičemž *dopravou* se označují technické a organizační úkony nutné k tomu, aby byl zabezpečen provoz dopravních prostředků a *dopravcem* je ten, kdo dopravu provádí,
- b) a přeprava, přičemž *přepravou* se rozumí veškeré úkony spojené s tím, aby se osoby nebo zboží pomocí dopravního prostředku přemístily (např. podání zboží k přepravě, naložení, vyložení, skladování, pojištění apod.) a *přepravcem* je osoba, která pro dopravce uskutečňuje dopravu.

Přeprava se dále obecně dělí na:

- (i) přepravu vnitrostátní anebo přepravu mezinárodní,
- (ii) přepravu věcí, přepravu osob anebo přepravu zavazadel,
- (iii) přepravu železniční, přepravu silniční, přepravu leteckou, přepravu vodní anebo přepravu námořní,
- (iv) přepravu kombinovanou neboli multimodální.

Jak již bylo uvedeno výše, hlavním rysem přepravních smluv je přemístění osob nebo zboží z jednoho místa do jiného místa, přičemž toto se odehrává za odměnu, čímž se v souhrnu všech těchto skutečností naplňuje jejich základní účel a podstata závazku z nich vzniklého. Aplikací prostor těchto přepravních smluv se však neomezuje pouze na přemístění osob nebo zboží, ale velmi často zahrnuje i řadu navazujících činností jako např. nakládku, vykládku, skladování aj.

V českém právním řádu jsou smlouvy upravující oblast přepravy pro čistě vnitrostátní vztahy nebo pro vztahy, na něž se nevztahuje přímá úprava daná mezinárodní smlouvou a u kterých je na základě příslušných kolizních norem odkazováno na použití právního řádu České republiky, upraveny:

- a) zákonem č. 40/1964 Sb., občanským zákoníkem, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“), a to konkrétně v ustanovení § 760 a násl., kde najdeme smlouvu o přepravě osob, v níž se dopravce zavazuje přepravit osoby do místa určení řádně a včas a tato osoba se zavazuje mu za to zaplatit jízdné, a dále v ustanovení § 765 a násl., kde je upravena smlouva o přepravě nákladu, na jejímž základě se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví určité zboží (zásilku) z jednoho místa (místo odeslání) do druhého místa (místo určení) a odesílatel se zavazuje mu za to zaplatit úplatu.
- b) a zákonem č. 513/1991 Sb., obchodním zákoníkem, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „obchodní zákoník“), kde především najdeme:
 - smlouvu zasílatelskou (viz ustanovení § 601 a násl.), kterou se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje mu za to zaplatit úplatu,
 - smlouvu o přepravě věci (viz ustanovení § 610 a násl.), kterou se poskytovatel provozu dopravního prostředku (provozce) zavazuje přepravit náklad určený objednatelům provozu dopravního prostředku a k tomu účelu s dopravním prostředkem buď vykonat jednu nebo více předem určených cest nebo během smluvené doby vykonat cesty podle určení objednatele a objednatel se zavazuje mu za to zaplatit úplatu,
 - smlouvu o nájmu dopravního prostředku (viz ustanovení § 630 a násl.), kterou se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci dopravní prostředek k dočasnému užívání a nájemce se zavazuje zaplatit mu úplatu (nájemné),
 - a smlouvu o provozu dopravního prostředku (viz ustanovení § 638 a násl.), kterou se poskytovatel provozu dopravního prostředku (provozce) zavazuje přepravit náklad určený objednatelům provozu dopravního prostředku a k tomu účelu s dopravním prostředkem buď vykonat jednu nebo více předem určených cest nebo během smluvené doby vykonat cesty podle určení objednatele a objednatel se zavazuje zaplatit mu úplatu.

Toto pozastavení se u práva v zásadě aplikovatelného na oblast vnitrostátní přepravy může zdát snad příliš dlouhé, avšak jak každý odborník na mezinárodní právo soukromé ví a zcela určitě mi tudíž dá za pravdu, má to své odůvodnění, když důvod je zcela prostý. Jelikož mezinárodně unifikované úmluvy pro oblast přepravy, které přímo upravují právní otázky s mezinárodním prvkem, nejsou vyčerpávajícím zdrojem právní úpravy pro mezinárodní přepravní smlouvu a neupravují tudíž všechny otázky smluvních vztahů, účastníci to řeší, co není těmito úmluvami upraveno, na základě

obecně závazných právních předpisů použitelných především pro vnitrostátní vztahy, tzn. pro vztahy bez mezinárodního prvku. Při použití pravidel mezinárodního práva soukromého tak může jít o předpisy českého právního řádu.¹

2. MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVA OSOB A ZBOŽÍ

Předmětem našeho dalšího zkoumání již nadále bude především mezinárodní přeprava osob a zboží.

2.1 KOLIZNÍ ÚPRAVA MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

V případě mezinárodní přepravy se zcela nepochybně jedná o *soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem*. Mezinárodní prvek těchto vztahů nacházíme už v obecné definici pojmu mezinárodní přeprava. Jde totiž o přepravu, kdy se osoba přepravuje z jednoho státu do státu jiného anebo kdy místo odeslání zboží a místo jeho určení se nacházejí v různých státech. Právní úprava soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem je záležitostí každého státu, a proto se tyto vztahy také musí řídit právním řádem některého státu.² Soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem upravuje mezinárodní právo soukromé, a to buď pomocí kolizních anebo přímých norem.

Kolizně právní úpravu mezinárodní přepravní smlouvy nalezneme v našem právním řádu v rámci příslušných ustanovení zákona č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZMPS“).

Pro závazky, které vyplývají z mezinárodních přepravních smluv, se na prvním místě použije právní řád, který si účastníci příslušné mezinárodní přepravní smlouvy zvolili, když tzv. volba práva, resp. smluvní volnost stran, je základním institutem kolizního závazkového práva (viz ustanovení § 9 odst. 1 ZMPS).

Jestliže si účastníci příslušné mezinárodní přepravní smlouvy rozhodně právo nezvolili, což bude s ohledem na všudypřítomnost přepravních podmínek jednotlivých přepravců majících charakter formulářových smluv spíše výjimkou, když tyto přepravní podmínky budou tvořit nedílnou součást mezinárodní přepravní smlouvy, použijí se pro jeho určení kolizní kritéria obsažená v ustanovení § 10 ZMPS. Ustanovení § 10 ZMPS stanoví, že v takovém případě se jejich vztahy řídí právním řádem, jehož použití odpovídá rozumnému uspořádání daného smluvního vztahu, kterým je zpravidla právní řád toho státu anebo územního celku, kde má přepravce své sídlo nebo bydliště v době uzavření mezinárodní přepravní smlouvy.

Celkově lze hodnotit, že význam kolizních norem v rámci mezinárodní přepravy ve srovnání s normami přímými není tak značný, jelikož mezinárodní přeprava předsta-

¹ Srov. ustanovení Článku 8 „Vnitrostátní právo“ Přílohy A - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV), a to konkrétně:

§ 1 Při výkladu a použití Úmluvy je nutné přihlížet k tomu, že Úmluva má povahu mezinárodního práva, a k nutnosti podporovat jednotnost.

§ 2 Není-li v Úmluvě potřebné ustanovení, platí vnitrostátní právo.

§ 3 Vnitrostátním právem se rozumí právo státu, ve kterém oprávněný uplatňuje svůj nárok, včetně kolizních norem.

² Srov. Kučera Z.: Mezinárodní právo soukromé, Brno: Doplněk, 2001, str. 20.

vuje oblast, kterou se podařilo poměrně úspěšně unifikovat pomocí mezinárodních úmluv. Količní úpravě jsou přenechány zejména pak pouze otázky, kterými se tato unifikovaná úprava nezabývá a to ať už proto, že se unifikace nepodařilo dosáhnout anebo že se materiální unifikace prozatím nejeví jako nejvhodnější metoda regulace.³

2.2 PŘÍMÁ ÚPRAVA

Prostředkem přímé úpravy v mezinárodním právu soukromém jsou přímé normy.

Přímé normy jsou hmotněprávní normy, které samy přímo, tj. bez odkazu na právní řád některého státu, stanoví práva a povinnosti účastníků právního poměru s mezinárodním prvkem. Jsou obvykle sjednávány státy mezi sebou a stávají se součástí právních řádů smluvních států na základě mezinárodní smlouvy způsobem předepsaným jejich ústavními předpisy.⁴

V právním řádu České republiky vymezuje ustanovení článku 10 Ústavy, tj. zákon č. 1/1993 Sb., přednost mezinárodní smlouvy před zákonem, neboť výslovně stanoví, že vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí jejího právního řádu a stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použijí se přednostně příslušná ustanovení této mezinárodní smlouvy.

V právních řádech tak vzniká pro určité druhy soukromoprávních vztahů dvojí úprava. Pro soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem, na které se mezinárodně sjednaná úprava vztahuje, se použije tato přímá úprava a pro vnitrostátní vztahy a pro ty vztahy s mezinárodním prvkem, na které mezinárodně sjednaná úprava nedopadá, se použijí normy vnitrostátního původu, resp. normy vnitrostátního původu jako celek po jejich určení příslušnou količní normou.

Tím, že státy mezi sebou sjednají přímé normy, odstraní pro daný okruh právních vztahů rozdíly ve svých právních řádech a nahradí je úpravou jednotnou. V uvedeném rozsahu tak dochází k unifikaci práva pro jeho určitou oblast, a to např. pro oblast mezinárodní přepravy. Mezinárodní úmluvy, které obsahují mezinárodně unifikovanou právní úpravu přepravní smlouvy a jsou závazné pro Českou republiku, můžeme rozdělit podle druhu mezinárodní přepravy.

– V rámci *mezinárodní železniční přepravy* je Česká republika vázána Úmlouvou o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), která byla sjednána v Bernu dne 9. května 1980 a následně publikována ve Sbírce zákonů jako Vyhláška ministra zahraničních věcí pod č. 8/1985 (dále jen „COTIF“). Tento základní dokument zkráceně rovněž nazývaný COTIF vstoupil v platnost dnem 1. května 1985, a to i pro tehdejší Československou socialistickou republiku. Od tohoto okamžiku byl několikrát modifikován,⁵ když poslední zásadní modifikace, resp. celková modifikace, se uskutečnila tzv. Protokolem ze dne 3. června 1999 o změně Úmluvy

³ Pauknerová M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Praha: Academia, 1985, str. 42.

⁴ Kučera Z.: Mezinárodní právo soukromé, Brno: Doplněk, 2003, str. 24.

⁵ Zákon. 61/1991 Sb., č. 251/1991 Sb., č. 274/1996 Sb., č. 60/1999 Sb., č. 9/2002 Sb. m. s., č. 46/2003 Sb. m. s., č. 8/2004 Sb. m. s., č. 34/2005 Sb. m. s. a č. 19/2007 Sb. m. s.

o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 (dále jen „Protokol 1999“), jehož obsah byl zveřejněn ve Sbírce mezinárodní smluv před více jak rokem jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí pod č. 49/2006 Sb. m. s. a stal se závazným pro Českou republiku dnem 1. července 2006.

- Přepravní smlouva v **mezinárodní silniční dopravě** je upravena Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), (dále jen „CMR“). CMR byla dne 19. května 1956 uzavřena v Ženevě a v platnost vstoupila dne 2. července 1961. Součástí našeho právního řádu se stala dnem 3. prosince 1974 poté, co byla uveřejněna ve Sbírce zákonů pod č. 11/1975 Sb. Od této doby byla pozměněna Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s.
- V **mezinárodní letecké přepravě** představuje mezinárodní unifikovanou úpravu Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsaná v Montrealu dne 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“). Tato Úmluva vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003, a to současně i pro Českou republiku (viz Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s., Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě). Účelem této tzv. Montrealské úmluvy je nahradit roztržštěnou úpravu předešlého tzv. Varšavského systému.

Význam těchto mezinárodních unifikovaných úmluv spočívá zejména v podrobné úpravě odpovědnosti dopravce a přepravních dokumentů. I když je základním bodem všech těchto úmluv omezení náhrady škody vyplývající z odpovědnosti dopravce, jsou kogentní ustanovení mezinárodních úmluv zaměřena často také na ochranu uživatele přepravy, který je v těchto právních vztazích slabší smluvní stranou.

3. MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Česká republika je, jak již bylo uvedeno výše, vázána Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě – COTIF (Convention relative aux transport internationaux ferroviaires) uzavřenou dne 9. května 1980 v Bernu a publikovanou ve Sbírce zákonů jako Vyhláška ministerstva zahraničních věcí pod č. 8/1985 Sb., o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě.⁶ Tato Úmluva o mezinárodní železniční přepravě – COTIF byla zcela změněna a nahrazena tzv. Protokolem ze dne 3. června 1999 o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 (dále jen „Protokol 1999“), jehož obsah byl zveřejněn ve Sbírce mezinárodní smluv před více jak rokem jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí pod č. 49/2006 Sb. m. s., přičemž tento Protokol 1999 nabyl účinnosti dnem 1. července 2006 (dále jen „Úmluva“).

K Úmluvě existují následující přílohy – přípojký:

- Přípojek A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)

⁶ Úmluva o mezinárodní železniční přepravě – COTIF vstoupila na základě svého článku 24 § 1 v platnost dnem 1. května 1985, tímto dnem vstoupila Úmluva v platnost i pro Československou socialistickou republiku.

- Přípojek B – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)
- Přípojek C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID),
- Přípojek D – Jednotné právní předpisy pro smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV)
- Přípojek E – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)
- Přípojek F – Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě (APTU)
- Přípojek G – Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě (ATMF)

S ohledem na skutečnosti uvedené v úvodu tohoto článku považuji za nejvhodnější rozhodnutí věnovat se dále pouze úpravě obsažené v Přípojku A, který se převážně věnuje přepravě osob a zavazadel.

Přípojek A k Úmluvě ze dne 9. května 1980 o mezinárodní železniční přepravě ve znění Protokolu ze dne 3. června 1999 o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980

3.1 SMLOUVA O PŘEPRAVĚ OSOB, ZAVAZADEL A VOZIDEL

Smlouvou o přepravě osob se dopravce především zavazuje k přepravě osob do místa určení za předpokladu, že tato přeprava osob se uskuteční za úhradu nebo bezplatně po železničních tratích, leží-li výchozí a cílová stanice na území dvou různých členských států. Toto platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.

V této souvislosti je především nutné upozornit s ohledem na jeho aktuálnost na ustanovení § 5 Přípojku A, kde se uvádí, že tyto předpisy se nepoužijí na přepravy mezi stanicemi na území sousedících států, provozuje-li infrastrukturu těchto stanic jeden nebo více provozovatelů se státní příslušností pouze k jednomu z těchto států.

Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob jsou předpisy kogentními, pokud v nich není výslovně uvedeno něco jiného. Jakákoliv smluvní ustanovení, která by byla s nimi v rozporu jsou neplatná a právně neúčinná, přičemž tato neplatnost a právní neúčinnost se vztahuje pouze na tato ustanovení a nikoliv na příslušnou mezinárodní přepravní smlouvu jako celek.

Každá osoba – cestující – obdrží při vlastní přepravě přepravní doklad a při přepravě zavazadla zavazadlový lístek, pro něž jsou výslovně stanoveny v Přípojku A jejich některé nezbytné náležitosti.

3.1.1 Přepravní doklad

Na základě přepravní smlouvy je cestující oprávněn požadovat od dopravce přepravu z jednoho místa do místa jiného, přičemž listinou dokladující

uzavření předmětného smluvního vztahu je tzv. přepravní doklad, který by měl obvykle obsahovat alespoň zkratku CIV, nástupní a cílovou stanici, přepravní cestu (je-li dovoleno použít různých cest, musí to být na jízdence uvedeno), druh vlaku a vozovou třídu a údaj, zda přepravu zajišťuje jeden dopravce anebo více dopravců. Veškeré náležitosti přepravního dokladu upravují podrobně všeobecné přepravní podmínky. O tom, zda přepravní doklad obsahuje všechny náležitosti předpokládané všeobecnými přepravními podmínkami a obzvláště zda obsahuje všechny náležitosti požadované cestujícím, by se měl cestující přesvědčit ihned při převzetí přepravního dokladu, přičemž tento přepravní doklad si je cestující povinen uschovat od počátku cesty až do jejího ukončení za účelem prokázání uzavření přepravní smlouvy kdykoliv na požádání zaměstnanci železnice pověřenému k jeho prověření. Cestující je povinen zaplatit přepravné předem, není-li výslovně mezi smluvními stranami dohodnuto něco jiného.

3.1.2 Zavazadlový lístek

Přepravní smlouva zavazuje dopravce ve smyslu ustanovení § 6 Přílohy A případně i k přepravě příručních zavazadel, zvířat, cestovních zavazadel a vozidel na místo určení a k jejich vydání v místě určení, přičemž, pokud se jedná o cestovní zavazadla, zaznamená jejich přepravu dopravce v tzv. zavazadlovém lístku, který mu vydá dopravce při podání cestovního zavazadla k přepravě po železnici. I v tomto případě, obdobně jako tomu bylo u přepravního dokladu, je cestující povinen se při převzetí zavazadlového lístku přesvědčit, zda byl vydán dle jeho pokynů a zda obsahuje všechny obvyklé náležitosti, které jsou opět podrobně upraveny ve všeobecných přepravních podmínkách. Pokud mezinárodní tarify nepřipouštějí výjimky, musí zavazadlový lístek obsahovat alespoň tyto údaje:

- označení dopravce nebo více dopravců;
- údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;
- každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě cestovního zavazadla a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.

Samozřejmou povinností cestujícího je označit cestovní zavazadlo, v případě více zavazadel každý jednotlivý kus zavazadla, na dobře viditelném místě, trvanlivě a zřetelně uvedením svého jména, své adresy a cílového místa určení.

Držitel zavazadlového lístku je oprávněn po vrácení zavazadlové lístku a po uhrazení případných výloh váznoucích na cestovních zavazadlech žádat cestovní zavazadla u výdejny zavazadel ve stanici určení. Železnice je oprávněna, nikoli však povinna, přesvědčit se o tom, že držitel zavazadlového lístku je oprávněn zavazadlo převzít. Chybí-li zavazadlový lístek, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost ujednání o přepravě cestovních zavazadel.

Ačkoliv by člověk neměl vždy myslet na nejhorší situace, které jej mohou potkat během jeho cest po železnici, četné informace médií jen potvrzují, že je nutné se věnovat i takové otázce jako je odpovědnost dopravce.

3.1.3 Odpovědnost dopravce za usmrcení a zranění cestujících

Dopravce především odpovídá za škodu způsobenou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví v důsledku úrazu, k němuž došlo v souvislosti se železničním provozem během pobytu cestujícího ve vozech nebo při nastupování či vystupování, a to nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije. Tato odpovědnost dopravce však není pochopitelně jako je tomu např. u silniční nákladní dopravy ve smyslu příslušných ustanovení Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) zcela bezbřehá, když ustanovení článku 26 § 2 Přípojku A obsahuje několik deliberačních důvodů, k nimž patří tyto:

- a) úraz byl způsoben okolnostmi nemajícími původ v železničním provozu, a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci,
- b) úraz byl vyvolán zaviněním cestujícího,
- c) úraz byl vyvolán chováním třetí osoby (za třetí osobu se nepovažuje jiný podnik, který užívá též železniční infrastruktury) a dopravce tomuto chování nemohl zabránit ani při vynaložení péče odpovídající situaci a nemohl odvrátit jeho následky.

Zásada solidární odpovědnosti jednotlivých dopravců, která významně ulehčuje cestujícím uplatnění jejich případných nároků na náhradu škody, nachází svůj zákonný podklad v ustanovení článku 26 § 5 Přípojku A, kde se výslovně uvádí: „Provádějí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, na sebe navazující dopravci, odpovídá při usmrcení a zranění cestujících dopravce, který byl podle přepravní smlouvy povinen poskytnout přepravní službu, při které se úraz stal. Neposkytl-li tuto přepravní službu dopravce, ale výkonný dopravce, odpovídají oba jako společný dlužník podle těchto Jednotných právních předpisů.“ Provádějí-li tedy přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, na sebe navazující dopravci, odpovídá při usmrcení a zranění cestujících dopravce, který byl podle přepravní smlouvy povinen poskytnout přepravní službu, při které se úraz stal.

Jak jsem již uvedl výše při přepravě po železnici může dojít:

- a) **k usmrcení cestujícího**, přičemž ve smyslu ustanovení článku 27 Přípojku A náhrada škody zahrnuje v tomto případě nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího, zvláště náklady na převoz a na pohřeb, a náhradu škody odpovídající náhradě škody při zranění, pokud nenastala smrt cestujícího okamžitě. V případě, že smrtí cestujícího ztratily svého živitele osoby, které byl cestující ze zákona povinen vyživovat, nebo které by byl povinen vyživovat v budoucnu, musí být poskytnuta náhrada také za tuto ztrátu, anebo
- b) **ke zranění cestujícího**, kde ve smyslu ustanovení článku 28 Přípojku A zahrnuje náhrada škody nutné výdaje, zejména výdaje léčebné a ošetrovací náklady a náklady za přepravu, a dále majetkovou újmu, kterou utrpěl cestující tím, že pozbyl zcela nebo částečně svou výdělkovou schopnost.

Zda a do jaké míry je železnice povinna poskytnout i náhradu za jiné škody, např. bolestné a estetickou újmu, rovněž forma a výše škody, náhrady škody při usmrcení a zranění se určují podle vnitrostátního práva. Pokud by však vnitrostátní právo před-

vídalo v případě náhrady škody při usmrcení anebo zranění nižší maximální hranici náhrady škody než 175 000 zúčtovacích jednotek za kapitálový obnos nebo roční rentou odpovídající této částce, a to pro každého cestujícího, použije se maximální výše náhrady škody vycházející z příslušných ustanovení Přípojku A omezená maximální částkou 175 000 zúčtovacích jednotek.

Dopravce samozřejmě také odpovídá za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou či poškozením věcí, které měl postižený cestující na sobě nebo které vezl s sebou jako příruční zavazadlo, a proto bych nyní navázal krátkým pojednáním o odpovědnosti dopravce za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla.

3.1.4 Odpovědnost dopravce za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla

Dopravce, který přijal zavazadlo k přepravě a vydal zavazadlový lístek, odpovídá za provedení jeho přepravy po celé cestě až do místa jeho výdeje. Každý následující dopravce, který převzal zavazadlo vstupuje do přepravní smlouvy a přijímá na sebe závazky, které z ní vyplývají.

Dopravce tedy odpovídá za každou škodu způsobenou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zavazadla, která vznikne v době od jeho přijetí k přepravě do místa jeho výdeje, stejně tak i za zpožděný výdej, a to až do maximální možné výše odškodnění 1400 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího.

Tato odpovědnost dopravce však má rovněž své meze, které jsou dány následujícími liberačními důvody:

- a) ztráta, poškození nebo zpožděný výdej byly zaviněny cestujícím, jeho příkazem, který nevyplývá ze zavinění dopravce, zvláštní vadou samotného zavazadla, nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit, přičemž důkazní břemeno leží v tomto případě zcela u dopravce,
- b) ztráta nebo poškození vznikly v důsledku chybějícího anebo nedostatečného obalu,
- c) ztráta nebo poškození vznikly přirozenou povahou cestovního zavazadla,
- d) ztráta nebo poškození vznikly podáním předmětů k přepravě, které jsou z přepravy vyloučeny, jako cestovní zavazadla.

Důkazní břemeno, že ztráta nebo poškození mohly podle okolností případu vzniknout na základě jednoho nebo více zvláštních nebezpečí uvedených pod písm. b), c) a d) výše, leží opět u dopravce, přičemž zde dále platí domněnka, že z nich vznikla škoda. Oprávněná osoba má však právo dokázat, že škoda nebyla nebo nebyla vyloučně způsobena některým z těchto nebezpečí.

Dopravce se na základě výše popsaných liberačních důvodů své odpovědnosti buď zcela nebo zčásti zproští.

3.1.4.1 Odškodnění při ztrátě zavazadla

Při úplné nebo částečné ztrátě zavazadla, resp. i při naplnění předpokladů pro uplatnění domněnky o ztrátě, jak je předpokládána v ustanovení článku 40 Přípojku A, je dopravce povinen zaplatit bez další náhrady škody následující odškodnění:

- a) je-li výše škody prokázána, odškodnění v této výši, nepřesahuje-li 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 1200 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla,
- b) není-li výše škody prokázána, paušální odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla.

Způsob odškodnění, buď za každý chybějící kilogram nebo za každý kus zavazadla, stanoví všeobecné přepravní podmínky.

Tímto ale povinnost dopravce k náhradě škody nekončí, neboť dopravce je kromě toho povinen nahradit cestujícímu ještě dovozní za zavazadlo, zaplacená cla, spotřební daně a jiné částky zaplacené v souvislosti s přepravou ztraceného kusu zavazadla.

Při poškození zavazadla je dopravce v souladu s ustanovením článku 42 CIV povinen zaplatit částku odpovídající míře znehodnocení cestovního zavazadla. Náhrada škody nemůže v tomto případě však překročit částku:

- a) která by musela být zaplacena při úplné ztrátě, je-li poškozením znehodnoceno celé zavazadlo;
- b) která by musela být zaplacena při ztrátě znehodnocené části, je-li poškozením znehodnocena pouze část cestovního zavazadla.

3.1.4.2 Odškodnění při poškození zavazadla

V případě poškození zavazadla je cestující oprávněn požadovat vyplacení odškodnění v takové výši, která odpovídá jeho znehodnocení, přičemž toto odškodnění nepřesáhne v případě poškození celého zavazadla částku, která by musela být zaplacena při úplné ztrátě, a v případě poškození pouze části cestovního zavazadla částku, která by musela být zaplacena při ztrátě znehodnocené části.

3.1.4.3 Odškodnění při opožděném vydání zavazadla

Při zpožděném výdeji zavazadla je dopravce povinen zaplatit za každých započatých 24 hodin zpoždění od doby, kdy bylo o výdej zavazadla požádáno, nejvýše však za 14 dní, následující částky:

- a) prokáže-li oprávněná osoba, že opožděným vydáním vznikla škoda včetně poškození, odškodnění ve výši škody až do maximální částky 0,80 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 14 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného zavazadla;
- b) neprokáže-li oprávněná osoba, že opožděným vydáním vznikla škoda, paušální odškodnění ve výši 0,14 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 2,80 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla.

Způsob odškodnění, buď za každý kilogram nebo za kus zavazadla, stanoví opět všeobecné přepravní podmínky.

Toto odškodnění se však neposkytuje ve smyslu ustanovení článku 43 § 2 Přílohu A tehdy, pokud je poskytováno odškodnění při úplné ztrátě zavazadla. Analogicky

je postupováno v případě, kdy dojde k částečné ztrátě zavazadla, kdy se neposkytuje odškodnění při opožděném vydání v rozsahu částečné ztráty zavazadla.

Co zbývá říci závěrem k tomuto pojednání o náhradě škody? Rozhodně není možné opominout ustanovení článku 48 Přípojku A, které stanoví, že omezení odpovědnosti předvídaná v Přípojku A, jakož i ustanovení vnitrostátního práva, která náhradu škody omezují pevnou částkou, se nepoužijí, prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

4. ZÁVĚR

A co především otázky případného uplatňování nároků a promlčení v rámci mezinárodní železniční přepravy? K těmto otázkám týkajícím se uplatňování nároků a promlčení se velmi rád vrátím nejspíše při příležitosti dalšího významného životního jubilea pana prof. JUDr. Zdeňka Kučery, DrSc.