

Prosinec 2013

2

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Nesprávná deklarace obsahu zásilky a odpovědnost dopravce
- II. Multimodální přeprava ve vztahu k přepravě letecké
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I.

NESPRÁVNÁ DEKLARACE OBSAHU ZÁSILKY A ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

Nejen mezinárodní úmluvy v oblasti přepravy, ale též vnitrostátní předpisy požadují, aby nákladní list (přepravní dokument) obsahoval správné označení přepravovaného zboží, jakož i počet kusů tvořících přepravovanou zásilku a popř. též její váhu, včetně dalších důležitých údajů, např. jde-li o zboží podléhající zkáze, zboží křehké či zboží nebezpečné. Nesprávná deklarace obsahu zásilky v nákladním listě, a to ať již vědomá či nevědomá, může vést k řadě potíží ať již během přepravy, vyclení zásilky, nebo i v případě stanovování odpovědnosti za důsledky (škodu) této nesprávné deklarace. S ohledem na poměrnou četnost tohoto jevu se proto budeme některými otázkami a souvislostmi nesprávné deklarace obsahu zásilky v přepravních dokumentech zabývat blíže.

Obchodní zákoník (zákon 513/1991 Sb.) v § 614, odst. 1, písm. c) ukládá dopravci povinnost uvést v náložném listu *označení přepravované věci*. **Nový občanský zákoník** (zákon 89/2012 Sb.) účinný od 1.1.2014 ve svém § 2572, odst. 2, písm. c) stanovuje, že *náložný list obsahuje alespoň označení množství, váhu nebo objem přepravovaných věcí*. Z uvedeného je zřejmé, že nový občanský zákoník klade na obsah náložného listu (coby cenného papíru) větší nároky, než původní obchodní zákoník, byť tyto požadavky nejsou již blíže specifikovány. Do jakého detailu má být označení zboží, jeho množství, jeho váha, popř. objem přepravovaných věcí v náložném listu uvedeny, není zcela zřejmé. Lze se však samozřejmě spolehnout na obchodní zvyklosti v oboru přepravy a vyjít z údajů, které se ve vztahu ke konkrétnímu zboží běžně používají. Problematická je však např. situace, kdy je přepravované zboží označováno chemickým vzorcem, množství udáváno v mírách, které nejsou na území ČR používány či jsou údaje o povaze zboží (hořlavé, výbušné apod.) označovány v neznámém, řídce používaném jazyce, latinsky apod. Osoba vyplňující nákladní list by si proto vždy měla být vědoma podmínek přepravy, zejména toho, jakými zeměmi je přeprava prováděna, společenské či právní situace v místě určení, měla by též zohlednit řízení, která musí být při přepravě zásilky provedena (celní, veterinární, hygienická aj.) a použít při vyplňování nákladního listu, pokud se týká deklarace obsahu zásilky, takových termínů a označení, které nevzbudí pochybnosti a nepovedou ke zbytečným průtahům či zdlouhavým správním řízením ve vztahu k přepravované zásilce.

- a) **Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké dopravě z r. 1929** (Varšavská úmluva) ve svém čl. 6 ukládá povinnost vyhotovit letecký nákladní list odesílateli s tím, že dle čl. 10. VÚ ručí odesílatel za přesnost údajů a prohlášení o zboží, jež do nákladního listu zapíše. Dle čl. 11, odst. 2 VÚ jsou pak údaje leteckého nákladního listu o váze, rozměrech a balení zboží, jakož i o počtu zásilek důkazem, pokud nebude prokázán opak. Ve vztahu k leteckému dopravci jsou však tyto údaje důkazem jen tehdy, pokud jím byly ověřeny v přítomnosti odesílatele a pokud bylo toto ověření zaznamenáno v nákladním listě. **Montrealská úmluva** (Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě z roku 1999) ve svém čl. 7 odst. 1 rovněž předpokládá, že letecký nákladní list vyhotoví odesílatel. V čl. 5, písm. (c) pak jako nutný obsah nákladního listu MÚ stanovuje vyznačení druhu a hmotnosti nákladu. V čl. 10 MÚ je pak opět založena odpovědnost odesílatele za správnost údajů a prohlášení o nákladu, které odesílatel zapsal (nebo které byly v jeho zastoupení zapsány) do leteckého nákladního listu, nebo které sdělil nebo byly v jeho zastoupení sděleny dopravci za účelem zápisu do potvrzení o převzetí nákladu k přepravě. Odesílatel také (dle odst. 2, čl. 10 MÚ) odpovídá dopravci za škodu vzniklou jemu nebo jakékoli jiné osobě, které je dopravce odpovědný z důvodu nesprávnosti, nepřesnosti nebo neúplnosti údajů a prohlášení v něm učiněných odesílatel nebo v jeho prospěch. Dle čl. 11, odst. 2 MÚ jsou jakékoli údaje v leteckém nákladním listu, týkající se hmotnosti, rozměrů a obalu nákladů, jakož i údaje o počtu kusů přímým důkazem o uvedených skutečnostech.
- b) **Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)** z roku 1980 (ve znění protokolu z roku 1999) pak v Přípojku B k Úmluvě – CIM, týkající se předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravu zboží, v čl. 7, § 1 uvádí, že nákladní list musí obsahovat *označení druhu zboží a obalu, u nebezpečného zboží označení předvídané v Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID)*. Dle čl. 8, § 1 CIM pak odesílatel odpovídá za všechny náklady a škody vzniklé dopravci tím, že údaje uvedené odesílatel v nákladním listě jsou nesprávné, nepřesné nebo neúplné, nebo nejsou zapsány na stanoveném místě. Dle čl. 11, § 1 CIM pak může dopravce kdykoli přezkoumat, zda jsou všeobecné přepravní podmínky dodrženy a zásilka souhlasí s údaji uvedenými odesílatel v nákladním listě. Takové přezkoumání obsahu zásilky se pak provádí podle možnosti za přítomnosti osoby, která má dispoziční právo. Není-li to možné, provede se přezkoumání za přítomnosti dvou nezávislých svědků.
- c) **Námořní úmluvy** (Haagská pravidla z roku 1924, Haagsko-Visbyská pravidla z roku 1968) zakládají odpovědnost odesílatele za to, že údaje o značkách, počtu, množství a váze zboží jsou přesné. Odesílatel musí také odškodnit dopravce za všechny ztráty, škody a výlohy vznikající nebo vyplývající z nepřesností v těchto údajích. Čl. 13 Hamburských pravidel z roku 1978 pak obsahuje zvláštní pravidla o nebezpečném zboží, které musí být náležitě označeno, popř. označeno nálepkou jako nebezpečné. Odesílatel je také povinen dopravce o nebezpečné povaze zboží informovat, včetně sdělení opatření, která je třeba ze strany dopravce při přepravě učinit. Čl. 15 Hamburských pravidel pak jako povinný obsah konosamentu stanovuje uvedení obecné povahy zboží, hlavních značek nutných pro identifikaci zboží, dále výslovné prohlášení o nebezpečné povaze zboží, přichází-li toto v úvahu, počet obalů nebo kusů, hmotnost zboží nebo jeho množství vyjádřené jiným způsobem tak, jak všechny tyto údaje poskytl odesílatel. Dle čl. 17 Hamburských pravidel se pak má za to, že se odesílatel zaručil dopravci za přesnost údajů, které se vztahují k obecné povaze zboží, jeho značek, počtu, hmotnosti a množství, jak je udal za účelem označení do konosamentu. Odesílatel musí také dopravci nahradit škodu za ztráty vyplývající z nepřesností takových údajů, a to bez ohledu na to, zda byl konosament převeden na třetí osobu.

- d) **Úmluva CMR** (Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě z roku 1956) přímo neuvádí, kdo je odpovědný za vystavení nákladního listu. Dle čl. 6, odst. 1 písm. (f) musí nákladní list obsahovat *obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu, u věci nebezpečné povahy jejich obecné uznávané označení*, dle písm. (g) *počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla* a dle písmene (h) *hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží*. Dle čl. 7, odst. 1, písm. (a) je pak odesílatel odpovědný za veškeré výlohy a škody, které dopravci vzniknou v důsledku nepřesností nebo neúplnosti údajů uvedených v nákladním listě, pokud se týká pojmenování povahy přepravované věci, počtu kusů a váhy zásilky.
- e) **Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)** z roku 2001 pak v čl. 6 (povinnosti odesílatele) stanovuje odesílateli povinnost sdělit dopravci před předáním zboží k přepravě písemně údaje o přepravovaném zboží, a *značky, které jsou potřebné pro identifikaci zboží, rozměry, počet nebo hmotnost a podmínky pro uložení přepravovaného zboží a povahu, charakteristiku a vlastnosti zboží*. Ve smyslu čl. 8 Úmluvy CMNI pak odesílatel objektivně odpovídá (bez ohledu na zavinění) dopravci za všechny škody a náklady, které mu uvedením nesprávných údajů vzniknou.

Základ odpovědnosti

Základem odpovědnosti za nesprávnou deklaraci zásilky je posouzení, zda údaje o zboží (jeho názvu – pojmenování, množství, stavu, popř. též ceně) do nákladního listu či průvodních dokumentů uvedl sám dopravce, popř. odesílatel (výrobce) nebo zasílatel. Byly-li údaje do nákladního listu zapsány samotným odesílatelem, popř. zasílatelem, nenese dopravce za tuto skutečnost žádnou odpovědnost. Výjimkou může být případ, kdy musely být dopravci vady této deklarace známy a dopravce přesto neučinil nic (výhradu, upozornění) k nápravě zjištěného stavu a přispěl tak (svou nedbalostí, lehkovážností, opomenutím) např. k zabavení zásilky, propadnutí zásilky či k jejímu zničení v průběhu přepravy či v místě určení. Jsou-li tedy údaje do nákladního listu vepsány samotným odesílatelem, lze po dopravci požadovat maximálně spoluodpovědnost za vzniklou škodu v případě, že si vad zázpisu musel být vědom a v rámci jemu uložené prevenční povinnosti na tyto vady nepoukázal, popř. nepřispěl k jejich odstranění.

Stejná dopravcova odpovědnost je dána i v případě, že dopravce sice údaje do nákladního listu o zboží a jeho stavu vepíše sám, ale na základě údajů poskytnutých odesílatelem, popř. na jeho přímý pokyn. Tuto úpravu lze nalézt např. v čl. 8, § 2 Přípojku CIM k Úmluvě COTIF, jde-li o železniční přepravu nebo v čl. 10, odst. 1 Montrealské úmluvy, jde-li o přepravu leteckou.

Plná dopravcova odpovědnost je přirozeně dána tam, kde dopravce na základě pokynů odesílatele nedodrží shodu údajů poskytnutých odesílatelem s údaji uvedenými následně dopravcem v nákladním listě. Pro tyto případy dopravcova pochybení neobsahují mezinárodní úmluvy ve prospěch dopravce žádné ulehčení v podobě snížené odpovědnosti, za vzniklou škodu je proto dopravce odpovědný v plném rozsahu. K typickým příkladům patří nesprávná deklarace druhu zboží (např. uvedení „vepřové maso“ namísto „vepřový ořez“), vedoucí k vyšší celní zátěži příjemce, popř. uvedení nesprávného množství (uvedení většího počtu palet, než sděleno odesílatelem), vedoucí naopak k odpovědnosti dopravce za ztrátu části zásilky, pokud se dopravci nepodaří prokázat, že skutečně převzal menší množství zboží. Ve vztahu k příjemci, který by (formálně) obdržel z důvodu nesprávné deklarace jeho menší množství, by dopravce mohl být odpovědný v omezeném rozsahu (za kilogramovou váhu ztraceného zboží), zatímco vůči odesílateli, jenž dopravci údaje o množství zásilky sdělil, by dopravce byl povinen uhradit vzniklou škodu v plném rozsahu včetně ušlého zisku.

Trestněprávní důsledky nesprávné deklarace

Nesprávná deklarace obsahu zásilky, jejího množství či stavu může v řadě případů vést i k trestněprávním důsledkům, a to jak ať již pro odesílatele či příjemce, tak i samotného dopravce. Jsou-li např. zásilky pohonných hmot deklarovány jako lehké topné oleje, a to s cílem obejít zákonnou daňovou povinnost, bude odesílatel i trestněprávně odpovědný za vzniklou škodu, přičemž nelze vyloučit ani odpovědnost dopravce v případě, že si nesprávné deklarace obsahu zásilky byl vědom a trestní jednání odesílatele neoznámil.

Trestněprávním důsledkům při nesprávné deklaraci zásilky však může dopravce čelit i z nedbalosti odesílatele. Je-li např. zásilka air-softových zbraní označena jako dětské hračky, přičemž v zemi průvozu naplňují tyto air-softové zbraně definici zbraní jako takových (včetně povinnosti příslušného povolení k jejich dovozu, průvozu či vývozu), může být zásilka zabavena a s odesílatelem, popř. též dopravcem (coby dovozcem zásilky do příslušné země) zahájeno správní nebo i trestní řízení.

Stejný případ nastává i tehdy, jsou-li zásilky např. čistících prostředků řádně deklarovány, nicméně již ve svém množství a koncentraci představují nebezpečné látky, podléhající zvláštnímu režimu přepravy. Zejména v případě nehody a úniku těchto látek do okolí, podzemních vod, kanalizace, bude možno z pohledu správních i trestněprávních předpisů příslušné země dovést povinnost odesílatele (coby deklaranta zásilky), nebo i dopravce (coby dovozce či průvozce zásilky příslušnou zemí) ve vztahu k vzniklé škodě, popř. obecnému ohrožení.

Přeprava nedeklarované části zásilky

Případy, kdy dopravce přepravuje vedle řádně deklarované zásilky též zásilku nedeklarovanou, se významně liší od případů uvedených výše. Typickými příklady je např. doložení řádně deklarované zásilky alkoholem při přepravě do arabských zemí, nebo umístění na nákladní plochu vozidla skupiny uprchlíků za účelem jejich přepravy do cizí země. Zjišťování odpovědnosti dopravce, tedy jeho vědomosti o „přiložení“ nedeklarované části zásilky k deklarovanému nákladu, může být pro dopravce velice nepříjemné a nebezpečné.

Nevědomost o skutečném obsahu zásilky, o přiložení části nedeklarované zásilky k zásilce deklarované, bude dopravce jen stěží prokazovat. Za újmu vzniklou dopravci v důsledku přiložení nedeklarované zásilky ze strany odesílatele ponese odesílatel plnou odpovědnost. Naopak, přiloží-li nedeklarovanou část nákladu k řádně přepravované zásilce sám dopravce, bude povinen odesílateli popř. příjemci nahradit škodu vzniklou na zásilce řádně deklarované (v důsledku např. jejího zničení, zabavení či pozdního dodání) v plném rozsahu, bez možnosti dovolat se omezujících ustanovení příslušné mezinárodní úmluvy.

II. MULTIMODÁLNÍ PŘEPRAVA VE VZTAHU K PŘEPRAVĚ LETECKÉ

V rozvíjejícím se odvětví mezinárodní přepravy nabývá multimodální přeprava na stále větším významu. Je však současně skutečností, že jen nemnoho národních právních řádů upravuje právní vztahy v multimodální přepravě a jen několik mezinárodních úmluv se multimodální přepravou v rámci své úpravy týká. Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží z roku 1980 nenabyla (a zřejmě nikdy nenabude) účinnosti. Varšavská úmluva z roku 1929 ani Úmluva CMR z roku 1956 se multimodální přepravou nezabývají, námořní úmluvy (Haagská pravidla, Haagsko-Visbyská pravidla a Hamburská pravidla) rovněž s multimodální přepravou nepočítají. Montrealská úmluva z roku 1999 multimodální přepravu v rámci letecké přepravy, kterou upravuje, připouští. Některými otázkami právní úpravy multimodální přepravy v Montrealské úmluvě se v tomto článku proto budeme zabývat.

Varšavská i Montrealská úmluva se zásadně vztahují na přepravu leteckou. To vyplývá jak z čl. 1 Varšavské úmluvy (dále jen „VÚ“ a „MÚ“), tak i z čl. 1 MÚ, když obě úmluvy hovoří o tom, že se vztahují na mezinárodní dopravu provozovanou „letadlem za úplatou“. Současně čl. 31, odst. 1 VÚ říká, že v „kombinované dopravě“, která se děje z části letadlem a z části jakýmkoli jiným dopravním prostředkem, platí ustanovení této úmluvy jen pro dopravu letadlem, pokud tato vyhovuje podmínkám článku prvního. Čl. 38 MÚ pak hovoří o kombinované přepravě rovněž a tuto definuje shodně jako Varšavská úmluva v čl. 31. Dále stanovuje čl. 18, odst. 3 VÚ, že doba letecké dopravy nezahrnuje dopravu pozemní, námořní nebo říční, prováděnou mimo letiště. Stejně tak čl. 18 odst. 4 MÚ stanovuje, že doba letecké přepravy nezahrnuje přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště. Obě úmluvy však ve svých ustanoveních připouští, že k takové dopravě mimo letiště může dojít za účelem nakládání, dodání nebo překládání. Navíc, ustanovení čl. 18, odst. 4 poslední věta MÚ stanovuje, že jestliže dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být podle smlouvy mezi stranami provedena letecky, taková přeprava jiným způsobem se považuje za přepravu leteckou.

Z těchto ustanovení, v návaznosti na další ustanovení Montrealské úmluvy, však může vyplynout celá řada právních možností.

1) Přeprava pozemní mezi letištěm a skladem nacházejícím se mimo letiště

Přestože Nejvyšší německý soud stejně jako i Nejvyšší rakouský soud rozhodly, že silniční přeprava z letiště do skladu nacházejícího se v blízkosti letiště, ale mimo jeho území, se stále považuje za přepravu leteckou, vedou se o těchto rozsudcích silné odborné polemiky. Právní odborníci zejména poukazují na jednoznačné ustanovení čl. 18 odst. 4 věta první MÚ, dle níž nemůže být do doby letecké přepravy zahrnuta přeprava pozemní, námořní nebo vnitrozemská vodní prováděná mimo letiště. Naopak, Nejvyšší soudy v Německu i Rakousku jsou toho názoru, že doba odpovědnosti leteckého dopravce při uskladnění zásilky mimo letiště končí teprve ukončením přepravy nákladu právě do skladu mimo území letiště. Článek 38 odst. 1 MÚ v případě kombinované přepravy rovněž vztahuje aplikaci Montrealské úmluvy výhradně na tu část kombinované přepravy, která je prováděna letecky. Z toho vyplývá, že přeprava prováděná v rámci letiště, ať již železničním, silničním dopravním prostředkem nebo i jinak (nakládacím pásem apod.), je považována vždy za přepravu leteckou.

Zahrnutí pozemní části přepravy z letiště do vzdáleného skladu pod leteckou přepravu má významné konsekvence. Odpovědnost leteckého dopravce za škodu na nákladu je omezena částkou 19 SDR (s platností od 30.12.2009), zatímco při aplikaci vnitrostátního (např. českého) práva, bude tato odpovědnost neomezená, nebo i nižší (8,33 SDR dle německého práva).

2) Svozová (přistavovací) služba

Článek 18 VÚ ve svém odst. 3, stejně jako čl. 18, odst. 4, věta druhá MÚ připouštějí vyvrátitelnou domněnku, že za škodu vzešlou z události nastalé při letecké dopravě je nutno provažovat i přepravu pozemní, námořní nebo říční, prováděnou mimo letiště, jestliže k ní dochází za účelem nakládání, dodání nebo překládání. Je-li tedy důvodem pozemní, námořní nebo říční přepravy mimo letiště nezbytnost naložení, dodání nebo přeložení nákladu (zásilky), považuje se jakákoli událost, z níž vznikne škoda, za událost nastalou při přepravě letecké. Lze však přirozeně vést důkaz opaku, tedy, že škoda nenastala při těchto přepravách, popř. se netýkala přeprav za účelem nakládání, dodání nebo překládání. Převezme-li tedy dopravce na sebe též odpovědnost převzetí zásilky např. u výrobce zboží, popř. dodá-li letecky přepravenou zásilku z letiště příjemci, popř. též dalšímu dopravci (na železniční nádraží, do skladu silničního

dopravce) za účelem překládky zásilky na jiný dopravní prostředek, považuje se tato část přepravy mimo území letiště za součást přepravy letecké. Jsou-li tyto podmínky splněny, považuje se taková svozová (přistavovací) služba ze strany leteckého dopravce za součást letecké přepravy, včetně omezené odpovědnosti dopravce (ve výši 19 SDR za kg hrubé váhy nákladu/zásilky). Není nicméně pochyb o tom, že svou povahou se taková svozová (přistavovací) služba nemůže (fakticky) vyloučit z přepravy silniční, železniční či námořní (vnitrozemské vodní), neboť tak je náklad skutečně přepravován, pouze je tento úsek silniční, železniční či námořní přepravy přiřazen době odpovědnosti leteckého dopravce. To současně znamená, že bude-li prokázána škoda vzniklá v souvislosti se svozovou (přistavovací) službou leteckého dopravce, odpovídá ten který dopravce příslušného druhu zvolené přepravy leteckému dopravci dle příslušných předpisů národního (mezinárodního) práva aplikovatelného na předmětnou přepravu (silniční, železniční, vodní), nicméně letecký dopravce sám vůči smluvně zavázanému odesílateli (příjemci) bude odpovědný dle příslušné mezinárodní úmluvy (Varšavské či Montrealské) upravující přepravu leteckou.

3) Náhradní letecká přeprava

O náhradní letecké přepravě lze hovořit v případě, že náklad není přepravován letadlem, ale pozemním dopravním prostředkem mezi dvěma letišti, mezi nimiž je však současně letecká přeprava možná. To se týká zejména pozemních přeprav mezi dvěma např. velmi blízkými letišti, nebo tam, kde letecká přeprava postrádá smysl (z Drážďan do Prahy, z Brna do Vídně apod.), neboť vzdálenost mezi dvěma letišti je natolik krátká, že ji lze bez obtíží zvládnout pozemním dopravním prostředkem, často i s daleko menšími náklady a ve stejném čase. Při této (náhradní) letecké přepravě je nerozhodné, zda zahrnuje úsek pouze vnitrostátní, či mezinárodní.

Rozlišení mezi svozovou (přistavovací) přepravou a náhradní leteckou přepravou je přitom zcela zřejmé. Svozová služba může sloužit pouze k nakládání, dodání nebo překládání nákladu (zásilky), zatímco náhradní letecká přeprava představuje přímo přepravu mezi dvěma letišti, která by mohla být provedena i letecky. Svozová služba má přitom povahu pouze pomocné přepravy, zatímco náhradní letecká přeprava představuje řádnou část letecké přepravy, může se tedy uskutečnit např. i mezi Frankfurtem a Vídní, nebo mezi Berlínem a Paříží. Svozová (přistavovací) přeprava a náhradní letecká přeprava se však navzájem vylučují, neboť svozová (přistavovací) přeprava nemůže nikdy představovat náhradní leteckou přepravu.

V případě aplikace Varšavské úmluvy nelze náhradní leteckou přepravu využít, neboť Varšavská úmluva ustanovení o náhradní letecké přepravě zcela postrádá. To vyplývá jednoznačně z ustanovení čl. 1 a čl. 31 VÚ.

V případě náhradní letecké přepravy dle MÚ lze aplikovat ustanovení čl. 18, odst. 4 MÚ, avšak pouze pro případy, kdy letecký dopravce použije pozemní přepravu namísto přepravy letecké bez souhlasu odesílatele. Je tedy nutno odlišit náhradní leteckou přepravu prováděnou po dohodě s odesílatelem, popř. bez jeho souhlasu (vědomí).

Dojde-li v případě smluvně dohodnuté náhradní letecké přepravy ke škodě, přičemž je známo místo, kde ke škodě došlo, řídí se odpovědnost dopravce příslušným právem použitého dopravního prostředku. To vyplývá z opačného výkladu ustanovení čl. 38, odst. 1 MÚ. Není-li místo, kde ke škodě došlo, známo, bude nutno použít příslušná ustanovení národního právního řádu.

Dojde-li k přepravě pozemní v rozporu s ujednáním s odesílatelem, považuje se taková přeprava ve smyslu čl. 18, odst. 4, věta třetí MÚ za přepravu leteckou. V případě vzniku škody je pak nerozhodné, zda bylo místo, kde ke škodě došlo, známo či nikoli. Dopravce se tedy může

odvolat na ustanovení MÚ omezující jeho odpovědnost na 19 SDR za kg hrubé váhy, a to ve smyslu čl. 22, odst. 3 MÚ i v případě kvalifikovaného zavinění. Lze však konstatovat, že v praxi jsou případy nesmluvní náhradní letecké přepravy poměrně řídké. Každopádně však nesmluvní náhradní letecká přeprava nepředstavuje pro leteckého dopravce žádné významné riziko, pokud se týká míry jeho odpovědnosti.

Právně zajímavou otázkou je, zda dodatečný souhlas odesílatele s náhradní leteckou přepravou mění tuto z mimosmluvní přepravy na přepravu smluvní. To by ve svém důsledku znamenalo, že by se odpovědnost dopravce ve výši 19 SDR (v případě nesmluvní náhradní letecké přepravy ve smyslu čl. 18 odst. 4 poslední věta MÚ) měnila ve smluvní přepravu a na odpovědnost dopravce by bylo možno aplikovat např. Úmluvu CMR. Je však skutečností, že uzavřou-li smluvní strany smlouvu o letecké přepravě, nelze dodatečným schválením takovou smlouvu „přeměnit“ na smlouvu o přepravě silniční. Při aplikaci čl. 29 MÚ lze konstatovat, že toto ustanovení brání dodatečnému souhlasu poškozeného s náhradní leteckou přepravou uskutečněnou na mimosmluvní bázi, tedy tomu, aby takový (dodatečný) souhlas vedl ke zvýšení odpovědnosti leteckého dopravce. Článek 29 MÚ brání tedy zejména tomu, aby příslušná přeprava byla vyňata z působnosti Montrealské úmluvy.

III. SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

- rozsudek německého BGH ze dne 28.2.2013 – I ZR 180/11, Transportrecht 7/8 2013, str. 290

V roce 2004 získal odesílatel z Německa zakázku na výstavbu studentské ubytovny u Stockholmu. Za účelem přepravy zhotovených stavebních modulů v počtu 231 kusů byla s dopravcem uzavřena smlouva o multimodální přepravě z německého Hattersheimu do Stockholmu. Smlouva byla dle ujednání stran podřízena Úmluvě CMR. Zásilka měla být přepravena do německého Kielu a následně po vodě do Södertälje, dále pak opět po silnici do Stockholmu. Na případ nedopadlo ustanovení čl. 2 Úmluvy CMR o přepravě celých vozidel (kombinovaná přeprava), aplikace Úmluvy CMR se proto zakládala na smluvním ujednání, nikoli na znění podmínek čl. 1 a čl. 2 Úmluvy CMR.

V místě určení bylo zjištěno 119 ks mokrých modulů v celkové hodnotě 1,2 mil EUR. Bylo také zjištěno, že dopravcem najatá společnost nezajistila v plném rozsahu zbožívé pojištění přepravované zásilky. Soud první instance uznal žalobu co do zhruba dvou třetin požadované hodnoty, odvolací soud pak žalobu v plném rozsahu zamítl.

Nejvyšší německý soud dospěl k závěru, že ačkoli v nákladním listě nebyla učiněna poznámka, že náklad smí být (ve smyslu čl. 17, odst. 4, písm. a) Úmluvy CMR) přepravován na otevřených vozidlech, bylo zřejmé, že jinak ani přepravován pro svůj rozměr být nemohl. Nespočívá-li použití Úmluvy CMR na jejím čl. 1 nebo čl. 2, ale pouze na smluvním základě, mohou se strany svobodně od kogentních ustanovení Úmluvy CMR odchýlit a čl. 41 Úmluvy CMR o neplatnosti odchýlných ujednání se nepoužije. S ohledem na to neuznal Nejvyšší soud námitku odesílatele, spočívající v odpovědnosti dopravce za vzniklou škodu z důvodu použití otevřených vozidel bez plachet, za opodstatněnou. Na případ bylo aplikováno německé právo, které ani ve svém obchodním zákoníku povinnost zanesení použití otevřených vozidel do nákladního listu nemá. Soud proto rozhodnutí odvolacího soudu zrušil a vrátil mu věc k dalšímu řízení. Současně však bylo ze strany Nejvyššího soudu konstatováno, že není třeba kontrolovat povinnosti dlužníka ze strany věřitele, zda dlužník řádně sjednal požadované pojištění, je-li dlužník podnikatel a pracuje za úplat. Tímto způsobem se Nejvyšší německý soud vyjádřil k námitce dopravce, že odesílatel požadující sjednání zbožívého pojištění jeho řádné sjednání ze strany dopravce nezkontroloval.

- **rozsudek německého BGH ze dne 13.9.2012 – I ZR 14/11, Transportrecht 5/2013, str. 192**

Pojišťovna odesilatele se žalobou domáhala náhrady škody za odcizené televizory umístěné v kontejneru a přepravované v roce 2007 z Istanbulu do Norimberka. Mezi Istanbulem a Vídní byl kontejner přepravován po železnici, ve Vídni byl naložen na silniční dopravní prostředek, nicméně do místa určení již nedorazil, neboť byl na parkovišti u Vídně dopravci odcizen. Žalobcem uplatněná částka činila EUR 145.778,20 a představovala kupní cenu televizorů. Soud první instance žalobě vyhověl, naopak odvolací soud žalobu zamítl. Na základě revizní žaloby podané k Nejvyššímu německému soudu (BGH) byl rozsudek odvolacího soudu zrušen a věc odvolacímu soudu vrácena k dalšímu řízení. Nejvyšší soud vyšel vstříc námitkám dopravce, že k přepravě převzal naložený, zaplombovaný přepravní prostředek – kontejner, jehož obsah nebyl s to zkontrolovat a o jehož obsahu svědčí pouze dokumentace předaná mu při převzetí přepravního prostředku (kontejneru), a to nákladní list, dodací list a faktura. Ačkoli tyto dokumenty navzájem korespondují, neměl dopravce v žádném případě, jako např. při balíkové přepravě, možnost zkontrolovat skutečný obsah kontejneru, a to např. počítáním množství balíků či kartonů, popř. palet. Vzhledem k tomu, že se soudy nižších stupňů odmítly seznámit s výpovědí navrhovaných svědků – pracovníků odesílatele, skladníků, kteří mohli k otázce naložení kontejneru a jeho obsahu (včetně počtu kusů) vypovídat, souhlasil Nejvyšší německý soud s námitkou dopravce, že žalobce neunesl své důkazní břemeno, když řádně neprokázal identitu přepravovaného zboží dle předaných přepravních dokumentů, a to co se týče druhu zboží, jeho množství a stavu. Názor Nejvyššího soudu byl podpořen též tvrzením žalovaného dopravce, že při minulých přepravách obdobných přepravních prostředků došlo při vykládce ke zjištění množstevních rozdílů oproti údajům zapsaných v nákladním listě a dalších průvodních dokladech. Nejvyšší soud konstatoval, že pouhý odkaz soudu na obsah přepravních dokumentů jako postačující důkaz o množství, druhu a stavu přepravovaného zboží nestačí tam, kde je dopravci k přepravě předáván odesílatelem samostatně naložený, uzamčený a zaplombovaný kontejner coby přepravní prostředek.

IV. Příště

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

1. Překládka zboží a odpovědnost za škodu
2. Rozsah prezkumné povinnosti dopravce k předaným dokladům

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.

Dlouhá 16, 110 00 Praha 1

e-mail: info@akmsv.cz

<http://www.akmsv.cz>

Tel.: (+420) 221 779 970

Fax: (+420) 221 779 999