

Prosinec 2010

4
Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. House – konosamenty, jejich podstata a použití.
- II. Odškodnění cestujících v rámci letecké přepravy za škodu na zavazadlech, při zranění či usmrcení.
- III. Soudní rozhodnutí
- III. Příště

I. House–konosamenty, jejich podstata a použití

Dokladem, který odesílatel obdrží od dopravce při předání zásilky k přepravě, je nejčastěji nákladní list, obsahující základní údaje o prováděné přepravě, zásilce a případně též dalších podmínkách mezi stranami přepravní smlouvy dohodnutých. Ačkoliv se zdá být pravidlem, že nákladní list odesílateli vystaví dopravce, tedy osoba skutečně provádějící přepravu zásilky, nemusí tomu tak být ve všech případech.

Zejména v námořní přepravě jsou kromě tzv. „carrier B/L“ nákladních listů – konosamentů (dopravcův nákladní list) vystavovány také tzv. „house B/L“ konosamenty (domácí konosamenty), vydávané osobou, která není skutečným dopravcem, ale zásilatelem, tedy osobou zprostředkovávající přepravu zboží. House B/L jsou tedy vydávány zpravidla tzv. NVOCC (non-vessel operating common carrier), tedy osobami, které lodní dopravu přímo neprovozují. Vydávání tzv. house-konosamentu je v některých zemích, jako např. v USA, podmíněno oficiální registrací a vydáním licence, ale v převážné většině zemí může zásilatel vydat svůj vlastní house-konosament i bez zvláštní registrace, což se týká i České republiky.

1) Funkce house–konosamentu

House – konosament může, stejně jako dopravcův konosament, mít jednak význam jako potvrzení o převzetí zboží, ale představuje též dokument umožňující v určitých případech nakládat se zbožím (cenný papír) a dále potvrzuje uzavření přepravní (zasílatelské) smlouvy.

i) Potvrzení o převzetí zboží

Vydáním house B/L potvrzuje zásilatel, že se zboží nachází v jeho péči. Pro odesílatele se tedy jedná o významný doklad, kterým je potvrzeno, že odesílatel zásilku předal zásilateli za účelem její přepravy dle uzavřené smlouvy. House B/L není tedy dokladem o

provedené či prováděné (námořní) přepravě, ale dokladem o převzetí zásilky zasílatelem k zajištění (zabezpečení) následné přepravy. Faktická přeprava je pak podložena tzv. carrier B/L, tedy dopravcovým konosamentem, jímž dopravce potvrdí zasílateli (v pozici odesílatele dle uzavřené přepravní smlouvy), že zásilku převzal k (námořní) přepravě. Zatímco house-konosament je dokladem o převzetí zásilky zasílatelem k uskutečnění přepravy, je dopravcův konosament dokladem o převzetí zásilky k faktické přepravě. Není jistě nutno zdůrazňovat, že oba dokumenty by měly být ve vzájemné shodě, pokud se týká základních údajů přepravy (místa převzetí, odeslání, popisu stavu zásilky, jejího množství, popř. hodnoty). Nesoulad house-konosamentu a dopravcova konosamentu může vést i k nemožnosti vydat zásilku v odesílatelem požadovaném čase a místě.

ii) **Cenný papír (Document of Title)**

House-konosament představuje (v originální podobě a za předpokladu, že zakládá právo na vydání zásilky) cenný papír, jenž může být (indosací) převeden na jinou osobu, která se tímto úkonem stane oprávněnou disponovat se zásilkou a požadovat po zasílateli vydání zásilky. Zasílatel vydá (umožní vydání) zásilky v místě určení pouze proti předložení originálu house-konosamentu (s jeho případnou řádnou indosací), přičemž je pochopitelné, že musí prověřit platnost indosamentu i osobu, na níž byl cenný papír (konosament) převeden. Za účelem umožnění indosace – převodu house -konosamentu musí být tento opatřen poznámkou „To order“ nebo „To order of“ s uvedením jména např. banky či jiné osoby. Není-li house-konosament opatřen touto poznámkou, není převoditelný a byl vydán výlučně ve prospěch osoby na něm uvedené coby odesílatele. House-konosament se stejně jako konosament dopravce zpravidla vydává ve třech originálních vyhotoveních a potřebném počtu kopií. Originální vyhotovení se také jako „originál“ označují, kopie nesou označení „copy“ nebo také „Non-Negotiable“. House-konosamenty mohou být ve výjimečných případech uvedeny jako akreditivní podmínka při úhradě kupní ceny bankou, avšak samy o sobě neumožňují požadovat zboží po skutečném dopravci, který na příslušnou přepravu vydal svůj (tradiční) carrier-konosament.

iii) **Důkaz o uzavření smlouvy**

House-konosament také potvrzuje, že mezi odesílatelem a zasílatelem (např. NVOCC) byla uzavřena smlouva o zajištění přepravy zásilky. Z house-konosamentu tedy vyplývá závazek zasílatele zajistit přepravu zásilky z místa odeslání uvedeného na house-konosamentu do místa určení, uvedeného tamtéž. House-konosament tedy není dokladem o uzavření konkrétní přepravní smlouvy, ale důkazem o závazku zasílatele takovou přepravní smlouvu uzavřít a přepravu ve prospěch odesílatele zajistit. Konkrétní přeprava, sjednaná mezi zasílatelem a dopravcem, se odráží v dopravcově konosamentu, který je také jediným důkazem o sjednání smlouvy přepravní. Z dopravcova konosamentu nevyplývá pro dopravce (rejdaře) právo kontaktovat přímo odesílatele, uvedeného na house-konosamentu. Odesílatelem uvedeným na carrier-konosamentu je totiž (zpravidla) sám zasílatel, odesílatel uvedený v house-konosamentu stranou přepravní smlouvy s rejdařem (doprovce) není. Smluvní stranou smlouvy o přepravě a klientem dopravce (rejdaře) je tedy zasílatel.

Pro oba druhy dokladu platí, není-li předloženo konkrétní znění přepravní smlouvy, že údaje uvedené v nákladním listě potvrzují údaje o přepravě sjednané mezi stranami, uvedenými na nákladním listě, tedy v případě house-konosamentu mezi odesílatelem a zasílatelem, v případě dopravcova konosamentu mezi zasílatelem (coby odesílatelem) a dopravcem (rejdařem). Všechny tyto údaje by měly být v souladu s uzavřenou zasílatelskou, popř. přepravní smlouvou.

2) Údaje o zásilce uvedené v konosamentu

Zasílatel ani skutečný dopravce nejsou znalci zboží a nemohou proto nést odpovědnost za údaje, které odesílatel (popř. výrobce, prodávající) uvedenou v nákladním listě. Přesto je zájmem všech stran, aby zboží bylo v nákladním listě uvedeno v souladu s jeho skutečnou povahou, a to ať už z důvodu zabránění budoucích sporů s příjemcem, nebo též z důvodu celního řízení či přepravy zakázaného či nebezpečného zboží. Zasílatel vystavující house-konosament musí také zajistit, aby údaje uvedené v tomto dokumentu byly shodně uvedeny v konosamentu vystavovaném dopravcem. Za rozdíly mezi house-konosamentem a dopravcovým konosamentem ponese zasílatel plnou odpovědnost. V praxi bude nejdůležitější, aby zasílatel do house-konosamentu uvedl zejména odpovídající množství zboží (nikoliv pouze počet palet, ale též např. kartonů či beden) a jeho reálný popis (označení pouze „chemikálie“, nebo „potraviný“ apod. je naprosto nedostačující).

3) Odpovědnost za předání zboží oprávněnému příjemci

Při existenci dvou výše uvedených typů konosamentů, tedy house-konosamentu a carrier-konosamentu, je na zasílateli (NVOCC), aby posoudil osobu, která (zejména v případě indosace konosamentu) předloží v místě určení nákladní list a bude požadovat vydání zásilky. Zasílatel je oprávněn na základě carrier-konosamentu k převzetí zásilky od skutečného dopravce (rejdaře), zatímco příjemce zásilky se vůči zasílateli bude vykazovat jeho vlastním house-konosamentem. Je-li house-konosament indosován, a to i několikrát, musí zasílatel prověřit nepřerušenu řadu indosací, ale také zejména oprávněnost osob jednat za subjekt provádějící indosaci a osobu konečného příjemce – vlastníka zásilky. Vydání zásilky nesprávné osobě vede k plné odpovědnosti zasílatele, bez možnosti dovolávat se omezujících ustanovení ať už mezinárodních úmluv, nebo příslušných zasílatelských podmínek omezujících odpovědnost zasílatele. Je také samozřejmé, že zasílatel nemůže vydat zásilku na základě house-konosamentu dříve, než je zásilka připravena k vyzvednutí ze strany dopravce, nebo než tuto sám od dopravce převzal.

Přesto se může stát, že příjemce není schopen předložit při vyzvednutí zásilky příslušný konosament ať už z toho důvodu, že byl zničen, nebo proto, že byl ztracen. V takovém případě žádá ať už zasílatel, nebo dopravce, aby byl vydán tzv. letter of indemnity, zpravidla potvrzený prvotřídní bankou, zaručující zasílateli popř. dopravci (rejdaři) regresní nárok vůči osobě, které byla zásilka vydána v případě, že určitá oprávněná osoba údajně ztracený či zničený konosament přesto později rejdaři či zasílateli předloží a bude požadovat vydání zásilky. Řada zasílatelských společností (NVOCC) požaduje, aby letter of indemnity zněl na dvou-, troj- i vícenásobek hodnoty zboží, a to z důvodu, že skutečnou hodnotu zboží popř. též škodu, vzniklou vydáním zásilky neoprávněné osobě, nelze předem odhadnout, přičemž odpovědnost zasílatele/doprovce není v takovém případě nijak omezena.

4) **Poznámka „said to contain“**

Zasílatel vystavující house-konosament není často schopen ověřit skutečnou shodu zásilky s popisem uvedeným v konosamentu, a proto z opatrnosti připojuje k popisu zboží poznámku S.T.C. (said to contain) znamenající, že zasílatel spoléhá na popis zboží tak, jak byl uveden odesílatelem. To však nezbavuje zasílatele odpovědnosti ve vztahu ke skutečnému dopravci, který nemusí s předmětnou poznámkou souhlasit a přenést ji do svého carrier-konosamentu. Některé země, jako např. USA, uvádění takové poznámky naprosto odmítají.

5) **Datum vystavení house-konosamentu**

Již z povahy house-konosamentu vyplývá, že může být vystaven dříve, než byl vystaven dopravcům konosament. Měl by být také vystaven v okamžiku, kdy zasílatel skutečně zásilku od odesílatele přejímá do své moci (např. do svého skladu), opatření house-konosamentu poznámkou „shipped on board“ – naloženo na palubu, však není možno vydat dříve, než bude skutečně vydán konosament dopravcem a než bude zboží skutečně naloženo na loď. Do té doby lze house-konosament opatřit pouze poznámkou „received for shipment“ jako doklad o tom, že zásilka byla přijata k nalodění. Vydání house-konosamentu bez toho, že by zasílateli byla zásilka předána, může být nesmírně rizikové. Následný převod house-konosamentu na třetí osobu by mohl vést k odpovědnosti zasílatele za vydání zásilky osobě, které o nepředání zásilky původním odesílatelem zasílateli neměla vědomost a podle vydaného house-konosamentu je oprávněna se zásilkou disponovat a požadovat její vydání.

6) **Údaje o úhradě přepravného**

V případě, že přepravné je hrazeno již odesílatelem, opatří se house-konosament poznámkou „prepaid“, potvrzující, že přepravné již bylo uhrazeno. V případě, že má být přepravné vybráno teprve od příjemce v místě určení, nese konosament poznámku „collect“ nebo „to collect“. Jsou-li však zásilky dodávány do destinací, kde není jistota úhrady přepravného současně s vydáním zásilky, požadují zasílatelé, ale též rejdaři, úhradu přepravného předem.

Po vydání zboží opatřuje zasílatel house-konosament zpravidla poznámkou „accomplished“, potvrzující, že zboží bylo vydáno a přeprava ukončena.

7) **Rozdíly mezi house-konosamentem a carrier-konosamentem**

House-konosament je vydáván zasílatelem (např. NVOCC), zatímco carrier-konosament je vydáván samotným dopravcem. House-konosament je dokladem o uzavření zasílatelské smlouvy mezi zasílatelem a odesílatelem (příkazcem), zatímco carrier-konosament je dokladem o uzavření přímo přepravní smlouvy mezi zasílatelem (coby odesílatelem) a dopravcem. Podmínky odpovědnosti zasílatele dle house-konosamentu mohou být odlišné, než podmínky odpovědnosti dopravce dle carrier-konosamentu, který se zpravidla odvolává na Haagská, Haagsko-Visbyská popř. Hamburská pravidla.

8) **Důvody použití house-konosamentu**

Vydání house-konosamentu umožňuje odesílateli převádět vlastnictví ke zboží, tedy právo nakládat se zásilkou, ještě před jeho naložením na loď, popř. i v průběhu přepravy, aniž by musel být měněn carrier-konosament. House-konosament může také zajistit odesílateli širší nároky vůči zasílateli, než samotný konosament dopravce.

Pro odesílatele je ve vztahu k jemu známému a často využívanému zasílateli výhodnější uplatňovat nároky z house-konosamentu, než vůči rejdaři, se kterým nemá přímý obchodní vztah.

Zasílatelé vydáním vlastního konosamentu také zvyšují svou prestiž na trhu přepravních služeb, popř. tají svá dopravní spojení (rejdaře), nebo se snaží svým příkazcům ulehčit nakládání se zásilkou vytvořením možnosti lehké převoditelnosti nároků (vlastnictví) k zásilce, aniž by příkazci byli nuceni uzavírat přepravní smlouvy přímo s rejdaři.

9) FIATA B/L

Je-li zasílatel oprávněn (při splnění stanovených podmínek) vydat FIATA konosament, přebírá jeho vydáním odpovědnost dopravce. FIATA konosament je i ve smyslu českého práva náložným listem (§ 612 ObchZ), tedy cenným papírem. Z FIATA konosamentu vyplývá přímé právo odesílatele disponovat se zásilkou. FIATA konosament je tedy „silnějším“ právním dokumentem, než house-konosament, ačkoli je vydáván zasílatелеm. Ten však v případě vydání FIATA konosamentu vystupuje jako operátor multimodální přepravy dle Pravidel UNCTADU – Mezinárodní obchodní komory (publikace ICC č. 481) a jedná jako dopravce. To se projevuje i v údajích uváděných na samotném konosamentu, který na přední straně u označení či podpisu výstavce nese dovětek „as carrier“ (jako dopravce).

II. Odškodnění cestujících v rámci letecké přepravy za škodu na zavazadlech, při zranění či usmrcení

Při (mezinárodní) letecké přepravě je zranění či dokonce usmrcení pasažéra jistě nepříjemnou, ale s realitou života související skutečností. V porovnání s tím je případná ztráta zavazadla pouhou banalitou, ale je nutno vzít v úvahu, že řada cestujících převáží s sebou věci nemalé hodnoty, nemluvě již o důležitých nebo významných dokumentech či jiných nepeněžních hodnotách, které lze jen stěží vyčíslit.

Nejstarším mezinárodní úmluva o letecké přepravě – Varšavská úmluva z roku 1925 (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě – v České republice vyhlášena pod č. 15/1935 Sb.), jakož i novější Montrealská úmluva z roku 1999 (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě – v České republice vyhlášena pod č. 123/2003 Sbírky mezinárodních smluv) se otázkou zranění, usmrcení pasažéra popř. škodou na jeho zavazadlech zabývají, a to s následujícími principy.

1) Varšavská úmluva

Ve svém článku 17 Varšavská úmluva **stanovuje odpovědnost dopravce za škodu, jež nastala tím, že byl cestující usmrcen, zraněn, popř. utrpěl jakékoliv jiné poškození na těle, a to pokud se nehoda stala v letadle nebo při jakýchkoli operacích spojených s nastoupením do letedla a vystoupením z něj.** Současně pak článek 18 zakládá odpovědnost dopravce za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel nebo zboží, pokud se škodní událost stala za letecké dopravy. Letecká doprava přitom ve Varšavské úmluvě zahrnuje dobu,

po kterou zavazadla nebo zboží jsou pod dozorem dopravce, a to ať již na letišti nebo v letadle, či kdekoli jinde při přistání mimo letiště.

Článek 22 Varšavské úmluvy pak stanovuje odpovědnostní limity dopravce, a to jednak za cestujícího, jednak za zavazadla (zboží):

- a) odpovědnost dopravce při dopravě osob je dle článku 22 odstavec 1 Varšavské úmluvy omezena za každého cestujícího částkou 250.000 franků, přičemž:
 - i) cestující může úmluvou s dopravcem stanovit vyšší odpovědnostní hranici nebo
 - ii) lze-li podle právního řádu soudů, u nichž je věc projednávána, stanovit náhradu ve formě důchodu, nesmí jistina takového důchodu přesahovat výše uvedenou částku a
 - iii) frankem se rozumí hodnota rovnající se 65,5 mg zlata o ryzosti 0,900.

- b) při přepravě zapsaných zavazadel a nákladu je odpovědnost dopravce omezena na částku 250 švýcarských franků za kilogram, přičemž:
 - i) při odevzdání zásilky dopravci může cestující učinit zvláštní prohlášení **o zájmu na dodání do místa určení** a zaplatit příslušný poplatek. V takovém případě bude dopravce povinen uhradit škodu až do výše udané částky, pokud však sám neprokáže, že tato částka je vyšší, než skutečný zájem cestujícího (odesílatele) na dodání zásilky do místa určení
 - ii) u předmětů, jež si cestující opatruje sám, je odpovědnost dopravce omezena pouze na částku 5.000 švýcarských franků.

Ve všech těchto případech však nic nebrání soudu, podle jehož právního řádu je věc projednávána, aby přiznal oprávněnému též náhradu soudních nákladů nebo jiných procesních výdajů. To neplatí, pokud výše soudem přiznané náhrady nepřesahuje částku, kterou dopravce sám oprávněnému nabídl do 6 měsíců od škodní události, nebo před zahájením sporu.

Dle článku 25 Varšavské úmluvy však hranice odpovědnosti stanovené výše neplatí, je-li prokázáno, že ke škodě došlo z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustili buď úmyslně, nebo nerozvážností s vědomím, že škoda pravděpodobně z tohoto důvodu vznikne a současně, že se takového činu dopustili při výkonu své služby.

V souladu s článkem 26 Varšavské úmluvy musí příjemce při poškození zavazadel nebo zboží zaslat dopravci stížnost ihned, jakmile poškození zjistil, nejpozději však ve lhůtě 7 dnů, jde-li o zavazadla, a ve lhůtě 14-ti dnů, jde-li o náklad, počítáno od jejich přijetí. Uplatnění nároku musí být učiněno výhradou napsanou buď na přepravní listině, popř. samostatně s tím, že samostatný přípis musí být odeslán ve lhůtě stanovené pro uplatnění nároku. Nedodržení těchto lhůt má za důsledek ztrátu nároků, vyjma případu, kdy se dopravce dopustil podvodu.

Žalobu vůči dopravci u příslušného soudu musí oprávněná osoba podat dle článku 29 Varšavské úmluvy **ve lhůtě dvou let**, počínající od příchodu na místo určení nebo ode dne, kdy letadlo přiletět mělo, popř. od zastavení dopravy. Nedodržení této lhůty má za důsledek zánik nároku. Varšavská úmluva také stanovuje, že způsob výpočtu lhůty stanoví právní řád soudu, u nějž byla věc uplatněna, nicméně dle článku 35 jsou dny, uvedené ve Varšavské úmluvě, dny po sobě jdoucí, nikoliv pracovní.

Dle článku 20 Varšavské úmluvy je dopravce zbaven odpovědnosti, pokud prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby škodě zabránili, nebo že tak učinit nemohli. V případě např. teroristického aktu bude tedy na dopravci, aby prokázal, že jím přijatá opatření nemohla vést k zabránění útoku na letadlo, popř. že dopravce svou povinnost k přijetí „veškerých nutných opatření“ nezanedbal.

2) Montrealská úmluva

Novější Montrealská úmluva (MU) vstoupila pro Českou republiku v platnost dne 4. listopadu 2003, tedy poměrně nedávno. Ve své preambuli MU deklaruje, že má za cíl modernizovat a sjednotit Varšavskou úmluvu a snahu spravedlivě odškodnit a zabezpečit zájmy uživatelů mezinárodní letecké přepravy.

Dle článku 17 MU odpovídá dopravce za škodu vzniklou tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, jestliže se nehoda, jež vyvolala usmrcení nebo zranění, stala na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho. Pokud se týká zapsaného zavazadla, článek 17 odstavec 2 MU zakládá odpovědnost dopravce za škodu vzniklou v případě jeho zničení, ztráty nebo poškození, jestliže se škodní událost stala na palubě letadla anebo kdykoliv v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod dopravcovou kontrolou. Současně však MU zbavuje dopravce odpovědnosti zcela nebo zčásti, pokud byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla. V případě nezapsaných zavazadel, tedy včetně osobních předmětů, odpovídá dopravce pouze za ty škody, které vznikly přímo jeho vinou, anebo vinou jeho zaměstnanců nebo agentů. Dojde-li tedy ke krádeži na palubě letadla, kterou u nezapsaného (příručního) zavazadla způsobil spolucestující, neponese dopravce za takovou škodu odpovědnost. Článek 17 odst. 3 MU zakládá oprávnění cestujícího uplatnit vůči dopravci všechna práva ze ztráty zapsaného zavazadla, jestliže dopravce toto uzná, nebo (za pomoci fikce) nedojde-li zapsané zavazadlo ani po uplynutí 21 dnů ode dne, kdy dojíti mělo.

a) Náhrada škody při usmrcení popř. zranění cestujícího

V souladu s článkem 21 MU je stanoveno, že při usmrcení nebo zranění cestujícího se dopravce nemůže zbavit odpovědnosti za škody, které nepřesahují na každého cestujícího částku 100.000 SDR (zvláštních práv čerpání).

Nad rámec hodnoty 100.000 SDR je dopravce oprávněn vyvinut se ze své odpovědnosti v případě, jestliže prokáže, že:

- i) ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem či opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů, nebo
- ii) ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.

Z uvedeného je zřejmé, že teroristické činy, havárie v důsledku střetu letadla např. s vojenskými projektily, havárie v důsledku povětrnostních vlivů či střetu letadla s hejnem ptáků, nezakládají odpovědnost leteckého dopravce za vzniklou škodu a leteckému dopravci ani není stanovena míra nutného či nezbytného úsilí k zabránění vzniku škody, jak stanovuje např. článek 20 odst. 1 Varšavské úmluvy („veškerá nutná opatření“). Současně však Montrealská úmluva nestanovuje limit dopravcovy odpovědnosti v případě, že ke škodě dojde např. nedbalostí zaměstnanců dopravce, jako např. nedostatečnou údržbou letadla před letem apod.

b) Odpovědnost za zničené, ztracené nebo poškozené zavazadlo

V souladu s článkem 22 odst. 2 MU je odpovědnost leteckého dopravce v případě zničení, ztráty, poškození (nebo i zpoždění) zavazadla omezena na částku 1.000 jednotek SDR (zvláštních práv čerpání) pro každého cestujícího, pokud:

- i) cestující neučiní v době, kdy předává zapsané zavazadlo dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání v místě určení a nezplatí příslušný poplatek, je-li za těchto okolností požadován. V takovém případě bude dopravce povinen zaplatit náhradu do výše udané částky, pokud (shodně s Varšavskou úmluvou) neprokáže, že tato částka je vyšší, než skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla do místa určení
- ii) se prokáže, že ke škodě na zavazadle došlo jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů, učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu, nebo z nedbalosti a s vědomím, že ke škodě s největší pravděpodobností dojde, výše uvedený limit odpovědnosti neplatí. Podmínkou (shodně s Varšavskou úmluvou) je, že takového jednání nebo opomenutí se zaměstnanec nebo agent dopravce dopustili v rámci svých pracovních povinností.

Pokud se týká náhrady procesních výdajů u soudu, i v tomto případě platí, že soud může přiznat náhradu soudních výloh pouze v případě, že dopravce nenabídl písemně žalobci vyšší částku, než soudem přiznanou, ve lhůtě šesti měsíců od škodní události, nebo před zahájením soudního procesu.

Dle článku 23 odst. 2 Montrealské úmluvy mohou státy, které nejsou členy Mezinárodního měnového fondu a nepoužívají pro výpočet odškodnění zvláštní práva čerpání, kdykoliv prohlásit, že hranice odpovědnosti dopravce se stanovují pevnou částkou, a to ve výši:

- a) 1,500.000 peněžních jednotek na cestujícího při soudních jednáních na jejich území
- b) 62.500 peněžních jednotek na cestujícího v případě zpoždění
- c) 15.000 peněžních jednotek na cestujícího v případě škody na zavazadle
- d) 250 peněžních jednotek za kilogram nákladu v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění zásilky (nákladu).

Peněžní jednotka přitom musí odpovídat 65,5 mg zlata o ryzosti 0,900.

V souladu s článkem 24 Montrealské úmluvy, dle něž bylo depozitáři dáno oprávnění přezkoumávat limity odpovědnosti v pětiletých intervalech, došlo k 30.12.2009 ke zvýšení hranice odpovědnosti dopravce dle článku 22 odst. 3 (kilogramová hranici při přepravě nákladu) ze 17 SDR na 19 SDR, a to v listopadu 2009 na zasedání IATA Cargo Service Conference.

Dle článku 31 Montrealské úmluvy musí cestující (oprávněný) uvědomit dopravce o vzniku škody neprodleně jakmile ji zjistí, nejpozději však do 7 dnů ode dne převzetí zapsaného zavazadla a do 14 dnů od převzetí v případě nákladu.

S ohledem na výše uvedená ustanovení Varšavské a Montrealské úmluvy lze nyní porovnat přepravní podmínky některých leteckých společností ve vztahu k odpovědnosti za škodu na zavazadlech, při zranění či usmrcení cestujících.

3) Německá letecká společnost Lufthansa

Dle Všeobecných podmínek přepravy (pasažérů a zboží), vydaných ve Frankfurtu v květnu 2010, stanovuje Lufthansa svou odpovědnost ve vztahu k cestujícím a přepravovaným zavazadlům následovně:

- a) Lufthansa vychází z ustanovení Montrealské úmluvy z 28. května 1999 a označuje za škodu smrt, zranění, tělesné poškození pasažérů, ztrátu, částečnou ztrátu, krádež nebo jinou škodu vyplývající z přepravy a nebo v souvislosti s přepravou nebo s ní souvisejícími službami.
- b) Pokud se týká **náhrady v případě smrti nebo zranění, deklaruje Lufthansa neexistenci jakéhokoliv limitu odpovědnosti (!)**. Do výše SDR 113.100 (přibližně 121.243,- EUR) dále Lufthansa deklaruje, že se nemůže zbavit své odpovědnosti. Nad rámec výše uvedené hodnoty se Lufthansa může hájit tvrzením, že ke škodě nedošlo jejím zaviněním či opomenutím. V případě smrti či zranění cestujícího musí Lufthansa poskytnout zálohovou platbu za účelem krytí bezprostředních ekonomických potřeb osob uplatňujících náhradu, a to v průběhu 15-ti dnů od identifikace okruhu těchto osob. V případě smrti nesmí taková zálohová platba být nižší než 16.000 SDR (přibližně EUR 17.600,-).
- c) V případě **zničení, ztráty nebo poškození zavazadla odpovídá Lufthansa do výše SDR 1.131 (přibližně EUR 1.213,-)**. V případě zapsaných zavazadel je Lufthansa odpovědná nehledě na zavinění, v případě nezapsaných zavazadel pak pouze v případě zavinění škody.

Lufthansa umožňuje, aby cestující (v souladu s článkem 22 odst. 2 MU) učinil zvláštní prohlášení o zájmu na dodání, a to nejpozději při odbavení a při úhradě zvláštního poplatku.

Lufthansa požaduje, aby veškeré nároky byly uplatněny v průběhu dvou let ode dne příletu nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět, nebo ode dne zastavení přepravy.

4) Všeobecné přepravní podmínky AIRFRANCE

V současném platném znění vycházejí přepravní podmínky AIRFRANCE z Montrealské úmluvy z roku 1999. Nad rámec toho Všeobecné přepravní podmínky ještě odkazují na nařízení Rady (ES) číslo 889/2002 ze dne 13.5.2002, kterým se upravuje nařízení Rady (ES) č. 2027/97 z 9.10.1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod s ohledem na cestující a jejich zavazadla.

Všeobecné přepravní podmínky AIRFRANCE zakládají odpovědnost leteckého dopravce za škodu způsobenou v případě smrti nebo tělesného zranění, pokud k nehodě, při které došlo k úmrtí nebo tělesnému zranění, došlo na palubě letadla nebo během jakýchkoli úkonů souvisejících s nástupem a výstupem cestujících z a nebo do letadla. Odpovědnost dopravce je nicméně všeobecně omezena částkou prokázané přímé škody, přičemž letecký dopravce nebude žádným způsobem odpovědný za jakoukoliv následnou škodu ani jakoukoliv nekompenzační náhradu škody. Rovněž tak dopravce AIRFRANCE odmítá svou odpovědnost za škodu na neodbavených zavazadlech, pokud ovšem jejich poškození nebylo přímo způsobenou chybou dopravce nebo chybou některého z jeho zaměstnanců nebo zástupců, což však musí cestující při uplatňování škody prokázat. Rovněž tak AIRFRANCE nenese odpovědnost za jakékoliv

onemocnění, zranění nebo zdravotní neschopnost cestujícího včetně jeho smrti, ke které dojde v důsledku zdravotního stavu cestujícího, ani za jakékoliv zhoršení uvedeného zdravotního stavu.

Ve vztahu ke své odpovědnosti odkazují Všeobecné přepravní podmínky AIRFRANCE přímo na článek 17, § 1 Montrealské úmluvy s tím, že AIRFRANCE je zbavena odpovědnosti v případě, pokud prokáže, že:

- ke smrti nebo tělesnému zranění došlo v důsledku fyzického nebo psychického zdravotního stavu, ve kterém se cestující nacházel před nástupem do letadla,
- škoda byla zcela nebo částečně způsobena nedbalostí, protiprávním jednáním nebo opomenutím osoby, která žádá náhradu, nebo osoby, jejíž práva jsou uplatňována,
- škoda nebyla způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců či zástupců, pokud výše škody nepřevyšuje 113.100 SDR na cestujícího,
- škoda je způsobena výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním nebo opomenutím třetí strany, pokud výše škody nepřevyšuje 113.100 SDR na cestujícího.

AIRFRANCE ve svých Všeobecných přepravních podmínkách dále deklaruje, že **v případě úmrtí nebo tělesného zranění cestujícího není výše částky odpovědnosti dopravce nijak omezena (!)**. Výše odškodnění bude zahrnovat zadostiučinění za škodu sjednané na základě přátelské dohody, odborného posudku nebo rozhodnutí příslušného soudu. Současně je však upozorněno na skutečnost, že dopravce odškodní cestující pouze nad rámec částek, které tito obdrželi v rámci systému sociálního zabezpečení, ke kterému přísluší, a pouze za účelem náhrady samotné škody.

AIRFRANCE dále deklaruje, že může ve prospěch osoby, která je určena jako osoba oprávněná převzít plnění, poskytnou zálohu, aby tato osoba mohla pokrýt své okamžité potřeby, a to v poměru k utrpěné materiální škodě. V případě úmrtí bude uvedená záloha nejméně ve výši odpovídající EUR 16.000 SDR na cestujícího. Záloha bude vyplacena do 15-ti dnů od určení oprávněné osoby a je odečitatelná od konečné částky odškodnění dlužné zesnulému cestujícímu.

V případě **zavazadel** je AIRFRANCE odpovědná za škodu způsobenou zničením, ztrátou nebo poškozením odbavovaného zavazadla, pokud se nehoda, při které k poškození došlo, stala na palubě letadla nebo kdykoliv v průběhu doby, kdy měl dopravce odbavené zavazadlo ve své péči. Odpovědnost leteckého dopravce je však dle všeobecných přepravních podmínek vyloučena, pokud k poškození došlo v souvislosti s charakterem nebo vadami zavazadla, nebo v důsledku ztráty způsobené na křehkých, rychle se kazících předmětech, které nebyly odpovídajícím způsobem zabaleny. U odbavených zavazadel je odpovědnost dále omezena na částku 1.131 SDR na cestujícího, nebyla-li cestujícím uvedena vyšší hodnota při předání zavazadla k přepravě, a jde-li o neodbavená zavazadla, pak rovněž částkou 1.131 SDR na cestujícího, pokud však bylo (jak uvedeno výše) prokázáno cestujícím, že škoda byla způsobena dopravcem, jeho zaměstnanci nebo zástupci. Všeobecné přepravní podmínky shodně s Montrealskou úmluvou stanovují sedmidenní lhůtu pro reklamaci škody na zavazadlech, počítáno od vydání zavazadla, a dvouletou lhůtu pro uplatnění nároku na náhradu škody u soudu, počítanou od přiletu letadla nebo od data, kdy letadlo mělo přistát.

5) Přepravní podmínky STUDENT AGENCY s.r.o.

Rovněž tak přepravní podmínky významného tuzemského dopravce STUDENT AGENCY s.r.o., platné pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v letecké dopravě, odkazují na mezinárodní úmluvy, a to Varšavskou úmluvu a Montrealskou úmluvu. Přepravní podmínky STUDENT AGENCY s.r.o. omezují odpovědnost leteckého dopravce za škodu způsobenou smrtí nebo zraněním cestujícího částkou 20.000,- USD, popř. částkou 58.000,- USD (USD 75.000,- včetně právních výloh) při přepravách do/z/přes USA a Kanadu. Přepravní podmínky dále stanovují, že dopravce odpovídá pouze za škody způsobené na vlastní lince. Dopravce dle přepravních podmínek neodpovídá za škody na nezapsaných zavazadlech a jiných věcech, které jsou v osobním opatrování cestujícího, ledaže by škoda byla způsobena jeho zaviněním nebo cestující ztratil možnost o své zavazadlo pečovat. Pokud se týká výše náhrady škody vzniklé na přepravovaných zavazadlech, odpovídá dle přepravních podmínek dopravce do výše skutečné škody, nejvýše však do limitu omezujícího jeho odpovědnost (aniž je však limit přímo uváděn). Rovněž tak přepravní podmínky stanovují, že dopravce neodpovídá za škodu na křehkých předmětech nebo zboží podléhajícím zkáze, dále za ztrátu peněz, šperků nebo ostatních cenností, obchodních dokumentů, pasů nebo jiných identifikačních dokumentů, které jsou uloženy v zapsaných zavazadlech cestujícího ať s vědomím, nebo bez vědomí dopravce. Dopravce také není odpovědný za poškození zavazadla cestujícího, které bylo způsobeno obsahem zavazadla. V případě přepravy cestujícího, jehož věk či duševní nebo tělesný stav je takový, že mu může způsobit nějaké nebezpečí nebo riziko, neodpovídá dopravce za žádné nemoci, zranění nebo nezpůsobilost, invaliditu či smrt, jež lze přisoudit takovému stavu, či za zhoršení takového stavu.

Škodu na zdraví, nezapsaných zavazadlech a jiném osobním majetku je cestující dle přepravních podmínek povinen ihned ohlásit dopravci, který o tom sepíše zápis. V případě pozdějšího ohlášení škody musí cestující prokázat příčinnou souvislost mezi škodou a příslušnou přepravou. Při vážných zraněních je dopravce povinen hlášení učinit sám.

Pokud se týká lhůt, musí být škoda na zapsaném zavazadle reklamována cestujícím u dopravce ihned, nejpozději však do sedmi dnů. Celkově nárok na náhradu škody zaniká po uplynutí dvou let ode dne přiletu do místa určení nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět, nebo od ukončení přepravy.

6) Všeobecné podmínky přepravy cestujících a zavazadel KLM

Také Holandská královská letecká společnost (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.) odkazuje ve svých Všeobecných podmínkách pro přepravu cestujících a zavazadel na Varšavskou a Montrealskou úmluvu. Všeobecné podmínky upravují odpovědnost dopravce za smrt či zranění cestujícího, pokud k takové události došlo na palubě letadla nebo v průběhu nástupu nebo výstupu z něj. KLM je zbavena odpovědnosti v případě, že fyzické anebo duševní schopnosti cestujícího představují po něj riziko osobní újmy na zdraví, nemoci, neschopnosti nebo smrti. Pokud se týče limitů odpovědnosti, odkazují všeobecné podmínky KLM na částku SDR 113.100, do níž se dopravce nemůže zbavit své odpovědnosti. Nad tuto hodnotu může dopravce prokázat, že škoda nebyla zaviněna nedbalostí nebo jiným pochybením či opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů, popř. že ke škodě došlo výhradně zaviněním, opomenutím nebo jiným jednáním oprávněného či třetí strany. Přepravní podmínky KLM přiznávají oprávněným osobám v případě smrti pasažéra právo na zálohu ve výši 16.000 SDR, přičemž tato částka bude vyplacena ve lhůtě 15-ti dnů od určení oprávněné osoby. Odpovědnost ve vztahu k zapsaným či nezapsaným zavazadlům plně vychází z ustanovení Montrealské úmluvy. Všeobecné podmínky KLM přiznávají pasažérovi právo na náhradu vzniklé škody na

zavazadle až do výše 1.131 SDR. Vyšší náhradu lze opět požadovat pouze v případě, že byla při předání zavazadla uvedena vyšší hodnota a tato nepřekročí skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla. Reklamační lhůta v případě poškození, ztráty či zničení zavazadla je rovněž stanovena na 7 dní od data, kdy bylo vydáno či mělo být vydáno a lhůta pro uplatnění nároku u soudu je shodně s Montrealskou úmluvou stanovena na dva roky od data přiletu letadla do místa určení nebo od data, kdy letadlo přiletět mělo.

III. Soudní rozhodnutí

- **rozsudek Hof van Beroep te Antwerpen z 19. října 2009 – 2008/AR/2138, European Transport Law 4/2010, str. 426**

Dle nejvyššího belgického soudu představuje defekt pneumatiky silničního vozidla případ předjímaný ustanovením článku 17 odst. 3 Úmluvy CMR, v jehož důsledku není dopravce zbaven odpovědnosti za vzniklou škodu.

(Poznámka: Toto rozhodnutí je významně odlišné zejména od německých rozhodnutí, která zbavují dopravce odpovědnosti pouze v jediném případě vady vozidla, a to právě při defektu pneumatiky. Jakákoliv jiná vada vozidla dopravce dle německých rozhodnutí odpovědnosti nezabavuje.)

- **rozsudek Vrchního soudu v Praze – 12 Cmo 75/2010 – 203 ze dne 1.10.2010**

V předmětném případě se žalovaný dopravce bránil odkazem na ustanovení § 619 ObchZ, dle něž je-li ve smlouvě určen příjemce zásilky, nabývá práva ze smlouvy, když požádá o vydání zásilky po jejím dojití do místa určení nebo po uplynutí lhůty, kdy tam měla dojít. Tímto okamžikem přecházejí na příjemce i nároky týkající se škody na zásilce. Žalovaný dopravce tvrdil, že žalobce (odesílatel) pozbyl aktivní legitimaci, neboť o vydání zásilky po jejím příchodu do místa určení požádal její příjemce uvedený v nákladním listě, čímž byly splněny všechny podmínky § 619 ObchZ. Odvolací soud potvrdil rozsudek soudu prvního stupně, když konstatoval, že skutečnost, že dopravce po žádosti příjemce o vydání zásilky jednal i s odesílatelem, je pro věc samou nepodstatné, když tato skutečnost nemohla nic změnit na tom, že v okamžiku žádosti příjemce o vydání zásilky došlo ze zákona k přechodu práv na náhradu škody na zásilce z odesílatele na příjemce zásilek. K námitce žalujícího odesílatele, že na předmětnou přepravu je třeba aplikovat speciální úpravu Úmluvy CMR, odvolací soud konstatoval, že **v případě přechodu nároku týkajícího se náhrady škody dle § 619 ObchZ se ustanovení Úmluvy CMR nepoužije**. Soud dále konstatoval, že k přechodu práv na náhradu škody ze žalobce na příjemce zásilky došlo již před zahájením řízení ve věci a okolnost, že žalobce si nebyl této skutečnosti vědom, na tom nic nemění, nepředstavuje důvod zvláštního zřetele hodný ve smyslu citovaného ustanovení (§ 619 ObchZ).

- **rozsudek OGH Vídeň ze dne 5.5.2010 – 7 Ob 216/09 d – Transportrecht 10/2010, str. 383**

V předmětném případě nejvyšší rakouský soud řešil otázku přípustnosti rozhodčí doložky ve vztahu k článku 31 odst. 1 Úmluvy CMR a článku 41 Úmluvy CMR. Odesílatel a dopravce

sjednali v nákladním listě příslušnost rozhodčího soudu v Madridu se současným příkazem, aby rozhodčí soud rozhodoval podle Úmluvy CMR. Proti žalobě uplatněné pojistitelem odesílatele u tuzemského soudu v Salcburku uplatnil žalovaný dopravce námitku nedostatku pravomoci soudu s ohledem na sjednanou rozhodčí doložku uvedenou na nákladním listě. Soud první instance žalobu odmítl a po provedeném odvolacím řízení podal žalovaný dopravce proti rozhodnutí odvolacího soudu revizní žalobu k nejvyššímu soudu.

Nejvyšší soud odkázal na své rozhodnutí 7 Ob 194/08t a konstatoval, že sjednaná rozhodčí doložka neobsahuje ustanovení o výhradní příslušnosti rozhodčího osudu a tudíž připouští, aby byly spory rozhodovány též před řádnými soudy. Ustanovení o výhradní příslušnosti rozhodčího soudu by totiž bylo v rozporu s článkem 31 odst. 1 Úmluvy CMR, za použití článku 41 Úmluvy CMR. Příslušnost řádných soudů dle Úmluvy CMR nelze totiž vyloučit, přesto mají strany možnost sjednat příslušnost též jiného soudu, nicméně pouze jako rozšíření soudů stanovených článkem 31 Úmluvy CMR. Nejvyšší soud přitom vycházel z toho, že rozhodčí doložka je zároveň postavena na roveň ujednání o soudní příslušnosti ve smyslu článku 31 Úmluvy CMR. Nejvyšší soud se nakonec přiklonil k závěru, že rozhodčí doložka ve smyslu článku 33 Úmluvy CMR je dle článku 41 Úmluvy CMR neplatná a neúčinná, pokud jejím cílem je vyloučit Úmluvou CMR v článku 31 odst. 1 založenou mezinárodní příslušnost. Nejvyšší rakouský soud proto konstatoval, že revizní žaloba je nepřipustná, neboť žaloba podaná u řádného soudu (v místě převzetí zásilky – v Salcburku) je podána před Úmluvou CMR stanoveným soudem, rozhodčí doložka nemohla příslušnost řádného soudu vyloučit, neboť sjednaná rozhodčí doložka mohla pouze rozšířit soudní příslušnost založenou Úmluvou CMR.

IV. Příště

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

- 1) Společná havárie v námořní dopravě
- 2) Rozhodčí doložky ve smlouvách o 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