

Červen 2011

2

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. NVOCC v pojetí amerického práva
- II. K omezené odpovědnosti leteckého dopravce i při úmyslném způsobení škody
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. NVOCC v pojetí amerického práva

Doprovci, kteří neprovozují žádná plavidla, nicméně mají postavení blízkí se řádně situovaným dopravcům, ač nemají vlastní (námořní) flotilu, získali v rámci americké legislativy specifické postavení, které se dotýká též subjektů na území České republiky. Tzv. non-vessel operating common carriers (NVOCC's) představují spojovací článek mezi skutečnými dopravci (provozovateli lodí – rejdaři) a významnými přepravci (odesílateli), přičemž svým postavením vyplňují určitý prostor, který vyvstal mezi požadavky dopravců na rozsah a skladbu nákladu a možnostmi menších či středních odesílatelů.

1) Historie „dopraců bez lodí“

Na začátku 70. let minulého století se v rámci kontejnerových přeprav v Karibském moři a ze Spojených států do Evropy začala objevovat potřeba určité míry konsolidace zásilek dle potřeb námořních dopravců. Velcí přepravci – odesílatelé byli schopni dle požadavku dopravců konsolidovat své zásilky na úrovni desítek a stovek kontejnerů, tím pádem i vyjednávat přijatelné přepravní sazby, skladovací poplatky, manipulační poplatky a další. Pro menší odesílatele však byly ze strany dopravců (rejdařů) stanoveny vyšší poplatky, reflektující větší náklady spojené s manipulací s menšími zásilkami, jejich svozem do přístavů či shromažďovacích míst, vylíváním apod. Tak se na trhu přepravy objevili zasílatelé, kteří svou specifickou činností vykrývali rozdíly mezi požadavky významných dopravců a menších či středních odesílatelů, poskytovali služby spojené se shromažďováním (konsolidací) zásilek, zajišťovali nezbytné právní formality, ale (a to zejména) postupně prováděli rezervace nákladního prostoru u dopravců ve velkém rozsahu, tím ovlivňovali (nižší) ceny přepravního s významným přínosem pro menší a střední odesílatele, čímž současně zajišťovali vykrývání přepravního prostoru nejen zaoceánských lodí. Jejich činnost se časem oddělovala od klasických zasílatelů a významně se přibližovala činnosti samotných dopravců (rejdařů), ačkoli tyto osoby

samy nedisponovaly vlastními dopravními prostředky (loděmi) a neměly statut námořních dopravců.

Zhruba od roku 1980 tak na americkém trhu vedle sebe existovali jednak klasičtí zasílatelé, ale i tzv. non-vessel operátoři, přičemž obojí konsolidovali zásilky k další přepravě. Klasičtí zasílatelé nikdy nezískali statut dopravce, nebyli tedy nikdy zodpovědní za ztrátu či poškození zásilek v průběhu přepravy. Organizovali a zajišťovali námořní přepravy jménem odesílatelů, ale sami se nikdy odesílateli nestali. Nebyli oprávněni uzavírat svým jménem přepravní smlouvy s dopravci a zcela přejímali sazby rejdařů bez vlivu na jejich výši. Naopak, non-vessel operátoři coby „námořní zasílatelé“ se chovali stále více jako skuteční dopravci, sjednávali obrátové kontrakty s odesílateli, stejně jako s námořními dopravci. Protože na sebe přebírali též odpovědnost za ztrátu či poškození zásilek vůči odesílatelům, byli stále více považováni za dopravce.

V rámci kodifikace námořního práva v roce 1984 (Shipping Act) získali tzv. NVOCC zvláštní statut se specializací vůči malým odesílatelům, jejichž odesílací obraty nedosahovaly požadavků námořních dopravců. Shipping Act z roku 1984 certifikoval NVOCC v rámci subjektů námořní přepravy a umožnil jim sjednávat servisní kontrakty s námořními dopravci (rejdaři). NVOCC bylo dovoleno sjednávat obrátové kontrakty v zájmu odesílatelů, jejichž zásilky byly menší, než ze strany rejdařů uveřejňované tarify přeprav. Po roce 1984 vzniklo značné množství NVOCC, jejichž konsolidované zásilky přesahovaly i tisíce kontejnerů. Mnozí NVOCC získali statut zajišťovatelů celokontejnerových zásilek, s vlastními obrátovými sazbami, jejich postavení na trhu ovlivňovalo i chování samotných rejdařů. NVOCC byli schopni rezervovat rozsáhlé lodní prostory, celolodní zásilky a stali se tak významnými partnery rejdařů i odesílatelů. Důsledkem bylo, že se mnoho námořních dopravců stalo závislých na nákupech a prodejkách ze strany NVOCC, pokud se tyto týkaly dovozu a vývozu zejména kontejnerových zásilek do a z USA. Nezřídka byly i případy, kdy rejdaři prodali svou flotilu lodí a přeměnili se na NVOCC, přičemž expandovali do oblasti konsolidace zásilek, sjednávání obrátových kontraktů, skladování, logistiky a souvisejících služeb.

Následná reforma námořní přepravy provedená v roce 1998 (Shipping Reform Act) ještě zvětšila rozdíl mezi NVOCC a klasickými zasílateli, když zahrнула NVOCC do kategorie „zprostředkovatelů námořní přepravy“. Tito začali podléhat licenci Federální námořní komise a jejich činnost byla zpoplatněna. Začala vznikat sdružení NVOCC, která hájila zájmy NVOCC jak v oblasti námořního průmyslu, tak v oblasti práva.

2) Právní postavení NVOCC

Dle amerického práva je NVOCC (46 U.S.C. app. § 1702 (17)(B)) definován jako dopravce, jenž neprovozuje loď, jimiž je prováděna zaoceánská přeprava, a je odesílatelem ve vztahu k zaoceánským dopravcům. Naproti tomu zaoceánský **zasílatel** je označován jako osoba, která odesílá zásilky ze Spojených států prostřednictvím dopravce a rezervuje, popř. jinak zajišťuje lodní prostor pro tyto zásilky jménem odesílatelů, zpracovává dokumentaci a provádí související činnosti vztahující se k těmto zásilkám. **Doprovce** je definován jako osoba, která přejímá odpovědnost za přepravu z přístavu nebo z místa převzetí do přístavu nebo do místa určení. Z výše uvedeného vyplývá, že tzv. NVOCC má právo vystavovat vlastní konosament, což tradičnímu zasílateli nepřísluší. Zejména evropská právní věda proto nahlíží na NVOCC jako na hybridní (smíšenou) osobu v oblasti námořní přepravy, když dopravce vystavuje svůj, tzv. dopravcův konosament, vůči NVOCC. NVOCC vystavuje vlastní konosament odesílateli, což

nápadně připomíná situaci známou v podobě tzv. „house – konosamentů“ (domácích konosamentů). Z vystavení dvou konosamentů na jednu partii přepravovaného zboží vyvstávají přirozeně právní otázky, jejich řešení nemusí být právě jednoduché. Nejenže může dojít k rozdělení odpovědnosti aplikací rozdílných právních předpisů, použití různých míst pro soudní řízení, ale tato situace vede též ke snahám dopravců, popř. odesílatelů volit při duplicitě konosamentů takový právní režim a prostředí, které je pro příslušnou osobu uplatňující nárok výhodnější. Na námořní konosamenty v rámci námořní přepravy jsou dle amerických předpisů aplikovatelná ustanovení Zákona o přepravě zboží po moři (COGSA) z roku 1936, (tedy 46 United States Code §§ 1300 – 1315). NVOCC se může odvolat zejména na ustanovení § 1304 odst. 5, dle něž je stanovena limitovaná odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zásilky v rozsahu USD 500,- za kus nebo přepravní jednotku, neobsahuje-li konosament údaj odesílatele zapsaný do nákladního listu před odesláním o vyšší hodnotě zásilky. Ve vztahu mezi NVOCC a dopravcem se NVOCC nachází v postavení odesílatele a přísluší mu proto všechny námitky a práva přiznaná odesílateli v rámci COGSA. Ustanovení § 1304 odst. 5 COGSA nicméně umožňuje, aby v rámci smlouvy mezi dopravcem a odesílatelům byla stanovena jiná (vyšší) částka odpovědnosti dopravce za zásilku, čímž je odkazováno zejména na obrátové kontrakty, které NVOCC s námořními dopravci uzavírají. Nelze přirozeně vyloučit ani situaci, že ve vztahu mezi odesílatelům a NVOCC bude aplikovatelný americký zákon COGSA, zatímco mezi NVOCC a námořním dopravcem mezinárodní úmluva (Haagská pravidla, Haagsko – Visbyská pravidla, Hamburská pravidla), čímž může nastat „rozdvoujení“ odpovědnosti v rámci rozdílných odpovědnostních limitů.

V případě, že dojde k „řetězení“ NVOCC, kdy mezi skutečným odesílatelům a námořním dopravcem stojí několik navzájem smluvně vázaných NVOCC, může provádějící dopravce uplatňovat nároky jenom vůči tomu NVOCC, jemuž na převzatou zásilku vystavil konosament. Nároky vůči ostatním v řetězci NVOCC se nacházejícím subjektům by mohl dopravce uplatnit pouze v případě, že by takové nároky byly založeny na úmyslném jednání, podvodu apod.

- **Dělení odpovědnosti mezi NVOCC a námořního dopravce**

Nastane-li případ, že jsou odesílatelům odpovědny společně jak NVOCC, tak i dopravce (NVOCC např. za chybnou deklaraci zboží, dopravce za poškození zboží v průběhu přepravy), může mezi nimi dojít k dohodě o podílu na vzniklé škodě. Rozhodující bude míra zavinění a podíl na vzniklé škodě. Stejně tak je možné, aby k rozdělení odpovědnosti k náhradě škody došlo i mezi jednotlivými NVOCC, pokud tito tvoří určitý řetěz. Všeobecně platí, že určitý NVOCC může uplatňovat nároky jen vůči tomu NVOCC, vůči němuž vystavil vlastní konosament.

- **Uplatňování nároků**

Získat postavení NVOCC, tedy zprostředkovatele námořní přepravy, může pouze ta osoba, která poskytla stanovenou jistotu. Tu dle příslušného předpisu v podobě bondu, dokladu o pojištění nebo jiného zajištění skládá ve výši stanovené Federální námořní komisí každý žadatel. Vůči takové jistotě pak může být vedena exekuce na základě soudního rozhodnutí, pokud nárok vychází z činnosti NVOCC jako zprostředkovatele přepravy nebo z jím poskytnutých souvisejících služeb. Nároky vůči NVOCC jsou vykládány široce a zahrnují veškeré škody vzniklé z činnosti NVOCC, a to ať již z vystaveného konosamentu, nebo ze souvisejících pomocných činností.

- **Postavení zasílatele**

Jak bylo řečeno již výše, v rámci amerického právního systému existuje rozlišení mezi zasílatelem a tzv. NVOCC. Pokud by odesílatel použil služeb zasílatele, jenž by pro námořní přepravu využil činnosti NVOCC, odpovídal by (klasický) zasílatel za činnost NVOCC ve vztahu k odesílateli. Přesto může být zasílatel odpovědný i v širším rozsahu, pokud např. nedodrží zvláštní pokyny odesílatele ve vztahu k zásilce či přepravě. Zasílatel však není povinen například přezkoumávat vhodnost kontejneru použitého dopravcem k přepravě, nebo dodržení požárních předpisů na lodi.

Závěr:

Postavení NVOCC bude do budoucna záviset na schopnosti i nadále „zprostředkovávat“ vztahy mezi dopravci a odesílateli, konsolidovat zásilky v rámci globalizujícího se obchodu a nabízet nové a nové služby související s mezinárodní námořní přepravou. Jde o nově vyvinuvší se subjekt, jehož postavení na trhu a právní úprava činnosti nejsou dosud definitivně ukončeny.

II. *K omezené odpovědnosti leteckého dopravce i při úmyslném způsobení škody*

Od roku 1929 se mezinárodní letecká přeprava, a to ať už osobní či nákladní, řídila Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, tedy tzv. Varšavskou úmluvou (WU). V roce 1999 pak byla nahrazena Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsanou v Montrealu, tzv. Montrealskou úmluvou (MU)). Ačkoli obě úmluvy i nadále existují vedle sebe, neboť určitá část zemí je smluvní stranou pouze některé z nich, existují mezi nimi výrazné rozdíly. Jedním z nich je zejména omezená odpovědnost leteckého dopravce i při úmyslném či hrubě nedbalém způsobení škody dle Montrealské úmluvy, na rozdíl od dříve přijaté Varšavské úmluvy.

Článek 25 Varšavské úmluvy stanovuje, že hranice odpovědnosti dané článkem 22 neplatí, pokud je prokázáno, že škoda vyplývá z činu či z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustili buď úmyslně, nebo i nerozvážně, ale s vědomím, že škoda pravděpodobně vznikne. Podmínkou současně je, že tyto osoby musely jednat při výkonu své služby. Takové ustanovení však v případě Montrealské úmluvy chybí, což vyvolává řadu spekulací, snah přesto dosáhnout v určitých případech neomezené odpovědnosti dopravce a vyvolává též kritiku Montrealské úmluvy s poukazem na lobbistické zájmy velkých leteckých uskupení dopravců, kteří měli na formulaci Montrealské úmluvy významný vliv.

Zda a v jakých případech lze i přesto uvažovat o neomezené odpovědnosti leteckého dopravce, byla-li přeprava vykonána podle Montrealské úmluvy z roku 1999, se budeme proto podrobně zabývat níže.

1) Limity odpovědnosti dle Montrealské úmluvy

a) Letecká přeprava

Leteckou přepravou se ve smyslu článku 18 odst. 3 MU považuje doba, po kterou je náklad v péči leteckého dopravce. Současně MU stanovuje, že doba letecké přepravy nezahrnuje

přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště. Dojde-li však přesto k takové přepravě v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě, a to pro účely nakládání, dodání nebo překládání zásilky, bude se mít za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké přepravy, nebude-li však prokázán opak. Významným je ustanovení článku 18 odst. 4 MU, dle něž pokud dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, jež měla být podle smlouvy provedena letecky, pak taková přeprava jiným způsobem se stále bude považovat za přepravu leteckou. Dle článku 38 MU se však v případě kombinované přepravy, která se děje částečně letecky a částečně pak jakýmkoli jiným dopravním prostředkem, použijí ustanovení Montrealské úmluvy pouze na leteckou přepravu, nejde-li právě o případ stanovený v článku 18 odst. 4 MU.

b) Limity odpovědnosti

Dle článku 22 odst. 3 MU je při přepravě nákladů odpovědnost dopravce v případě zničení ztráty, poškození nebo zpoždění omezena (dle původního ustanovení MU) na částku 17 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) za kilogram. Tato hodnota byla rozhodnutím IATA z listopadu 2008 zvýšena v souladu s článkem 24 MU na hodnotu 19 SDR za kilogram. Ke zvýšení limitu odpovědnosti byl oprávněn depozitář – mezinárodní organizace pro civilní letectví IATA v souladu s články 23 a 53 MU.

2) Důsledky omezené odpovědnosti leteckého dopravce

Omezená odpovědnost leteckého dopravce i v případě, že ke škodě dojde krádeží, nesprávným či nezodpovědným nakládáním se zásilkou, špatně zajištěným provozem skladu, dopravci svěřené části letiště, špatným vyplněním přepravních dokladů apod., se projevuje jednak v chování samotného dopravce, jednak v přístupu třetích osob (pojišťoven) k letecké přepravě, ale i v chování samotných přepravců. Velká část odborné veřejnosti se shoduje na tom, že dopravci jsou nuceni činit pouze taková opatření, která je zbavují rizika odpovědnosti za škodu na zásilce, překračující právě mezinárodní úmluvou stanovené limity odpovědnosti. To ve svém důsledku znamená, že bude-li letecký dopravce přepravovat zásilky, jejichž hodnota nebude vyšší než 19 SDR za kilogram hrubé váhy, nebude muset vynakládat z hlediska bezpečnosti provozu svého podniku, nakládání za zásilkami, s přepravními dokumenty a dalšími žádná významná úsilí. Škoda, která dopravci v případě jeho lehkovážnosti či přímo úmyslu hrozí, je předem dána, dopravci známa a v případě sjednání pojištění omezené odpovědnosti pak na straně dopravce nevyvolává žádnou nervozitu. Je však skutečností, že v letecké přepravě kilogramová hodnota zásilek přesahuje úroveň 50 EUR za kilogram a jejich hodnota se stále zvětšuje. Nepřekročitelnost limitu odpovědnosti 19 SDR za kilogram zásilky nenutí letecké dopravce k přijímání zásadnějších opatření ve vztahu k přejímanému zboží, pokud nechtějí v rámci konkurenčního prostředí uspět na trhu, popř. nechtějí-li přijít o významného zákazníka. Tam, kde je letecký dopravce „pánem“ na trhu, a to buď v určitém teritoriu či v určitém segmentu dopravy, nemusí si s rozsahem své odpovědnosti v rámci Montrealské úmluvy činit žádné starosti. Stejně tak pojišťovny, pojišťují-li odpovědnost dopravce, nemusí ve svých výlukách upozorňovat na výluky z pojištění v případě úmyslného způsobení škody na zásilkách, pokud taková hrozba v rámci letecké přepravy neexistuje.

Naopak, pro významného dopravce, tedy odesílatele hodnotově významných zásilek či významného množství zásilek, vyvolává nepřekročitelnost omezené odpovědnosti leteckého dopravce nezbytnost zvážit, zda příslušnou zásilku (hodnotově překračující 19 SDR za kilogram)

skutečně odešle leteckou přepravou, či zda dosáhne připojištění v rámci zbožové pojistky, či zda se mu podaří dosáhnout dohody s dopravce o zvýšení rozsahu dopravcovi odpovědnosti. Případů tzv. „krádeží s omezenou odpovědností“ v rámci letecké přepravy je nemálo a stojí proto vždy za to zvážit, jaký význam pro odesílatele zásilka má z pohledu její faktické hodnoty, ale i z pohledu plnění např. mezinárodního kontraktu, jako např. smlouvy o dílo, popř. časových dodávek na nejrůznější akce.

Dle článku 22 Montrealské úmluvy je odpovědnost dopravce v případě ztráty, zničení nebo poškození zavazadla či zpoždění s jeho dodání omezena na 1.000 SDR. Zpoždění při přepravě osob je pak omezeno maximální odpovědností dopravce ve výši 4.150 SDR na každého cestujícího. Současně dle článku 22 odst. 5 MU tyto limity neplatí, pokud se prokáže, že ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu nebo z nedbalosti, ale s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. Překročení těchto limitů odpovědnosti v případě přepravy osob a zavazadel je však podmíněno tím, že se neprokáže, že by k úmyslnému jednání či opomenutí zaměstnance nebo agenta dopravce došlo v rámci plnění jejich pracovních povinností.

V případě přepravy nákladu je však odpovědnost dopravce v každém případě omezena částkou 19 SDR za kilogram hrubé váhy zásilky.

- **Zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení**

Dle článku 22 odst. 2 a 3 MU může buď cestující nebo odesílatel nákladu v době, kdy předává zapsané zavazadlo nebo náklad dopravci, učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplatit příslušný poplatek za předpokladu, že je dopravcem požadován. Ačkoli se takové prohlášení jeví jako jednostranné, je nepochybné, že dopravce musí převzít vyšší odpovědnost za zapsané zavazadlo nebo náklad, není však povinen požadovat příplatek. Předpokladem dopravcovy zvýšené odpovědnosti nad hodnotu 19 SDR za kilogram při přepravě nákladu či 1.000 SDR při přepravě zavazadla, je tedy podmíněno dohodou s dopravce při předání nákladu, a dále stanovením tzv. udané částky, do níž je dopravce povinen zaplatit náhradu. Přesto může dopravce prokázat, že udaná (sjednaná) částka je vyšší, než skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla do místa určení, popř. odesílatele na dodání nákladu do místa určení, a uhradit částku nižší.

Překročení článkem 22 MU stanovených limitů odpovědnosti leteckého dopravce je tedy podmíněno dohodou s dopravce, učiněnou při předání nákladu či zavazadla, za současného stanovení výše udané částky, do níž dopravce odpovídá, popřípadě, dle požadavků dopravce, též zaplacením příplatku. V případě sjednání takové dohody o zájmu na dodání do místa určení je pak nerozhodné, jakou skutečnou hodnotu zásilka měla, neboť je rozhodující tzv. „skutečný zájem odesílatele, popř. cestujícího na dodání do místa určení“. Tento zájem nemusí přirozeně zahrnovat pouze samotnou (skutečnou) hodnotu zásilky či zavazadla. Vzhledem k tomu, že zvláštní prohlášení o zájmu na dodání se může týkat též případu zpoždění, je zřejmé, že zvláštní zájem se může vztahovat též na konsekventní škody, jako náhrady ušlého zisku, ztráty výroby, ztráty obchodních kontaktů, klientely apod.

- **Zvláštní ujednání smlouvy o přepravě**

Vůči dopravci by s vysokou pravděpodobností byly uplatnitelné (s výjimkou rozdílu v jednotlivých smluvních státech) škody vzniklé z nedodržení smluvního ujednání, stanoveného ve smlouvě o přepravě, na jehož základě by dopravce např. byl povinen zásilku umístit do chlazeného skladu, přemísťovat v rámci letiště pouze v zabezpečeném vozidle, umístit do sejfu apod. Taková škoda, která by představovala porušení zvláštního, s dopravcem smluvně dosaženého ujednání, by mohla být nárokována nad rámec limitované odpovědnosti dané článkem 22 Montrealské úmluvy. Nelze přirozeně vyloučit obranu dopravce, že jeho odpovědnost za škodu na zásilce je ve smyslu článku 22 odst. 3 Montrealské úmluvy omezena na SDR 19 za kilogram hrubé váhy, na čemž nic nemění ani zvláštní smluvní ujednání s odesílatelem. Výsledek sporu by byl nesporně určen výkladem Montrealské úmluvy a přístupem soudu k otázce odpovědnosti dopravce dle speciálního smluvního ujednání s odesílatelem v konkrétním smluvním státě Montrealské úmluvy. Dle článku 29 MU jsou totiž žaloby na náhradu škody, která vznikla buď podle Montrealské úmluvy, nebo ze smlouvy nebo porušení právní povinnosti nebo i jinak, přípustné pouze v souladu a s podmínkami a limity odpovědnosti stanovenými Montrealskou úmluvou. Současně článek 29 stanovuje, že veškeré represivní, exemplární a jiné nenahraditelné škody jsou nevymahatelné.

- **Předsmluvní ujednání, mimosmluvní odpovědnost**

Bez ohledu na výše uvedené ustanovení článku 29 MU je však nanejvýš sporné, zda by tento článek bylo možno aplikovat např. na přepravy, při nichž dopravce úmyslně uvede odesílatele v omyl o podmínkách přepravy (např. údajem o tom, že letecká přeprava není prováděna přes zakázané např. vojenské území, že přeprava bude realizována bez překládky na zakázaném území, že přeprava nebude prováděna určitými, pro odesílatele nepřijatelnými dopravci – příslušníky odesílatelem vyloučených států), přičemž by došlo ke zničení, zabavení či ztrátě hodnotově významné zásilky. V takovém případě by jistě nároky odesílatele, založené na těchto ujednáních, měly šanci na úspěch.

Stejně tak škody, které budou způsobeny třetím osobám např. pádem letadla, popř. pádem přepravovaného nákladu při přepravě v rámci letiště, popř. škody způsobené při přebírání zásilky k letecké přepravě dopravcovými zaměstnanci, nebudou podléhat limitujícím ustanovením Montrealské úmluvy. Dle řady odborných názorů je nutno článek 29 Montrealské úmluvy vykládat tak, jakoby se limitující ustanovení nároků vyplývajících ze smluv sjednávaným s dopravcem stále vztahovala pouze na přepravu zásilky, škodu na ní způsobené či prodlení nastalého při jejím dodání.

Rovněž tak odborná literatura odkazuje na případy, kdy ke škodě dojde ještě před uzavřením smluvních ujednání o přepravě cestujícího či nákladu, jako např. poškození zboží dopravcem ještě před uzavřením přepravní smlouvy, poskytnutím nesprávných údajů o přepravě, zejména jejích podmínkách, podmínkách přijetí zásilky na letišti určení, popř. pokud zaměstnanci dopravce způsobí odesílateli újmu na zdraví či na jeho majetku (vozidle) před předáním zásilky k přepravě či před uzavřením přepravní smlouvy, avšak v prostorách letiště. I zde panuje přesvědčení, že takové škody by nemohly podléhat omezujícím ustanovením článku 22 Montrealské úmluvy.

- **Právo odesílatele na informace, rozhraničení s trestní odpovědností**

Dle všeobecně platných zásad není dopravce přímo povinen k aktivní ochraně zboží, má však vyvíjet snahu k zabránění škodě hrozící zboží, či zboží samotné svojí činností neohrožovat. To ovšem na druhou stranu neznamená, že je dopravci povoleno, aby proti úhradě limitované náhrady škody oprávněné osobě – odesílateli zboží vědomě či hrubě nedbale poškozoval. Je naopak povinen chovat se tak, aby ke škodě na zboží převzatém k přepravě nedocházelo.

Doprovci tedy není dovoleno chovat se ke zboží, jakoby mělo de facto limitovanou hodnotu 19 SDR za kilogram hrubé váhy. Nelze připustit stav, kdy zaměstnanci či osoby najaté dopravcem budou provádět „krádeže s limitovanou odpovědností“. Odesílatel má v každém případě právo získat např. informace o průběhu krádeže, způsobu odcizení zboží, zlodějem použitých metodách, má rovněž právo požadovat vyvození trestní odpovědnosti ve vztahu ke skutkům, které jsou ryze úmyslné či hrubě nedbalé. Limitující ustanovení o náhradě škody obsažená v Montrealské úmluvě nemohou překročit rámec trestního práva, proto náhradu škody přiznanou odesílateli v rámci trestního řízení ve vztahu k dopravci, jeho zaměstnancům či najatým osobám, bude muset odpovědná osoba – škůdce zaplatit v plném rozsahu. V případě, že by dopravce odmítal poskytovat informace o průběhu přepravy, způsobu provedení krádeže, rozsahu krádeží, osobách pachatelů, nedával např. k dispozici kamerové záznamy z bezpečnostních systémů, zakazoval svým zaměstnancům vypovídat v rámci prošetřování škody, včetně trestního řízení, vedlo by takové jednání nesporně k prolomení hranice limitované odpovědnosti a založilo by plnou odpovědnost dopravce ve vztahu ke vzniklé škodě.

- **Vědomá rezignace dopravce na přiměřená bezpečnostní opatření**

K tomu, aby dopravce činil běžná a na něm vyžadovatelná bezpečnostní opatření, není třeba zvláštního smluvního ujednání. V rámci všeobecné prevenční povinnosti není dopravce oprávněn např. zaměstnávat osoby pochybné pověsti, rezignovat na řádné zabezpečení skladu, tedy jeho ostrahu, kamerový systém, vedení evidence apod. Odesílatelé rozhodně nejsou povinni poskytovat příplatky ve smyslu článku 22 odst. 2 popř. 3 MU k tomu, aby dopravce zajistil, že se zásilkou budou nakládat osoby s bezúhonnou pověstí. Pokud dopravce ví, či si musí být vědom toho, že ve svém podniku zaměstnává osoby, které se v minulosti dopustily majetkové trestné činnosti, např. v konkurenčním podniku či v podniku s obdobným provozem, může být jeho odpovědnost stanovena nad rámec Montrealské úmluvy v rámci tzv. všeobecné prevenční povinnosti. Na druhou stranu je nepochybné, že důkazní břemeno odesílatele o dopravcově pochybení na poli všeobecné prevenční povinnosti bude nesmírně těžké a jeho tvrzení před soudy jen stěží doložitelná.

- **Opomenutí dopravce učinit odpovídající bezpečnostní opatření**

Stejně tak, jako není dopravce oprávněn k vědomé rezignaci na přiměřená bezpečnostní opatření, nelze u dopravce tolerovat lehkovážné jednání či opomenutí za hranicí profesionálního jednání. Od každého dopravce se očekává, že v rámci předmětu svého podnikání je odborníkem v oboru a jedná proto tak, aby ke škodě na převzatých zásilkách nedocházelo. Ponechání zboží na volném prostoru dvora při vědomí předcházejících krádeží, popř. ponechání lehce zkazitelných zásilek na přímém slunci při vysokých denních teplotách, bude možno označit za lehkovážné jednání, které bude dopravcem jen stěží obhajitelné odkazem na limitovanou odpovědnost danou článkem 22 Montrealské úmluvy. Příslušná ustanovení vnitrostátního práva by tedy v těchto případech měla suplovat odpovědnost za taková jednání, která z Montrealské úmluvy přímo nevyplývají, nebo jejichž povaha není Montrealskou úmluvou dostatečně upravena.

Jak bylo řečeno již výše, v souladu s článkem 18 odst. 4 MU se do doby letecké přepravy nezahrnuje přeprava pozemní, námořní, vnitrozemská vodní prováděná mimo letiště. Pokud dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být podle smlouvy mezi ním a odesílatelem provedena letecky, považuje se taková přeprava jiným způsobem stále za přepravu leteckou.

Situaci lze zobrazit na jednoduchém příkladu. Letadlo, které míří z Istanbulu do Prahy, je z důvodu nemožnosti přistát na Ruzyňském letišti navedeno do Mnichova. Podle článku 18 odst. 4 MU v okamžiku, kdy dopravce zvolí náhradní způsob přepravy z Mnichova do Prahy, a to železnicí, popř. po silnici, končí doba letecké přepravy, jakmile je zásilka přepravena mimo letiště. Ačkoli se ve smyslu článku 18 odst. 3 MU náklad stále nachází v péči dopravce, na škodu, která vznikne mezi Mnichovem a Prahou, bude nutno aplikovat některou z příslušných mezinárodních úmluv, tedy v případě železniční přepravy Úmluvu COTIF, v případě silniční přepravy Úmluvu CMR. Pokud by nebylo možno zjistit, na kterém úseku cesty (z Istanbulu do Mnichova, popř. z Mnichova do Prahy) ke škodě došlo, aplikovala by se na odpovědnost dopravce Montrealská úmluva. Nejsou řídké ani případy, kdy letecký dopravce, např. mezi Prahou a Bratislavou či mezi jinými poměrně nepříliš vzdálenými místy, namísto letecké přepravy skutečně úmyslně použije přepravu silniční. V německy mluvících zemích se o takové přepravě hovoří jako o „vertragswidriger Trucking“, ve Velké Británii potom „Low – Flying Aircraft“.

Závěr

Kogentní ustanovení Montrealské úmluvy, zakládající omezenou odpovědnost dopravce i v případě úmyslně způsobených škod, není bezbřehé. Lze je prolomit ať již v případě sjednání zájmu na dodání zásilky s dopravcem, nebo v případě vzniku škod z mimosmluvních událostí, popř. při porušení prevenční povinnosti dopravce. Zda bude možno pod neomezenou odpovědnost leteckého dopravce do budoucna zahrnout i další případy (události), ukáže zejména soudní praxe jednotlivých členských států Montrealské úmluvy.

III. Rozsudky

1. Rozsudek Landesgerichtu Darmstadt ze dne 20.1.2010 - 7 S 136/09 - Transportrecht 5/2010, strana 194

Žalobce požadoval po žalovaném, jakožto provádějícím leteckém dopravci, náhradu za ztracené zavazadlo ve výši 1.000 SDR dle článku 22 Montrealské úmluvy z roku 1999. Soud první instance žalobě v plném rozsahu vyhověl, dopravce nicméně podal proti rozsudku odvolání. Odvolací soud konstatoval, že dopravce je k náhradě škody povinen, ačkoli se k uskutečnění přepravy původně zavázal jiný dopravce. Pokud však byla přeprava nesporně provedena žalovaným coby dopravcem, je nutno na tohoto pohlížet jako na provádějícího dopravce, ať už by se bránil jakýmkoliv dohodami uzavřenými s jinými dopravci, např. tvrzeními o tzv. (Code Sharing – společných letech či Wet Lease – nájmu letadla i s posádkou) včetně tvrzení, že se nacházel v postavení poddoprovce. Není totiž povinností pasažéra, aby zkoumal, která

z leteckých společností je skutečně k náhradě škody smluvně odpovědná, je-li zřejmé, který dopravce přepravu skutečně provedl. Z tohoto důvodu je také k náhradě škody odpovědný dopravce, s nímž pasažér cestu absolvoval. Náhrada škody pak plně vyplývá z ustanovení článku 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve vazbě na článku 18 a 23.

2. Rozsudek Amtsgerichtu Brakel ze dne 28.4.2010 - 7 C 366/09 – Transportrecht 7/8 2010, strana 315

V předmětném případě se odesílatel bránil vůči dopravcovu nároku na úhradu nesporného přepravného zápočtem založeným na pozdním vrácení, popř. nevrácení určitého množství palet, za něž, dle jednostranně stanoveného požadavku odesílatele, tento účtoval částku 11,- EUR za každou paletu. Dle jednostranně stanoveného ujednání odesílatele o paletové výměně požadoval odesílatel po dopravci v případě dodání zboží na výměnných paletách, aby dopravce od příjemce vybral stejné množství palet a tyto v určitém čase vrátil zpět odesílateli. Pro případ nevrácení palet stanovil odesílatel jednostranně paušální náhradu škody ve výši EUR 11,- za každou paletu.

Soud vyšel ze skutečnosti, že zboží na tzv. europaletách je často dodáváno též příjemcům, kteří žádnými vlastními europaletami nedisponují, aby je mohli dopravci ve stejném poměru vrátit. Soud vyšel z obdobných rozsudků dalších německých soudů, dle nichž případně nese dopravce riziko, že příjemci nebudou mít dostatečné množství palet k odpovídající výměně (jako například rozsudky Vrchního zemského soudu v Celle nebo Vrchního zemského soudu ve Frankfurtu). S odvoláním na ustanovení § 309 bod 5 německého občanského zákoníku označil soud takové ujednání s paušalizovanou náhradou škody za neplatné. Předmětné ustanovení neumožňuje paušalizovat náhradu škody tam, kde by paušální náhrada dle obvyklého běhu věcí byla vyšší než obvyklá škoda, nebo kde paušální náhrada překračuje běžný rozsah snížení hodnoty, anebo pokud smluvní straně není povoleno prokázat, že ke škodě či snížení hodnoty nedošlo, popř. že je taková škoda či snížení hodnoty podstatně nižší, než paušální náhrada. V daném případě nebylo umožněno smluvní straně, tedy dopravci, důkaz o nižší hodnotě vzniklé škody předložit, proto je jednostranné ustanovení odesílatele i z tohoto důvodu neplatné.

IV. Příště

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

- 1) Národní právo a Úmluva CMR
- 2) Nad posledními rozhodnutími soudů v letecké přepravě

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.
Dlouhá 16, 110 00 Praha 1
e-mail: sedlacek@akmsv.cz
<http://www.akmsv.cz>
Tel.: (+420) 221 779 970
Fax: (+420) 221 779 999