

Srpen 2009

3

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Dopravcovo (sekundární) důkazní břemeno
- II. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží (zcela nebo zčásti) po moři
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Školení a semináře
- V. Příště

I. Dopravcovo (sekundární) důkazní břemeno

Důkazní břemeno představuje povinnost, jejíž splnění v požadovaném a dostačujícím rozsahu často rozhoduje o výsledku (úspěchu) ve sporu. Proto je také důležité, kdo je povinen důkazní břemeno nést, tedy kdo je povinen tvrdit a ke svým tvrzením předkládat důkazy tak, aby obhájil nárok, jehož se v řízení dožaduje, popř. vyvrátit tvrzení, která zakládají nárok vůči němu uplatňovaný.

S ohledem na to zakazuje např. ustanovení § 41 Úmluvy CMR přenášet důkazní břemeno na stranu, která není povinna důkazní břemeno nést a tím si de facto ulehčovat své procesní postavení. Nepřípustnost přenosu důkazního břemene se však netýká pouze silniční přepravy, ale je obsažena v procesních předpisech mnoha zemí. V případě, že soud umožní některé procesní straně, aby se zbavila svého důkazního břemene poukazem, že toto má nést protistrana, nemusí být takové rozhodnutí po právu a může nevhodným způsobem zatížit celé projednávání věci. Je však zpravidla na soudu, aby rozhodl, kde jsou hranice tvrzení a dokazování jednotlivých stran.

Pro řádné dokazování událostí, k nimž došlo v průběhu (mezinárodní) přepravy, je nezbytná řádná spolupráce odesílatele a příjemce. Nedostatečná komunikace těchto dvou subjektů často vede k důkazní nouzi, kdy strana uplatňující nárok (příjemce popřípadě odesílatel) není schopna dokázat základní skutečnosti díky neochotě svého (zpravidla smluvního) partnera poskytnout odpovídající informace, například o okolnostech nakládky, zajištění zboží na dopravním prostředku, rozsahu původního zabalení apod. Ani sám dopravce není častokrát schopen rozpoznat nebezpečí, která z vadného uložení zásilky na dopravním prostředku, vadného zabalení či vadného označení jednotlivých kusů hrozí. Dojde-li například při přepravě mnohatunových transformátorů k poškození jejich vnitřních částí vinou špatného zabezpečení, bude tato škoda odhalena až při procesu jejich zprovoznování, přičemž ani příjemce, ani dopravce si vzniklé škody nebudou až do této doby vědomi. Snaha odesílatele utajit rozsah zajištění jednotlivých částí přepravovaných transformátorů pak může vést na straně příjemce k důkazní nouzi, která vyústí v zamítnutí nároku na náhradu škody vůči dopravci. Naopak, nedostatečná znalost či schopnost dopravce dokázat skutečnou příčinu vzniklé škody, která dle

jeho tvrzení nemusí spočívat ve vadách přepravy, může vést k jeho plné odpovědnosti, pohybující se někdy i v řádech desítek milionů. Taková odpovědnost navíc nemusí být na straně dopravce kryta pojištěním.

Časté jsou také případy úmyslně chybné deklarace zboží dopravovaného do Číny, popřípadě z Číny, s úmyslem obejít celní předpisy či vyhnout se úhradě cla, jehož (nemalá) hodnota by musela být následně promítnuta do konečné ceny zboží. Liší-li se označení zboží v kupní smlouvě a v přepravních dokladech, může tento rozdíl vést ve svém důsledku k zabavení zboží celními a veterinárními orgány a k rozsáhlému sporu mezi dopravcem a odesílatelem, popřípadě příjemcem zboží, při němž dopravce ponese nelehké důkazní břemeno při uplatnění škody vzniklé zabavením zásilky a zadržením kontejnerů.

Mezinárodní úmluvy o přepravě zboží zpravidla neobsahují ustanovení procesního charakteru, která by řešila otázku dokazování. Výjimkou je např. ustanovení článku 18 Úmluvy CMR, coby jediné procesně důkazní ustanovení Úmluvy o mezinárodní silniční nákladní přepravě, které stanoví, že důkaz o tom, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly některou z příčin uvedených v čl. 17 odst. 2, náleží dopravci. Dopravce je tedy povinen prokázat, že ke škodě došlo vinou oprávněného, jeho příkazem, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit, popř. nemohl odstranit následky takových okolností. Platí nicméně zásada, že každý je povinen dokázat ty skutečnosti či události, jichž byl sám přítomen, či jichž mohl být účasten a o nichž je tedy schopen přímo či nepřímo podat základní rozsah informací. Z povahy přepravy je však zřejmé, že za dobu od předání zboží dopravci do jeho vydání může odesílatel popřípadě příjemce jen stěží dokazovat průběh přepravy, nebyla-li povinnost informovanosti mezi stranami sjednána a dopravce tuto řádně nesplnil. Zda však skutečně v průběhu přepravy došlo k mimořádnému brždění, havárii způsobené vinou řidičova dopravce, k odstavení vozidla na delší dobu na přímém slunci, popřípadě k přerušení provozu klimatizační jednotky, bude možno dopravci jen stěží prokázat. Naopak, pro dopravce bude jistě komplikované dokázat, že příjemce odmítl převzít zásilku, že se v rozhodné době na adrese udané v nákladním listě nenacházel, popřípadě nedisponoval zařízením umožňujícím vyložit zásilku, pokud jeho řidič dostatečným způsobem nezajistí důkazy o těchto skutečnostech, ale následně se jich bude v zahájeném řízení dovolávat.

Uplatňuje-li někdo po dopravci nárok na náhradu škody, nese přirozeně též důkazní břemeno o příčinách a rozsahu vzniklé škody. Dopravce je sice ve smyslu článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR oprávněn sám prokázat, že ke škodě došlo vinou oprávněného, jeho příkazy, nebo neodvratitelnými okolnostmi, popřípadě je ve smyslu článku 17 odst. 4 na základě tzv. upřednostněných případů zbaven své odpovědnosti pokud pouze osvědčí, že ke škodě mohlo dojít některou z uvedených příčin. Bude-li však ze strany osoby uplatňující vůči dopravci nárok věrohodným způsobem prokázáno, že škoda z takové příčiny vzniknout nemohla, bude opět na dopravci, aby se svého důkazního břemene znovu zhostil.

V poslední době lze však sledovat snahu soudů rozšířit dopravcovo důkazní břemeno v podobě tzv. sekundární důkazní povinnosti, kdy dopravce musí prokazovat i skutečnosti dříve nezjišťované. Dopravce je povinen prokázat skutečnosti, které mohly mít vliv na vznik škody na zásilce, které však nepředstavují bezprostřední příčinu vzniku škody, jsou ale známy výhradně dopravci a nemohou být prokázány odesílatelem či příjemcem zásilky. Jak vyplývá z bulletinu č. 2/2009 a uveřejněného rozsudku německého BGH č. I 2R 128/06 ze dne 18.12.2008, byl dopravce povinen prokázat též, že v případě ztráty 4 balíčků ze sběrné zásilky existují zákony z videokamer sledujících objekt, zda na předmětném místě často dochází ke krádežím, zda se útočníci pokusili ukrást klíče od objektu a jak byl zajištěn sám dopravní prostředek.

Z toho vyplývá, že zejména německá a rakouská soudní praxe požadují po dopravci, aby prokázal, že na jeho straně nedošlo k hrubému organizačnímu pochybení, k nedbalému provozu podniku, k nedbalému výběru svého smluvního partnera apod. s tím, že pokud není schopen takové skutečnosti prokázat, hrozí, že bude uznán odpovědným za vzniklou škodu. Taková odpovědnost je pak založena buď na nedbalosti dopravce, popřípadě na jeho lehkovážnosti. Přesto však nelze souhlasit s tím, aby v případě, že dopravce své sekundární důkazní břemeno neunesl, byl jako trest za tuto skutečnost označen odpovědným za vzniklou škodu. Požadavek nést sekundární důkazní břemeno nemůže totiž vést k absolutnímu přenosu důkazního břemene a k tvrzení, že pokud dopravce sám není schopen předložit dostatečné důkazy o řádném provozu svého podniku, vyplývá z toho automaticky, že za vzniklou škodu odpovídá. Důkazní břemeno dopravce, kterého je dopravce povinen zhostit se v případě, že oprávněná osoba předloží věrohodná tvrzení a důkazy o možném hrubě nedbalém či lehkovážném jednání dopravce, nesmí vést k přenosu tohoto důkazního břemene a ke změně principů, na nichž jsou mezinárodní úmluvy založeny, tedy namísto ochrany dopravce před rozsáhlými ztrátami a škodními náhradami, naopak k jeho stále širší odpovědnosti. Sekundární důkazní břemeno dopravce by proto mělo sloužit pouze

- a) ke zjištění stavu, který odesílatel či příjemce nejsou schopni prokázat, neboť se rozhodných událostí nezúčastnili či zúčastnit nemohli a
- b) k větší otevřenosti dopravce při prokazování chodu svého podniku, péče o zásilku a výběru partnerů, a tudíž větší obezřetnosti dopravce při provozování vlastního podniku.

II. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží (zcela nebo zčásti) po moři

Úmluva OSN, která je v současné době předkládána k ratifikaci, je dalším důkazem o snaze mezinárodního společenství přijmout (konečně) mezinárodní úmluvu, která by se týkala multimodální přepravy zboží.

V roce 1980 byla na půdě OSN přijata a předložena k ratifikaci Mezinárodní úmluva o multimodální přepravě zboží, která nevycházela z úplné či alespoň částečné přepravy po moři, ale týkala se jakékoli multimodální přepravy. Bohužel, do dnešního dne nebyla ratifikována dostatečným množstvím států (dosud ratifikována pouze 11 zeměmi, a to Burundi, Chile, Gruzií, Libanem, Libérií, Malawi, Mexikem, Marokem, Nevadou, Senegalem a Zambíí). Je zřejmé, že žádná z významných transportních mocností, ať už námořních či pozemních, popřípadě leteckých, předmětnou úmluvu neratifikovala. Jakoby současná stále unimodální mezinárodní úprava byla dostačující, popřípadě vzbuzovala menší obavy, než nově připravené mezinárodní úmluvy.

Nově předkládaná Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři (dále jen „Úmluva“) má již dnes své významné zastánce, ale i odpůrce. Řada spedičních i dopravních svazů, provádějících lobistickou činnost na území svých států, již dnes lobuje za nepřijetí této Úmluvy, namítajíce její přílišnou složitost, riziko ještě větší roztržičnosti mezinárodní úpravy, neexistenci judikatury k této Úmluvě a z toho vyplývající nejistotu výkladu jejích ustanovení. Nejrůznější lobistické svazy dále namítají, že vyšší odpovědnost dopravce povede i k nezbytnosti sjednávat vyšší pojištění a tím zvyšovat vstupní náklady do mezinárodní

přepravy, nebo i ke snaze vyřazovat některé (spediční) články z mezinárodní (multimodální) přepravy.

Úmluva byla přijata valným shromážděním OSN 11. prosince 2008 a klade si za cíl zejména nahradit starší (ale dobře aplikovatelné a široce využívané) úmluvy o námořní přepravě zboží, jimiž jsou tzv. Haagská pravidla z roku 1924 (Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů), včetně Protokolu z roku 1968 (Haagsko – Visbyská pravidla) a dále tzv. Hamburská pravidla z roku 1978 (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží).

Úmluva je také označována jako „Rotterdamská pravidla“, neboť byla uložena k podpisu smluvními státy v holandském Rotterdamu. Jejich text je vyhotoven v arabštině, čínštině, angličtině, francouzštině, ruštině a španělštině, aby tak byla zajištěna co největší autentičnost jejího textu a předešlo se výkladovým problémům (ačkoli právě různorodost jazykových mutací může tento efekt vyvolat).

Úmluva obsahuje 96 článků, tedy nepoměrně více, než stávající Haagská či Hamburská pravidla (Haagská pravidla obsahují 16 článků, Hamburská pravidla 34 článků), které se člení celkem do 18 kapitol.

Na jejich nejvýznamnější ustanovení lze odkázat následovně:

1) Všeobecná ustanovení

Úmluva definuje smlouvu o přepravě jako **smlouvu, kterou se dopravce proti úhradě přepravného zavazuje přepravit zboží z jednoho místa do místa jiného**. Smlouva **musí nicméně zahrnovat námořní přepravu**, ale může se týkat též přepravy jinými druhy dopravy v návaznosti na námořní přepravu. Pod tzv. **množstevním kontraktem** (volume contract) se rozumí smlouva o přepravě týkající se přepravy určitého množství zboží v určité návaznosti a v určitém období. **Provádějící stranou** se rozumí osoba odlišná od dopravce, která provádí nebo se zavazuje provést kterýkoli z dopravních závazků vyplývajících ze smlouvy o přepravě (zejména pokud se týká přijetí zboží, jeho naložení, uložení, přepravy, aj.), pokud jedná na základě dopravního požadavku nebo pod dopravním dohledem či kontrolou. Za **odesílatele** je považována osoba, která uzavírá smlouvu o přepravě s dopravcem, **dokumentárním odesílatelem** pak osoba odlišná od odesílatele, která souhlasí se svým uvedením jako odesílatel v transportních dokumentech. Úmluva také definuje elektronickou komunikaci, elektronický dopravní záznam a obchodovatelný elektronický dopravní záznam.

2) Rozsah použitelnosti

V souladu s článkem 5 Úmluvy se Úmluva použije na smlouvy o přepravě, nachází-li se místo převzetí a místo dodání v rozdílných státech, přičemž místo nakládky námořní přepravy a místo vykládky námořní přepravy jsou v rozdílných státech, pokud v souladu se smlouvou o přepravě jakékoli z následujících míst se nachází ve smluvním státě:

- místo převzetí
- přístav nakládky
- místo dodání nebo
- přístav vykládky.

Úmluva je aplikovatelná bez ohledu na národní příslušnost lodě, dopravce, provádějící strany, odesílatele, příjemce nebo jakékoli zainteresované strany.

3) Povinnosti dopravce

Povinnosti dopravce jsou upraveny v člancích 11 – 16 Úmluvy. Dopravce je povinen v souladu s Úmluvou a podmínkami smlouvy o přepravě přepravit zboží do místa určení a dodat toto příjemci. Období dopravcovy odpovědnosti začíná, jakmile dopravce nebo provádějící strana převezme zboží za účelem přepravy a končí v okamžiku, kdy je zboží dodáno. Ve smyslu článku 13 je dopravce obzvláště povinen v době trvání jeho odpovědnosti řádně a pečlivě převzít, naložit, nakládat, uložit, opatrovat, složit a dodat zboží.

4) Odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození anebo prodlení

Ve smyslu článku 17 je dopravce odpovědný za ztrátu nebo poškození zboží, jakož i za prodlení s dodáním, pokud oprávněný prokáže, že ztráta poškození nebo prodlení, popřípadě událost nebo okolnost k těmto se vztahující, nastala v období dopravcovy odpovědnosti. Je tedy na oprávněném, aby unesl důkazní břemeno a prokázal dopravci nejenom dobu, v níž došlo ke vzniku škody, ale i příčinu vzniku škody. Naopak, prokáže-li dopravce, že příčina vzniklé škody, ztráty nebo prodlení není způsobena jeho zaviněním, je zbaven zcela či zčásti své odpovědnosti. Článek 17 odst. 3 dále uvádí jednotlivé příčiny či události, při nichž je dopravce zbaven své odpovědnosti – k zajímavým patří např. škoda vzniklá v důsledku odůvodnitelných opatření dopravce v zájmu zabránění škod na životním prostředí.

V článku 19 je upravena odpovědnost námořní provádějící strany. Dle této právní úpravy má námořní provádějící strana stejná práva a odpovědnost jako dopravce podle Úmluvy a je oprávněna vznášet stejné námitky a dovolávat se stejných limitů odpovědnosti jako dopravce. Nevyslovila-li však námořní provádějící strana svůj souhlas s převzetím vyšších odpovědnostních limitů či povinností nad rámec těch, které jsou uvedeny v Úmluvě, ačkoli tak učinil dopravce, není tímto převzetím námořní provádějící strana vázána. Naopak, ve smyslu článku 20 Úmluvy jsou dopravce a jedna či více námořních provádějících stran společně a nerozdílně odpovědní za ztrátu, poškození nebo prodlení s dodáním zboží, nicméně do výše limitů stanovených Úmluvou.

5) Prodlení

Ve smyslu článku 21 Úmluvy dochází k prodlení s dodáním, jestliže zboží není dodáno na místo určení stanovené ve smlouvě o přepravě ve sjednané lhůtě.

6) Výpočet náhrady

Dle článku 22 Úmluvy se výpočet náhrady provádí v případě ztráty nebo poškození zboží s odkazem na **hodnotu zboží v místě a době dodání**. Hodnota zboží je vázána na burzovní hodnotu zboží, nemá-li zboží burzovní hodnotu, potom na jeho tržní hodnotu a není-li žádná z výše uvedených hodnot zjištělná, pak tato hodnota představuje běžnou hodnotu zboží stejného druhu a kvality v místě dodání.

Není-li prokázán opak, platí, že dopravce dodal zboží v souladu s jeho popisem ve smlouvě o přepravě, nebyla-li vůči dopravci nebo provádějící straně uplatněna výhrada zahrnující všeobecný popis poškození nebo ztráty v okamžiku dodání nebo ještě i před ním, nebo nebyla-li

ztráta či poškození zřejmé, pak ve lhůtě 7 dnů od převzetí zboží v místě určení. **Pokud se týká prodlení, zaniká nárok na náhradu škody, nebyla-li vznesena reklamace z důvodu pozdního dodání ve lhůtě 21 dnů od vydání zboží.** Jsou-li reklamace uplatněny ve vztahu k provádějící straně, která dodala zboží, mají stejný účinek, jako by byly uplatněny vůči samotnému dopravci. To platí i obráceně.

7) Přeprava předcházející nebo následující přepravě námořní

Dle článku 26 se Úmluva nepoužije, jestliže ztráta nebo poškození zboží nebo událost či okolnost způsobující prodlení v dodání zboží nastala v době dopravcovy odpovědnosti, ale výhradně před naloděním zboží na loď nebo výhradně po jeho vyložení z lodě. V takovém případě se použijí ustanovení příslušné mezinárodní smlouvy upravující příslušný druh dopravy.

8) Odpovědnost odesílatele ve vztahu k dopravci

Odesílatel je odpovědný dopravci za ztrátu nebo poškození, prokáže-li dopravce, že taková ztráta nebo poškození byly způsobeny porušením odpovědnosti odesílatele podle Úmluvy. Odesílatel je dále odpovědný za poskytnutí správných a dostačujících informací pro vystavení dopravních dokumentů, zejména pak elektronických transportních záznamů. Dle článku 33 je dokumentární odesílatel subjektem stejných práv a povinností jako odesílatel a je oprávněn uplatňovat svá práva a hájit se stejnými prostředky jako odesílatel, zejména pokud se týče rozsahu odpovědnosti a lhůt pro uplatňování nároků.

9) Dodání zboží

Úmluva stanovuje povinnost příjemce označeného ve smlouvě o přepravě přijmout přepravované zboží ve lhůtě a na místě stanoveném ve smlouvě o přepravě. Chybí-li takové smluvní ujednání, je příjemce povinen převzít zásilku v souladu s obchodními zvyklostmi a okolnostmi přepravy, které lze opodstatněně očekávat. Dopravce je oprávněn vyžadovat potvrzení o přijetí zboží v podobě užívané v místě dodání. Nevydá-li příjemce takové potvrzení, je dopravce oprávněn odmítnout předání zboží.

Úmluva dále obsáhle řeší otázky dodání zboží při vydání obchodovatelných či neobchodovatelných transportních dokumentů.

Článek 48 pak řeší otázku **nedodaného zboží**. Za nedodané zboží se považuje zboží, které příjemce nepřevzal, nebyly-li dány ze strany odesílatele, držitele či kontrolující strany dopravci odpovídající instrukce nebo nelze-li tyto osoby kontaktovat, je-li dopravce oprávněn odmítnout dodání nebo není-li dodavateli povoleno zboží vydat s ohledem na právní úpravu v místě dodání. V takovém případě je dopravce oprávněn zboží uskladnit, vybalit, prodat, popřípadě zničit za blíže stanovených podmínek.

Dopravce je také ve smyslu článku 49 oprávněn zboží zadržet za účelem zajištění úhrady svých splatných pohledávek. Nemusí se přitom jednat pouze o pohledávky týkající se nároku na zaplacení přepravného. Úmluva dále v kapitolách 10 a 11 podrobně rozebírá práva tzv. **kontrolující strany**, která vykonává práva ke zboží, podmínky převodu těchto práv, představujících dispoziční oprávnění.

10) Odpovědnostní limity

Kapitola 12. stanovuje odpovědnostní limity při porušení odpovědnosti dopravce podle Úmluvy, a to na částku **875 účetních jednotek za balení** nebo jinou přepravní jednotku nebo **3 účetní jednotky za kilogram hrubé váhy zásilky**. Pod účetní jednotkou se rozumí **zvláštní práva čerpání** dle Mezinárodního měnového fondu. Pro srovnání, Haagská pravidla stanovují odpovědnostní limit ve výši 2 SDR a Hamburská pravidla 2,50 SDR za jeden kilogram hrubé váhy zásilky.

11) Lhůty k uplatnění nároků

Úmluva stanovuje **jednotnou lhůtu pro uplatnění nároků, a to 2 roky**, počítáno od okamžiku, kdy bylo zboží dodáno dopravcem, nebo v případě nedodání počítáno od posledního dne, kdy zboží mělo být dodáno. Tato lhůta se nestaví ani nepřerušuje, může být však jednostranným prohlášením osoby, vůči níž je nárok uplatňován, prodloužena.

12) Příslušnost soudu

Kapitola 14. stanovuje příslušnost soudu buď podle domicilu dopravce, místa převzetí zboží k přepravě stanoveného ve smlouvě o přepravě, místa dodání dohodnutého ve smlouvě o přepravě nebo přístavu, kde bylo zboží prvotně naloženo, nebo kde bylo zboží závěrečně vyloženo. V článku 73 Úmluvy jsou také upraveny uznání a vykonatelnost vydaných soudních rozhodnutí. Článek 74 Úmluvy nicméně stanovuje, že ustanovení kapitoly 14., týkající se jurisdikce, váže smluvní stát pouze v případě, že v souladu s článkem 91 Úmluvy vyjádří svoji vůli být ustanovením kapitoly 14. vázán.

13) Arbitrážní řízení

V kapitole 15 Úmluva rozsáhle připouští rozhodčí řízení z nároků vyplývajících ze smluv o přepravě. Stanovuje současně místo konání rozhodčího řízení a závaznost případně sjednané rozhodčí doložky.

14) Oblasti neupravené Úmluvou

V článku 82 Úmluva jednoznačně stanovuje, že její ustanovení se nedotýkají platnosti a použitelnosti úmluv o mezinárodní letecké přepravě, přepravě po silnici, po železnici a po vnitrozemských vodních tocích, a to za předpokladu, že taková úmluva o letecké přepravě se dle jejích ustanovení použije na jakoukoli část smlouvy o přepravě, úmluva o přepravě po silnici se použije na zboží, jež zůstává naloženo na silničním dopravním prostředku a je naloženo na loď, úmluva o přepravě po železnici se použije dle jejích ustanovení na námořní přepravu coby doplněk přepravy železniční a úmluva o přepravě po vnitrozemských vodních tocích se použije na přepravu bez překládky v rámci vnitrozemské i námořní přepravy.

15) Podpisy a ratifikace

Od 23. září 2009 bude Úmluva uložena k podpisu v Rotterdamu. Úmluva musí být ratifikována jednotlivými členskými státy, přičemž je-li přístupující stát stranou Haagské úmluvy z roku 1924 a navazujícího Protokolu z roku 1968, popřípadě Hamburské úmluvy z roku 1978, musí současně tyto smlouvy vypovědět s tím, že výpověď je účinná okamžikem nabytí účinnosti této Úmluvy pro smluvní stát.

Úmluva vstoupí v platnost 1. dne měsíce následujícího po uplynutí 1 roku poté, co bude uložena 20. ratifikace této Úmluvy. Pro jednotlivé smluvní státy vstoupí Úmluva v platnost 1. dne měsíce následujícího po uplynutí 1 roku od uložení ratifikační listiny.

Závěr:

Je zřejmé, že Úmluva představuje poměrně moderní text, zabývající se i dosud neupravenými oblastmi práva (zadržení zboží, nedoručitelné zboží), nebo oblastmi, které starší úmluvy s ohledem na dobu svého vzniku postrádají (elektronické dopravní dokumenty). Je nicméně otázkou, zda nabytí účinnosti této Úmluvy nepovede k ještě větší roztržitosti právní úpravy v oblasti námořního práva, kdy určitý počet států bude i nadále vázán Haagskými pravidly z roku 1924, popřípadě Hamburskými pravidly z roku 1978, jiná část pak předmětnou Úmluvou. Je také nutno zdůraznit, že předcházející pokus, a to Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží z roku 1980, nebyl striktně vázán na námořní přepravu, ale týkal se jakékoli multimodální přepravy, tedy i bez zahrnutí námořního úseku. Přesto tato úmluva z roku 1980 již zřejmě nemá naději na ratifikační úspěch a nezbyvá tedy, než vyčkat výsledku ratifikačního procesu v případě právě předkládaných Rotterdamských pravidel.

III. Soudní rozhodnutí

- rozsudek OLG Norimberk ze dne 4.2.2009 – 1445/08 – Transportrecht 6/2009, str. 256

V daném případě pověřil odesílatel dopravce přepravou zásilky 47 palet notebooků. Současně s tím byl vznesen výslovný požadavek, aby řidič nákladního vozidla vykonal předepsanou odpočinkovou pauzu výhradně na hlídaném parkovišti zajištěném odesílatelem. Řidič dopravce zásilku převzal, ale s ohledem na hustý a pomalý provoz zastavil v Itálii na nehlídaném, nicméně kamerami sledovaném a policií pravidelně navštěvovaném, značně frekventovaném parkovišti ve vzdálenosti cca 12 km od cíle. Tady jako jediný řidič vozidla toto odstavil a odešel na toaletu a do baru na kávu. Během této zastávky bylo nákladní vozidlo včetně nákladu odcizeno. Kolem 8:30 hodin, tedy zhruba 1 hodinu od přerušení jízdy, zjistil řidič ztrátu vozidla, nicméně tuto ohlásil až kolem 12. hodiny polední na příslušnou policejní stanici. Později bylo nákladní vozidlo nalezeno a část zásilky (78 computerů) zajištěno na jiném místě.

K žalobě pojistitele uznal Zemský soud v Regensburgu a následně též Vrchní zemský soud v Norimberku nároky žalobce po právu. Oba soudy shodně konstatovaly, že se ze strany dopravce a jeho řidiče jednalo o lehkovážné jednání. Za lehkovážné jednání dle názoru německého soudu je nutno považovat takové jednání, která představuje zvláště závažné porušení povinnosti, při němž dopravce a jím použité osoby jednají proti bezpečnostním zájmům smluvního partnera. Lehkovážně jednajícím je ze subjektivního pohledu zřejmé, že s vysokou pravděpodobností ke škodě musí dojít s ohledem na lehkovážnost jeho jednání. Řidič dopravce nejenom že neuposlechl příkazu parkovat pouze na označeném místě, ale odstavil vozidlo dokonce na nechráněném parkovišti. Navíc, od zjištění krádeže v 8:30 hodin ohlásil tuto policii až v 11:57 hodin. Z hlediska organizačního uspořádání společnosti dopravce bylo také zřejmé, že dopravce, vědom si požadavku odesílatele na neustálý dohled nad zásilkou, nevyslal s vozidlem dva, ale pouze jednoho řidiče a v zájmu zajištění stálého dohledu nad vozidlem toto při vědomí pouze jediného řidiče nevybavil např. campingovou přenosnou toaletou.

Pokud se týká hodnoty vzniklé škody, spokojil se soud s prokázáním hodnoty zásilky v podobě prodejní faktury a výpovědi svědka – obchodníka, který potvrdil zisk dosažitelný z prodeje předmětných notebooků.

Poznámka:

Je zřejmé, že požadavky na dohled nad zásilkou a neustálou přítomnost řidiče ve vozidle se neustále zpřísňují. Požadavek soudu, aby dopravce vyslal s vozidlem dva řidiče, popřípadě vozidlo vybavil alespoň campingovou toaletou, je jistě zajímavý. České soudy se také zpravidla nespokojují pouze s předložením prodejní faktury jako důkazu o hodnotě odcizené zásilky, ale požadují daleko důslednější prokázání výše vzniklé škody.

- rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 19.5.2009 – č.j. 12 Cmo 490/2008-127, potvrzující rozsudek Městského soudu v Praze č.j. 42 Cm 213/2005-79 ze dne 10.7.2008

Žalobce jakožto příkazce se po zasílateli dožadoval náhrady škody vzniklé z důvodu nedodání zásilky hudebních nástrojů z České republiky do Spojených států na koncert hudebního tělesa. V žalobě uvedl, že se žalovaným uzavřel zasílatelskou smlouvu, na jejímž základě se žalovaný zavázal zabezpečit leteckou přepravu hudebních nástrojů do USA, nicméně k tomu v žalovaným potvrzenou dobu (žalovaný potvrdil žalobci čísla leteckých spojů) nedošlo a žalobce proto na letišti v Německu zásilku převzal a realizoval její přepravu do USA vlastními silami. Žalobou byl uplatněn nárok na náhradu vícenákladů spojených s náhradním leteckým spojením a zaplacená záloha zasílateli.

Žalovaný se bránil zejména tvrzením, že došlo k promlčení nároku z důvodu pozdní reklamace, že přeprava nebyla dokončena a byla přerušena vlastním neodůvodněným aktem odesílatele, a že zásilku by se mu podařilo doručit včas. Soud I. stupně považoval za prokázané, že mezi stranami sporu vznikl vztah ze zasílatelské smlouvy, když se žalovaný zavázal pro žalobce zajistit přepravu hudebních nástrojů z České republiky do USA a přiznal žalovanému nárok na náhradu nákladů spojených s přepravou hudebních nástrojů z České republiky do Frankfurtu nad Mohanem. Soud I. stupně konstatoval, že se vztah mezi stranami sporu řídí obchodním zákoníkem, nikoli Varšavskou úmluvou (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, z roku 1929). Prvostupňový soud dále konstatoval, že zasílatel porušil zasílatelskou smlouvu, když řádně a včas neobstaral přepravu z Prahy do USA.

Vrchní soud ve svém rozsudku nárok žalobce uznaný soudem I. stupně v celém rozsahu potvrdil. Pokud se týká důvodů rozhodnutí, bylo hodnocení odvolacího soudu však zcela jiné. Odvolací soud aplikoval na vztah mezi stranami Varšavskou úmluvu z roku 1929, jakož i Montrealskou úmluvu z roku 1999 (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě). **Uzavřenou smlouvu mezi stranami, kterou žalobce i žalovaný považovali jednoznačně za zasílatelskou, označil odvolací soud za smlouvu o přepravě.** Konstatoval, že při potvrzení objednávky se žalovaný neohradil tak, že předmětnou přepravu pouze obstarává. Z provedených důkazů dle závěrů soudu vyplynulo, že byla mezi účastníky uzavřena smlouva o letecké přepravě, neboť vůle obou účastníků, vyjádřená v objednávce přepravy a jejím potvrzení, směřovala k uzavření smlouvy o letecké přepravě zboží, nikoli k obstarání přepravy. Žalovaný také převzal přepravované zboží a vystavil letecký nákladní list. Tomuto závěru svědčí rovněž to, že mezi účastníky byla dohodnuta cena za přepravu, nikoli cena za obstarání přepravy a fakturována a zaplacená byla též cena za přepravu, nikoli zasílatelská úplata (odměna za obstarání přepravy).

Odvolací soud se také neztotožnil s námitkou žalovaného, že nárok žalobce na náhradu škody z důsledku prodlení zanikl v důsledku překročení 21-ti denní lhůty (dle článku 26 Varšavské úmluvy), když faxovou reklamaci žalobce uznal za včasnou.

Soud dále konstatoval, že pokud žalovaný namítal, že termín dodání nebyl stanoven či dohodnut jako termín fixní, pak žádné ustanovení Varšavské úmluvy sjednání takového termínu a následky jeho nesplnění neupravuje. Rozhodné v této věci je, že v přepravní smlouvě byl dohodnut termín doručení zásilky a žalovaný tento termín nedodržel. V souvislosti s porušením tohoto smluvního závazku žalovaným vznikla žalobci škoda, jejíž náhrady se žalobou oprávněně domáhá. **Pokud žalovaný uváděl, že žalobce neudal zvláštní zájem na dodání zásilky, ani nenabídl příplatek dle článku 22 odst. 1 písm. a) Varšavské úmluvy, neznamená to, že by žalovaný za škodu zpožděním zásilky neodpovídal.** Tyto skutečnosti mají vliv pouze na omezení rozsahu nahrazované škody ve smyslu ustanovení článku 22 Varšavské úmluvy, které stanoví hranice odpovědnosti za předmětnou škodu.

Z těchto důvodů dospěl odvolací soud ke shodnému závěru jako soud I. stupně, že odpovědnost žalovaného za škodu při předmětné přepravě je dána, a to podle ustanovení článku 19 Varšavské úmluvy, kdy žalovaný ani netvrdil, ani neprokazoval, že ve smyslu ustanovení článku 20 Varšavské úmluvy se své odpovědnosti za škodu zprostil, nebo že se ve smyslu článku 21 Varšavské úmluvy žalobce na vzniku předmětné škody podílel (cit.).

Poznámka:

Předmětný rozsudek je zajímavý tím, že ačkoli obě sporné strany jednoznačně vycházely z přesvědčení, že uzavřely zasílatelskou smlouvu, odvolací soud došel k nezvratnému přesvědčení o uzavření smlouvy o letecké přepravě.

IV. Školení a semináře

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

Celní předpisy v roce 2009

TERMÍN: 18. 9. 2009

CÍL: Pracovní seminář k problematice provádění zahraničního obchodu se zbožím se zaměřením na uplatňování celních předpisů po jejich změnách.

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

INTRASTAT v roce 2009 – vykazování vnitrounijního obchodu se zbožím a jeho provázanost s uplatňováním DPH

TERMÍN: 23. 9. 2009

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

Cílem semináře je přinést účastníkům:

- 1) Přehled základních pravidel vykazování statistiky pohybu zboží v rámci EU – INTRASTAT při realizaci různých obchodních transakcí.
- 2) Definici jednotlivých vykazovaných údajů.
- 3) Informace o provázanosti vykazování na uplatňování DPH.

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

Zahraněční obchod se zbožím – uplatňování DPH a celních předpisů při dodávkách zboží v rámci EU a do třetích zemí v praktických příkladech

TERMÍN: 30. 10. 2009

CÍL: Pracovní seminář k problematice provádění zahraničního obchodu se zbožím a službami (vnitrouní i mimouníjní obchod) se zaměřením na uplatňování DPH a celních předpisů při realizaci různých obchodních operací. Cílem semináře je přinést účastníkům:

- 1) Přehled o pravidlech uplatňování DPH a celních předpisů při provádění jednotlivých obchodních transakcí.
- 2) Schopnost definovat souvislosti mezi obchodně-právními podmínkami dodávek zboží v zahraničním obchodě s uplatňováním DPH.

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

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

TERMÍN: 6. 11. 2009

CÍL: Pracovní seminář k problematice provádění mezinárodní dopravy zboží a její provázanost na podmínky dodání při provádění zahraničního obchodu se zbožím (vnitrouní i mimouníjní obchod). Cílem semináře je přinést účastníkům: Schopnost orientace v pravidlech provádění mezinárodní přepravy zboží v jednotlivých druzích dopravy · schopnost orientace v jednotlivých typech přepravních dokladů · přehled o základních povinnostech jednotlivých subjektů (dopravce, odesílatel, příjemce apod.) · 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)

V. Příště

- I. K „povinnosti“ příjemce převzít zásilku
- II. Zvláštní zájem na dodání zásilky

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