

Srpen 2008

3

Vydání

# E-bulletin dopravního práva

## Obsah

- I. Odpovědnost při nakládce – vykládce zásilky
- II. Problémy při uplatňování nároků dle železniční úmluvy COTIF
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Vzdělávací akce
- V. Příště

### **I. Odpovědnost při nakládce – vykládce zásilky**

Velmi časté případy škod při nakládce nebo vykládce zásilky vedou často také ke složitým sporům, ať už mezi jednotlivými na přepravě zúčastněnými stranami, nebo i později v rámci soudního projednávání. Právní úprava odpovědnosti jednotlivých osob při nakládce nebo vykládce zásilky však, bohužel, chybí. O to důležitější je proto ujednání stran před samotnou přepravou o tom, kdo nakládku a následně vykládku zboží uskuteční a tedy také za škody způsobené v rámci nakládky či vykládky ponese odpovědnost.

1)

Český obchodní zákoník, zákon č. 513/1991 Sb., ve svých ustanoveních upravujících smlouvu o přepravě věci (§§ 610 – 629) neobsahuje žádné ustanovení, které by řešilo otázku nakládky a vykládky, popřípadě odpovědnosti za škody vzniklé v jejich průběhu. Při řešení odpovědnosti za vzniklou škodu by proto bylo nutno aplikovat obecná ustanovení týkající se náhrady škody, tedy § 373 a násl. obchodního zákoníku.

2)

Ani Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) otázku, kdo je povinen provést nakládku či vykládku zásilky, neřeší. Ustanovení Článku 17 Úmluvy CMR v odst. 4, upravující okolnosti zprošťující dopravce odpovědnosti, nicméně zbavuje dopravce odpovědnosti za ztrátu nebo poškození zásilky, dojde-li k němu v důsledku manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), a to konkrétně její příloha B-CIM, ve svém článku 13 stanovuje povinnost odesílatele a dopravce dohodnout, komu přísluší nakládku a vykládku zboží. Chybí-li taková dohoda, vztahuje se povinnost nakládky a vykládky kusového zboží na dopravce. V případě vozových zásilek je nakládku povinen dle článku 13 uskutečnit odesílatel, vykládku po dodání zásilky musí uskutečnit příjemce. Dle ustanovení článku 13, § 2 CIM odpovídá odesílatel, který provádí nakládku zboží, za všechny následky vadného naložení a je zejména povinen nahradit dopravci škodu, která mu tímto vznikla. Důkazní břemeno je nicméně přesunuto na dopravce a ten musí tedy prokázat, že

zásilka byla odesílatelem naložena vadně. V souladu s tímto ustanovením pak článek 23, § 3 CIM, obsahující dopravce zprošťující případy odpovědnosti, stanovuje, že dopravce neodpovídá za ztrátu nebo poškození zásilky, vyplývají-li tyto ze zvláštního nebezpečí spojeného s nakládkou zboží odesílatelem nebo vykládkou zboží příjemcem. V případě letecké přepravy, která se řídí Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealskou úmluvou z roku 1999), je situace o to složitější. Montrealská úmluva neobsahuje žádné výslovné ustanovení o odpovědnosti za nakládku či vykládku zásilky, letecká přeprava také spíše počítá s tím, že zásilka bude předána leteckému dopravci a její uložení na palubu letadla provede sám letecký dopravce prostřednictvím svých zaměstnanců nebo osob, které k této činnosti sám najme. Na rozdíl od silniční či železniční přepravy neobsahuje článek 18 odst. 2 Montrealské úmluvy, týkající se zproštění odpovědnosti dopravce v určitých případech, škodu vzniklou při nakládce či vykládce zásilky. Dle článku 18 odst. 2 písm. b) MÚ je letecký dopravce zbaven odpovědnosti pouze v případě vadného balení nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti. Ve smyslu článku 18 odst. 3 a 4 MÚ se leteckou přepravou rozumí doba, po kterou je náklad v péči dopravce. Doba letecké přepravy zahrnuje však navíc pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní přepravu prováděnou mimo letiště, k níž dojde v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání zásilky. V takovém případě, došlo-li by k poškození zásilky nakládané, dodávané nebo překládané za účelem uskutečnění letecké přepravy, odpovídá letecký dopravce za vzniklou škodu, i když vznikla při nakládání zásilky např. na silniční dopravní prostředek.

### 3)

Obečně lze říci, že **doprovce odpovídá za škodu na zásilce (nese povinnost neohrožení zásilky a řádné péče o ní) od okamžiku jejího převzetí k přepravě až do okamžiku jejího vydání. Za převzetí zásilky je nutno považovat okamžik, kdy dopravce fakticky zásilku převezme do své péče, tedy kdy s ní může fyzicky nakládat. Za dodání je nutno pak považovat okamžik, kdy dopravce při vědomí a s vůlí příjemce zásilku příjemci předá (vydá) a příjemce tak převezme vládu nad zásilkou ve fyzické podobě.** I v rámci těchto definic lze samozřejmě nalézt celou řadu odchylek. Ty vyplývají zejména ze skutečnosti, že v řadě případů jedná jménem dopravce třetí osoba, kterou dopravce k převzetí zásilky použil, nebo k nakládce či vykládce zásilky dochází společnými silami dopravce a odesílatele nebo příjemce.

### 4)

Pro určení otázky odpovědnosti za případné vady nakládky či vykládky je rozhodující, kdo je převažujícím (hlavním) subjektem provádějícím nakládku či vykládku zásilky.

Při absenci dohody odesílatele a dopravce popřípadě dopravce a příjemce o provedení nakládky či vykládky zboží (např. ve smyslu již zmíněné úpravy článku 13 Úmluvy COTIF – přípojku CIM) bude nutno zkoumat, kdo skutečně nakládku či vykládku zásilky provedl. V případě složitějších nákladů, jakými jsou váhově nadlimitní zásilky, zásilky sypké či tekuté, bude nakládku zpravidla provádět odesílatel. Pouze disponuje-li dopravce zvláštním zařízením na samotném vozidle, které nakládku či vykládku umožňuje, bude za jejich použití a činnost odpovědný dopravce (napouštěcí a vypouštěcí ventily, pumpy, sací zařízení, filtry apod.). Neprovádí-li dopravce (jeho řidič) nakládku, považuje se tato za ukončenou a zboží za naložené v okamžiku, kdy je umístěno na ložnou plochu vozidla a nakládku je fakticky formálně ukončena. Nic samozřejmě nezbavuje dopravce povinnosti upozornit na zvláštnosti vozidla, jeho ložné plochy apod. (klouzavý povrch, existence překážek na podlaze, zvláštních úchyťů, rozmístění hmotnosti na jednotlivé nápravy). V soudní praxi řady zemí se vyvinul názor, že nakládku kusového zboží je povinností dopravce, zatímco nakládku strojů a větších zařízení je

povinností odesílatele. To přirozeně nebude platit tam, kde vozidlo bude vybaveno např. jeřábem umožňujícím nakládku těžší zásilky a tuto nakládku provede s odbornými zkušenostmi řidič vozidla.

Složitě může být posuzování odpovědnosti dopravce v případě, kdy dopravce sice nakládku neprovádí, ale smluvně mu byla uložena povinnost provést kontrolu výsledku takové činnosti, tedy řádného uložení zásilky na vozidle. Pokud budou odesílatel či příjemce trvat na svém způsobu uložení či vyložení zásilky i přes upozornění, popřípadě varování řidiče, ponese odesílatel, popřípadě příjemce za vzniklé škody plnou odpovědnost. Dodává-li dopravce zboží v kontejneru, považuje se přeprava za ukončenou v okamžiku, kdy je vozidlo s kontejnerem dáno k dispozici příjemci v místě určení. Požaduje-li příjemce složení kontejneru a uskuteční-li dopravce takový úkon, nese za něj dopravce také plnou odpovědnost. Dojde-li však následně vadným otevřením kontejneru ze strany příjemce k sesuvu zásilky, bude za vzniklou škodu již plně odpovědný příjemce.

Zvláštními případy přepravy jsou přepravy sypkých či tekutých zásilek v tancích a silech. Dopravce nese odpovědnost za řádné načerpání, popřípadě vyčerpání sypkých či tekutých látek z vozidla, nenese však odpovědnost za to, z jakého zdroje (tanku, sila) je zásilka odesílatelem poskytována či do jakého zásobníku (sila) má být dle pokynu příjemce vyčerpána. Jsou známy případy, kdy zásilka byla dopravcem vypuštěna do označeného tanku, čímž došlo k jejímu smíchání s jinou (nevhodnou) tekutinou a k znehodnocení obsahu. Za tuto škodu však nesl odpovědnost příjemce, který vadný tank označil. Rovněž tak bude-li dopravci naložena chemická látka, popřípadě surovina, jejíž povahu či druh dopravce nemůže znát, tedy např. křemen namísto mastku, přičemž nakládku prováděl sám odesílatel nebo ji provedl dopravce ze zásob výslovně označených odesílatelem, bude vzniklá škoda přičítána k tíži odesílatele.

## 5)

Ke spoluzavinění dochází za situace, kdy nakládka či vykládka zásilky je prováděna za účasti dopravce i příjemce či odesílatele. Podíl zúčastněných subjektů bude nutno stanovit podle jejich podílu na vzniklé škodě, tedy na míře zavinění, a to v případě Úmluvy CMR dle ustanovení Článku 17 odst. 5 v té míře, v jaké okolnosti, za něž dopravce odpovídá, přispěly ke škodě. Dochází proto často k případům, kdy dopravci odpovědnému za nakládku jsou nápomocni pracovníci odesílatele, zatímco příjemci, odpovědnému za vykládku, je nápomocný dopravce.

Zejména německé a rakouské soudy vycházejí z principu, že i bez výslovného písemného ujednání přebírá dopravce odpovědnost za nakládku tam, kde k přání odesílatele nakládku uskuteční vlastními silami, což se týká též vykládky zásilky. Neexistuje-li výslovné ujednání o tom, kdo měl nakládku či vykládku zásilky provést, musí soudy (a tak také postupují) zjistit konkrétní účast jednotlivých osob na nakládce a podle míry zavinění určit též rozsah odpovědnosti dopravce a příjemce (odesílatele).

## 6)

Velmi zajímavým byl případ, kdy zahraniční vystavovatel na veletrhu v České republice požádal svého zástupce na území České republiky, aby vystavovaný stroj byl naložen na kamion přistavený zahraničním vystavovatelem a byl přepraven zpět do výrobního závodu v zahraničí. Český zástupce na veletržním areálu zajistil služby českého subjektu (zasílatele), který v rámci smlouvy s pořadatelem veletrhu ve veletržním areálu nakládal a vykládal zásilky za účelem jejich další přepravy. Zahraniční kamion byl proto přistaven před příslušný pavilon a smluvní zasílatel provedl nakládku několikátunového stroje na ložnou plochu vozidla, o způsobu naložení, upevnění zásilky na vozidle i zajišťovacích mechanismech na samotném stroji pro případ jeho přepravy nebyl zasílatel informován ani ze strany českého obchodního zástupce, ani

ze strany řidiče kamionu. Po naložení stroje na vozidlo považoval proto nakládku za ukončenou a opustil i s vysokozdvížným vozíkem místo nakládky. Ani český zástupce zahraničního vystavovatele, ani sám řidič dopravce se detaily upevnění několikatunového stroje na vozidle příliš nezabývali, stroj na vozidle připevnili zajišťovacími kurty, zaplachteno vozidlo a řidič zahájil přepravu. Již v první zatáčce v rámci veletržního areálu stroj z vozidla vypadl a vážně se poškodil. Otázka odpovědnosti za rozsáhlou škodu byla přirozeně nabíledni.

Zahraniční vystavovatel přijal zprávu o vzniku škody s naprostým nepochopením. Ačkoli žádné pokyny ohledně způsobu naložení a uložení zásilky nevydal, předpokládal, že řádné uložení zásilky zajistí český obchodní zástupce i samotný dopravce.

Doprovce odmítl svou odpovědnost s odůvodněním, že o zvláštním způsobu uložení stroje na vozidle nevěděl, informace o takovém zajištění neobdržel a takovou zásilku dosud nikdy nepřepřavoval. Český zasílatel, operující v rámci veletržního areálu, se necítil být za škodu na zásilce odpovědný, neboť pouze stroj přemístil z místa výstavy na ložnou plochu vozidla, aniž byl kýmkoli žádán o upevnění stroje za účelem jeho přepravy, aniž obdržel jakékoliv pokyny k upevnění, hájil se tím, že pouze poskytl vysokozdvížný vozík. Obchodní zástupce zahraničního vystavovatele pak považoval za odpovědného českého zasílatele společně s dopravcem, kteří společně zásilku nakládali. Nepopíral však nicméně, že žádné pokyny či podmínky k uložení a upevnění zásilky na vozidle neposkytl, nebyl o nich ani informován a při samotné nakládce pomohl řidiči dopravce k upevnění zásilky pouze kurty.

Jednotlivé argumenty, použité osobami zúčastněnými na nakládce, jsou zcela typické. Za nesporné lze považovat, že **skutečně žádné zvláštní instrukce k upevnění zásilky na vozidle poskytnuty nebyly. Je také pravdou, že odesílatel (tuzemský obchodní zástupce zahraničního vystavovatele) nepožadoval po zasílateli operujícím v areálu výstaviště upevnění zásilky na vozidle a sám se zúčastnil nakládky tím, že pomohl řidiči dopravce stroj upevnit zajišťovacími kurty.** Ze znaleckého posudku o příčinách škody bylo zjištěno, že stroj nebyl zabrzděn dvěma brzdami výrobcem standardně umístěnými na pojezdových kolečkách stroje a v okamžiku před pádem nebyla ani zajištěna čtyři pojezdová kolečka dřevěnými klíny, které by zabránily posunu stroje.

Bez ohledu na případný výsledek soudního projednání tohoto případu jsme toho názoru, že v daném případě je za vzniklou škodu dána společná odpovědnost odesílatele (zástupce zahraničního vystavovatele) a dopravce. Tyto dvě osoby totiž nakládku prováděly, zástupce zahraničního vystavovatele ani sám zahraniční vystavovatel neposkytli žádným osobám zúčastněným na nakládce instrukce k zajištění stroje, nesdělili podmínky jeho přepravy či technické údaje o možnostech zajištění stroje (brzdami na pojezdových kolečkách), přičemž dopravce zahájil přepravu, aniž prověřil řádné zajištění stroje na ložné ploše vozidla, popřípadě nedbale spoléhal, že zajištění je dostatečné. Odpovědnost zasílatele operujícího v rámci areálu veletrhu, nemůže být dána, neboť nebyl pověřen jiným úkolem, než přemístěním stroje z veletržní haly na ložnou plochu vozidla, popř. je zcela mizivého rozsahu.

Zjištění, učiněná v rámci případného soudního projednání, mohou být samozřejmě rozdílná, přičemž nelze vyloučit, že se uplatní též stará německá právní zásada „Před soudem a na širém moři jsme všichni v rukou Božích.“ Hodnocení, které zde však bylo provedeno, vychází plně ze zásad, uvedených v tomto článku výše, i z řešení řady podobných situací před zahraničními soudy.

## **II. Problémy při uplatňování nároků dle železniční úmluvy COTIF**

V roce 2006 začala platit rozsáhlá novela Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) přijaté dne 9.5.1980. Od 1.7.2006 je nová úprava závazná i pro Českou republiku, a to včetně ustanovení týkajících se uplatňování nároků, jimiž se v tomto příspěvku chceme zabývat.

### **1)**

Podnětem pro zamyšlení nad komplikovaností právní úpravy uplatňování nároků při železniční přepravě dle Úmluvy COTIF nám byl případ přepravy zásilky papíru v rolích od maďarského výrobce Dunapack polskému příjemci Eurobox. Maďarský zasílatel uzavřel přepravní smlouvu s rakouským dopravcem na přepravu zásilky z Maďarska do Polska. Na přepravu byl řádně vystaven Mezinárodní nákladní list CIM, zboží bylo bez výhrad převzato železničním dopravcem a přepravováno v krytém vagónu. Na území České republiky v okolí Ostravy však došlo k vykolejení vagónu a poškození zásilky, k čemuž České dráhy vystavily komerční zápis, v němž uznaly odpovědnost za vzniklou škodu. Zásilka byla poté přeložena Českými drahami do otevřeného vozu, přikryta pouze plachtami a pokračovala k příjemci do Polska. Příjemce zjistil poškození zásilky nejen v důsledku vykolejení vagónu u Ostravy, ale též její rozsáhlé promočení v důsledku netěsnosti plachty, která byla použita po překládce zásilky na území České republiky. Zboží bylo proto polským příjemcem odesláno zpět do Maďarska výrobci k recyklaci.

V souladu s Úmluvou COTIF, Přípojek B-CIM (Jednotné právní předpisy pro Smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží) reklamoval maďarský zasílatel, na nějž byla cesní smlouvou postoupena práva polského příjemce Eurobox, zásilku u rakouských i českých železnic. Obě železnice nárok příjemce na náhradu škody uznaly, nicméně namítaly nedostatek legitimace z důvodu, že **při reklamaci nebyl předložen originál nákladního listu**. Maďarský zasílatel, oprávněn k podání žaloby na základě postoupení pohledávky od polského příjemce, uplatnil nároky žalobou u českého soudu proti železnici, na jejíž trati došlo k události, která je předmětem žaloby (ve smyslu Článku 55, § 3 Přípojku CIM). Po provedeném řízení u Krajského soudu v Ostravě bylo žalobě vyhověno s tím, že **nepředložení nákladního listu nemůže mít za následek zánik nároku oprávněné osoby tam, kde železnice uznala škodu, její výši i své zavinění**. Tento rozsudek byl však následně Vrchním soudem v Olomouci zrušen a na podkladě usnesení Vrchního soudu v Olomouci vydal Krajský soud v Ostravě nové rozhodnutí, jímž žalobu v plném rozsahu zamítl. Důvodem se stala skutečnost, že **žalobce nepředložil originál nákladního listu, přestože žalovaný (České dráhy) jeho předložení požadoval**.

Komplikace při uplatňování nároků vůči železnici, které mohou být obecně platné, byly důvodem sepsání tohoto příspěvku.

### **2)**

Je častým případem, že odesílatel nebo příjemce v železniční přepravě nedisponují při uplatňování svých nároků originálem železničního nákladního listu CIM, a to z důvodu, že tento

- byl ztracen
- byl poškozen
- je nečitelný
- nebyl železničí příjemci předán.

Toto ustanovení má za účel predejit několikanásobnému uplatňování nároků vůči železnici, a to ať už ze strany odesílatele či příjemce, nebo třetích osob (pojistitele).

**Dle Článku 58, § 1 Úmluvy COTIF (platné do 30.6.2006) se nároky z přepravní smlouvy promlčovaly po jednom roce s tím, že promlčecí doba začala plynout v případě odškodnění při částečné ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty dnem dodání. Totéž ustanovení v lehce modifikované podobě obsahuje též Článek 48, § 1 a § 2 Úmluvy COTIF (platné od 1.7.2006).**

Dle Článku 53, 54 a 55 Úmluvy COTIF (platné do 30.6.2006) příslušelo právo podat reklamaci tomu, kdo byl oprávněn železnici také žalovat. **Podává-li reklamaci příjemce,** stanovovala Úmluva COTIF, Přípojek CIM povinnost předložit nákladní list, byl-li příjemci odevzdán. Příjemce byl oprávněn žalovat železnici od okamžiku, kdy odebral nákladní list, přijal zboží s tím, že příjemce v postavení žalobce musel při podání žaloby předložit nákladní list, byl-li mu odevzdán.

Naopak, **byla-li žaloba podávána odesílatelem,** mohl tuto odesílatel podat až do okamžiku, než příjemce přijal zboží či odebral nákladní list (nebo než příjemce požádal dopravce o vydání zásilky). Odesílatel při podání žaloby musel předložit druhopis nákladního listu, v opačném případě byl povinen vykázat se souhlasem příjemce nebo dokázat, že příjemce zásilku odmítl převzít.

Novela Úmluvy COTIF, platná od 1.7.2006, uplatňuje ve vztahu k osobám oprávněným k soudnímu uplatňování nároku prakticky totožnou úpravu, jako předcházející znění. I v tomto případě je odesílatel, který své nároky uplatňuje soudně, povinen předložit při soudním uplatňování nároku druhopis nákladního listu. Navíc, podle novely Úmluvy COTIF, je odesílatel povinen v případě potřeby prokázat, že nákladní list chybí nebo je ztracen. Ve vztahu k příjemci se podmínky při soudním uplatňování nároku nezměnily. Příjemce je při soudním uplatnění nároku povinen předložit nákladní list, byl-li mu odevzdán.

### 3)

Z výše uvedené úpravy vyplývá, že:

- a) odesílatel musí při podání žaloby vůči dopravci předložit druhopis nákladního listu nebo předložit souhlas příjemce, nebo prokázat že příjemce zásilku odmítl přijmout. Navíc, podle novely Úmluvy COTIF, je odesílatel povinen v případě potřeby prokázat, že nákladní list chybí nebo je ztracen,
- b) příjemce musí při podání žaloby vůči dopravci předložit nákladní list, byl-li mu tento odevzdán.

Předmětná právní úprava tedy umožňuje odesílateli, aby při neexistenci nákladního listu prokázal, že nákladní list chybí nebo byl ztracen. Příjemce je povinen předložit nákladní list v případě, že mu tento byl železnicí odevzdán.

Pro připomenutí je nutno uvést, že dle Článku 6, § 4 Úmluvy COTIF je dopravce povinen potvrdit převzetí zásilky na druhopisu nákladního listu a druhopis předat odesílateli. Nákladní list nemá význam konosamentu (nákladního námořního listu). Ve stanici určení je železnice ve smyslu Článku 17, § 1 povinna příjemci vydat nákladní list a dodat zboží, a to proti potvrzení příjmu a zaplacení pohledávek vyplývajících z přepravní smlouvy.

Pokud tedy odesílatel ztratí druhopis nákladního listu, který mu byl železničním dopravcem vydán při převzetí zásilky, musí při podání žaloby prokázat, že nákladní list je ztracen nebo že chybí. Při podání žaloby je naopak příjemce povinen nákladní list předložit pouze tehdy, byl-li mu železnici ve smyslu Článku 17, § 1 Úmluvy COTIF v místě určení vydán.

#### 4)

Ve výše uvedeném právním případě byly nároky vůči železnici uplatňovány jménem příjemce zásilky na základě jejich postoupení. Železnice nikdy neprokázala, že by příjemci vydala nákladní list a ten popíral, že by k takové skutečnosti (vydání nákladního listu CIM) došlo. Důkaz o předání či nepředání nebyl předložen.

Bez nalezení jiného řešení se zdá být pravděpodobné, že **oprávnění příjemce podat žalobu vůči železničnímu dopravci za situace, kdy není schopen předložit originál nákladního listu, bude muset být odmítnuto pro nedostatek podmínek (legitimace)**. Dle našeho názoru je však situace zcela obdobná, jako v námořní přepravě, kdy zásilka je vydána příjemci, který osvědčí potřebné skutečnosti ohledně přepravy zásilky a poskytne námořnímu dopravci tzv. příslib odškodnění. Na základě tohoto příslibu na sebe příjemce zásilky, který není schopen předložit konosament, přebírá veškerou odpovědnost za to, že by vůči dopravci byl nárok na vydání zásilky uplatněn osobou, která originál konosamentu předloží.

V předmětném případě žalobce (uplatňující nároky příjemce) české železnici předložil příslib odškodnění pro případ, že by nároky z nákladního listu, o jehož vydání mezi stranami existuje zásadní rozpor, byly uplatněny třetí osobou. Předložením příslibu odškodnění **bylo tedy na straně železnice odstraněno riziko případné výplaty náhrady škody dalšímu oprávněnému, který by (z jakéhokoli důvodu) měl originál železničního nákladního listu CIM u sebe a požadoval vyplatit na zásilce vzniklou škodu**.

#### 5)

Navíc je dle našeho názoru riziko železnice sníženo také skutečností, že na základě ustanovení (tehdy platného znění) Článku 58, § 1 Úmluvy COTIF došlo k promlčení všech nároků případného (neznámého) držitele železničního nákladního listu uplynutím jednoho roku od vydání zásilky příjemci. V průběhu sporu muselo být tedy železnici, na jejímž úseku ke škodě došlo, již zcela zřejmé, zda vůči ní jiná osoba za použití příslušného nákladního listu CIM škodu uplatňuje, či nikoli. Po promlčení nároků na náhradu škody již nehrozilo železnici žádné riziko, že by škodu musela uhradit dvakrát.

#### Závěr:

Je zřejmé, že striktní lpění na dodržení podmínek pro soudní uplatňování nároku dle Úmluvy COTIF (Přípojku CIM) může být pro železnici osvobozující tam, kde odesílatel nebo příjemce nejsou schopni předložit příslušné vyhotovení nákladního listu a soudy striktně trvají na jeho podložení. Tato situace může být o to absurdnější, pokud železnice způsobenou škodu nepopírá, stejně jako průběh škodní události i své zavinění. Dojde-li k promlčení nároků osob, které by případně nepředložený železniční nákladní list mohly mít k dispozici, nehrozí již železnici žádné riziko z dvojího vyplacení náhrady škody. Navíc, bude-li příjemcem (popřípadě odesílatelem) předložen slib odškodnění, jsme přesvědčeni, že nic nebrání tomu, aby železnice příslušné odškodnění poskytla.

Toto stanovisko vychází z celé řady zahraničních rozhodnutí. Nejvyšší maďarský soud ve svém rozhodnutí z roku 1989 konstatuje, že Úmluva COTIF (Přípojek CIM) ukládá sice

povinnost předložit originál nákladního listu, nicméně Úmluva neobsahuje žádné ustanovení, že by nárok bez nákladního listu nebylo možno uplatnit, respektive, že by zanikl. Tuto otázku proto maďarský Nejvyšší soud považuje za řešitelnou na základě doplňující národní právní úpravy. Chybí-li taková národní právní úprava, je nutno použít metodu volného hodnocení důkazů, tedy zkoumat, zda škoda vznikla a zda se poškozený dostatečným způsobem legitimoval.

Obdobné rozhodnutí vynesl též Spolkový soudní dvůr v SRN v rozhodnutí z roku 1976. Spolkové dráhy v daném případě odmítly nárok uplatňovaný příjemcem, který nebyl schopen předložit originál nákladního listu. Dle názoru Nejvyššího německého soudu jsou dráhy povinny nárok příjemce uspokojit, pokud příjemce prokáže všechny okolnosti, které se vztahují k předložení nákladního listu, tedy pokud prokáže všechny údaje v něm obsažené. Dle jeho názoru nemá železniční nákladní list jako takový žádný vliv na trvání nároku, nýbrž slouží výlučně k účelům dokazování a k vyřízení nároků vzniklých z přepravní smlouvy. Nákladní list je pouze předpokladem uzavření přepravní smlouvy ve smyslu Železničních přepravních řádů. Dráhy jsou dle názoru Nejvyššího německého soudu povinny ujistit se o pravosti a nefalšovanosti uplatňovaného nároku a také o tom, zda předkladatel nároku je oprávněným příjemcem. Není-li již nákladní list jako důkazní prostředek k dispozici, popřípadě je nedosažitelný, může být důkaz při uplatnění náhrady škody proveden jakýmkoli jiným způsobem.

Za převzetí těchto myšlenek a právních názorů v rámci rozhodování v České republice stojí jistě usilovat.

### **III. Soudní rozhodnutí**

#### **- rozsudek Nejvyššího soudu České republiky 32 Odo 272/2006-239 z 26.3.2008.**

Tímto rozsudkem si Vám dovoluujeme nabídnout zajímavé stanovisko Nejvyššího soudu České republiky k otázce odpovědnosti zasílatele (ve vazbě na jeho postavení coby dopravce).

Žalovaná strana požadovala po zasílateli úhradu spotřební daně, která musela být českým kupujícím uhrazena zahraničnímu prodávajícímu z důvodu krádeže zásilky ještě na území Velké Británie při přepravě alkoholu z Irska do České republiky. Zasílatel se hájil vůči uplatněnému nároku jednak svým právním postavením zasílatele, když řádně a v souladu se zasílatelským příkazem obstaral přepravu zásilky, jednak pro případ, že by byl uznán dopravcem, ustanovením článku 23 odst. 4 Úmluvy CMR, dle něž povinnost k úhradě této škody je vyloučena. Soudy I. i II. instance daly žalovanému za pravdu, když na obstarání přepravy neshledaly žádné vady a neztotožnily se ani s námitkou žalobce, že nebyl zasílatelem řádně poučen o možnosti pojištění zásilky pro účely krytí rizik z předmětné pojistné události (krádeže).

Nejvyšší soud České republiky připustil dovolání (i přes shodná rozhodnutí předchozích soudů), neboť naznal, že odvolací soud řešil právní otázku v rozporu s hmotným právem dle § 237 odst. 1 písm. c) o.s.ř.

Nejvyšší soud označil za neopodstatněnou námitku uskutečnění zasílatelské služby za přijímací sazbu. Dle Nejvyššího soudu ČR z žádného ustanovení upravujícího zasílatelskou smlouvu nevyplývá, že by zasílatel v případě, že fakturuje služby spojené s obstaráním dopravy



zboží tzv. přejímací sazbou, vstupoval do postavení dopravce. Tato skutečnost by dle názoru Nejvyššího soudu ČR mohla pouze sloužit jako důkaz při zjišťování charakteru smlouvy uzavřené mezi účastníky, respektive by mohla být pomůckou při výkladu uzavřené smlouvy. Rovněž tak Nejvyšší soud ČR odmítl námitku, že zasílatel pro provedení přepravy obstaral dopravce, aniž ověřil, zda je tento pojištěn pro případ odcizení zásilky, tudíž zasílatel nepostupoval s potřebnou odbornou péčí. Zde odkázal Nejvyšší soud ČR na ustanovení § 603 odst. 7 ObchZ., dle něž je zasílatel povinen zásilku pojistit, jen když tak stanoví zasílatelská smlouva.

Za zásadní ovšem považoval dovolací Nejvyšší soud ČR námitku žalobce, že **mu zasílatel nikdy nesdělil, u kterého dopravce přepravu zajistil, tedy, že nepodal příkazci zprávu o tom, se kterým dopravcem uzavřel přepravní smlouvu. Za této situace byl žalobce (příkazce) oprávněn (přímo) vymáhat nároky z přepravní smlouvy vůči zasílateli v důsledku nesplnění povinnosti dle zasílatelské smlouvy při obstarání přepravy ve smyslu § 603 odst. 3 ObchZ. Podle tohoto ustanovení je příkazce povinen zaplatit zasílateli úplatu a vzniklé náklady bez zbytečného odkladu poté, kdy zasílatel zajistil obstarání přepravy uzavřením potřebných smluv s dopravci, popřípadě mezi zasílateli a podal o tom zprávu příkazci. Obchodní zákoník v tomto ustanovení podpůrně upravuje vznik nároku na zaplacení úplaty zasílateli a její splatnost. Vzhledem k tomu, že Obchodní zákoník v ustanovení § 607 odst. 3 ObchZ. neupravuje obsah této zprávy a důsledek jejího nepodání (kromě otázky vzniku práva na úplatu zasílatele a její splatnosti), použije se podpůrně ustanovení § 584 odst. 2 ObchZ., podle kterého ve zprávě komisionář (v daném případě zasílatel) označí osobu, se kterou smlouvu uzavřel. Jestliže tak neučiní, je komitent (příkazce) oprávněn vymáhat vůči komisionáři (zasílateli) nárok na plnění závazku z této smlouvy (k tomu odkázal Nejvyšší soud ČR na rozsudek ze dne 26.9.2007, č.j. 32 Odo 1254/2005). V takovém případě tedy zasílatel vstupuje do postavení dopravce. Žalobce by tudíž byl oprávněn vymáhat nároky z přepravní smlouvy vůči žalované.**

Vzhledem k tomu, že odvolací soud neposuzoval předmětný spor z tohoto pohledu, označil Nejvyšší soud ČR rozhodnutí za neúplné, stejně jako i rozhodnutí soudu I. stupně. Řízení bylo proto vráceno zpět k soudu I. stupně.

- **rozsudek HansOLG Bremen – z 8.2.2007 – 2 U 89/04, Transportrecht 6/2008, strana 252.**

Vrchní zemský soud v Brémách se vyslovil k otázce odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou vadnou nakládkou stroje o hodnotě 1,5 mil. DM, přepravovaného v roce 2001 ze Španělska do Německa. Po 20 kilometrech jízdy zjistil řidič, že náklad na vozidle není řádně upevněn a ještě před překročením španělských hranic požádal spolupracující zasílatelskou společnost ve Španělsku o nové upevnění nákladu na vozidle. Po vyložení zásilky v německém Kempenu bylo zjištěno její poškození a vůči dopravci uplatněn nárok na náhradu škody.

Dle zjištění soudu byla nakládka prováděna zaměstnanci odesílatele s tím, že řidič vozidla sám zásilku ještě přepásal několika upevňovacími pásy a zaměstnancům odesílatele označil místa na ploše vozidla, kam mají jednotlivé části stroje uložit. Dopravce se bránil odpovědnosti tvrzením, že zásilku na vozidlo nenakládal, neupevňoval, jeho řidič pouze po uložení zásilky a jejímu upevnění na ložné ploše vozidla tuto ještě dodatečně a z opatrnosti připevnil několika zabezpečovacími pásy, které měl ve vozidle k dispozici. Odvolací Vrchní zemský soud v Brémách konstatoval, že pokud řidič dopravce, ať už k tomu byl či nebyl

povinen, sledoval průběh nakládky, uděloval pokyny zaměstnancům odesílatele a následně, zřejmě vědom si možného nedostatečného upevnění zásilky, tuto ještě dodatečně zajistil zajišťovacími pásy, převzal spoluodpovědnost za řádnou nakládku a nese též spoluodpovědnost za vzniklou škodu způsobenou posunem zásilky na vozidle a jejím poškozením. Na této skutečnosti nemění nic ani tvrzení řidiče dopravce, že několik kilometrů po výjezdu z místa nakládky musel prudce brzdit, aby odvrátil případnou havárii. Zapojení řidiče do procesu nakládky zásilky bylo pro soud zásadní pro rozhodnutí o spoluodpovědnosti dopravce.

#### **IV. Vzdělávací akce**

Do této části našeho e-bulletinu příležitostně zařazujeme nabídku vzdělávacích akcí, které mají vztah k problematice přepravy, dopravního práva nebo mezinárodního obchodu.

#### **Mezinárodní dopravu zboží – vztah dodací doložky INCOTERMS 2000 k přepravě zásilky, uplatňování DPH při poskytování přepravních služeb**

**TERMÍN:** 21. 11. 2008; 09:00–14:00

**MÍSTO:** K CENTRUM, Senovážné náměstí 23, Praha 1

**URČENO:** Pracovníkům nákupních a prodejních oddělení a logistických útvarů, kteří potřebují získat základní či si prohloubit dosavadní informace v dané problematice. Pracovníkům dopravních a zasílatelských společností.

**CÍL:** Pracovní seminář k problematice provádění mezinárodní dopravy zboží a její provázanost na podmínky dodání při provádění zahraničního obchodu se zbožím (vnitrouijní i mimounijní obchod). Cílem semináře je přinést účastníkům:

- 1) Schopnost orientace v pravidlech provádění mezinárodní přepravy zboží v jednotlivých druzích dopravy, schopnost orientace v jednotlivých typech přepravních dokladů.
- 2) Přehled o základních povinnostech jednotlivých subjektů (doprovce, odesílatel, příjemce apod.).
- 3) Přehled o pravidlech uplatňování DPH při provádění mezinárodní přepravy zboží, informace o souvislostech mezi obchodně-právními podmínkami dodávek zboží v zahraničním obchodě s přepravou zásilky.

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

**PROGRAM:** Definice vnitrouijního obchodu se zbožím a základních pravidel jeho provádění • definice mimounijního obchodu se zbožím a základních pravidel jeho provádění • problematika DPH při provádění vnitrouijního obchodu se zbožím: Dodání zboží do jiné členské země EU osobám registrovaným k DPH (s pohybem zboží, bez pohybu zboží) - místo zdanitelného plnění, daňové doklady, prokazování dodání zboží do jiné členské země EU, osvobození od DPH • dodání zboží do jiné členské země EU v rámci jedné osoby (přemístění obchodního majetku) - místo zdanitelného plnění, daňové doklady, osvobození od DPH • dodání zboží do jiné členské země EU s montáží - místo zdanitelného plnění, daňové doklady • dodání zboží do jiné členské země EU osobám neregistrovaným k DPH - místo zdanitelného plnění, daňové doklady • pořizování zboží z jiné členské země EU - místo zdanitelného plnění, daňové doklady, vznik povinnosti přiznat daň • dodávání a pořizování zboží v rámci třístranných obchodů • konsignační sklady • praktické příklady obchodních operací • definice mimounijního obchodu se zbožím a základních pravidel jeho provádění • problematika DPH a celních předpisů při provádění mimounijního obchodu se zbožím: Uplatňování DPH při dovozu a vývozu zboží • praktické příklady obchodních operací • diskuze a odpovědi na dotazy účastníků.

KÓD: 856800	CENA: 2 190 Kč (včetně 19% DPH)	/1 840 Kč bez DPH/
KÓD: 8568A0	CENA: 4 160 Kč (cena je určena pro 2 účastníky z jedné společnosti)	
KÓD: 8568B0	CENA: 5 910 Kč (cena je určena pro 3 účastníky z jedné společnosti)	
KÓD: 8568C0	CENA: 7 450 Kč (cena je určena pro 4 účastníky z jedné společnosti)	

### Úmluva CMR – o mezinárodní silniční přepravě zboží

**TERMÍN:** 24. 11. 2008; 9:00–14:00

**MÍSTO:** K CENTRUM, Senovážné náměstí 23, Praha 1

**URČENO:** Pro pracovníky dopravních a spedičních firem, pracovníky pojišťoven se zaměřením na likvidaci škod v přepravě.

**CÍL:** Detailně seznámit účastníky se zněním Úmluvy CMR - s výkladem nejkomplicovanějších ustanovení a stávající rozhodovací praxí soudů.

**PŘEDNÁŠÍ:** **JUDr. Pavel Sedláček** (advokát, Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.. Specializuje se více než 15 let na přepravní právo, zejména silniční přepravu, kancelář je členem FIATA)

**PROGRAM:** Působnost Úmluvy - smluvní státy, použitelnost • rozlišení dopravce, zasílatele a jejich právní důsledky • přepravní smlouva, práva a povinnosti stran • odpovědnost dopravce a dalších na přepravě zúčastněných osob, hraniční případy • limitace náhrady škody, hranice odpovědnosti • uplatňování nároků, problémy legitimace při soudním řízení • regresní nároky, pojištění • soudní rozhodnutí, aplikace v České republice, stávající soudní praxe • hlavní aplikační rozdíly ve smluvních státech • nejnovější tuzemská i zahraniční rozhodnutí a právní názory.

KÓD: 848300	CENA: 2 290 Kč (včetně 19 % DPH)	/1 924 Kč bez DPH/
KÓD: 8483A0	CENA: 4 350 Kč (cena je určena pro 2 účastníky z jedné společnosti)	
KÓD: 8483B0	CENA: 6 180 Kč (cena je určena pro 3 účastníky z jedné společnosti)	
KÓD: 8483C0	CENA: 7 790 Kč (cena je určena pro 4 účastníky z jedné společnosti)	

## V. Příště

Příští vydání elektronického bulletinu bude zaměřeno na tato témata:

- 1) Rozsah náhrady škody při hrubé nedbalosti dopravce
- 2) Přeprava zvířat – zvláštnosti a nebezpečí

<http://www.akmsv.cz>  
Tel.: (+420) 221 779 970  
Fax: (+420) 221 779 999