
E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Multimodální přeprava zboží - přehled
- II. Budapešťská úmluva CMNI o přepravě po vnitrozemských vodních cestách
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Multimodální přeprava zboží - přehled

V případě, že přeprava zboží probíhá jedním dopravním způsobem (prostředkem), je otázka škody, tedy ztráty, poškození nebo prodlení s dodáním zboží, v právním řádu jednotlivých zemí i na mezinárodní úrovni poměrně jednoznačně řešena. Tzv. unimodální přepravní systém se však postupem času přežil a v současné době zasílatelé i dopravci na celém světě poskytují tzv. multimodální přepravu zásilek, tedy přepravu, při níž je zásilka na jeden nákladní list přepravována více dopravními způsoby. Jednotliví dopravci se potom nazývají multimodálními transportními operátory (MTO) a právní věda neustále hledá způsob, jak určit odpovědnost dopravce v případě vzniku škody v průběhu přepravy, je-li místo škody možno lokalizovat, nebo není-li možno místo, kde ke škodě na zásilce došlo, vůbec nalézt.

Řada odborníků považuje multimodální přepravu za jistou formu řetězové přepravy, kdy se postupně řetězí jednotlivé způsoby přepravy (pozemní, lodní, letecká a následně např. opět pozemní), zatímco např. německá právní věda považuje multimodální přepravu za zvláštní atypický způsob smluvních vztahů.

Na základě tzv. **uniformního systému** je na případně vzniklou škodu, poškození nebo prodlení s dodáním zásilky aplikován předpis určitého způsobu přepravy (např. pozemní přepravy – Úmluvy CMR), nehledě na to, kde ke škodě došlo a na kterém úseku cesty byla zjištěna. V takovém případě je tedy nerozhodné, kde škoda skutečně nastala a který z dopravních způsobů se na ní skutečně podílel.

Podle tzv. **network systému**, který odpovídá řetězovému systému přepravy, je na jednotlivé přepravní úseky a způsoby přepravy aplikována také jednotlivá oddělená právní úprava (na část námořní jsou tedy aplikovány předpisy námořního práva, na část pozemní předpisy železniční či silniční). **Modifikovaný systém** představuje kompromis mezi uniformním systémem a network systémem. Jedná se o specifický odpovědnostní systém, v němž se uplatňují jak principy uniformní, tak principy network systému.

Typickým příkladem network systému je novela německého obchodního zákoníku (HGB) provedená v roce 1998. Dle jejích principů, jak uvedeno dále, je v případě lokalizované škody použito těch předpisů, které odpovídají příslušnému přepravnímu způsobu. V případě, že škodu nelze lokalizovat, platí obecná ustanovení německého dopravního práva.

Modifikovanému systému odpovídá např. Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží z roku 1980 (která však dosud nenabyla účinnosti). Dle jejích principů, nehledě na místo lokalizované škody, platí pro odpovědnost dopravce jeden hodnotový limit (jednotka odpovědnosti za kilogram váhy zásilky).

1) **Unimodální limity odpovědnosti**

V současné době lze v rámci unimodální přepravy zboží vyjít zejména z těchto základních mezinárodních úmluv:

- a) **Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů**, podepsaná v Bruselu dne 25.8.1924 (**Haagská pravidla**) stanovující výši odpovědnosti dopravce na 100,- GBP za kus nebo jednotku, a dále **Protokol o změně mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů** (Bruselský protokol z 23.2.1968 – tzv. **Haagsko-visbyská pravidla**) – podle těchto pravidel je dopravce odpovědný za vniklou škodu ve výši 2 SDR za kilogram zásilky nebo 666,67 SDR za kus nebo jednotku
- b) **Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (Hamburská pravidla)** stanovující odpovědnost dopravce ve výši 2,5 SDR za kilogram zboží nebo 835 SDR za kus nebo jinou přepravní jednotku
- c) **Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1929 (tzv. Varšavská konvence)** stanovující odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zboží
- d) **Úmluva o sjednocení určitých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999 (v platnosti od roku 2003) (tzv. Montrealská konvence)**, stanovující odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zboží

- e) **Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)** z roku 2001, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 2 SDR za kilogram zásilky nebo 666,67 SDR za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, popřípadě 1500 SDR za kontejner bez uloženého zboží a dále 25000 SDR za zboží uložené v kontejneru
- f) **Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)** z roku 1956, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 8,33 SDR za kilogram zboží.
- g) **Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)** z roku 1980, včetně **Protokolu z roku 1999** (obsahující přípojek CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží), zakládající odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zásilky.

MOŘE			VNITROZEMSKÉ VODNÍ CESTY	SILNICE	ŽELEZNICE	LETECTVÍ
Haagská pravidla	Haagsko- visbyská pravidla	Hamburská pravidla	CMNI	CMR	COTIF/CIM	Varšavská ----- Montrealská konvence
GBP 100 /kus	2 SDR/kg nebo 666,67 SDR/kus	2,5 SDR/kg nebo 835 SDR/kus	666,67 SDR/collo nebo 2 SDR/kg nebo 1500 + 25000 kontejner/obsah	8,33 SDR/kg	17 SDR/kg	17 SDR/kg

2) Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží

V roce 1980 byla přijata **Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží**, která však dosud nenabyla své účinnosti, a to pro nedostatek států, které by tuto konvenci ratifikovaly. Z této skutečnosti lze dovodit, že konvence zřejmě již nikdy v účinnost nevstoupí.

Podle Úmluvy OSN z roku 1980 je odpovědnost multimodálního transportního operátora jednotná, a to jak pro lokalizované, tak pro nelokalizované škody (modifikovaný systém). Odpovědnost je stanovena ve výši 2,75 SDR za kilogram nebo SDR 990 za balení, avšak pro smlouvy o přepravě, které nezahrnují přepravu po moři nebo po vnitrozemských vodních cestách, byla přijata odpovědnost na úrovni Úmluvy CMR ve výši 8,33 SDR za kilogram zboží.

S ohledem na skutečnost, že Úmluva byla otevřena pro ratifikaci již před více než 25 lety, vychází se z předpokladu, že její znění se stane základem pro novou mezinárodní úmluvu o multimodální přepravě zboží.

3) Německá (samostatná) úprava multimodální přepravy

Ve Spolkové republice Německo, věrní tradici průkopnických právních úprav a dobře propracované judikatury, přijali v roce 1998 rozsáhlou novelu dopravního práva v rámci obchodního zákoníku (HGB), jíž v §§ 452–452d upravili podmínky multimodální přepravy. V případě, že je mezi stranami německé právo sjednáno, nebo na jeho použití odkazují kolizní normy, bude v případě lokalizované škody aplikován v rámci německého právního řádu ten právní předpis (mezinárodní úmluva), která upravuje ten druh dopravy, na jehož úseku ke škodě došlo. V případě, že škodu nebude možno lokalizovat, použijí se vnitřní právní předpisy německého právního řádu, tedy HGB, jež stanovuje rozsah náhrady škody na úrovni 8,33 SDR za kilogram hrubé váhy zásilky. Německá právní úprava je přirozeně průkopnickou, nicméně může vést k několika rozdílným právním úpravám; mezinárodní, která může být představována budoucí mezinárodní úmluvou o multimodální přepravě zboží; unimodální, tedy k aplikaci unimodální mezinárodní smlouvy (Haagsko-visbyských pravidel, Montrealské úmluvy apod.); nebo k aplikaci národních právních úprav multimodální přepravy (jako právě přijaté ve Spolkové republice Německo).

4) Překládka zboží a dílčí trasa přepravy

Za největší problémy při určování rozsahu dopravní odpovědnosti lze považovat určení, na jakém úseku trasy ke škodě došlo (ve vazbě na rozsah dopravní odpovědnosti) a stanovení, kde který druh přepravy začíná a končí, dochází-li k překládce zboží (což v případě multimodální přepravy zpravidla nastává).

Z níže uvedených rozsudků německého nejvyššího soudu (BGH) je zřejmé, že existuje celá řada názorů soudů, odborné literatury i právních institucí na to, zda nakládka, popřípadě vykládka

zboží a přeprava zásilek mezi jednotlivými dopravními prostředky spadají do části předcházející, nebo již následné přepravy.

V případě, že dojde k překládce kontejneru z jedné lodi na druhou pouze za použití jeřábu, nelze jistě uvažovat o samostatné (dílčí) trase přepravy mezi jednotlivými dopravními prostředky. Naopak, bude-li zásilka přepravována po mole v přístavu na vzdálenost 500 m nebo i několik kilometrů k železnici nebo k nákladnímu vozidlu, lze již o této vzdálenosti uvažovat jako o samostatné (dílčí) trase přepravy, která nemá již nic společného s původní (předcházející) přepravou, tedy například přepravou námořní. Dojde-li ke škodě právě na tomto úseku, bude se dopravce dovolávat přiřazení této části přepravy k námořnímu úseku, kde mu bude hrozit odpovědnost ve výši 2 SDR (dle Haagsko-visbyských pravidel) nebo 2,5 SDR (dle Hamburských pravidel), nikoli však 8,33 SDR dle Úmluvy CMR o silniční přepravě zboží. Odesílatel nebo příjemce budou mít naopak zájem na tom, aby byla škoda uznána jako způsobená na vnitrozemském úseku přepravy a byla jim proto poskytnuta náhrada ve vyšším rozsahu (8,33 SDR za kilogram váhy).

5) Pravidlo příznivější právní úpravy pro dopravce

Nelze-li lokalizovat místo, v němž došlo k poškození zboží, tedy stanovit, na kterém úseku (druhu dopravy) byla zásilka poškozena, platí, že bude vůči dopravci použito pravidlo příznivější právní úpravy, tedy takové úpravy, která stanovuje odpovědnost dopravce v nižší odpovědnostní úrovni. Bude-li tedy na základě multimodálního nákladního listu dopravce přepravovat zásilku po moři a po železnici, nebudou v případě škody vzniklé na zásilce bez možnosti určit místa vzniku škody aplikována ustanovení Úmluvy COTIF z roku 1980, stanovující odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram váhy zásilky, ale ustanovení Haagských, resp. Haagsko-visbyských pravidel ve výši 2 SDR za kilogram ztracené zásilky. Lze jistě pochopit snahu oprávněné osoby prokázat za každou cenu vznik škody právě na úseku železniční přepravy, a to v zájmu získání větší náhrady škody od dopravce.

6) FIATA –multimodální konosament

Velice rozšířeným multimodálním přepravním dokumentem je tzv. FIATA konosament pro multimodální přepravu (FIATA FBL), jímž zasílatel potvrzuje převzetí odpovědnosti dopravce za provedení přepravy, a to podle Pravidel UNCTADu a Mezinárodní obchodní komory (ICC) pro dokumenty multimodální přepravy. Vystaví-li zasílatel jako MTO FIATA konosament (FIATA FBL), odpovídá jako dopravce v rozsahu omezené odpovědnosti tak, jak stanoveno příslušnou mezinárodní úmluvou. Standartní podmínky pro FIATA multimodální B/L se odvolávají na Haagská a Haagsko-visbyská pravidla, je-li přeprava uskutečněna také po moři

nebo po vnitrozemských vodních cestách. V takovém případě je odpovědnost MTO za ztrátu nebo poškození zboží omezena částkou 666,67 SDR za kus nebo jednotku nebo 2 SDR za kilogram hrubé hmotnosti, což právě odpovídá limitům odpovědnosti dle Haagsko-visbyských pravidel.

I přes snahu celé řady dopravců a jejich uskupení vydávat tzv. „multimodální nákladní listy“ zůstává FIATA multimodální B/L zásadním přepravním dokumentem, zajištěným podmínkami přijatými pravidly UNCTADu / Mezinárodní obchodní komory (ICC). Tomu odpovídá také celosvětové rozšíření a využití FIATA multimodálního B/L.

7) Použitelnost unimodálních mezinárodních úmluv na multimodální přepravu

Z výše uvedeného vyplývá otázka, zda lze některé unimodální mezinárodní úmluvy o přepravě zboží aplikovat též na multimodální přepravu.

a) **Úmluva CMR** neobsahuje přímé ustanovení, dle něž by byla Úmluva použitelná na odpovědnost dopravce v případě škody vzniklé v rámci multimodální přepravy na úseku pozemní přepravy. V článku 2 Úmluvy CMR je sice stanoveno, že se Úmluva CMR vztahuje na celou přepravu, je-li ložené vozidlo přepravováno na některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, avšak pouze v případě, že zásilka nebyla přeložena. Prokáže-li se však, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty zniklé během přepravy jiným druhem dopravy než silničním, nebyly způsobeny silničním dopravcem, ale událostí, která má příčiny v jiném druhu dopravy, neřídí se odpovědnost silničního dopravce Úmluvou CMR, ale silniční dopravce odpovídá v rozsahu, v jakém by odpovídal dopravce jiného druhu dopravy, než silniční. Přímá použitelnost Úmluvy CMR na multimodální přepravu zboží je tedy ustanovením článku 2 vyloučena.

b) **Varšavská úmluva** – dle jejího článku 1 se Varšavská úmluva vztahuje na veškerou mezinárodní dopravu provozovanou letadlem za úplat. Mezinárodní dopravou je každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání, či nikoli, buď na území smluvních stran, nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento stát není smluvní stranou Úmluvy. Varšavská úmluva obsahuje v článku 31 ustanovení o kombinované dopravě. Při kombinované dopravě, která se děje zčásti letadlem a zčásti jakýmkoli jiným dopravním prostředkem, platí ustanovení této Úmluvy jen pro dopravu letadlem, pokud tato vyhovuje podmínkám pro dopravu letadlem. Z těchto ustanovení vyplývá, že Varšavská úmluva rovněž nebude použitelná pro multimodální přepravu jako celek, ale pouze pro tu část multimodální přepravy, která zahrnuje přepravu leteckou.

c) **Úmluva COTIF (CIM)** – dle čl. 1 § 1 Přípojku CIM platí Jednotné právní předpisy pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech. Dle čl. 1 § 4 Přípojku CIM, zahrnuje-li mezinárodní přeprava, která je předmětem jediné smlouvy, jako doplněk přepravy po železničních tratích přepravu po moři, nebo přepravu na říčních linkách překračujících státní hranice, použijí se tyto jednotné právní předpisy, provádí-li se přeprava po moři nebo na říčních linkách po trasách zapsaných do seznamu tratí, předvídaných článkem 24 § 1 Úmluvy COTIF. Z předmětných ustanovení vyplývá, že Úmluva COTIF (Přípojek CIM) je na multimodální přepravu zboží použitelná. Podmínkou je, že přepravní cesty musí být zapsány v seznamu tratí dle článku 24 Úmluvy COTIF.

e) **Haagská a Haagsko-visbyská pravidla** – dle článku 1 Haagských pravidel zahrnuje přeprava zboží dobu od nalodění zboží na loď až do jeho vyložení z lodi. Z tohoto ustanovení vyplývá, že Haagská pravidla nemohou být aplikovatelná na multimodální přepravu zboží.

Haagsko-visbyská pravidla upravila článek 10 Haagských pravidel tak, že ustanovení Úmluvy se vztahují na každý konosament, týkající se přepravy zboží mezi *přístavy* ve dvou různých státech. Předpokladem přepravy je však vystavení konosamentu, jenž však předpoklady multimodální přepravy (z přístavu do přístavu) splňovat nemůže.

f) **Hamgurská pravidla** – v článku 11 upravují tzv. průběžnou přepravu. Tato ustanovení však nemají nic společného s multimodální přepravou a zakládají pouze možnost využití poddopravce. Nicméně ustanovení článku 1 bodu 6 stanovuje, že smlouva o námořní přepravě znamená jakoukoli smlouvu, kterou se dopravce zavazuje za úhradu přepravného přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého, avšak smlouva, která zahrnuje přepravu námořní a také přepravu nějakým jiným prostředkem, se pokládá za smlouvu o námořní přepravě pro účely této úmluvy jenom potud, pokud se vztahuje na námořní přepravu. Z tohoto ustanovení vyplývá, že hamburská pravidla jsou aplikovatelná v rámci multimodální přepravy, avšak pouze na část týkající se úseku námořního.

g) **Úmluva CMNI**
Úmluva CMNI o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách ve svém článku 2 předpokládá, že je na základě smlouvy o přepravě realizována přeprava mezi přístavem nakládky (nebo místem převzetí) a přístavem vykládky (nebo místem

dodání) s tím, že není předpokládána přeprava dalšími dopravními způsoby. Z tohoto důvodu ani tato Úmluva není pro multimodální přepravu aplikovatelná, a to ani na část trasy, která zahrnuje právě přepravu po vnitrozemských vodních cestách.

II. Budapešťská úmluva CMNI o přepravě po vnitrozemských vodních cestách

Na základě jednání diplomatické konference uskutečněné v září – říjnu 2000 v Budapešti, byla přijata **Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách** (CMNI), která vstoupila v platnost dne 1. dubna 2005. Česká republika je signatářským státem Budapešťské úmluvy CMNI a pro Českou republiku vstoupila tato v platnost dne 1. března 2006.

Lze konstatovat, že tato Úmluva vyplňuje jistou mezeru v českém právním řádu, neboť představuje právní rámec přepravy zboží po vnitrozemských vodních cestách, který byl dosud nahrazován přiměřeným používáním úpravy obchodního zákoníku a mezinárodních úmluv o námořní přepravě zboží (Haagských a Haagsko-visbyských pravidel, resp. Hamburských pravidel). Platný zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. se odpovědností dopravce nezabývá.

Přes určitá formulační úskalí Budapešťské úmluvy CMNI lze říci, že tato představuje poměrně komplexní právní úpravu přepravy zboží po vnitrozemských vodních tocích a svou právní úpravou navazuje na mezinárodní úmluvy týkající se námořní přepravy zboží, ale i přepravy železniční, silniční či letecké.

1) Předmět úpravy, použití úmluvy

V současné době jsou smluvními státy úmluvy Bulharsko, Chorvatsko, Lucembursko, Holandsko, Rumunsko, Švýcarsko, Maďarsko a Česká republika.

Úmluva je použitelná pro všechny smlouvy o přepravě, jestliže se smlouvou předpokládáný přístav nakládky (nebo místo převzetí zboží) a přístav vykládky (nebo místo dodání zboží) nacházejí ve dvou různých státech, z nichž nejméně jeden je smluvním státem Úmluvy CMNI. Tím je použití Úmluvy širší, než například v případě Varšavské nebo Montrealské konvence o letecké přepravě, které vyžadují, aby se místo odeslání, ale i místo dodání nacházely ve smluvním státě. Úmluva CMNI je rozsáhleji využitelná stejně, jako úprava Úmluvy CMR nebo Hamburských pravidel o přepravě zboží po moři z roku 1978. Navíc, použití termínů „místo převzetí – místo dodání“ nepředpokládá, že zboží bude dodáváno vždy pouze z přístavů (splňujících určitá právní kritéria), ale z jakýchkoli nakládacích či vykládacích míst.

Úmluva je dále použitelná, je-li cílem smlouvy o přepravě přeprava zboží jak po vnitrozemských vodních cestách, tak i po cestách podléhajících námořním pravidlům. Úmluva CMNI nicméně nestanovuje, jak mají být vnitrozemské vodní cesty a cesty podléhající námořním pravidlům rozlišeny, a to ani odkazem na vnitrozemské právo.

Z tohoto rozsahu použitelnosti stanovuje však úmluva CMNI výjimky, a to v případě, že:

- a) je vystaven námořní konosament podle použitelného námořního práva, nebo
- b) vzdálenost, která má být propluta po vodách podléhajících námořním pravidlům, je větší než vzdálenost po vnitrozemských vodních cestách.

2) Přepravní listiny

Úmluva CMNI výslovně nehovoří o konosamentu. Dopravce je povinen vystavit pro každou přepravu podle Úmluvy CMNI přepravní listinu; požaduje-li to odesílatel a bylo-li to dohodnuto před nakládkou zboží nebo jeho převzetím k přepravě, musí být vystaven náložný list. Přepravní listina slouží jako důkaz o uzavření a obsahu smlouvy o přepravě, jakož i o převzetí zboží dopravcem, a to až do prokázání opaku. Neexistence přepravní listiny nebo její neúplnost neznamená automaticky neplatnost smlouvy o přepravě (článek 11).

3) Převzetí a vydání zboží

Není-li mezi stranami dohodnuto jinak, přebírá dopravce zboží k přepravě na plavidle. Dodací lhůta je dle článku 5 Úmluvy CMR mezi stranami buď dohodnuta, nebo představuje lhůtu, kterou je svědomitému dopravci s přihlédnutím k okolnostem plavby a při plavbě bez překážek nutno rozumně přiznat. Za dodání považuje Úmluva CMNI (čl. 10 odst. 2) předání zboží příjemci v souladu se smlouvou o přepravě nebo obchodních nebo zákonných předpisů platných v přístavu vykládky. Za předání zboží se považuje také jeho vydání úřadu nebo jiné třetí osobě. V souladu s platnými úmluvami o námořní přepravě zboží i vnitrozemskou úpravou českého obchodního zákoníku je příjemce, který požaduje vydání zboží v místě určení, odpovědný za přepravné a ostatní pohledávky váznoucí na zboží, jakož i za příspěvek v případě společné havárie.

Pokud se týká rozsahu přepravovaného nákladu (zásilky), používá Úmluva CMNI termín „zboží“, a to v obchodním slova smyslu s tím, že zboží nezahrnuje vlečená nebo tlačena plavidla ani zavazadla nebo vozidla přepravovaných osob.

Úmluva CMNI dále vychází výhradně z použití termínu „smlouva o přepravě“, tudíž není použitelná na smlouvy zasilatelské, v nichž se zasilatel pouze zavazuje zajistit přepravu zboží. Zasilatel, který pracuje za pevnou (fixní, popř. přejímací) sazbu (jak stanoveno např. v § 459 německého obchodního zákoníku, nebo jak nově používáno některými českými soudy), nebude moci být považován za dopravce ve smyslu Úmluvy CMNI.

Za určitých podmínek je (v čl. 9) dopravci přiznáno právo odstoupit od smlouvy o přepravě (např. je-li předáno k přepravě nebezpečné nebo životní prostředí znečišťující zboží bez dostatečné informace odesílateli). V takovém případě může dopravce, využije-li svého práva na odstoupení od smlouvy o přepravě, zboží znovu vyložit a požadovat zaplacení některé z následujících částek:

- a) třetiny ze sjednaného přepravného, nebo
- b) poplatek za zdržení a odškodnění ve výši vynaložených nákladů a vzniklých škod, a pokud již cesta začala, poměrné přepravné vzhledem k délce vykonané cesty.

4) Další dopravce

Úmluva CMNI ve svém článku 4 předpokládá, že mezi dopravcem a dalším dopravcem může být uzavřena smlouva, vyhovující definici stanovené v článku 1 Úmluvy (tedy smlouva, v níž se dopravce zavazuje přepravit zboží po vnitrozemských vodních cestách oproti zaplacenému přepravnému), přičemž v takovém případě zůstává dopravce odpovědný za úplnou přepravu podle Úmluvy CMNI. Úmluva tedy porušuje tradiční označení dalšího dopravce v tom duchu, že za dalšího dopravce je považován první smluvní poddoprovce, s nímž dopravce uzavře smlouvu o přepravě. Další dopravce tedy nemusí být poslední osobou v řetězci dopravců a tuto situaci Úmluva CMNI ani neřeší, pouze zavazuje dopravce ve všech případech svěřením výkonu přepravy dalšímu dopravci informovat neprodleně odesílatele. Mají-li dopravce i další dopravce odpovědnost za přepravované zboží, odpovídají společně a nerozdílně, přičemž Úmluva CMNI nevyklučuje vzájemná regresní práva mezi nimi.

5) Rozsah odpovědnosti a její limity

Dle článku 16 Úmluvy CMNI odpovídá dopravce za škodu, která vznikne ztrátou, poškozením zboží nebo překročením doby doručení, a to v době od převzetí zboží k přepravě až do jeho dodání, pokud neprokáže, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit. Odpovědnost dopravce za škodu, která vznikne ztrátou nebo poškozením zboží způsobenou ještě před tím, než je zboží naloženo na plavidlo, nebo po jeho vykládce z plavidla, se řídí zákony státu rozhodnými pro samotnou smlouvu o přepravě.

Ve smyslu článku 17 Úmluvy CMNI dopravce odpovídá za jednání a opomenutí svých zaměstnanců, zástupců, jejichž služeb využívá při provádění smlouvy o přepravě, jestliže tyto osoby jednaly při výkonu svých služebních povinností. Podmínkou odpovědnosti za použité osoby tedy je, aby tyto osoby jednaly při výkonu svých služebních povinností, tedy povinností, souvisejících s přepravou zboží, byly-li tyto osoby dopravcem ke splnění přepravní smlouvy použity. Článek 17 Úmluvy CMNI upravuje zvláštní zprošťující důvody (odpovídající v řadě případů například článku 17 Úmluvy CMR), přičemž platí právní domněnka, že škoda vznikla

v důsledku těchto okolností, anebo z uvedeného nebezpečí. Poškozenému je však umožněno, aby prokázal, že nastalá škoda nevznikla na základě některé z uváděných okolností. Důkazní břemeno o tom, že škoda vznikla např. nevyhovujícím označením zboží, v důsledku přepravy živých zvířat nebo manipulací, nakládkou či vykládkou zboží odesílatelem nebo příjemcem nebo třetími osobami, je tedy plně na poškozeném.

V případě celkové ztráty zboží je odškodnění rovno hodnotě zboží v místě a v den, kdy muselo být podle smlouvy o přepravě zboží dodáno. Dodání neoprávněné osobě se dle Úmluvy CMNI posuzuje jako ztráta. V případě částečné ztráty nebo poškození zboží se poskytuje náhrada jen ve výši snížené hodnoty. Za škody v důsledku opožděného dodání zboží odpovídá dopravce jen do výše jednonásobku přepravného.

Článek 20 Úmluvy CMNI stanovuje limity odpovědnosti následovně:

- a) SDR 666,67 za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, nebo SDR 2 za kilogram hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží uvedeného v přepravní listině
- b) SDR 1500 za kontejner bez uloženého zboží a SDR 25000 za zboží uložené v kontejneru (tedy za jeho obsah).

Výše uvedené částky maximální dopravní odpovědnosti se však ve smyslu článku 21 odst. 4 nepoužijí, jestliže

- i) byla povaha a vyšší hodnota zboží nebo přepravního zařízení výslovně zaznamenána v přepravní listině a dopravce tyto údaje nepopřel, nebo
- ii) jestliže strany výslovně sjednaly vyšší částku odpovědnosti.

Doprovce ztrácí právo na omezení své odpovědnosti, jestliže se prokáže, že se škody dopustil sám jednáním nebo opomenutím s úmyslem škodu přivodit, nebo lehkomyšlností s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne. Těmtéž ztráta práva na omezení odpovědnosti se týká zaměstnanců, kteří jednají za dopravce nebo dalšího dopravce, pokud se prokáže, že škodu způsobili způsobem uvedeným výše. Úmluva CMNI v článku 22 výslovně stanovuje, že se zproštění odpovědnosti, limity odpovědnosti stanovené Úmluvou nebo sjednané ve smlouvě o přepravě vztahují na každý nárok z důvodu ztráty, poškození nebo opožděného dodání zboží bez ohledu na to, zda se nárok opírá o smlouvu o přepravě, nedovolené (tedy delikttní) jednání nebo jiný právní důvod. Úmluva tedy vylučuje, aby byly vůči dopravci nebo jeho zaměstnancům či použitým osobám vznášeny další (např. delikttní) právní nároky na náhradu škody.

6) Lhůty pro uplatnění nároků

Úmluva CMNI stanovuje v článku 23 povinnost uplatnit každou výhradu příjemce vůči ztrátě nebo poškození zboží, které jsou zjevně patrné, nejpozději při dodání s tím, že musí být specifikován obecný charakter škody, nedošlo-li ke společné kontrole stavu zboží dopravcem a příjemcem. V případě neznatelných ztrát nebo poškození zboží musí být výhrady příjemce učiněny ve lhůtě sedmi kalendářních dnů po dodání zboží, a to písemně, přičemž musí být uveden obecný charakter škody. Opožděné dodání zboží a z něj vzniklé škody je příjemce povinen uplatnit vůči dopravci ve lhůtě 21 po sobě jdoucích kalendářních dnů po dodání zboží, přičemž v této lhůtě musí být oznámení dopravci také doručeno.

Je zřejmé, že tyto reklamační lhůty odpovídají článku 30 odst. 1 a 3 Úmluvy CMR.

Rovně tak lhůta pro uplatnění nároků u soudu, tedy lhůta promlčecí, je v článku 24 Úmluvy CMNI stanovena na dobu jednoho roku ode dne, kdy zboží bylo nebo mělo být dodáno příjemci. To odpovídá lhůtě stanovené v Haagských pravidlech i v Úmluvě CMR. Promlčené nároky nelze opět uplatnit protižalobou ani námitkami.

7) **Neplatná ujednání**

Úmluva CMNI v článku 25 zakládá neplatnost ujednání, jejichž účelem je vyloučení, omezení nebo zvýšení odpovědnosti dopravce, dalšího dopravce, jejich zaměstnanců nebo zástupců, jakož i přenesení důkazního břemene, zkrácení oznamovací a promlčecí lhůty podle článků 23 a 24 Úmluvy. Tak jako je stanoveno v článku 41 odst. 2 Úmluvy CMR, i článek 25 Úmluvy CMNI stanovuje za neplatné každé ujednání za účelem postoupení nároků z pojištění zboží dopravci. Odchýlit se od závazných ustanovení Úmluvy CMNI je tedy možno pouze v případě odpovědnosti odesílatele, sjednání vyšší částky odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zboží, v případě sjednání hodnotové deklarace ceny zboží, prodloužení reklamačních lhůt dle článku 23 odst. 4 a 5 (tj. výše uvedené sedmi- a jednadvacetidenní lhůty) i prodloužení jednoleté promlčecí lhůty, není však dána možnost jejich zkrácení.

Navíc, ve prospěch dopravce je stanovena možnost (článkem 25 odst. 2) absolutního vyloučení dopravcovy odpovědnosti v případě, že škody:

- a) budou způsobeny jednáním nebo opomenutím vůdce plavidla, lodivoda nebo jiných osob, které loď obsluhují, nebo tlačného či vlečného člunu při nautickém vedení nebo při sestavování či rušení tlačné anebo vlečné soustavy za předpokladu, že dopravce splnil veškeré své povinnosti ohledně posádky,
- b) škody budou způsobeny požárem nebo výbuchem na palubě plavidla,
- c) škody vzniknou na základě závad lodě ve vlastnictví dopravce, může-li dopravce prokázat, že závady nemohly být přes vynaložení patřičné péče odhaleny do začátku cesty.

8) Využití Úmluvy CMNI při multimodální přepravě

Současné moderní způsoby přepravy a nabídky zasílatelů a dopravců na provedení komplexní přepravy zásilky po vodě, souši, letecky, kladou přirozeně před Úmluvu CMNI otázku, zda je využitelná i při stanovování odpovědnosti dopravce v rámci multimodální přepravy. Například článek 31 Varšavské úmluvy nebo článek 38 Montrealské úmluvy o letecké přepravě výslovně umožňují použití těchto úmluv i v případě, že letecká přeprava představuje část multimodální přepravy. Úmluva CMNI však na multimodální přepravu aplikovatelná není.

Z článku 2 odst. 2 Úmluvy CMNI totiž jednoznačně vyplývá, že cílem smlouvy o přepravě je přeprava zboží bez překládky s tím, že místem převzetí a místem dodání jsou vnitrozemské vodní cesty a na přepravu musí být vystavena samostatná přepravní listina (nákladní list, konosament). To vylučuje, aby dopravce po vnitrozemské vodní cestě převzal na sebe závazek uskutečnit přepravu zboží též jiným dopravním způsobem, přičemž by vystavil pouze jeden nákladní list na vodní vnitrozemskou část cesty. Vystavení multimodálního nákladního listu (konosamentu) tedy v případě Úmluvy CMNI nepřichází vůbec v úvahu.

9) Sjednání vnitrostátního práva a prohlášení smluvních stran

V článku 29 Úmluvy CMNI je stanoveno, že v případech neupravených Úmluvou se smlouva o přepravě bude řídit právem státu, které si strany zvolily. Nedojde-li k volbě práva, bude použito právo státu, s nímž je smlouva o přepravě nejtěsněji spojena. Platí přitom domněnka, že smlouva o přepravě je nejtěsněji spojena se státem, ve kterém je umístěno hlavní místo podnikání dopravce v okamžiku uzavření smlouvy, je-li přístav nakládky nebo místo převzetí zboží či přístav vykládky nebo místo dodání zboží či hlavní místo podnikání odesílatele umístěno rovněž v tomto státě. Nemá-li dopravce pobočku na souši, přičemž dopravce uzavírá smlouvy o přepravě na palubě svého plavidla, platí, že smlouva je nejtěsněji spojena se státem, ve kterém je plavidlo evidováno, nebo jehož vlajku nese.

Kapitola IX Úmluvy CMNI umožnila, aby každý stát vyloučil použití Úmluvy na přepravy na určitých vnitrozemských vodních cestách na svém území, jež nepodléhají mezinárodnímu plavebnímu režimu a nepředstavují spojnici mezi těmito mezinárodními vodními cestami. Takové prohlášení však nelze učinit s cílem vyloučit veškeré důležité vodní cesty tohoto státu. Rovněž tak bylo umožněno, aby každý stát prohlásil, že použije Úmluvu též na smlouvy o přepravě v rámci svých vnitrozemských přeprav, tedy leží-li přístav nakládky a přístav vykládky na jeho výsostném území. To využilo Švýcarsko v případě přeprav po Rýně, jakož i Německo pro případ bezúplatných přeprav a vnitrostátních přeprav.

Závěr:

Úmluva CMNI svým obsahem navazuje na úpravu mezinárodních úmluv o přepravě zboží, a to ať už použitím přibližně stejného rozsahu odpovědnosti dopravce, zúčtovacích jednotek, vyloučením či omezením odpovědnosti dopravce, tak i lhůt pro uplatnění nároků. Z jejího textu je zřejmé, že se její tvůrci nechtěli odchýlit od mezinárodně platných ujednání a uzancí, používaných zejména v námořní přepravě, vědomi si toho, že vnitrostátní přeprava často úzce navazuje na přepravu námořní a vytváření celé řady odpovědnostních systémů v moderním světě postrádá význam. Určitým nedostatkem Úmluvy je nesporně její nedostatečné začlenění do multimodální přepravy i nedostatečné řešení postavení dalšího dopravce, resp. poddoprovce či následného dopravce.

III. Rozhodnutí

Rozsudek OLG Hamburg z 19.8.2004 – 6 U 178/03 – Transportrecht 2004, str. 402

Doprovce přepravoval tiskařské stroje z německého Bremerhavenu přes Portsmouth do Durhamu v USA. Na přepravu byl vystaven multimodální nákladní list, v němž se žalovaný označil za dopravce. V přístavu odeslání Bremerhavenu byly bedny 405 a 412 uloženy na tzv. Mafi-trailer na lodi ATLANTIC CONCERT. V přístavu Portsmouth byly obě bedny, nacházející se stále na Mafi-traileru, pomocí tahače přemísťovány do skladu, přičemž byly uvolněny upínací řetězy. Bednu 412 se podařilo řádně složit do skladu, zatímco bedna 405 při novém přiblížení tahače z Mafi-traileru spadla na zem a vážně se poškodila. Vyčíslená škoda dosahovala téměř 250 tisíc EUR.

Žalobce požadoval po dopravci náhradu ve výši 8,33 SDR za každý kilogram poškozeného zboží s tím, že přepravu mezi lodí ATLANTIC CONCERT a skladem považoval za samostatnou část trasy ve smyslu § 452a německého obchodního zákoníku. Zemský soud v Hamburku však rozhodl o přiznání pouze částky 2 SDR ve smyslu Haagsko-visbyských pravidel.

Odvolací soud však rozhodl ve prospěch žalobce a přiznal mu náhradu vyššího odškodnění. Odvolací soud konstatoval, že vystavením multimodálního B/L se ve smyslu samovstupu stal zasílatel dopravcem, neboť se tak i v konosamentu označil. Soud dále konstatoval, že pokud se ve smyslu nové německé úpravy multimodální přepravy dle § 452a věta první HGB zjistí, že ke škodě došlo na určité části trasy, řídí se odpovědnost dopravce předpisy, které jsou aplikovatelné právě na příslušnou přepravu v tomto úseku. Z tohoto důvodu považoval odvolací Vyšší zemský soud v Hamburku přepravu mezi lodí ATLANTIC CONCERT a skladem za samostatný úsek cesty, na který je nutno aplikovat již předpisy pozemní, nikoli námořní přepravy. Dle názoru

soudu samotná povaha přepravy po souši (a to dvě bedny nemalých rozměrů naložené na Mafi-traileru, tažené tahačem) představují svým významem samostatný úsek cesty, který nelze přiřadit k předcházející nebo následné přepravě. V daném případě se jednalo o přepravu vzdálenou několik stovek metrů, přičemž překládku nestačilo provést pouze pomocí jeřábu, ale musel být použit zvláštní Mafi-trailer, tahač a zvláštní upevňovací zařízení, což vedlo soud k závěru, že se jednalo již o samostatný úsek cesty. Jiná by byla dle názoru soudu situace, kdy by například kontejner byl přeložen pouze z jedné lodi na druhou, což by svým významem nesplňovalo podmínku samostatného úseku cesty. Z tohoto důvodu považoval soud překládku obou beden za samostatnou (dílní) část trasy ve smyslu § 452 německého obchodního zákoníku.

Rozsudek německého BGH z 3.11.2005 – I ZR 325/02 – Transportrecht 2006, str. 35

Nejvyšší německý soud se vyslovil k otázce odpovědnosti dopravce při multimodální přepravě ve vazbě na novou německou úpravu multimodální přepravy, stanovenou v §§ 452 až 452d německého obchodního zákoníku (HGB).

V předmětné věci zasílatel převzal příkaz k přepravě polní laboratoře z Tunisu do německého Garbsenu, a to za fixní náklady (přejímací sazbu), čímž se dle § 459 německého HGB považuje za dopravce. Zásilka 30-stopého speciálního kontejneru obsahujícího polní laboratoř byla přepravena z Tunisu do Janova a zde po krátkém skladování naložena na nákladní vozidlo a přepravena do Garbsenu. Při přijetí zásilky v Garbsenu vykazoval kontejner již značné zjevné poškození a vnitřní zařízení kontejneru bylo po otevření téměř zničeno. Žalobce, pojišťovací společnost, která poskytla odškodnění, požadovala po zasílateli úhradu škody v rozsahu 8,33 SDR za každý kilogram váhy zásilky (ve smyslu Úmluvy CMR), zatímco žalovaný zasílatel se bránil tvrzením, že škoda nesporně vznikla na námořním úseku cesty a je proto odpovědný pouze do výše 2 SDR za každý kilogram váhy zásilky (ve smyslu Haagsko-visbyských pravidel o námořní přepravě). Prvoinstanční soud žalobci vyhověl, nicméně odvolací Vyšší zemský soud v Celle žalobu zamítl. Žalobce podal dovolání k Bundesgerichtshofu (BGH).

Nejvyšší německý soud konstatoval, že otázka vzniku škody, tedy lokalizace vzniku škody, byla úspěšně vyřešena výpovědí řidiče nákladního vozidla, který potvrdil existenci škod na kontejneru již v okamžiku, kdy byl kontejner přebírán v Janově k přepravě do Garbsenu. Tato výpověď nebyla žádnou ze stran zpochybněna. Dále BGH konstatoval, že námořní úsek cesty byl ukončen v Janově teprve nakládkou kontejneru na nákladní vozidlo. Otázka, zda překládka zboží v přístavním terminálu představuje samostatný dílní úsek trasy ve smyslu § 452 věta první německého obchodního zákoníku, není v zákoně upravena. Její řešení je před jednotlivými soudními instancemi stejně jako v odborné literatuře nanejvýše sporné. Nejvyšší německý soud

konstatoval, že vyložení zboží z lodi a jeho skladování, popřípadě překládka v přístavních prostorách, je právě charakteristická pro námořní přepravu, zejména přepravu kontejnerovou. Proto musí i nakládání s kontejnerem v přístavu do doby jeho nakládky na nákladní vozidlo za účelem jeho další přepravy spadat ještě do doby odpovědnosti námořního dopravce. Současně byl ze strany BGH odmítnut argument žalující strany o hrubé nedbalosti zasílatele (dopravce) a tudíž jeho neomezené odpovědnosti.

S ohledem na výše uvedené argumenty nejvyšší německý soud revizní žalobu pojišťovací společnosti zamítl.

Poznámka:

Z obou rozsudků je zřejmé, že otázka překládky zásilky je v odborné literatuře i praxi soudů skutečně nanejvýš sporná. Má-li být kontejner přeložen z námořní lodi na železniční vůz a vzdálenost několika set metrů mezi oběma dopravními prostředky je překonána za pomoci nákladního vozidla nebo jiného pozemního tahače, je otázka rozsahu odpovědnosti vysoce sporná a závisí na řešení, zda délka dílčí trasy i povaha překládky představuje samostatný úsek cesty. I v této souvislosti je však třeba poukázat na skutečnost, že německé odborné úvahy vycházejí z právní úpravy německého obchodního zákoníku, k níž došlo v roce 1998 a která samostatně upravila odpovědnost dopravce při multimodální přepravě. Ani tato úprava, jak je zřejmé, však nevyřešila všechny právní otázky, vede často k rozdílnosti názorů soudů i odborné veřejnosti. Přesto může být pro řešení konkrétních otázek i v rámci našeho právního řádu velmi poučnou.

Usnesení Vrchního soudu v Praze, č.j. 12 Cmo 32/2006-109 ze dne 10.10.2006

Žalobce – zasílatel (právnícká osoba) požadoval po žalovaném zasílateli (fyzické osobě) náhradu škody vzniklé z důvodu porušení povinnosti odborné péče a ztráty zásilky. Žalovaný namítal u soudu I. stupně, že žalobce nedoložil vlastnické právo ke ztracenému zboží a řádně neproověřil osobu dopravce při předávání zásilky k přepravě.

Vrchní soud v Praze konstatoval, že ***pro posouzení odpovědnosti za škodu, vzniklou během přepravy a její náhrady odesílateli, není skutečnost vlastnického práva rozhodující, neboť vlastníkem přepravované věci může být osoba odlišná od stran, které smlouvu přepravní či zasílatelskou uzavřely.***

Soud dále konstatoval: „Ve vztahu k žalobci žalovaný vystupoval jako tzv. „**smluvní dopravce**“, když se zavázal zajistit předmětnou přepravu za tzv. „**přejímající sazbu**“, zahrnující nejen zasílatelskou úplatu, případně náklady zasílatele, ale i přepravné, tj. úplatu za provedení

přepravy. Sjednání tzv. „**přejímající sazby**“ za služby poskytované zasílatelem má dopad na posuzování smluvního vztahu, který není považován za vztah ze zasílatelské smlouvy, nýbrž za vztah z přepravní smlouvy. Zasílatel je pokládán za dopravce se všemi důsledky s tím spojenými, zejména co do práv a povinností a odpovědnosti (k tomu viz např. Dr. Miloš Pohůnek – Právní aspekty zasílatelství, Praha, 1997. Předmětná přeprava byla prováděna v režimu úmluvy (CMR)“ (cit.).

Toto rozhodnutí je jistě zásadní. Ve smyslu německé právní úpravy tzv. „**dopravce za přejímací sazbu**“ pohlíží Vrchní soud v Praze na zasílatele, který převzal zásilku za jednotnou úplatu zahrnující i přepravné, za dopravce. Ačkoli tento názor nemá přímou vazbu na pozitivní ustanovení českého obchodního zákoníku, nelze než konstatovat, že soudy jsou povolány k výkladu zákona a názor, že nerozdělení odměny zasílatele a přepravného vede ke změně postavení zasílatele na dopravce, je nutno označit za převratné. Určitě tento názor nevybočuje z právních názorů aplikovaných zejména německými a rakouskými soudy. Skutečnost, že nerozdělení zasílatelské odměny a dopravného je porušením požadavků na obsah zasílatelského vztahu dle § 601 a násl. ObchZ, je také jistě správný.

Pro větší zřejmost připomínáme ustanovení německého obchodního zákoníku (HGB), které v § 459 říká:

§ 459

Spedice za fixní náklady

Je-li jako odměna sjednána pevná částka, která zahrnuje náklady za přepravu, má zasílatel ve vztahu k přepravě práva a povinnosti dopravce. V takovém případě má nárok na náhradu svých výdajů pouze tehdy, je-li to běžné.

IV. Příště

V příštím vydání elektronického bulletinu se zaměříme na:

- Odpovědnost v letecké dopravě (Montrealská konvence)
- Odpovědnost dopravce dle čl. 29 Úmluvy CMR – Úmysl a hrubá nedbalost

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a 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