

Únor 2010

1

Vydání

# E-bulletin dopravního práva

## Obsah

- I. COGSA – Námořní přeprava z/do USA
- II. § 627 obchodního zákoníku – ručení příjemce za pohledávky dopravce
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

### **I. COGSA – Námořní přeprava z/do USA**

Pod názvem COGSA se skrývají ustanovení §§ 1301 – 1315 zákona Spojených států amerických č. 46, upravující přepravu zboží po moři ze Spojených států nebo do Spojených států (COGSA = Carriage of Goods by Sea Act).

COGSA představuje speciální úpravu Spojených států amerických pro přepravu zboží do/ze Spojených států po moři a byl přijat kongresem USA v roce 1936 jako reakce na skutečnost, že Haagská pravidla z roku 1924, tedy Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, podepsaná v Bruselu dne 25.8.1924, dle názoru kongresu Spojených států nedostatečně ochraňovala odesílatele proti rejdařům (vlastníkům lodí). Spojené státy americké proto přijaly vlastní právní úpravu, která je platná do dnešní doby, ačkoli lze předpokládat, že případná ratifikace tzv. Rotterdamských pravidel, tedy Úmluvy OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři z roku 2009, kterou Spojené státy již podepsaly, by mohla dosavadní úpravu COGSA nahradit. USA striktně aplikují podmínky COGSA na veškeré přepravy zboží z či do USA po moři a soudy Spojených států vlastním způsobem vykládají jednotlivá ustanovení, která již dlouho nejsou srovnatelná s úpravou platnou ve zbývajících částech světa a vycházející zejména z již zmiňovaných Haagských pravidel z roku 1924, Haagsko-Visbyských pravidel z roku 1968, popřípadě Hamburských pravidel z roku 1978.

K největším názorovým rozdílům dochází zejména při stanovení rozsahu odpovědnosti za škodu vzniklou na zásilce, neboť, jak bude i dále uvedeno, COGSA limituje odpovědnost rejdaře na částku USD 500,-/kus, přičemž samotná otázka výkladu termínu „kus“ (package) je pro svoji spornost pro řadu subjektů jen stěží přijatelná. Modernější právní úpravy vycházejí již z odpovědnosti rejdaře stanovené za kilogram přepravované zásilky (ve výši 2 SDR dle Haagsko-Visbyských pravidel, 2,5 SDR dle Hamburských pravidel, 3 SDR za kilogram hrubé váhy dle Rotterdamských pravidel). Vzhledem ke skutečnosti, že úprava podmínek COGSA se svým obsahem blíží nejvíce Haagským, ale v některých případech i Hamburským pravidlům, je nezbytné se na jejich ustanovení podívat blíže.

## **1. Definice (§ 1301 COGSA)**

Za **dopravce** označují COGSA vlastníka nebo nájemce lodi, který uzavírá smlouvu o přepravě s odesílatelem. **Smlouva o přepravě** se vztahuje pouze na smlouvy o přepravě zboží, na něž byl vydán konosament (Bill of Lading) **nebo cenný dokument s podobným právem upravujícím přepravu zboží mezi dopravcem a držitelem tohoto dokumentu**. Definice je tedy shodná se zněním Haagských pravidel a vychází striktně z použití konosamentu.

Pojem **zboží** zahrnuje jakékoli zboží vyjma živých zvířat a zboží, které má být podle přepravní smlouvy přepravováno na palubě a také je tak přepravováno.

Termín **přeprava zboží** zahrnuje období od naložení zboží na plavidlo až do jeho vykládky z plavidla. Úprava termínu **zboží** je tedy bližší Haagským pravidlům z roku 1924, která také vylučují přepravu živých zvířat a přepravu zboží na palubě, na rozdíl od Hamburských pravidel, která zahrnují do zboží též živá zvířata a upravují již přepravu v kontejnerech, tedy na palubě lodi.

## **2. Práva a povinnosti dopravce (§ 1303 a § 1304 COGSA)**

Shodně s Haagskými pravidly upravují COGSA povinnosti dopravce ve vztahu k použité lodi, zejména povinnost učinit loď způsobilou k plavbě, stejně jako lodní prostory, chladírny a další části způsobilé k přijetí, přepravě a ochraně zboží. Dopravce je povinen zboží řádně naložit, uložit, uschovat, opatrovat, přepravovat a vyložit.

Na žádost odesílatele je po přijetí zboží dopravce, popřípadě jeho agent, povinen vystavit odesílateli nákladní list obsahující mimo jiné hlavní značky pro identifikaci zboží, počet balení nebo kusů, popřípadě váhu a zjevný stav zboží. Takto vydaný nákladní list (konosament) je v první řadě důkazem o převzetí zboží a o jeho stavu v době převzetí k přepravě. Současně platí právní domněnka, že odesílatel zaručil dopravci správnost zboží co do jeho označení, váhy, počtu a je povinen odškodnit dopravce za ztrátu, škodu či výdaje vyplývající z nesprávnosti uvedených údajů. Nárok dopravce na odškodnění z tohoto důvodu však v žádném případě nemůže omezit jeho odpovědnost vyplývající ze smlouvy o přepravě vůči osobám odlišným od odesílatele.

## **3. Zpráva o škodě na zásilce, lhůty pro uplatnění nároků**

Dle podmínek COGSA je nezbytné, aby zpráva o ztrátě nebo škodě na zásilce včetně všeobecného popisu vzniklé ztráty nebo škody byla podána v písemné formě dopravci nebo jeho agentovi v přístavu vykládky **před nebo v okamžiku předání zboží do správy osoby oprávněné k převzetí zboží podle smlouvy o přepravě, jinak se předání zboží považuje za jeho dodání ve stavu uvedeném v konosamentu**. Není-li ztráta nebo škoda zjevná, zpráva musí být podána v průběhu tří (3) dnů od dodání zboží. Zprávu o ztrátě či škodě není nutno podávat v případě, že stav zboží byl popsán ve společném zjištění či zjištěn společnou prohlídkou dopravce a oprávněné osoby. V každém případě je však dopravce zbaven své odpovědnosti za ztrátu nebo poškození zboží, nebude-li žaloba podána **v průběhu jednoho (1) roku od dodání zboží nebo od doby, kdy mělo být dodáno**.

Lhůta k uplatnění žaloby odpovídá tedy svojí délkou Haagským pravidlům z roku 1924, Hamburská pravidla z roku 1978 umožňují uplatnit nároky ve lhůtě dvou let.

#### **4. Palubní konosament**

Shodně s ustanovením Haagských pravidel upravují také podmínky COGSA vydání tzv. palubního konosamentu, pokud o to odesílatel požádá. Jakmile je zboží naloženo, musí být původní konosament vrácen dopravci, kapitánovi nebo agentovi dopravce, požaduje-li odesílatel vydání tzv. palubního konosamentu, prokazujícího naložení zboží na loď.

#### **5. Omezení odpovědnosti v případě nedbalosti**

Shodně s Haagskými pravidly neumožňují ani COGSA uzavírání doložek či úmluv zprošťujících nebo zbavujících dopravce odpovědnosti za ztrátu nebo poškození zboží vzniklé v důsledku nedbalosti, zavinění nebo opomenutím dopravce. Taková ujednání prohlašuje COGSA za nicotná, neplatná, či neúčinná. Rovněž tak každá doložka poskytující dopravci plnění z pojištění se považuje za ujednání ulehčující dopravci jeho odpovědnost.

#### **6. Případy zproštění odpovědnosti dopravce**

Shodně s Haagskými pravidly obsahují také COGSA v § 1304 zproštění odpovědnosti dopravce pro případ, že loď nebyla způsobilá k plavbě, vyjma případů, kdy by taková nezpůsobilost byla následkem nedostatku náležité péče dopravce, aby loď učinil způsobilou k plavbě. Vznikne-li ztráta nebo poškození zboží v důsledku nezpůsobilosti lodi, nese důkazní břemeno o své náležité péči dopravce nebo osoba, která se domáhá zproštění odpovědnosti.

Stejně jako článek 4 Haagských pravidel obsahují COGSA výčet případů, kdy je dopravce zbaven odpovědnosti za ztrátu zboží či škodu na zboží, mezi něž patří zejména nedbalost či zavinění kapitána, námořníka, lodivoda nebo osob ve službách dopravce při navigaci či správě lodi, požár, nebezpečí a nehody moře, „boží dopuštění“, válečné události, činy veřejných nepřátel, karanténní opatření, zabavení nebo zadržení, opomenutí nebo čin odesílatele nebo vlastníka zboží, nedostatečné balení a další. Jedná se tedy především o události, na něž nemůže mít dopravce vliv (skutky třetích osob), popřípadě škod v důsledku opomenutí či činnosti samotného odesílatele, ale také tzv. nautické škody, tedy škody vyvolané posádkou lodi, činností moře. Rovněž tak, shodně s Haagskými pravidly, se žádná odchylka spojená se zachraňováním či s pokusem zachránit lidský život nebo majetek na moři nepokládá za porušení smlouvy o přepravě a dopravce neodpovídá za žádnou ztrátu nebo škodu z toho vyplývající.

#### **7. Částka odpovědnosti dopravce, ocenění nákladu**

Doprovce ani loď neodpovídají v žádném případě za ztrátu nebo poškození zboží, popřípadě za ztrátu či poškození v souvislosti s přepravou zboží, částkou vyšší než **USD 500,- za kus**, nebo v případě zboží přepravovaného jinak než v kusech, za běžnou váhovou jednotku, nebo ekvivalent této hodnoty v jiné měně. Výjimkou je případ, kdy hodnota zboží byla deklarována odesílatelem před naloděním a zanesena do konosamentu. Takové prohlášení o hodnotě zboží, je-li zaneseno v konosamentu, má význam právní domněnky, nicméně dopravce je může napadnout, neboť pro něj není závazné. Ujednáním mezi dopravcem, kapitánem nebo dopravcovým agentem a odesílatelem lze stanovit jinou nejvyšší částku, než stanovenou podmínkami COGSA, za podmínky, že tato částka nebude nižší, než USD 500,-.

V každém případě však dopravce nemůže být odpovědný ve větším rozsahu, než je výše skutečně vzniklé škody. Za ztrátu nebo škodu v souvislosti s přepravou zásilky však nejsou dopravce ani loď odpovědní v případě, že povaha anebo hodnota zásilky byly vědomě a záměrně chybně uvedeny odesílatelem v konosamentu.

Podmínky COGSA také umožňují, aby zboží zápalné, výbušné nebo nebezpečné povahy, s jehož naloděním dopravce nesouhlasil, bylo zničeno nebo zneškodněno bez náhrady a je stanovena odpovědnost odesílatele za všechny škody a výlohy.

### **8. Vzdání se práv a zvláštní dohody k určitému zboží**

Podmínky COGSA shodně s ustanoveními článků 5 a 6 Haagských pravidel umožňují, aby se dopravce zcela nebo zčásti vzdal svých práv a úlev, popřípadě aby zvýšil rozsah své odpovědnosti a své závazky nad ustanovení podmínek COGSA, jsou-li tyto skutečnosti uvedeny v konosamentu. Dopravce, kapitán nebo dopravcův agent mohou uzavřít s odesílatelem také zvláštní dohodu o určitém zboží, týkající se zvláštních podmínek odpovědnosti a závazků dopravce za předané zboží, a to pokud se týká nakládky, ukládky, úschovy, opatrování, vykládky přepravovaného zboží s tím, že nemusí být vydán žádný konosament a sjednané podmínky se uvedou v potvrzení, které nebude obchodovatelným cenným papírem.

Takové ujednání se však nemůže týkat obyčejných zásilek, ale pouze takových, u nichž jejich povaha nebo stav odůvodňuje zvláštní ujednání.

### **9. Ujednání o odpovědnosti před nakládkou a po vykládce**

Úprava obsažená v podmínkách COGSA nebrání dopravci nebo odesílateli uzavřít dohody, doložky či výhrady, pokud se týká závazků nebo odpovědnosti dopravce nebo lodí za ztrátu nebo poškození v souvislosti s úschovou, péčí a manipulací před nakládkou na loď nebo po vykládce z lodí, na níž je zboží přepravováno. Jak však současně uvádí § 311 COGSA, taková ujednání nemohou jít nad rámec zákonné úpravy týkající se odpovědnosti a závazků dopravce nebo lodí před nakládkou zboží nebo po jeho vykládce.

### **10. Závěrečná ustanovení**

Jak vyplývá ze závěrečných ustanovení § 312 – 315 podmínek COGSA, vztahuje se jejich úprava na všechny smlouvy o přepravě zboží po moři z nebo do přístavů Spojených států při zahraničním obchodě. Pod termínem „Spojené státy“ se rozumí všechny jejich části, území a državy. Za zahraniční obchod se dále považuje přeprava zboží mezi přístavy Spojených států a přístavy v cizích zemích. Současně je deklarováno, že COGSA se nevztahují na smlouvy o přepravě zboží mezi přístavy Spojených států, nebude-li výslovně deklarováno, že na takovou přepravu podmínky COGSA aplikovány být mají.

V § 313 COGSA je dáno oprávnění prezidentu Spojených států pozastavit platnost jakékoli části podmínek COGSA na určité časové období nebo i neomezeně. Podmínky COGSA nabyly platnosti 90 dnů po 16. dubnu 1936.

### **11. Závěr**

*Je zřejmé, že podmínky COGSA jsou svým obsahem i dobou vzniku nejbližší Haagským pravidlům z roku 1924, a to včetně ustanovení o vyvinění dopravce za tzv. nautické škody. Ustanovení § 1304 odst. 5 týkající se limitace odpovědnosti dopravce ve výši USD 500,-/ kus bylo již několikrát soudy Spojených států aplikováno ať již na samotnou paletu, nebo i na obchodní jednotku v podobě kontejneru. Takové omezení odpovědnosti je pro převážnou většinu neamerických odesílatelů nepřijatelné a představuje zvýšené riziko v případě ztráty zásilky. Zvýšení odpovědnosti dopravce je možné pouze na základě dohody, k níž však musí být dopravce ochoten přistoupit. Řešením se proto jeví pouze ratifikace nově přijatých tzv. Rotterdamských*

*pravidel z roku 2009, která by významným způsobem změnila podmínky přepravy z a do Spojených států.*

## **II. § 627 obchodního zákoníku - ručení příjemce za pohledávky dopravce**

Ustanovení § 627 obchodního zákoníku (zákona č. 513/1991 Sb. ze dne 5. listopadu 1991) obsahuje poměrně neobvyklé a v praxi nevyužívané ustanovení, umožňující dopravci domáhat se svých nároků z přepravní smlouvy po ručiteli, jímž je ze zákona za stanovených podmínek příjemce zásilky.

### **1. Ručení ze zákona**

V ustanovení § 627 ObchZ je ze zákona založeno ručení příjemce za pohledávky dopravce vůči odesílateli, když § 627 stanoví: „*Přijetím zásilky přejímá příjemce ručení za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli ze smlouvy týkající se přepravy převzaté zásilky, jestliže o těchto pohledávkách příjemce věděl nebo musel vědět.*“

K zákonnému ručení příjemce za pohledávky dopravce vůči odesílateli coby smluvní straně smlouvy o přepravě dochází tedy při splnění následujících podmínek:

- i) příjemce přijme zásilku
- ii) dopravce má stále vůči odesílateli pohledávky z přepravní smlouvy
- iii) příjemce je seznámen se skutečností, že dopravce má za odesílatelem pohledávky vyplývající z přepravní smlouvy týkající se příjemcem převzaté zásilky, popřípadě o takových pohledávkách příjemce alespoň vědět musí.

Vědomost o existenci pohledávek dopravce za odesílatelem se vztahuje k době, kdy příjemce zásilku přijímá. Není tedy podmínkou, aby příjemce o existenci takových pohledávek věděl od samého okamžiku uzavření přepravní smlouvy.

Ručení příjemce upravují ustanovení §§ 303 – 311 ObchZ. Beckův komentář k obchodnímu zákoníku uvádí, že z přiměřené platnosti ustanovení o ručení je nutno vyvodit, že vůči odesílateli nemá příjemce, jenž nároky dopravce uspokojil, vždy postavení věřitele, jenž může na odesílateli požadovat to, co za odesílatele jako ručitel splnil. Bude záležet vždy na právním vztahu mezi odesílatelem a příjemcem zásilky.

### **2. Úprava zákoníku mezinárodního obchodu**

Zákon č. 101/1963 o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku (zákoník mezinárodního obchodu - ZMO) upravoval pro oblast mezinárodních vztahů rovněž zákonné ručení příjemce za úhradu pohledávek dopravce, když v ustanovení § 556 (smlouva o přepravě věci) stanovoval, že“ „*Přijetím zásilky přejímá příjemce ručení za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli z přepravní smlouvy, pokud o těchto pohledávkách příjemce věděl nebo vědět musel.*“

Nad rámec tohoto ustanovení bylo však v § 545 ZMO upraveno ručení též v případě zasílatelské smlouvy, když § 545 stanovoval, že: „Přijetím zásilky přejímá příjemce ručení za úhradu pohledávek zasílatele vůči příkazci ze zasílatelské smlouvy, pokud o nich příjemce věděl nebo vědět musel.“

Zákoníku mezinárodního obchodu byl však dle § 772 ObchZ zrušen a jeho ustanovení §§ 545, popř. 556 tedy již nelze použít. Ručení příjemce zásilky vůči zasílateli ze smlouvy zasílatelské již v nové úpravě zasílatelské smlouvy v obchodním zákoníku upraveno není.

### **3. K jednotlivým podmínkám vzniku ručení příjemce**

#### **a) existence pohledávek dopravce ze smlouvy o přepravě**

Dle úpravy smlouvy o přepravě věci (§ 610 a násl. ObchZ) nemusí být smlouva o přepravě písemná. To přirozeně poněkud ztěžuje důkazní břemeno dopravce ve vztahu k příjemci, má-li dopravce prokázat při neexistenci písemné smlouvy rozsah svých nároků vyplývajících z ústně uzavřené přepravní smlouvy vůči odesílateli. To, jak bude uvedeno též dále, však neznamená, že by příjemce o takových pohledávkách dopravce vůči odesílateli vědět nemohl, či nemusel. K typickým nárokům z přepravní smlouvy vyplývajícím a příslušejícím dopravci vůči odesílateli budou náležit přepavné, stojné, náklady na připojištění zásilky, náklady spojené s nakládkou či vykládkou zásilky prováděnou dle dohody dopravcem, náklady na přepočítání počtu kusů zásilky, náklady spojené s celním a jiným řízením, k němuž se dopravce odesílateli zavázal. Vyloučit nelze ani nároky spojené s nasazením dalšího řidiče, mýtné, náklady spojené s přeložením zásilky, jejím přebalením apod. Pokud by však přepravní smlouva nebyla platně uzavřena, nemohl by se dopravce po příjemci domáhat zákonného ručení, neboť ustanovení § 627 ObchZ se výslovně dotýká smlouvy na přepravu převzaté zásilky.

Z ustanovení § 627 ObchZ vyplývá přímý nárok dopravce vůči příjemci, z čehož je zřejmé, že dopravce může své nároky při splnění dalších podmínek § 627 ObchZ uplatnit vůči příjemci žalobou u soudu. Není podmínkou, aby žalovanou stranou byl současně odesílatel, který své závazky ze smlouvy o přepravě nesplnil. Dopravce však bude muset prokázat, že se odesílatel s plněním svých závazků nachází v prodlení, tedy, že odesílatele ke splnění závazků řádně vyzval a odesílateli existenci svých pohledávek doložil.

Nárok dopravce vůči příjemci se také týká pouze pohledávek z přepravy konkrétní zásilky. Dopravce tedy nemůže požadovat po příjemci, aby mu příjemce uhradil pohledávky dopravce z přepravy jiné zásilky jinému příjemci, pokud taková přeprava byla kryta jinou přepravní smlouvou. Nároky z jednotlivých smluv tedy nejsou přenositelné.

V souladu s § 627 ObchZ může dopravce také k zajištění svých nároků vyplývajících ze smlouvy o přepravě využít zákonného zástavního práva k zásilce, dokud s ní může nakládat. Využití zástavního práva nicméně vylučuje současně uplatnění § 627 ObchZ, tedy vznesení nároků dopravce vůči příjemci, neboť podmínkou aplikace § 627 je převzetí zásilky příjemcem. Uplatněním zástavního práva však dochází k zadržení zásilky, tedy k jejímu nevydání odesílatelům určenému příjemci, tudíž k nesplnění zákonem stanovených podmínek pro vznik ručení příjemce za závazky odesílatele vůči dopravci.

## **b) přijetí zásilky příjemcem**

K převzetí zásilky není příjemce za každých okolností povinen. Příjemce není stranou přepravní smlouvy (pokud sám nesplývá s osobou odesílatele) a jeho povinnost k převzetí zásilky nevyplývá proto ze smlouvy přepravní, ale ze smlouvy jiné (kupní, smlouvy o dílo apod.). Ani takový závazek, tedy např. převzetí objednaného zboží či součástí prováděné stavby, jej však nenutí vždy převzít zásilku, a to např. je-li zásilka vážně poškozena, představuje-li zásilka jiné než smluvní plnění, je-li zásilka dodána před smluveným termínem či naopak opožděně. K zákonnému ručení příjemce za pohledávky dopravce vůči odesílateli nemůže dojít ani v případě, že se dopravci zásilku nepodaří doručit, a to pro nedostatečně určenou adresu příjemce, označení jiného než smluvního příjemce v nákladním listě, změnu sídla příjemce před vydáním zásilky či překážky v provozu podniku příjemce (stávka, výpadek elektřiny, úřední opatření apod.). K naplnění zákonné podmínky vzniku ručení je tedy nezbytné převzetí zásilky příjemcem a v důsledku jejího nepřevzetí (ať už rozhodnutím samotného příjemce, či působením neovlivnitelných okolností) ručení nevzniká.

## **c) vědomost příjemce o pohledávkách dopravce**

Obchodní zákoník jednoznačně stanovuje, že odesílatel nemůže po příjemci požadovat úhradu takových pohledávek, o nichž příjemce prokazatelně nevěděl, či vědět nemohl. Vzhledem k tomu, že příjemce (coby kupující nebo objednatel) zpravidla nebude přítomen uzavírání přepravní smlouvy, neboť v řadě případů nebude ani povinen odesílateli hradit náklady přepravy, jeví se důkazní břemeno dopravce ve vztahu k příjemci jako komplikovaně udržitelné. Vztahuje-li se navíc okamžik, k němuž je vědomost příjemce o pohledávkách dopravce vázán, na převzetí zásilky, bude jen stěží možno prokázat příjemci, že věděl například o dodatečných smluvních ujednáních mezi dopravcem a odesílatelům o výši stojného za čekání na nakládku zásilky u výrobce zboží, nebo nákladech spojených s meziskladováním, přebalením, přeložením zásilky na jiné (vhodnější) vozidlo.

Dopravcovo důkazní břemeno bude tedy ulehčeno zejména tam, kde

- i) příjemce bude účasten sjednání přepravní smlouvy (např. v souvislosti s projednáním dodávek rozsáhlého investičního celku), nebo
- ii) příjemce bude s odesílatelům kapitálově či personálně propojen.

Jsou známy praktické případy, kdy odesílatel dodává zboží své dceřiné společnosti, kdy odesílatel a příjemce mají stejného majitele – společníka, jednatele, členy představenstva apod. Jedná-li stejná osoba při uzavírání přepravní smlouvy za odesílatele a současně za příjemce, bude jen stěží možno vyloučit, že by o pohledávkách dopravce za odesílatelům vyplývajících z přepravní smlouvy nevěděla.

Nelze přirozeně vyloučit ani zabezpečující krok dopravce, kterým příjemci v průběhu přepravy zásilky rozsah svých nároků vůči odesílatelům písemně sdělí, včetně jejich detailního vyčíslení a ponechá na příjemci, zda zásilku převezme a tím vznik svého ručení přímo vyvolá, či zda nastalou situaci projedná s odesílatelům a pod hrozbou nepřevzetí zásilky přinutí odesílatele např. k zajištění svých závazků vůči dopravci. Ani takové zajištění ze strany odesílatele dopravci však v případě převzetí zásilky příjemce břemene ručení nezbavuje.

#### 4) **Protinároky příjemce vůči dopravci**

Vůči pohledávce dopravce z titulu příjemcova ručení může přirozeně příjemce uplatnit své vlastní nároky vůči dopravci. Ty se mohou zakládat buď na škodě na samotné zásilce, nebo i na jiných (předcházejících) vztazích mezi příjemcem a dopravcem, jako například na poškození vykládacího zařízení příjemce ze strany dopravcova řidiče, náhradě škody z důvodu krádeže v podniku příjemce apod. Nelze vyloučit přirozeně ani protinároky příjemce z vadného vyclení zásilky, neuhrazení dovozních poplatků apod.

#### 5) **Ručení dopravce versus úhrada nákladů vázoucích na zásilce**

Ustanovení § 627 ObchZ nestanovuje, kdy má být úhrada pohledávek dopravce vůči odesílateli ze strany ručitele, tedy příjemce provedena. Jak bylo řečeno již výše, vzniká ručení příjemce vůči dopravci **teprve v okamžiku, kdy příjemce zásilku převzme**. Nároky dopravce vůči ručiteli (příjemci) mohou být tedy uplatněny teprve tehdy, **když dopravce příjemci zásilku vydá a prokáže další podmínky vzniku zákonného ručení, tedy existenci pohledávek z přepravní smlouvy vůči odesílateli a vědomost příjemce o těchto nárocích**.

Zákonné ručení příjemce za pohledávky dopravce vůči odesílateli je však nutno odlišovat od tzv. dobírky a od povinnosti příjemce uhradit náklady, které váznou na zásilce při jejím převzetí.

Dobírku upravuje v českém právním řádu § 618 ObchZ, když ve svém odst. 2) stanoví, že *„stanoví-li smlouva, že před vydáním zásilky dopravce vybere od příjemce určitou peněžní částku nebo uskuteční jiný inkasní úkon, platí přiměřeně ustanovení o bankovním dokumentárním inkasu.“* Dobírkou tedy může být jak kupní cena zboží, tak předložení směnky k akceptaci (coby jiný inkasní úkon), vybrání zálohy apod.

Některá ustanovení mezinárodních smluv, jimiž je Česká republika vázána, zejména Úmluvy CMR (o mezinárodní silniční nákladní přepravě), popřípadě Montrealské úmluvy (o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě) však ukládají příjemci, aby v případě uplatnění práva na vydání zásilky uhradil dopravci částky uvedené coby náklady v nákladním listě. To se týká např. článku 13 Úmluvy CMR, který stanovuje, že *„příjemce, který uplatňuje práva příslušející mu podle odst. 1 tohoto článku (rozuměj: vydání zásilky), je povinen zaplatit částku uvedenou v nákladním listě.“* Stejně tak článek 13 Montrealské úmluvy stanoví, že *„... je příjemce oprávněn po příchodu nákladu na místo určení požadovat na dopravci, aby mu náklad vydal po zaplacení všech pohledávek a splnění všech přepravních podmínek letecké přepravy.“* Ani tato ustanovení však nezakládají ručení příjemce za pohledávky dopravce vůči odesílateli, neboť rozsah nároků vyplývajících z přepravní smlouvy může být daleko širší. Navíc, ručení příjemce dle § 627 ObchZ je vázáno na vědomost příjemce o existenci pohledávek dopravce za odesílatelem a na předchozí převzetí zásilky. Ustanovení Úmluvy CMR i Montrealské úmluvy naopak předpokládají, že pohledávky dopravce budou zaplacený před či přímo při předání zásilky příjemci. Úmluva CMR ve svém článku 13 odst. 2 navíc hovoří o částkách přímo uvedených v nákladním listě, k nimž bude zpravidla patřit clo a celní poplatky, popřípadě přepravné, bude-li jeho výše v nákladním listě vyčíslena.

#### **6. Závěr**

Z úpravy § 627 ObchZ jednoznačně vyplývá, že základními předpoklady pro uplatnění nároků dopravce vůči příjemci z titulu ručení příjemce za závazky odesílatele vůči dopravci jsou

- a) zájem příjemce na převzetí zásilky a její skutečné převzetí



- b) vědomost příjemce o závazcích odesílatele vůči dopravci vyplývajících z přepravní smlouvy (a zpravidla možnost příjemce případně provedenou úhradu zúčtovat s odesílatelem)
- c) existence písemné smlouvy o přepravě či alespoň možnost dopravce uzavření přepravní smlouvy v ústní podobě dostatečným způsobem prokázat.

*Za těchto podmínek je dopravce oprávněn samostatně uplatňovat své nároky z přepravní smlouvy vůči příjemci, a to žalobou u příslušného soudu. Případná existence rozhodčí doložky v přepravní smlouvě bude jen stěžejí aplikovatelná též na právní vztah mezi odesílatelem a příjemcem dle § 627 ObchZ.*

### **III. Soudní rozhodnutí**

- **rozsudek Hoge Raad der Nederlanden z 29.4.2009 – C 07/207HR, European Transport Law 6/2009, str. 707**

Nejvyšší holandský soud rozhodl ve sporu o nároku pojišťovny odesílatele na náhradu škody za ztrátu 1870 kusů satelitních přijímačů v celkové hodnotě EUR 82.516,96, přepravovaných v roce 1999 z Belgie do Polska. Dle názoru Nejvyššího holandského soudu se nemůže CMR dopravce, jenž přepravuje obchodně citlivé zboží (satelitní přijímače) pouze za pomoci jediného řidiče, jenž navíc vykonává předmětnou přepravu poprvé, nezařadí vozidlo do příslušného dopravního konvoje a přepravu provádí zvláštní trasou, odvolávat úspěšně na ustanovení čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR ani v případě, že krádež byla způsobena osobami převlečenými za policisty, jimž řidič z povinnosti na silnici zastavil. Nejvyšší soud současně konstatoval, že změna v osobě věřitele může nastat pouze ve vztahu k právům, jež pojištěný může vykonat vůči třetím osobám.

- **rozsudek OLG Stuttgart ze dne 21.10.2009-3 U 116/09 – Transportrecht 11/12-2009, str. 482**

Vrchní zemský soud ve Stuttgartu rozhodl, že vystavení leteckého nákladního listu, stejně jako akceptace zvoleného způsobu přepravy odesílatelem, svědčí o sjednání dohody mezi stranami o letecké přepravě zásilky.

V daném případě odesílatel pověřil dopravce přepravou zásilky z České republiky do Německa, zásilka představovala 62.000 kusů elektrických spojů v sedmi kartonech. Na zásilku byl vystaven letecký nákladní list, nicméně zásilka byla přepravena z místa odeslání do místa určení osobním vozidlem. Zboží bylo převzato bez výhrad, nicméně následně bylo zjištěno, že je promočené v rozsahu cca 24.000 kusů. Soud I. instance k žalobě pojistitele, na nějž přešel nárok od odesílatele, žalobě vyhověl s tím, že došlo k hrubé nedbalosti a ke kvalifikovanému zavinění, když dopravce nebyl schopen unést sekundární důkazní břemeno a prokázat, jak byla zásilka přepravována a jaká opatření učinil k zabránění jejímu promočení. Odvolací vrchní zemský soud však na vztah mezi odesílatelem a dopravcem s ohledem na vystavený letecký nákladní list aplikoval Montrealskou úmluvu (Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999, pro Českou republiku účinnou od 4.11.2003) a konstatoval, že žalobci by náležela náhrada škody pouze s ohledem na váhu poškozené části zásilky při aplikaci 17-ti zvláštních práv čerpání za kilogram hrubé váhy. Vrchní zemský soud vyšel dále ze skutečnosti, že ustanovení čl. 22 odst. 3 Montrealské úmluvy nezná kvalifikované zavinění, při jehož aplikaci by bylo možno učinit dopravce neomezeně odpovědným. Článek 22 odst. 5 Montrealské úmluvy hovořící o úmyslném či záměrném jednání dopravce či jeho pracovníků s cílem způsobit škodu, popřípadě o nedbalostním jednání s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde, je

aplikovatelné pouze na odst. 1 a 2 článku 22 (týkajících se odpovědnosti za cestujícího a za zavazadla). Žaloba však byla nakonec zamítnuta, neboť příjemce nedodržel lhůtu stanovenou ustanovením čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy a reklamoval skryté vady dodávky po lhůtě 14 dnů od vydání zásilky.

#### Komentář

*Tento případ ukazuje, jak mohutnou ochranu poskytuje Montrealská úmluva dopravci při přepravě nákladu i v případě, že dojde ke škodě vinou úmyslného či hrubě nedbalostního jednání dopravce, či jím najatých osob. Ani zjištění úmyslu či hrubé nedbalosti dopravce totiž nevede k prolomení limitů náhrady škody ve výši 17 SDR (nově 19 SDR) za kilogram hrubé váhy a dopravce setrvává i nadále pod ochranou limitované odpovědnosti.*

## **IV. Příště**

V příštím vydání elektronického bulletinu se budeme zabývat následujícími tématy:

- I. Rotterdamská pravidla a první ohlasy
- II. Pozdní dodání zásilky a nároky z něj vyplývající

---

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