

*Prosinec 2011*

**4**  
Vydání

# E-bulletin dopravního práva

## Obsah

- I. Poddopравce, jeho práva a povinnosti
- II. Neupřednostněné případy zproštění dopravcovy odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

### I. Poddopравce, jeho práva a povinnosti

Není běžné, že by vnitrostátní úprava či mezinárodní úmluvy v oblasti přepravy definovaly poddopравce, jeho postavení, práva a povinnosti. Např. v § 621 ObchZ je umožněno, aby dopravce splnil svůj závazek pomocí dalšího dopravce. Přitom však platí, že za použití dalšího dopravce odpovídá dopravce svému smluvnímu partneru, tedy odesílateli, jako by přepravu uskutečňoval sám. I z výše uvedeného lze proto bez potíží konstatovat, že poddopравce není stranou přepravní smlouvy. Např. Úmluva CMR zřetelně nerozlišuje, kdo je stranou přepravní smlouvy a kdo je tzv. třetí stranou. Stranami přepravní smlouvy však musí být odesílatel jako osoba, která předává dopravci zásilku (zboží) k přepravě, a dopravce coby osoba odpovědná za praktické provedení přepravy. Též český obchodní zákoník označuje za strany přepravní smlouvy dopravce a odesílatele. Je-li tedy ke splnění závazku dopravcem využit další dopravce, označuje se zpravidla jako poddopравce.

Postavení poddopравce bylo donedávna striktně odlišováno od postavení (hlavního) dopravce, tedy strany přepravní smlouvy. Poddopравce byl vždy označován za osobu, která uzavřela s (hlavním) dopravcem smlouvu o přepravě, proto se poddopравce nenacházel v přímém smluvním vztahu se samotným odesílatelem. Jako odesílatel ve vztahu k poddopравci tedy vystupuje samotný (hlavní) dopravce. Německá a rakouská soudní praxe i odborná literatura se dlouho přikláněly k výše uvedenému stanovisku, kdy nároky z přepravní smlouvy nemohl odesílatel či příjemce uplatňovat přímo vůči poddopравci, ale výhradně vůči hlavnímu dopravci coby svému smluvnímu partnerovi. Naopak, italské soudy považovaly dlouho poddopравce za stranu přepravní smlouvy a umožňovaly, aby i nároky na náhradu škody byly uplatňovány přímo vůči poddopравci, ačkoli ten jednoznačně není stranou přepravní smlouvy. Je třeba říci, že i v České republice byla vydána celá řada rozsudků, v nichž byl poddopравce uznán odpovědným za škodu vzniklou na zásilce, bez rozlišení, zda se stal stranou přepravní smlouvy či nikoli.

Postavení poddopравce je však třeba odlišit od postavení tzv. následného dopravce. Je-li dle čl. 34 Úmluvy CMR na základě jediné přepravní smlouvy prováděna přeprava postupně několika silničními dopravci, přejímá každý z nich odpovědnost za provedení celé přepravy

(a stává se stranou přepravní smlouvy), pokud tito následní dopravci převzali zásilku a nákladní list. Nedošlo-li tedy fakticky k převzetí zásilky i k převzetí nákladního listu, nemohly být vůči poddopravci následným dopravcem, tedy stranou přepravní smlouvy, uplatňovány nároky z přepravní smlouvy. Chtěl-li odesílatel, popř. příjemce uplatňovat nároky vůči poddopravci, byl nucen nechat na svoji osobu postoupit z hlavního dopravce nároky, které hlavní dopravce měl vůči poddopravci z jím uzavřené přepravní smlouvy.

Netřeba pochybovat o tom, že při uplatňování nároků v krátké promlčecí době, která je prováděna tuzemskými i mezinárodními předpisy v oblasti přepravního práva, došlo často k promlčení nároků, které bylo možno uplatnit ze strany hlavního dopravce vůči poddopravci, neboť hlavní dopravce se dozvěděl o nároku uplatněném vůči němu ze strany odesílatele či příjemce až v době, kdy jeho vlastní nároky vůči poddopravci byly již promlčeny.

Přesto se však, s ohledem na snahu po co největším zjednodušení vztahů v mezinárodní přepravě, objevují s vývojem názorů stále častěji případy, kdy je poddopravce uznán odpovědným za ztrátu či poškození zásilky přímo ve vztahu k odesílateli či příjemci, naopak, je mu v rámci takového vztahu umožněno uplatňovat vůči oprávněným osobám samostatně jeho vlastní nároky, zakládající se na náhradě škody či náhradě nákladů spojených s přepravou.

V Německu, které je všeobecně považováno za vedoucí zemi v oblasti vývoje názorů na mezinárodní přepravní právo, sílí hlasy podpořené již celou řadou rozsudků, které považují možnost uplatnění nároků na náhradu škody vůči provádějícímu poddopravci za oprávněné. Tyto názory jsou opírány zejména o snahu ulehčit situaci příjemci, který škodu společně se zásilkou doručujícím (provádějícím) dopravcem zjistil, zásilku od dopravce převzal a uplatnění nároků přímo vůči poddopravci je pro něj proto jednodušší, než vůči (neznámému) hlavnímu dopravci. To má přirozeně vliv nejen na výklad ustanovení článku 13 Úmluvy CMR, ale též například Varšavské či Montrealské úmluvy o letecké přepravě. Přijetí takového principu však přirozeně otevírá celou řadu otázek, a to, zda nárok příjemce na náhradu škody musí být uplatněn vůči poslednímu z řady dopravců, či vůči kterémukoli dopravci v řadě, jak je to s úhradou přepravného (ať již ze strany posledního z řady dopravců, či mezi poddopravci navzájem) apod.

Výše uvedený názor zaujal německý Spolkový soudní dvůr (BGH) např. ve svém rozsudku ze dne 30. 10. 2008 – I ZR 12/06, publikovaném v časopise *Transportrecht* číslo 3/2009, strana 130. V tomto rozsudku odůvodnil Spolkový soudní dvůr, že není důvodu, proč nadále setrvávat na názoru, že příjemce zásilky může uplatňovat své nároky na náhradu škody jen vůči hlavnímu dopravci, přičemž poddopravce stojí ve vztahu k hlavnímu dopravci na odpovědnostním základě vyplývajícím ze smlouvy o přepravě dle níž se hlavní dopravce jeví jako odesílatel a poddopravce jako řádný dopravce zásilky. Odpovědnost poddopravce vůči příjemci pak vyplývá ze zvláštního vztahu – smlouvy mezi hlavním dopravcem a poddopravcem, přičemž poddopravce se může vůči příjemci bránit pouze v rozsahu smlouvy o přepravě uzavřené s hlavním dopravcem a je také odpovědný vůči příjemci pouze v rozsahu, v jakém je odpovědný hlavnímu dopravci. Z takového právního názoru však přirozeně vyvstává celá řada souvisejících otázek. Není jistě bez zajímavosti, že české soudy v minulosti (bez ohledu, zda taková rozhodnutí byla následně projednána vyššími soudy, či nikoli) v řadě případů odsoudily (na základě žaloby příjemce) odpovědného poddopravce k náhradě škody, byť jeho pasivní legitimace k takové náhradě může být dle českého práva jen stěží udržitelná.

#### a) Příkazy udělené příjemcem

Složitá situace, vycházející z práva příjemce uplatnit náhradu škody vůči poddopravci, může nastat v případě, že příjemce udělí po příchodu zásilky na místo určení (popřípadě po nabytí dispoziční práva k zásilce) poddopravci příkazy (jak vyplývá například z článku 12 a 13 Úmluvy CMR). V takovém případě je nutno vyjít ze zásady, že příjemcem udělené příkazy mohou vycházet pouze z rozsahu umožněného smlouvou mezi odesílatelem a hlavním dopravcem, v opačném případě by takový příkaz již zakládal vlastní (zvláštní) vztah mezi příjemcem a poddopravcem. Smlouva o přepravě mezi hlavním dopravcem a poddopravcem by měla být obsahově totožná se smlouvou mezi odesílatelem a hlavním dopravcem tak, aby udělené příkazy mohly být hlavním dopravcem vztaženy také k hlavní přepravní smlouvě, tudíž se neodchylovaly od smlouvy uzavřené mezi hlavním dopravcem a poddopravcem.

#### b) Odmítnutí převzít zásilku

Nejistou se může stát situace, kdy odesílatel uhradí přepravné hlavnímu dopravci předem, avšak stejná platební podmínka nebude platit mezi hlavním dopravcem a poddopravcem. Odmítne-li příjemce uhradit poddopravci v okamžiku příchodu zásilky do místa určení na zásilce váznoucí náklady (přepravné), zaniká de facto příjemci nárok na vydání zásilky vůči poddopravci, nikoli však vůči hlavnímu dopravci. Poddopravci nezbyde jiné řešení, než požádat hlavního dopravce o pokyny, jak naložit se zásilkou, a otázka vydání zásilky by tak měla být řešena mezi oběma dopravci.

#### c) Zástavní právo k zásilce

Zástavní právo má dle § 628 ObchZ dopravce k zajištění svých nároků vyplývajících ze smlouvy, a to k přepravované zásilce do doby, dokud s ní může nakládat. To neznamena, že zásilka musí být bezprostředně v držení dopravce, ale tento musí mít k zásilce takzvané dispoziční oprávnění, tedy právní titul k přerušení přepravy, zastavení přepravy, přepravě zásilky zpět k odesílateli apod. Převzetím zásilky poddopravcem proto nezaniká zástavní právo hlavního dopravce k zásilce, neboť ten i nadále může poddopravci udílet pokyny ve smyslu zastavení či přerušení přepravy, vrácení zásilky hlavnímu dopravci apod. Při příchodu zásilky do místa určení, tedy k příjemci, mohou proto na zásilce váznout dvě i více zástavních práv, a to hlavního dopravce i dalších poddopraců. I z tohoto důvodu řada odesílatelů požaduje, aby nebyl do přepravy zapojen další článek, tedy poddopravce, a trvá na vykonání přepravy samotným hlavním dopravcem. V praxi by pak poddopravce byl nucen za účelem uspokojení svých nároků z přepravní smlouvy zásilku prodat (ve veřejné dražbě) a výtěžek dražby započíst na své splatné nároky, tedy na přepravné. V rozsahu uspokojení poddopravce z prodeje zásilky by zanikly též závazky hlavního dopravce vůči poddopravci, a tedy i závazky odesílatele vůči hlavnímu dopravci za úhradu přepravného.

#### d) Nárok na náhradu škody

Vznikne-li na zásilce škoda (z důvodu poškození, ztráty), pak dle stávajících předpisů platných na území České republiky je za tuto odpovědný z přepravní smlouvy odesílateli (popř. příjemci) hlavní dopravce, ve vztahu k němu pak příslušný poddopravce, s nímž hlavní dopravce smlouvu sjednal, není-li řetěz poddopraců ještě širší. V takovém případě nastává klasická situace, kdy příjemce (popř. odesílatel) podává žalobu vůči hlavnímu dopravci, ten následně vůči svému smluvnímu partneru – poddopravci, je-li zapojen další poddopravce, pak v daném řetězci jednotliví poddopravci vůči sobě následně navzájem. Aby se předešlo sérii žalob, postupuje

často hlavní dopravce svůj nárok vůči poddopravci na příjemce, což ve svém výsledku (i v případě následných cesí) znamená, že **příjemce uplatní svůj nárok vůči dopravci, jenž v rámci řetězení (pod)dopraců škodu na zásilce skutečně způsobil**. Připustili-li bychom tedy možnost uplatnění nároků (žalujícího) příjemce vůči poddopravci, byla by celá situace procesně zjednodušena: příjemce by podal žalobu vůči poddopravci, který zásilku skutečně přepravoval, je tedy za škodu fakticky odpovědný, zná všechny okolnosti přepravy zásilky a může na svou obranu uplatnit všechny námitky, které mu z přepravy zásilky přísluší. Uplatňuje-li příjemce zásilky škodu vůči hlavnímu dopravci, ačkoli mu byla zásilka doručena třetím či čtvrtým poddopravcem, nemívá hlavní dopravce dostatek informací na svoji obranu, ale ani v případě související žaloby hlavního dopravce vůči poddopravci dostatek argumentů k obhajobě nároků vůči poddopravci. **Možnost uplatnit nárok na náhradu škody ze strany příjemce vůči skutečně přepravu provádějícímu poddopravci by se tedy jevila jako optimální, ačkoli dle stávajících norem českého práva není založena na faktickém smluvním vztahu.**

#### e) Úprava dle Úmluvy CMR

Článek 13 Úmluvy CMR hovoří o dopravci, aniž rozlišuje hlavního dopravce či poddopravce. Kdo je dopravcem lze pak odvodit z ustanovení článku 1 Úmluvy CMR, a to nepřímou. Ve vztahu k článku 13 Úmluvy CMR, zabývajícího se postupem dopravce a příjemce po příchodu zásilky na místo určení, považují v řadě zemí za dopravce také poddopravce předávajícího zásilku příjemci.

Změnu postavení poddopravce lze vysledovat též ze změny přístupu k výkladu článku 34 Úmluvy CMR (týkajícího se průběžné přepravy, prováděné postupně několika dopravci). Dle tohoto ustanovení je-li na základě jediné přepravní smlouvy prováděná přeprava postupně několika silničními dopravci, přejímá každý z nich odpovědnost za provedení celé přepravy. Druhý a každý další dopravce se stávají převzetím zásilky a nákladního listu smluvní stranou smlouvy o přepravě. Z opačného výkladu ustanovení článku 34 tedy vyvstává otázka, zda lze připustit, že příjemce přebírá zásilku od skutečně provádějícího dopravce a vůči němu také uplatňuje nároky. Vzhledem k velmi malé četnosti průběžné přepravy (kdy je skutečně se zásilkou předán i nákladní list) lze konstatovat, že článek 34 Úmluvy CMR uplatnění nároku vůči poslednímu z řady dopravců nevylučuje.

Současně dle článku 36 Úmluvy CMR lze nároky na náhradu škody uplatnit žalobou jen proti prvnímu, poslednímu nebo proti dopravci, který prováděl část cesty, na níž došlo ke škodní události. V této souvislosti ve vztahu k poddopravci vyvstává otázka, zda v takovém případě může být skutečně uplatněn nárok vůči poslednímu z řady dopravců, pokud tento nepřepравuje zásilku na základě průběžného nákladního listu (dle článku 34 Úmluvy CMR), ale na základě vlastní (pod-přepravní) smlouvy, která však nezakládá přímý vztah s hlavním (prvním) dopravcem. Pokud by poslední z řady dopravců (poddopraců) nebyl současně osobou, na jejímž úseku cesty ke škodě došlo, nesl by (konečný) poddopravce odpovědnost za škodu, kterou nezavinil, ačkoli by (způsobem předpokládaným článkem 34 Úmluvy CMR) bez průběžného nákladního listu neměl přímý vztah k hlavnímu (prvnímu) dopravci.

*Závěr: V případě, že by vedle hlavního dopravce, který uzavírá přepravní smlouvu s odesílatelem, měl být ve vztahu k příjemci skutečně odpovědný poddopravce, mohl by být takový postup dle našeho názoru umožněn pouze v případě, že ke škodě na přepravované zásilce došlo v době provádění přepravy tímto (konečným) poddopravcem. V opačném případě by proti nároku příjemce svědčila nejen*

*skutečnost, že odpovědností zatížený poddopravce nejen není ve smluvním vztahu s příjemcem, ale navíc na jeho úseku cesty (v době trvání jeho odpovědnosti) ke škodě nedošlo. Pro jednodušší případy, kdy v rámci přepravy jsou angažováni pouze hlavní dopravce a jeden poddopravce, by takový mechanismus byl ještě přípustný, v případě zapojení více poddopravců by však byl již nesmírně právně komplikovaný. Zatím není znám případ, kdy by s podobnou argumentací v rámci českého soudnictví byl vydán rozsudek, který by připouštěl odpovědnost poddopravce na výše uvedeném právním základě ve vztahu k příjemci.*

## **II. Neupřednostněné případy zproštění dopravcovy odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR**

Podle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR je silniční dopravce zproštěn odpovědnosti za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky či za její poškození, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní (zvláštní) vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci. Zprošťovací důvody, uvedené v odstavci 2 článku 17 Úmluvy CMR, se také nazývají **jednoduché** nebo **neupřednostněné případy zproštění odpovědnosti**. To z toho důvodu, že podle článku 18 odst. 1 Úmluvy CMR je to dopravce, který nese důkazní břemeno o tom, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly právě některou z příčin uvedených v článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR.

K jednotlivým v článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR uvedeným neupřednostněným případům zproštění odpovědnosti tedy patří:

- a) zavinění oprávněného
- b) příkaz oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce
- c) vlastní (zvláštní) vada zásilky
- d) okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.

Jednotlivé výše uvedené případy lze pak charakterizovat následovně:

### **a) zavinění samotného oprávněného**

Pod pojem zavinění je nutno zahrnout takové jednání či opomenutí, které vede ke vzniku škody. Nemusí se přitom jednat výhradně o porušení smluvních povinností, ale může jít o jakékoli porušení či opomenutí vedoucí ke škodě. Co vše lze pod tento termín zahrnout, je nutno zjistit z příslušného národního právního řádu, neboť Úmluva CMR jej blíže nerozvádí.

K běžným případům zavinění ze strany oprávněného patří např. neuskutečnění řádné nakládky, popřípadě opožděná vykládka přepravovaného zboží, nepředání k přepravě nezbytných dokumentů či neposkytnutí důležitých informací, naložení zásilky do vozidla očividně znečištěného v důsledku předchozí představy, nedodržení nakládací teploty chlazené (mražené) zásilky. Stejně tak je případem zavinění samotného oprávněného,

pokud nechá zásilku dodat příjemci, jemuž zásilka doručena být nemá. Pod případy zavinění oprávněného je však možno zahrnout též skutečnosti uvedené v článku 17 odst. 4 písm. b), c), d), e) a f) Úmluvy CMR, ačkoli je ustanovení článku 17 odst. 4 Úmluvy CMR speciálním ustanovením ve vztahu k článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR.

Zavinění oprávněného, tedy jeho činnosti či nečinnosti, musí být ve vztahu ke vzniklé škodě **v příčinné souvislosti**. Opožděná nakládka může být sice přičítána odesílateli, ale je-li škoda způsobena nedostatečným chlazením zásilky v průběhu přepravy, nemusí mít pozdní nakládka na vznik škody žádný vliv. Naopak, je-li škoda na zásilce způsobena částečně oprávněným a částečně dopravcem (nedostatečné balení zásilky ve vztahu k nepřiměřenému způsobu jízdy dopravce), je nutno vzniklou škodu rozdělit mezi oprávněného a dopravce podle toho, jak se okolnosti na vzniklé škodě odrazily, a to ve smyslu článku 17 odst. 5 Úmluvy CMR.

#### **b) příkaz oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce**

Dalším neupřednostněným případem zproštění dopravcovy odpovědnosti je udělení příkazu oprávněným, tedy ve smyslu článku 12 Úmluvy CMR osobou, která má dispoziční právo k zásilce. Touto osobou může být odesílatel nebo i příjemce, jejich příkazy se však nemusí týkat pouze výkonu dispozičního oprávnění k zásilce, ale jakýchkoli úkonů se zásilkou. Sem spadají zejména pokyny ve vztahu k pojištění zásilky, výběru dobírky, celního či jiného úředního projednání.

Podmínkou současně je, že dopravce neplní pokyny, které jsou protiprávní, tedy v rozporu s platným právem. Pokyny odesílatele, aby dopravce přepravu vykonal s nezpůsobilým vozidlem, bez dostačujících dokladů provázející zásilku, k řízení vozidla nezpůsobilým řidičem, jsou pokyny, které nemohou při jejich splnění dopravce zbavit odpovědnosti.

I udělené pokyny musí být, stejně jako zavinění oprávněného, v příčinné souvislosti se vznikem škody. Udělí-li tedy například odesílatel dopravci pokyn, aby zásilku naložil za pomoci vysokozdvizného vozíku, aniž takový způsob nakládky je pro zásilku vhodný, je dopravce zbaven své odpovědnosti. Pokud však dopravce vykoná udělený pokyn nesprávně, tedy například zásilku složí z ložné plochy vozidla za pomoci jeřábu, kterým však zásilku současně v důsledku neopatrnosti poškodí, nebude se moci dovolat zprošťující okolnosti vadného pokynu uděleného odesílatelem.

#### **c) vlastní (zvláštní) vady zásilky**

Český překlad tohoto zprošťujícího důvodu je nepřesný. Ačkoli vyhláška číslo 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) uvádí, že se jedná o vlastní vadu zásilky, z anglického i francouzského znění jasně vyplývá, že se má jednat o zvláštní vadu zásilky. Tou je chápána taková vada, která se odchyluje od běžné vlastnosti zboží téhož druhu. Zvláštní vadu zásilky je proto nutno odlišit od případu uvedeného v článku 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR, týkajícího se zproštění dopravcovy odpovědnosti v případě škody vzniklé přirozenou povahou určitého zboží.

Jsou-li například přepravovány lakované výrobky (ledničky, pračky), avšak v průběhu přepravy se na nich vyskytnou reznoucí místa, nejedná se o běžnou vadu zboží, ale zvláštní vadu (neboť jiné obdobné výrobky takovou vadu v průběhu přepravy nevykazují). Pokud by však byly přepravovány například ocelové plechy neopatřené nátěrem proti rezivění, byla by jejich rez vznikající při přepravě v důsledku povětrnostních vlivů považována za přirozenou povahu zboží ve smyslu článku 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR.

V odborné literatuře panují spory o to, zda škoda v důsledku nedostatečného předchlazení zásilek při přepravě představuje zvláštní, či přirozenou povahu určitého zboží. Zde je zřejmě nutno rozlišovat mezi hluboko zmraženým zbožím a zbožím přepravovaným v rámci běžných (nízkých) teplot, jako potraviny s krátkou dobou spotřeby. Roztátí hluboko zmražených potravin by bylo nutno považovat za zvláštní vadu, představující nečekané vnitřní kažení. Zvláštní vada zboží tedy musí představovat odchylku od běžných vad téhož zboží, tedy zboží určitého shodného druhu.

**d) okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci**

Poslední neupřednostněné případy zproštění dopravcovy odpovědnosti představují okolnosti, které dopravce nemohl odvrátit, anebo jejichž následky (poté, co nastaly) nemohl odstranit. Tyto okolnosti nicméně nepředstavují výhradně případy takzvané vyšší moci. Jde spíše o okolnosti, které při využití pečlivého a zkušeného dopravce tento nemohl odvrátit ani při vynaložení úsilí, které po něm lze spravedlivě požadovat. Jedná se tedy o okolnosti, které zdaleka nemusí dosahovat případů takzvané vyšší moci, ale které by, například za běžných okolností, odstranit bylo možné. V žádném případě však pod tyto okolnosti nespádají byť nečekané, závady vozidla, které jsou řešeny zvláštním ustanovením článku 17 odst. 3 Úmluvy CMR. Jednotlivé případy, při nichž dochází ke zproštění odpovědnosti dopravce z důvodu neodvratitelných či neodstranitelných okolností, jsou určovány soudní praxí a liší se v závislosti na rozvoji soudnictví v určité zemi, úpravě vnitrostátního práva či samotných zkušenostech s mezinárodní přepravou. K jednotlivým případům lze tak například řadit:

- (i) zabavení vozidla či nákladu  
Dojde-li k zabavení vozidla v důsledku rozhodnutí státních orgánů, jedná se o okolnost, kterou dopravce nemůže odvrátit a jejíž následky může odstranit pouze stěží. Podmínkou nicméně je, aby takový zásah státního orgánu byl protiprávní, nevycházel například z příčiny tkvící v nezaplacení daní či poplatků dopravcem v rámci předcházející přepravy.
- (ii) stávky a blokády  
Dojde-li k blokadě silničních cest v důsledku stávek, protestních pochodů, umístění nejrůznějších předmětů na silnice (zemědělských produktů, zvířat), jedná se o okolnost, která, pokud nebyla předem známa, představuje neodstranitelnou okolnost v pokračování přepravy na straně dopravce.
- (iii) požár  
Dojde-li k požáru vozidla např. v důsledku požáru na parkovišti, nehody nezaviněné řidičem vozidla, rozšíření požáru sousedního vozidla apod., je dopravce rovněž zbaven odpovědnosti za vzniklou škodu.
- (iv) krádež

Krádeže představují jednu z nejčastějších okolností, na něž se dopravce odvolává ve snaze dosáhnout zproštění své odpovědnosti. I když jsou odborná literatura a soudní rozhodnutí v této oblasti poměrně rozsáhlé, liší se názory na zproštění dopravcovy odpovědnosti v případě krádeží opět v závislosti na místě, kde je rozhodnutí vydáváno. Obecně lze říci, že dopravce nebude zproštěn své odpovědnosti, pokud:

- dojde ke krádeži v rámci zastávky, kterou dopravce mohl na základě požadavku odesílatele odvrátit nasazením dvou či více řidičů,
  - krádež nastane v důsledku nezajištění vozidla, jeho umístění na nehlídaném parkovišti, mimo osvětlení, v oblastech známých častými případy krádeží,
  - řidič neučiní dostatečná opatření, aby krádeži předešel, například nepožádá o předložení policejních průkazů osob kontrolujících vozidlo na cizím území, zastaví stopaři, nepřivolá při napadení pomoc policie, ačkoli takovou možnost prokazatelně měl
- (v) vydání zásilky neoprávněnému příjemci  
V případě, že dopravce vydá zásilku příjemci, jehož totožnost neprovede, popřípadě o jehož totožnosti má či může mít pochybnosti, nejedná se o neodvratitelnou okolnost. Typickými případy zde jsou pokyny příjemců (bez ověření jejich totožnosti) ke složení zásilky na jiném, než v nákladním listě určeném místě, popřípadě provedení celní kontroly na zřetelně nevěrohodné celní stanici (zejména v Moskvě).
- (vi) nehody  
Nehody představují neodvratitelnou okolnost v případě, že původcem či příčinou nehody není chování samotného dopravce či jeho řidiče. Nehoda v důsledku vady pneumatiky vozidla není neodvratitelnou okolností, nejde-li o případ, kdy k proražení pneumatiky dojde v důsledku najetí na předměty nacházející se na vozovce po havárii jiných vozidel.
- (vii) přepadení  
Ani případ přepadení nepředstavuje zcela jednoznačně okolnost zbavující dopravce odpovědnosti. Zejména soudní praxe se vyvinula v řadu požadavků kladených na dopravce, aby předcházeli přepadení v rizikových zemích, jako Severní Itálie či Rusko, popřípadě Balkánské země. Nedodrží-li dopravce pokyny parkovat pouze na hlídaných parkovištích, nezastavovat neznámým osobám v průběhu přepravy, neprovádět přepravu v noci, využívat čerpání paliva pouze na určené čerpací stanici, nemůže se zbavit své odpovědnosti v případě přepadení v důsledku nedodržení těchto pokynů.
- (viii) nepřiměřená jízda vozidla  
Vznik škody v důsledku nepřiměřené jízdy vozidla rovněž nemůže představovat případ zproštění dopravcovy odpovědnosti. Zejména tam, kde řidič dopravce nedodržel dopravní značky omezující rychlost vozidla, nepřizpůsobil jízdu zhoršenému stavu vozovky, nereagoval na dopravní značky upozorňující na možné náledí či závěje, nemůže se dopravce zbavit své odpovědnosti za škodu vzniklou v přímé příčinné souvislosti s těmito skutečnostmi.
- (ix) znečištění vozidla  
Je-li ložná plocha vozidla znečištěna v důsledku předcházející přepravy, nemůže se dopravce zbavit odpovědnosti poukazem na tuto skutečnost. Přistavení vozidla v řádném (způsobilém) stavu pro další přepravu je základní povinností dopravce a škoda vzniklá znečištěním zásilky v důsledku jejího styku se zbytky přepravovaných tekutin či chemických látek z předcházející přepravy je plně v odpovědnosti dopravce.



### **III. Rozhodnutí**

- **rozsudek Vrchního soudu v Praze 12 Cmo 143/2011 – 226 ze dne 27. 10. 2011**

Zasílatel se po dopravci dožadoval úhrady škody, kterou nahradil svému příkazci z titulu nepotvrzení celního dokladu T5 celním orgánem hraničního přechodu při výstupu z Evropské unie prokazujícího, že vyvážené zboží celní území Evropské unie skutečně opustilo. V důsledku nedodání dokladu T5 příkazce nemohl čerpat od SZIF subvenci ve výši 179.000,- Kč, a rovněž mu propadla záruka ve výši Kč 27.000,-. Zasílatel příkazci coby smluvnímu partneru škodu uhradil, což také soudu prokázal. Soud prvního stupně žalobu zamítl, neboť celní doklad T5 nebyl uveden v nákladním listě mezi ostatními listinami provázejícími zásilku, přičemž soud dále dovodil, že žalovaný dopravce odevzdáním doprovodných dokladů příslušnému celnímu úřadu splnil své povinnosti ve smyslu článku 15, §3 Úmluvy CIM. K odvolání žalujícího zasílatele odvolací vrchní soud rozsudek změnil a uznal žalovaného dopravce odpovědným za vzniklou škodu. Vrchní soud konstatoval, že v důsledku porušení smluvní povinnosti zajistit potvrzení dokladu T5 ze strany dopravce vznikla příkazci zasílatele škoda ve výši nepřiznané subvence a propadlé záruky. Mezi ztrátou nároku na subvenci a nevrácením záruky v důsledku nepředložení potvrzeného prvopisu kontrolního dokladu T5 existuje příčinná souvislost vyplývající ze smluvní povinnosti dopravce. Odvolací soud dále shledal nedůvodnou námitku dopravce, že nebyly ze strany zasílatele resp. příkazce využity všechny opravné prostředky proti rozhodnutí SZIF o nepřiznání subvence, neboť bylo jednoznačně prokázáno, že nedošlo ke splnění požadavků v řízení o poskytnutí subvence vinou žalovaného dopravce, jenž nezajistil prvopis potvrzeného dokladu T5, tudíž bylo jednoznačně prokázáno, že odvolací řízení by nemělo naději na úspěch.

- **rozsudek rakouského OGH ze dne 6. 7. 2011 – 7 Ob 74/11 – Transportrecht 10/2011, str. 377**

Poddopравce se žalobou podanou u soudu dožadoval po hlavním dopravci úhrady přepravného ve výši cca 33.000,- EUR vzniklého na základě rámcové smlouvy o přepravě mezi dopravcem a poddopравcem. Žalující poddopравce byl zaměstnanci žalovaného dopravce několikrát ujišťován, že faktura bude ve splátkách uhrazena a dlužnou částku žalovaný dokonce i uznal. Neustále však požadoval změny v textu faktury a odkazoval žalobce na pozdější úhradu. Dle žalujícího poddopравce však takové jednání, kdy žalovaný dopravce úmyslně mnohokrát požadoval změnu faktury, ale tu v konečném důsledku stejně neuhradil, představuje úmyslné jednání, kvůli kterému promlčecí doba dle článku 32 odst. 1 věta druhá Úmluvy CMR činí tři roky, nikoli jeden rok. Žalovaný dopravcem navrhoval zamítnutí žaloby, neboť se dle jeho tvrzení tříletá promlčecí doba vztahuje pouze na nároky na náhradu škody. Soud také žalobu z důvodu promlčení zamítl. Rozhodnutí prvoinstančního soudu pak potvrdil též Vrchní zemský soud ve Vídni. Odvolací soud své rozhodnutí odůvodnil tím, že dle ustálené judikatury rakouského Nejvyššího soudu (OGH) je tříletá promlčecí doba použitelná pouze na nároky na náhradu škody, nikoli však na smluvní nároky, mezi něž je řazeno i přepravné. K žalobcovu dovolání k rakouskému Nejvyššímu soudu (OGH) pak OGH uznal, že na problematiku promlčení primárního plnění představujícího úhradu přepravného existují dva odlišné právní

názory. Ve svém rozhodnutí se však přiklonil k názoru, že pokud jednání žalovaného spočívající v neuhrazení faktury bylo úmyslné či téměř podvodné, je nutno použít tříletou promlčecí dobu a námitku promlčení vznesenou ze strany žalovaného dopravce označil za neoprávněnou. OGH vrátil věc prvoinstančnímu soudu s tímto právním názorem a uložil mu, aby prověřil, zda jednání žalovaného dopravce bylo úmyslné, a v tomto smyslu doplnil dokazování.

#### **IV. Příště**

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

1. Stojné (zdržné) kontejnerů
2. Překládka zboží

---

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