

Listopad 2009

4
Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. K „povinnosti“ příjemce převzít zásilku
- II. Zvláštní zájem na dodání zásilky
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Nové publikace z oblasti dopravního práva
- V. Semináře a školení
- VI. Příště

I. K „povinnosti“ příjemce převzít zásilku

Při přepravě zásilek se lze v praxi často setkat se situací, kdy příjemce zásilky z nejrůznějších důvodů tuto nepřevzme, a to ať už svým aktivním přístupem (odmítnutím), nebo pro faktickou nemožnost či nevědomost o příchodu zásilky do místa určení. V dodávkových vztazích, kdy prodávající dodává zboží kupujícímu nebo zhotovitel odesílá dílo objednateli, je nepřijetí plnění přirozeně porušením smlouvy, neboť dle ustanovení § 370 obchodního zákoníku je věřitel v prodlení, jestliže v rozporu se svými povinnostmi vyplývajícími ze závazkového vztahu nepřevzme řádně nabídnuté plnění nebo neposkytne spolupůsobení nutné k tomu, aby dlužník mohl splnit svůj závazek.

1) Přepravní smlouva

Jak jednoznačně vyplývá z ustanovení § 610 obchodního zákoníku, zavazuje se dopravce odesílateli smlouvou o přepravě věci, že přepraví zásilku z určitého místa odeslání do určitého místa určení, a to proti úhradě přepravného. Ze zákonné formulace je zřejmé, že **příjemce není stranou přepravní smlouvy, ačkoli mu ze zákona vyplývá oprávnění zásilku převzít, je-li jeho jméno uvedeno v přepravní listině a splní-li případně další, z přepravní smlouvy či přepravní listiny vyplývající povinnosti (jako např. úhradu dobírky, nákladů váznoucích na zásilce apod.)**. Za určitých okolností také příjemce nabývá oprávnění disponovat se zásilkou, může tedy udílet pokyny dopravci, označit jiného příjemce, jiné místo vykládky apod. Příjemce je oprávněn uplatňovat nároky vůči dopravci, vyplývající ať už ze škody na zásilce, nebo z prodlení s jejím dodáním, a to vše přesto, že není stranou přepravní smlouvy. Smlouva přepravní je tak jednoznačně **smlouvou ve prospěch třetí osoby**.

2) Povinnost převzít zásilku

Povinností dopravce dle uzavřené smlouvy o přepravě je „doručit zásilku jejímu příjemci“ (§ 617

odst. 2 obchodního zákoníku), tedy zejména dosáhnout s dopravním prostředkem a zásilkou místa určení a umožnit příjemci se zásilkou nakládat, tedy převzít vládu nad ní ať už právně, či fakticky.

Ve vztahu k příjemci zásilky jak český obchodní zákoník, tak mezinárodní úmluvy upravující jednotlivé druhy přepravy hovoří o „oprávnění příjemce domáhat se vydání zásilky“ a „povinnosti dopravce zásilku doručit, popřípadě vydat příjemci“. Výslovnou povinnost (závazek) příjemce, který není stranou přepravní smlouvy, převzít od dopravce zásilku, nelze vysledovat v žádné právní úpravě ať už vnitrostátní, či mezinárodní. Závazek příjemce coby kupujícího či objednatele určité věci či díla k převzetí zásilky (zboží) vyplývá z jiných, v souvislosti s přepravní smlouvou uzavíraných smluv.

Varšavská úmluva (o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě) z roku 1929 ve svém článku 13 hovoří o „oprávnění příjemce, jakmile zboží došlo na místo určení, žádati na dopravci, aby mu odevzdal nákladní list letecký a vydal zboží“.

Montrealská úmluva (o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě) z roku 1999 v článku 13 zakládá „oprávnění příjemce po příchodu nákladu na místo určení požadovat na dopravci, aby mu náklad vydal po zaplacení všech pohledávek a splnění všech přepravních podmínek letecké přepravy“.

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1980 pak v článku 17 Přípojku CIM také určuje povinnost dopravci vydat příjemci v místě určeném pro dodávku nákladní list a dodat zboží proti potvrzení příjmu a zaplacení pohledávek vyplývajících z přepravní smlouvy. Současně Přípojek CIM hovoří o právu příjemce vyžadovat od dopravce vydání nákladního listu a dodání zboží. Navíc, článek 17, § 4 Přípojku CIM umožňuje příjemci odmítat příjem zboží i po převzetí nákladního listu a zaplacení pohledávek vyplývajících z přepravní smlouvy tak dlouho, dokud dopravce nevyhoví jeho požadavku na zjištění škody, o které tvrdí, že k ní došlo.

Hamburská pravidla (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží) z roku 1978 pak definují příjemce jako osobu oprávněnou k tomu, aby jí bylo vydáno zboží (článek 1).

Úmluva CMR (o mezinárodní silniční nákladní dopravě) z roku 1956 v článku 13 hovoří o „právu příjemce žádat od dopravce, aby mu proti potvrzení vydal druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku, a to jakmile zásilka dojde na místo určené k jejímu vydání“.

I z výše uvedeného je tedy zřejmé, že **je to právě odesílatel, kdo odpovídá dopravci za převzetí zásilky příjemcem, jakož i za řádné uvedení osoby (jména, obchodní firmy) příjemce v přepravním dokumentu – nákladním listě a v listinách k přepravnímu dokumentu připojených**. Závazek příjemce převzít zboží poté vyplývá z jiných, zpravidla mezi odesílatelem a příjemcem uzavřených ujednání (smluv). Dojde-li však v důsledku nepřevzetí zásilky příjemcem na straně dopravce ke škodě, je k její úhradě povinen odesílatel jakožto strana přepravní smlouvy a smluvní partner dopravce.

Dojde-li nepřevzetím zásilky ze strany příjemce k porušení závazku příjemce (kupujícího, objednatele) ze smlouvy hlavní (smlouvy kupní, smlouvy o dílo), nemá tato skutečnost vliv na povinnost odesílatele nahradit dopravci škodu vzniklou z důvodu nepřevzetí zásilky. Naopak, příjemce zásilky (kupující, objednatel) bude povinen k náhradě škody odesílateli (prodávajícímu, zhotoviteli), pokud nepřevzetím zásilky porušil svůj závazek ze smlouvy hlavní (smlouvy kupní, smlouvy o dílo).

Není však na dopravci, aby posuzoval, zda nepřevzetím zásilky dochází k porušení závazku příjemcem ze smlouvy hlavní, jak někdy bývá v praxi zvykem po dopravci požadovat, aby „nutil“ příjemce k převzetí zásilky právě s odkazem na jeho povinnost vyplývající ze smlouvy hlavní, nikoliv ze smlouvy o přepravě. Zda nepřevzetí zásilky představuje porušení smlouvy hlavní ze strany příjemce, nemůže posoudit ani rozhodnout dopravce, ale případně v samostatném řízení nezávislý orgán (soud, rozhodce).

Úhradou škody či nákladů vzniklých dopravci z důvodu nepřevzetí zásilky příjemcem vzniká na straně odesílatele nárok vůči příjemci, vyplývající z porušení závazků ze smlouvy hlavní. Vícenáklady, vzniklé odesílateli z titulu úhrady ceny přepravného, stojného, nákladů za složení či prodej zásilky dopravci představují na straně odesílatele škodu, kterou je odesílatel oprávněn uplatňovat po příjemci (kupujícím, objednateli), došlo-li odmítnutím převzetí zásilky příjemcem k porušení závazku též ze smlouvy hlavní.

3) Důvody k nepřevzetí zásilky ze strany příjemce

Na straně příjemce může vzniknout celá řada důvodů, pro něž odmítne zásilku od dopravce převzít. Tyto důvody mohou být vyvolány ať už samotným dopravcem, odesílatelem, objektivními skutečnostmi, nebo mohou spočívat na subjektivním rozhodnutí samotného příjemce.

K důvodům, které vyvolává dopravce, patří zpravidla poškození zásilky, a to ať už při nakládce, přepravě (posunutím nákladu, v důsledku havárie, roztátí či prochlazení zásilky, promočení apod.). Důvodem může být také nevykonání určitého celního či jiného řízení ze strany dopravce, které může na straně příjemce vyvolat vícenáklady, spojené s dodatečným provedením takového řízení, které však na sebe příjemce není ochoten převzít.

K důvodům vyvolaným odesílatelem pak patří zejména naložení nekvalitního zboží, naložení nesprávného zboží, dodávka v opožděném či předčasném termínu, navýšení kupní ceny či jiných finančních požadavků, nezajištění příslušných oprávnění k vývozu či průvozu (popřípadě i dovozu) zásilky, uplatnění nároků k zásilce ze strany třetích osob (celních orgánů, bank, zástavních věřitelů apod.). Důvodem k odmítnutí převzít zásilku může být také nesprávná deklarace zásilky v průvodních dokumentech, které mohou vyvolat v příjemci pocit ohrožení z účasti v předpokládaném celním, trestním nebo jiném řízení v případě převzetí zásilky.

K objektivní nemožnosti převzít zásilku dochází např. při jejím totálním zničení (přeměně v prach, popel), vyslovení zákazu dovozu zboží na území sídla příjemce, nenadálém opatření hygienických či veterinárních orgánů a dalších.

K subjektivním překážkám na straně příjemce pak patří např. ztráta možnosti realizovat zboží dalšímu kupujícímu, přerušení práce (stávka) v podniku příjemce, ztráta podnikatelského oprávnění, prohlášení konkursu apod.

Překážky, které brání vydání zásilky příjemci popř. převzetí zásilky příjemcem, mohou vést k postupu předvídanému zákonem (mezinárodní úmluvou), umožňujícímu dopravci se zásilkou naložit způsobem, který je považován za rovný dodání zásilky, respektive splnění přepravní smlouvy.

4) Odesílatel splývá s příjemcem

V praxi bývá poměrně časté, že osoba odesílatele splývá s osobou příjemce, tedy, že odesílatel uzavře smlouvu s dopravcem, aby mu přepravil do místa určení (k odesílateli) zásilku ze zahraničí. Ačkoli má odesílatel v roli příjemce všechna práva, která jsou (jak uvedeno výše) vyhrazena příjemci, jeho odpovědnost za odmítnutí zásilky bude nesporně poněkud vyšší, neboť důsledky takového odmítnutí musí odesílatel přičíst přímo sobě – náklady, které z důvodu odmítnutí převzít zásilku vzniknou dopravci, bude muset totiž odesílatel uhradit sám. Z praxe je znám případ, kdy si odesílatel nechal přepravit ze Španělska zásilku ledového salátu, který musel být očividně pohnilý již v době jeho nakládky ve Španělsku, navíc pomrzl v pouze plachtou chráněném nákladním prostoru vozidla při přechodu Alp. Odesílatel v roli příjemce sice odmítl zásilku převzít, ale důsledky spojené se snahou dopravce zásilku složit a prodat musel odesílatel (příjemce) přičíst ke své tíži. Dopravci nebyla odesílatelem ulehčena situace ani v tom, že by mu udělil pokyny, jak se zásilkou naložit za situace, kdy odesílatel (v roli příjemce) zásilku odmítl

převzít a jeho doporučení dopravci, aby zásilku odvezl zpět španělskému prodávajícímu, dopravce splnit nemohl pro neochotu španělského prodávajícího zboží zpětně převzít.

5) Důsledky nepřevzetí zásilky – postup dopravce

V zájmu ochrany dopravce, zejména zabránění situaci, kdy odmítnutí převzít zásilku ze strany příjemce a neochota odesílatele udělit pokyny by trvaly neúměrně dlouho, obsahuje řada mezinárodních úmluv, ale též vnitrostátní právo, úpravu, která umožňuje dopravci naložit se zásilkou a takový postup nahrazuje její dodání, respektive splnění přepravní smlouvy.

Dle ustanovení § 623 odst. 2 ObchZ může dopravce zásilku vhodným způsobem prodat na účet odesílatele, hrozí-li bezprostředně podstatná škoda na zásilce a není-li čas si vyžádat pokyny odesílatele, nebo prodlévá-li odesílatel s takovými pokyny.

Úmluva CMR ve svých člancích 14, 15 a 16 upravuje postup dopravce v případě vzniku překážek v dodání zásilky v průběhu přepravy, po jejím příchodu na místo dodání i zákonný postup dopravce při složení zásilky. Odmítne-li příjemce zásilku, nebo vzniknou-li okolnosti bránící jejímu dodání, je dopravce povinen vyžádat si pokyny od odesílatele. Nebudou-li pokyny uděleny, popřípadě nelze-li tyto vykonat, může dopravce ihned složit zásilku na účet oprávněného. Složením zásilky se přeprava považuje ve vztahu k dopravci za ukončenou. Dopravce může převzít zásilku do úschovy, popřípadě tuto svěřit třetí osobě a přistoupit k jejímu prodeji, pokud zásilka podléhá rychlé zkáze, nebo ospravedlňuje-li takový postup stav zásilky, popřípadě jsou výlohy za úschovu neúměrné ve vztahu k hodnotě zásilky. Po prodeji zásilky je dopravce oprávněn zúčtovat výtěžek z prodeje se svými nároky váznoucími na zásilce a zbývající část výnosu dát k dispozici oprávněné osobě. Nedosáhne-li však hodnota prodeje ani výše dopravních nároků, má dopravce právo požadovat rozdíl.

Železniční Úmluva COTIF v článku 21 Přípojku CIM ukládá dopravci v případě překážek při dodání uvědomit o těchto překážkách neprodleně odesílatele a vyžádat si jeho pokyny, pokud odesílatel nepožádal údajem zapsaným v nákladním listě, aby mu zboží při vzniku překážky bylo bez dalšího vráceno zpět. Také Úmluva COTIF opravňuje dopravce k vyložení zboží na náklady osoby s dispozičním oprávněním s tím, že vyložení se přeprava považuje za ukončenou. Jde-li o zboží podléhající zkáze, nebo jsou-li náklady na úschovu nepřiměřené hodnotě zboží, může dopravce dát podnět k prodeji zboží a výnos z prodeje zúčtovat se svými oprávněnými nároky.

Rovněž tak nová Rotterdamská pravidla (Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři) ve svém článku 48 umožňují dopravci, aby zboží, které zůstalo nedodáno, uskladnil, vybalil (je-li baleno v kontejneru) a zařídil prodej či zničení zboží v souladu s předpisy platnými na místě, kde se zboží nachází.

6) Závěr

Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá, že **příjemce zboží není povinen zásilku převzít, přičemž důvody pro její nepřevzetí mohou být jak osobní, tak objektivní, popřípadě obchodní.** Nebude-li příjemce přímo stranou přepravní smlouvy, což ve většině případů nenastává, je za náklady vzniklé v souvislosti s nepřijetím zásilky příjemcem odpovědný dopravci odesílatel coby smluvní strana smlouvy o přepravě. Dopravce je však zpravidla chráněn právní úpravou umožňující dopravci postupné složení, zpeněžení zásilky a zúčtování obdrženého výnosu s jeho oprávněnými nároky. Zda nepřijetím zásilky došlo k porušení jiné (hlavní) smlouvy, např. kupní či smlouvy o dílo, nemá vliv na postup dopravce a jeho plnění práv a povinností ze smlouvy přepravní.

II. Zvláštní zájem na dodání zásilky

Přeprava zboží, zejména ta mezinárodní, je v moderní době postavena na principu omezení dopravní odpovědnosti, jinak by dopravce nebyl ochoten převzít riziko spojené s přepravou zásilky, jejíž hodnota zpravidla mnohonásobně přesahuje hodnotu samotné odměny za uskutečnění této služby. Přepravit zásilku určité vytěžené suroviny přes rozbouřený oceán představuje činnost jistě daleko rizikovější, než samotné vytěžení suroviny z povrchu země, nicméně bez uskutečnění přepravy tohoto zboží k jeho příjemci na druhém konci zeměkoule by nemohlo dojít k rozvoji světového obchodu a všeobecnému rozvoji vůbec.

Téměř všechny mezinárodní úmluvy o přepravě zboží jakýmkoli druhem dopravního prostředku, ale i vnitrostátní právní úprava celé řady zemí, obsahují ustanovení omezující odpovědnost dopravce za škody vzniklé běžným a předvídatelným nebezpečím spojeným s mezinárodní přepravou, s povahou zásilky či použitým dopravním prostředkem. Tato omezení, vycházející zpravidla z kilogramové váhy zásilky, hodnoty přepravované jednotky (coli, kontejneru) dávají dopravci jistotu, že při dodržení standardních a od dopravce požadovaných postupů během přepravy nebude mít případné poškození, zničení či ztráta zásilky pro dopravce fatální důsledek v podobě zániku jeho podniku či finanční likvidace. Odpovědnostní riziko mohou dopravci také pojistit u celé řady pojišťoven a vytvořit si tak dostatečnou ochranu proti případné náhradě škody vzniklé v přímé souvislosti s prováděním přepravy.

Přesto však dochází k prolomení zásady omezené odpovědnosti dopravce, a to buď z důvodu jeho nestandardního chování při nakládání se zásilkou, při samotné přepravě, popřípadě dopravce sám svým rozhodnutím převezme na sebe vyšší odpovědnost, než k jaké je povinen na základě stávající právní úpravy. K prvním případům rozšíření dopravní odpovědnosti patří zejména jeho úmyslné jednání vedoucí ke vzniku škody na zásilce, popřípadě jeho hrubá nedbalost, lehkovážnost, hrubé organizační pochybení apod. Dobrovolné rozšíření dopravní odpovědnosti, založené na dohodě mezi dopravcem a odesílatelem, pak spočívá ve stanovení vyšších odpovědnostních limitů pro případ vzniku určité události během přepravy, nebo i závazek dopravce nahradit další, s poškozením, zničením či ztrátou zásilky související škody.

Zvláštní zájem na dodání zásilky vyjadřuje odesílatel vůči dopravci v případě, že její ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty představují pro odesílatele natolik vážný důsledek, že je ochoten dopravci poskytnout za jeho služby zvýšené plnění, aby si zajistil zvýšenou péči dopravce o zásilku jako takovou, i o včasnost jejího dodání. Tento zájem může být vyvolán buď jedinečností přepravovaného zboží, jeho nenahraditelností, závazkem k včasnému dodání zásilky za účelem jejího použití v místě určení, ale i prestižními důvody, souvisejícími s udržením vědomí o vysoké spolehlivosti výrobků odesílatele a schopnosti tyto dodat ve sjednané lhůtě. Je nicméně pravdou, že ujednáno o zvláštním zájmu na dodání zásilky, jakož i související ujednání o ceně zásilky, nejsou v praxi příliš rozšířené a odesílateli využívány.

1) Ujednání o zvláštním zájmu na dodání

Značná část mezinárodních úmluv o přepravě zboží požaduje, aby ujednání mezi odesílatelem a dopravcem o zvláštním zájmu odesílatele na dodání zásilky pro případ její ztráty, poškození či překročení dodací lhůty bylo učiněno písemně, zaznamenáno v nákladním listě, a aby byl dopravci (zpravidla před zahájením přepravy) uhrazen příplatek k přepravnému. Záznam do nákladního listu o sjednání dohody o zvláštním zájmu na dodání zásilky má nejen varovnou funkci vůči dopravci, ale též vůči všem na přepravě se podílejícím dalším (následným)

dopravcům či osobám, které se zásilkou přijdou do styku. Požadují-li příslušné předpisy (mezinárodní úmluvy), aby takové ujednání bylo zaneseno do nákladního listu, bude nutno dohodu mezi odesílatelem a dopravcem dosaženou například v přepravní smlouvě, popřípadě v e-mailové korespondenci, považovat za nedostačující, tudíž neplatnou. Řada diskuzí se také vede o otázce, zda musí být bezpodmínečně zaplacen příplatek k přepravnému, či stačí pouze dosažení ujednání o jeho výši. I v tomto případě lze konstatovat, že nezaplacení příplatku za zvláštní zájem na dodání zásilky lze považovat za nesplnění základní podmínky dohody, přičemž takové porušení neumožňuje následně odesílateli domáhat se po dopravci vyšší náhrady.

Ujednání, které by znamenalo nepřiměřeně nízký příplatek k přepravnému ve vztahu k možným následkům, by rovněž mohlo být označeno za neplatné. Není však vyloučeno, aby příplatek sám byl již zahrnut ve zvýšeném přepravném.

V důsledku sjednání zvláštního zájmu na dodání tedy nebudou použita hodnotová omezení stanovená v jednotlivých úmluvách o přepravě zboží, ale dopravce bude povinen nahradit odesílateli škodu až do výše sjednaného zájmu na dodání, uvedené (jak již konstatováno výše) zpravidla v nákladním listě. Dojde-li ke škodě na samotné zásilce nebo k překročení dodací lhůty, neznamená to automaticky, že dopravce je povinen vyplatit částku sjednanou jako (maximální) zvláštní zájem na dodání zásilky. V takovém případě bude odesílatel muset doložit, jaká skutečná škoda mu v důsledku přepravy zásilky vznikla, a dopravce bude nucen tuto nahradit až do maximální výše sjednaného zájmu. Řada mezinárodních úmluv však připouští, aby dopravce sám prokázal, že odesílatelem požadovaný nárok je vyšší, než jeho skutečný zájem na dodání zásilky, a tím ovlivnil výši své uhrazovací povinnosti.

Pro úplnost je třeba zdůraznit, že pojišťovny zpravidla nepojišťují riziko dopravce v souvislosti s dohodou o zvláštním zájmu na dodání zásilky, ani související hodnotová ujednání o ceně zásilky. Proto bude naplnění rizika vyplývajícího z přepravy zboží a ujednání o zvláštním zájmu na dodání zásilky představovat pro dopravce přímý zásah do jeho finanční stability.

2) Úprava mezinárodních úmluv

Pro bližší seznámení s úpravami zvláštního zájmu na dodání a podmínek pro jeho sjednání nyní nahlédneme blíže do jednotlivých druhů mezinárodní přepravy:

a) Úmluva CMR – silniční nákladní doprava

Zvláštní zájem na dodání zásilky upravuje Úmluva CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě ve svém článku 26. Dle této úpravy může odesílatel, zaplatí-li dohodnutý příplatek k přepravnému, udat v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky, a to pro případ její ztráty nebo poškození, popřípadě překročení dodací lhůty. Úmluva CMR tedy požaduje, aby hodnota zvláštního zájmu na dodání zásilky byla uvedena přímo v nákladním listě, a aby došlo k zaplacení příplatku k přepravnému, jinak je ujednání o vyšší odpovědnosti dopravce neplatné.

Byl-li udán zvláštní zájem na dodání, může být po dopravci požadována náhrada dalších prokázaných škod až do hodnoty částky udaného zájmu na dodání. Touto úpravou je tedy překročena limitovaná náhrada škody stanovená v člancích 23, 24 a 25 Úmluvy CMR. Pod termínem „další prokázané škody“ lze rozumět jak ušlý zisk, tak například náhradní nákup zničeného či ztraceného stroje, uhrazenou daň a poplatky související se zničením či ztrátou zboží, s přepravou, výpadek výroby, zajištění náhradního plnění, kurzové rozdíly apod. Až do výše sjednaného zájmu na dodání zásilky lze také požadovat veškeré s přepravou zásilky související škody, zejména pokud se týká ztráty zásilky, jejího pozdního dodání a z toho vyplývajících faktických a právních důsledků.

Je otázkou, zda by za použití příslušného národního právního řádu byly právně udržitelné nároky na úhradu škod představujících tzv. pocitové faktory (zničení oblíbeného předmětu, jedinečného předmětu či zařízení), či nároky na náhradu ceny oblíbenosti (uhynutí milovaného zvířete v průběhu přepravy apod.).

b) Úmluva COTIF (s Přípojkem CIM) – železniční nákladní přeprava

Dle Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), zejména pak jejího Přípojku CIM, lze rovněž požadovat po dopravci odškodnění nad rámec limitované náhrady škody. Dle ustanovení článku 35 (Přípojku CIM) se totiž mohou odesílatel a dopravce dohodnout, že odesílatel uvede zapsáním vyčíslené částky do nákladního listu svůj zvláštní zájem na dodání zboží, a to pro případ ztráty, poškození či překročení dohodnuté dodací lhůty. Úmluva COTIF (Přípojek CIM) tedy přímo nevyžaduje, aby bylo zapláceno současně zvýšené přepravné, či příplatek k přepravnému. V případě udání zájmu na dodání zboží může být pak kromě odškodnění předvídaných v článcích 30, 32 a 33 (Přípojku CIM) požadována náhrada též další prokázané škody, a to až do výše udané částky. Je nutno zdůraznit, že oprávněná osoba je povinna prokazovat vzniklou škodu, nárok na vyšší odškodnění tedy nevzniká automaticky.

Dojde-li ke ztrátě nákladního listu, bude na odesílateli, aby prokázal, že do tohoto zapsal vyčíslenou částku svého zvláštního zájmu na dodání zboží. Důkazní břemeno, tedy povinnost prokázat, že nákladní list chybí nebo je ztracen, leží dle ustanovení článku 44, § 5 Přípojku CIM na odesílateli.

c) Varšavská úmluva o mezinárodní letecké dopravě

Také Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 (Varšavská úmluva) umožňuje učinit tzv. „zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení“, a to v souladu s článkem 22 odst. 2a). Takové prohlášení o zájmu na dodání do místa určení musí odesílatel učinit v okamžiku, kdy odevzdává zásilku dopravci, a zaplatit popřípadě příslušný poplatek. Zda bude poplatek zaplácen, záleží tedy na dopravci, který rozhoduje o tom, zda poplatek vybere, a to bezprostředně či následně. V takovém případě pak je dopravce povinen uhradit škodu až do výše udané částky, nebude-li prokázáno, že tato částka je vyšší, než skutečný zájem odesílatele na dodání zásilky do místa určení. Je jistě nesporné, že prokazovat tzv. „skutečný zájem odesílatele“ na dodání zásilky do místa určení bude dopravce, pokud bude rozporovat odesílatelům požadovanou částku odškodnění vyplývající ze zvláštního prohlášení o zájmu na dodání. I v tomto případě odpovídá dopravce nejen za škodu vzniklou na samotné zásilce, ale i z důvodu zpoždění při letecké dopravě.

d) Montrealská Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

Rovněž tak novější Montrealská Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999 ve svém článku 22 připouští, aby odesílatel učinil v době, kdy předává náklad dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplatil příslušný poplatek, pokud je však za těchto okolností požadován. V takovém případě potom dopravce nese odpovědnost za odesílateli vzniklou škodu až do výše udané částky, pokud ovšem sám neprokáže, že je tato částka vyšší, než skutečný zájem odesílatele na dodání zásilky do místa určení. Také Montrealská úmluva vztahuje prohlášení o zájmu na dodání zásilky do místa určení jak na případy zničení, ztráty, poškození zásilky, tak i na zpoždění při letecké přepravě.

e) Haagská pravidla o námořní přepravě

Mezinárodní Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů z roku 1924 (Haagská pravidla) připouští v ustanovení článku 4 odst. 5 zvýšenou odpovědnost dopravce v případě ztráty, poškození zboží, popřípadě „škody související se zbožím“, byla-li povaha a cena zboží prohlášena odesílatelem před naloděním a zapsána do konosamentu. Současně Haagská pravidla připouštějí, aby ujednáním mezi dopravcem, kapitánem nebo dopravcovým zmocněncem a odesílatelem byla určena jiná nejvyšší částka, než jaká je uvedena jako limit odpovědnosti dopravce, avšak s výhradou, že takto ujednaná nejvyšší částka nebude nižší, než částka Haagskými pravidly stanovená.

Haagská pravidla tedy vylučují snížení limitu odpovědnosti dopravce, ale připouštějí, aby odesílatel před naloděním prohlásil a do konosamentu zapsal povahu zásilky a její zvýšenou cenu pro případ její ztráty, poškození, nebo „škody související se zbožím“, tedy škody vyplývající např. z pozdního dodání zásilky.

Rovněž tak novější Haagsko-visbyská pravidla (Protokol o změně mezinárodní Úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů z roku 1924) z roku 1968 ve svém článku 2, měnícím ustanovení článku 4 odst. 5 Haagských pravidel připouštějí, že povaha a hodnota zboží bude odesílatelem prohlášena před naloděním a zapsána do konosamentu, čímž bude opět odpovědnost dopravce zvýšena nad limitovanou hranici odpovědnosti.

f) Hamburská pravidla o námořní přepravě

Dle Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží z roku 1978 (Hamburská pravidla) je rovněž možno zvýšit hranici odpovědnosti dopravce za škodu vyplývající ze ztráty, poškození či opožděného dodání zásilky, a to v souladu s ustanovením článku 6 odst. 4 Hamburských pravidel. Povahu takového ujednání však Hamburská pravidla neurčují a ustanovení článku 6 odst. 4 proto spíše než ke zvláštnímu zájmu na dodání zásilky směřuje ke zvýšení odpovědnostní hranice dopravce v souvislosti se samotnou zásilkou.

g) Budapešťská úmluva o přepravě po vnitrozemských vodních cestách

V případě přepravy zásilek po vnitrozemských vodních cestách lze dle Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) z roku 2001 sjednat mezi dopravcem a odesílatelem vyšší částku odpovědnosti, ačkoli Úmluva CMNI přímé ustanovení o tzv. zvláštním zájmu na dodání zásilky postrádá. Dle článku 20 odst. 4 se nejvyšší částky odpovědnost dopravce stanovené Úmluvou CMNI nepoužijí v případě, že byla povaha a vyšší hodnota zboží nebo přepravního zařízení výslovně zaznamenána v přepravní listině a dopravce tyto údaje nepopřel, nebo pokud strany výslovně sjednaly vyšší částku odpovědnosti.

h) Rotterdamská pravidla o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři

Rovněž tak dle Úmluvy OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři z roku 2008 (Česká republika dosud není smluvní stranou) lze dle článku 59 odst. 1 ze strany odesílatele prohlásit a zapsat do smluvních dokumentů vyšší částku, než limitovanou náhradu, do níž dopravce odpovídá za porušení svých smluvních povinností.

III. Soudní rozhodnutí

- **rozsudek BGH ze dne 2.4.2009 – I ZR 16/07 – Transportrecht 10/2009, str. 410**

V tomto případě uplatňovala pojišťovna příjemce postoupený nárok na náhradu škody vzniklé při přepravě zásilky v hodnotě téměř EUR 270.000,-. Odesílatel požádal v roce 2001 dopravce o přepravu zásilky do Belgie s tím, že nákladní list byl vyhotoven v elektronické podobě. V rubrice „příjemce“ byla uvedena adresa dodacího centra dopravce v Belgii a dále kontaktní adresa – telefonní číslo – příjemce. Jiné údaje o příjemci uvedeny nebyly. Rovněž tak nebyly uvedeny žádné další údaje v doprovodných dokumentech provázejících zásilku. Zásilka příjemci dodána nebyla a dopravce zaplatil prostřednictvím své pojišťovny konkursnímu správci příjemce limitovanou náhradu EUR 69.000,-. Pojišťovna uplatnila své nároky vůči dopravci žalobou s tím, že dopravce není oprávněn dovolávat se omezené náhrady škody. Prvoinstanční soud vyhověl žalobě částečně, odvolací soud přiznal žalující pojišťovně náhradu v uplatňované (plné) výši. Žalovaný dopravce podal proti rozhodnutí vrchního zemského soudu revizní žalobu ke Spolkovému soudnímu dvoru.

Dle názoru Spolkového soudního dvora nelze ze skutečnosti, že v nákladním listě byla uvedena adresa příjemce jakožto dodacího centra dceřiné společnosti dopravce vyvozovat, že by dodáním zboží do tohoto místa bylo zboží dáno k dispozici příjemci, bylo-li současně udáno telefonní číslo, na něž se měl dopravce s dodáním zboží obrátit. Dodáním zboží do dodacího centra dceřiné společnosti dopravce v Belgii nebylo totiž umožněno příjemci ve smyslu článků 12 a 13 Úmluvy CMR se zbožím nakládat. Spolkový soudní dvůr dospěl také k závěru, že soudy nižších stupňů se musí znovu zabývat otázkou přepravovaného množství a hodnoty zásilek. Dle názoru Spolkového soudního dvora totiž musí být dopravce uvědoměn o vyšší ceně zásilky tam, kde cena jednotlivého balíku přesahuje více než 10-ti násobně limitovanou náhradu škody. Dopravci musí být v takovém případě umožněno, aby při vědomí vyšší ceny zásilky buď přijal zvláštní bezpečnostní opatření, nebo přepravu zásilky odmítl. S těmito závaznými právními názory byla proto věc vrácena soudům nižších stupňů.

- **rozsudek Městského soudu v Praze 11 Cm 154/2003-167 ze dne 2.9.2009 (dosud nepravomocný)**

Odesílatel požadoval po dopravci náhradu škody za přepravu zásilky z Ruska, která byla dopravena do České republiky v červenci roku 2002. Dopravce odmítl zásilku vydat, dokud nebude uhrazena částka stejného vzniklá při nakládkách v Rusku z důvodu čekání na kompletaci zásilek tak, jak bylo mezi stranami písemně po uzavření přepravní smlouvy dohodnuto. Vůči zásilce bylo dopravcem uplatněno zástavní právo a zboží bylo složeno v jeho skladu v Praze – Holešovicích. V průběhu povodní roku 2002 byla zásilka zničena a odesílatel uplatnil vůči dopravci plnou náhradu škody. Soud I. instance v rozsudku z roku 2005 žalobu zamítl, nicméně odvolací Vrchní soud v Praze vrátil věc k řízení zpět k soudu I. instance s tím, že pro posouzení věci je rozhodující zjištění, zda ve smyslu § 619 ObchZ nabyl právo na uplatňování nároků z poškození zásilky příjemce označený v nákladním listě, požádal-li o vydání zásilky po uplynutí lhůty, kdy měla dojít do místa určení. Soud I. instance, vázán názorem odvolacího soudu, dospěl k závěru, že **příjemce označený v nákladním listě skutečně po uplynutí lhůty pro dodání**

zásilky písemně požádal dopravce o její vydání s příslibem úhrady všech na zásilce váznoucích nákladů a tím, dle názoru soudu I. instance, nabyl aktivní legitimaci domáhat se po dopravci náhrady vzniklé škody. Tento příjemce byl také uveden ve smlouvě o přepravě uzavřené mezi dopravcem a odesílatelem. Soud proto žalobu pro nedostatek aktivní věcné legitimace žalobce ve sporu v celém rozsahu zamítl.

Poznámka:

Předmětný případ je zajímavý aplikací speciální právní normy vyplývající z úpravy obchodního zákoníku a týkající se aktivní legitimace příjemce, označeného jak v přepravní smlouvě, tak v nákladním listě CMR. Rozsudek soudu I. instance je uváděn i přesto, že dosud nenabyl právní moci, neboť vychází z již vysloveného názoru soudu odvolacího a řešenou problematikou je neobvyklý.

IV. Nové publikace z oblasti přepravního práva

V této části si dovoluujeme upozornit na nově vydané publikace v oblasti přepravy a zasílatelství:

1. J. Krofta: **Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě**, 2009, Nakladatelství Leges
2. P. Sedláček: **Úmluva CMR (Komentář)**, 2009, 1. VOX a.s. – Nakladatelství

V. Školení a semináře

Vzdělávací agenturou 1. VOX a.s. jsme byli upozorněni na tyto vzdělávací akce v následujícím období:

Změny v zahraničním obchodě se zbožím pro rok 2010 – celní předpisy, uplatňování DPH, vykazování INTRASTATu

TERMÍN: 7. 12. 2009

PŘEDNÁŠÍ: **Marek Reinoha** (poradce v oblasti cel a unijního obchodu)

PROGRAM: Definice vnitrounijního obchodu se zbožím a základních pravidel jeho provádění • definice mimounijního obchodu se zbožím a základních pravidel jeho provádění.

LEDEN 2010

Celní předpisy v roce 2010

TERMÍN: 13. 1. 2010

Pracovní seminář k problematice provádění zahraničního obchodu se zbožím se zaměřením na uplatňování celních předpisů po jejich změnách v roce 2010.

PŘEDNÁŠÍ: **Marek Reinoha** (poradce v oblasti cel a unijního obchodu)

INTRASTAT v roce 2010 – vykazování vnitrounijního obchodu se zbožím a jeho provázanost s uplatňováním DPH

TERMÍN: 18. 1. 2010

Pracovní seminář k Vyhlášce č. 201/2005 Sb., o statistice vyváženého a dováženého zboží a způsobu sdělování údajů o obchodu mezi Českou republikou a ostatními členskými státy Evropského společenství po novelizaci účinné od 1. 1. 2009.

PŘEDNÁŠÍ: **Marek Reinoha** (poradce v oblasti cel a unijního obchodu)

VI. Příště

V příštím elektronickém e-bulletinu dopravního práva se budeme zabývat tématy:

- I. COGSA – námořní přeprava z/do USA
- II. § 627 obchodního zákoníku – ručení příjemce za pohledávky dopravce

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