

Březen 2011

1
Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Společná havárie v námořní dopravě
- II. Rozhodčí doložky ve smlouvách o přepravě
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Společná havárie v námořní dopravě

Odborný právní termín „společná havárie“ (anglicky - general average, německy – Havarie - grosse) představuje zvláštní ustanovení námořního práva, týkající se škodní události v námořní či vnitrozemské vodní dopravě, jehož účelem je spravedlivé rozdělení ztrát a nákladů, k nimž došlo ve snaze zachránit loď, posádku, náklad či další hodnoty. Patří sem též další škody, které jsou přímým následkem společné havárie. Princip společné havárie spočívá na „odvěkém“ právu kapitána lodi rozhodnout v případě nebezpečí o úmyslném způsobení škody na lodi, přepravovaném zboží či o vynaložení jiných nákladů, aby se zabránilo škodám větším.

1) Historický vývoj společné havárie

Princip společné havárie byl aplikován již zhruba v období 2000 let před naším letopočtem Féničany a Kartáginci v době antické. První písemné zmínky o používání principu společné havárie lze nalézt už v rhódsském právu. Lex Rhodia de iactu byly později převzaty císařem Justiniánem do digestu, ale zanikly se zánikem Římské říše. Později se v podobě zvykové udržovaly v praxi evropských námořních mocností, již v 16. a 17. století lze například v německých, francouzských nebo švédských předpisech týkajících se námořní plavby a pojištění nalézt odkazy na společnou havárii. Ve Spojeném království lze poprvé nalézt termín „General Average“ v rozhodnutí soudce lorda Stowella z roku 1799, ale v té době nebyla společná havárie stále ještě nijak kodifikována. Poprvé v roce 1864 byl na mezinárodním kongresu v Yorku schválen dokument jedenácti pravidel pro řešení společné havárie, který vešel do všeobecného povědomí jako Yorská pravidla. Následně v roce 1877 na konferenci v Antverpách bylo k jedenácti pravidlům z roku 1864 připojeno další a tato se začala nazývat Yorsko-antverpská pravidla. Pravidla byla následně modifikována, jejich poslední změna byla provedena v roce 2004. Yorsko-antverpská pravidla nepředstavují z právního pohledu žádnou mezinárodně závaznou úmluvu, ale stávají se základem pro smluvní ujednání stran při mezinárodní přepravě, a to jak v případě přepravy námořní, tak i vnitrozemské.

2) Rozvrhové (dispašní) řízení jako proces řešení společné havárie

Došlo-li při přepravě nákladu na lodi v průběhu námořní či vnitrozemské vodní přepravy ke vzniku škody, je nutno stanovit rozsah této škody a příspěvky jednotlivých stran na její krytí s ohledem na majetek, který byl ztracen a který naopak zachráněn. Řešení těchto otázek probíhá v tzv. dispašním (rozvrhovém) řízení, které představuje rozvrh příspěvků ze společné havárie. V rámci dispaše dochází k vyhlášení výsledků společné havárie a určení jejího rozsahu, tedy ke stanovení výčtu škod a jejich ocenění, jakož i k výpočtu příspěvků jednotlivých účastníků k jejich úhradě. Do aktiv dispašního řízení jsou zahrnuty zachráněné hodnoty, pasivní stránku pak tvoří souhrn škod, které mají být jednotlivým účastníkům nahrazeny, a to škody na lodi, nákladu, ztráta přepravného a další v rámci společného podniknutí vzniklé oběti.

Podkladem pro výpočet náhrad, popřípadě příspěvků ve společné havárii jsou hodnoty platné v době a místě skončení společného podniknutí. Provozovatel lodi není oprávněn vydat náklad, pokud na něm vázne povinnost poskytnout příspěvek do společné havárie, dokud takový příspěvek není zaplacen, nebo není poskytnuta záruka, že zaplacen bude. Příspěvek, který stanovuje dispašer, má zajistit, aby souhrn obětí a nákladů byl rozvržen v poměru k zachráněným hodnotám. Stanovuje se podílem vyjádřeným v procentech. Dispaš je návrhem na dohodu o rozdělení nákladů na úhradu škody vzniklé při společné havárii, jejími účastníky jsou především dopravce a jednotliví přepravci – majitelé zboží. Dispaš je svou podstatou odborným posudkem bez právní závaznosti, jehož závěry nejsou exekučně vymahatelné, ale mohou se stát podkladem pro soudní uplatnění nároku. Sám dispašer je zpravidla kvalifikovanou osobou pro řešení případů společné havárie, v řadě zemí má postavení poloúřední osoby, v angloamerickém právním řádu je však považován za osobu soukromou.

Provádění dispašního řízení však často trvá i několik let a v jeho důsledku dochází k řadě soudních sporů.

3) Členění Yorsko-antverpských pravidel

Od doby prvního vydání Yorsko-antverpských pravidel v roce 1864 došlo k jejich postupnému vývoji a úpravám, a to v letech 1877, 1890, 1924, 1950, 1975, 1994, poslední úprava byla provedena v roce 2004.

Yorsko-antverpská pravidla ve vydání roku 2004 jsou, stejně jako v minulosti, členěna na pravidla označovaná písmeny a pravidla číselná. Písmenná pravidla představují základní pravidla pro hodnocení společné havárie, zatímco číselná pravidla upravují postup při řešení společné havárie v jednotlivých případech. Písmenných pravidel je celkem sedm (Pravidlo A až G), číselných pravidel je 23, přičemž pravidla I. – XV. vyjmenovávají exemplárně události, které se odškodňují coby společná havárie, popř. jsou z této vyňaty, pravidla XVI. – XXII. upravují proces odškodnění a postup dispašera. Pravidlo XXIII. upravuje dobu pro uplatnění nároků a jejich promlčení.

Písmenná pravidla A – G

Yorsko-antverpská pravidla ve vydání z roku 2004 obsahují ve svém úvodu jednak **vykládací pravidlo**, jednak **svrchované pravidlo**.

Vykládací pravidlo jasně stipuluje, že pro rozvrh společné havárie platí výhradně uvedená pravidla s tím, že jsou vyloučena jakákoliv jiná práva a použití praxe, které by byly s těmito

pravidly v rozporu. Vykládací pravidlo dále stanovuje, že pokud svrchované pravidlo a pravidla číselná nestanoví jinak, rozvrhne se společná havárie podle pravidel označených písmeny.

Svrchované pravidlo stanovuje, že v žádném případě nemohou být uznány jakékoliv náhrady za oběti nebo výdaje, které nebyly provedeny nebo vznikly účelně.

Pravidlo A určuje, že úkon společné havárie je dán výhradně tehdy, pokud se záměrně a účelně provede výjimečná oběť nebo výdaj na společné zabezpečení za účelem ochrany majetku před nebezpečím, za podmínky, že se majetek zúčastnil společného námořního podniknutí. Oběť a výdaje při společné havárii pak nesou různí účastníci podle zásad uvedených v Yorsko-antverpských pravidlech.

Pravidlo B stanovuje, že společné námořní podniknutí vzniká, jestliže jedno nebo více plavidel vleče nebo tlačí jiné plavidlo či plavidla, pokud vykonávají obchodní činnost a nejde o záchrannou operaci. Plavidlo však není vystaveno společnému nebezpečí s jiným plavidlem nebo plavidly, pokud se může dostat do bezpečí pouhým odpojením se od dalšího plavidla nebo plavidel. Pokud však odpojení samo představuje úkon společné havárie, pak společné námořní podniknutí i nadále pokračuje.

Pravidlo C - při společné havárii se hradí pouze ztráty a škody nebo výdaje, jež jsou přímým následkem úkonu společné havárie. Nenahrazují se žádné ztráty, škoda nebo výdaje, které vznikly v souvislosti se škodou na životním prostředí nebo v důsledku úniku nebo vypuštění znečišťující látky z majetku podílejícího se na společném námořním podniknutí. Současně se za společnou havárii neuznává ani zdržné, ztráta trhu nebo škoda vzniklá nebo výdaje vynaložené v důsledku prodlení, jakož ani případné přímé ztráty.

Pravidlo D stanovuje právo na příspěvek ve společné havárii i v případě, že událost, která vyvolala oběti nebo výdaje stran, byla zaviněna jednou ze stran společného podniknutí. Ostatním stranám však zůstává zachován nárok na náhradu škody nebo námitky, které je možno uplatnit vůči této straně v souvislosti s jejím zaviněním škody.

Dle **Pravidla E** je každá strana, domáhající se náhrady, povinna prokázat, že ztráta nebo výdaj, jejíž nahrazení požaduje, jsou v rámci společné havárie přípustné. Strana uplatňující náhradu ve společné havárii je povinna oznámit písemně likvidátorovi havárie ztrátu nebo výdaj, jejíž náhradu požaduje, do 12-ti měsíců od data skončení společného námořního podniknutí. Ani v případě, že však tento nárok uplatněn ve lhůtě není, popř. nejsou předloženy důkazy o existenci nároku, nemusí tento zaniknout, neboť likvidátor je oprávněn odhadnout výši náhrady, popř. příspěvku strany podle informací, které jsou mu k dispozici. Takový odhad likvidátora je možno zpochybnit pouze z důvodu jeho zjevné nesprávnosti.

Pravidlo F - byly-li učiněny výdaje navíc namísto jiných výdajů, které by jinak náležely do společné havárie, pokládají se také za společnou havárii a hradí se bez zřetele na to, zda jimi byly ušetřeny nějaké výdaje i jiným zájemcům, avšak jen do výše částky, která byla těmito výdaji ušetřena na výdajích společné havárie.

Pravidlo G říká, že společná havárie se co do škody popř. příspěvku rozvrhuje podle hodnot platných v době a v místě, v němž bylo ukončeno společné námořní podniknutí. Pokud je loď v přístavu nebo v určitém místě v situaci, kdy by došlo k uznání společné havárie podle Pravidla X. či Pravidla XI. a náklad nebo jeho část je dopraven do místa určení jiným způsobem, zůstávají práva a povinnosti ze společné havárie v co největší míře takové, jako by nedošlo k náhradní

dopravě zboží a jako by podnik pokračoval na původní lodi. Podíl rozvržení náhrady na náklad při společné havárii z důvodu použití náhradní přepravy nepřekročí výdaje, které by vlastníkům nákladu vznikly, kdyby byl náklad přepraven v jejich režii.

Číselná pravidla I. – XV.

Jak bylo řečeno již výše, číselná pravidla I. – XV. exemplárně vyjmenovávají události, které se coby společná havárie odškodňují, popř. jmenují události, které jsou naopak ze společné havárie vyňaty. Zkráceně lze k jednotlivým pravidlům říci:

Pravidlo I. (svržení nákladu)

Dle tohoto pravidla se nehodnotí jako společná havárie situace, kdy byl z lodi svržen náklad přepravovaný v rozporu s uznávanými zvyklostmi v oboru. Je-li tedy svržen náklad, u nějž přeprava na palubě není obvyklá, není k takovému svržení nutný souhlas odesílatele (nalodovatele).

Pravidlo II. (ztráty nebo škoda vzniklá obětí provedenou za účelem společného zabezpečení)

Za společnou havárii se považuje ztráta nebo škoda na majetku vzniklá obětí za účelem zajištění společného zabezpečení nebo způsobená vodou, která pronikla do poklopů v palubě lodi nebo do jiných otvorů vytvořených za účelem svržení nákladu. Znění tohoto pravidla se kryje se zněním písmenných pravidel A a C.

Pravidlo III. (hašení požáru na palubě lodi)

Dle tohoto pravidla dojde-li k požáru lodi, považuje se za společnou havárii škoda na lodi a na nákladu způsobená vodou či jinak, včetně škody způsobené úmyslným nasednutím nebo proražením otvorů do hořící lodi při hašení vzniklého požáru na palubě lodi. To se však netýká škody způsobené kouřem, bez ohledu na jeho příčinu, anebo žářem ze vzniklého požáru. Pravidlo výslovně neumožňuje hradit škody vzniklé v důsledku kouře z požáru, čímž byly odstraněny rozpory vzniklé v minulém období, kdy část dispašerů do společné havárie též škody vzniklé kouřem (ať již z použitých hasicích prostředků nebo ze samotného požáru) zahrnovala.

Pravidlo IV. (odřezání trosk)

Podle tohoto pravidla se nepovažuje za společnou havárii ztráta nebo škoda způsobená v důsledku odřezání trosk nebo částí lodi, které byly již dříve strženy nebo jsou skutečně ztraceny v důsledku nehody. Z toho vyplývá, že do společné havárie naopak patří ztráta nebo poškození vzniklé v důsledku odřezání, popřípadě odsekání nepoškozených částí lodi, pokud k nim dojde za účelem záchrany majetku.

Pravidlo V. (dobrovolné ztroskotání)

Dle tohoto pravidla se za společnou havárii považuje, pokud je loď záměrně navedena na břeh za účelem zajištění společné bezpečnosti a z toho vzniklá následná ztráta nebo škoda na majetku, přičemž je nerozhodné, zda by loď byla zahrnuta na břeh i bez úmyslného najetí. Toto pravidlo platí od roku 1974.

Pravidlo VI. (odměna za záchranu)

Platby za záchranu včetně úroků z nich a právních poplatků souvisejících s těmito platbami nesou ty strany, které je uhradily a nestávají se součástí společné havárie. Pokud však platby za záchranu zaplatila pouze jedna strana, pak se nesplacený příspěvek za záchranu přičte straně, která ho zaplatila a odečte straně, za kterou zapláceno bylo. Dle další části tohoto pravidla zahrnují platby za záchranu i odměnu zohledňující snahu a dovednost záchranářů při zabránění či

minimalizaci škody na životním prostředí. Stejně tak zvláštní náhrada vyplácena majitelem lodi zachráncům není součástí společné havárie.

Pravidlo VII. (škoda na strojích a kotlích)

Vznikne-li lodi, která uvázla a je v nebezpečné situaci, při pokusu o obětovné vyplutí škoda na strojích a kotlích, považuje se tato za společnou havárii, bude-li prokázáno, že škoda vznikla v důsledku záměru dostat loď na vodu za účelem zajištění společné bezpečnosti. Vyplula-li však loď bez poškození, pak se za společnou havárii nepovažuje škoda způsobená následným provozem či přepětím pohonného ústrojí a kotlů.

Pravidlo VIII. (výdaje na odlehčení lodí, která uvázla, a škoda z toho vzniklá)

Toto pravidlo stanovuje rozsah společné havárie v případě nezbytnosti odlehčit lodi, která uvázla. Jsou-li náklad, pohonná látka lodi či zásoby vyloženy, pak zvýšené výdaje na toto odlehčení, jakož i nájem odlehčovacího plavidla a výdaje na novou přepravu, včetně veškerých ztrát nebo škod na majetku, se započítávají do společné havárie.

Pravidlo IX. (použití nákladu, zařízení lodi a zásob jako pohonné látky)

Pravidlo stanovuje, že pokud se v době trvajících nebezpečí pro zajištění společné bezpečnosti použijí náklad, zařízení lodi a zásoby popřípadě jen něco z toho, a to jako pohonná látka, potom se tyto výdaje počítají do společné havárie. Při stanovení náhrady za výdaje na zařízení lodi a zásoby se však odečte od společné havárie částka odhadovaných nákladů na pohonné látky, které by byly spotřebovány při uskutečnění zamýšlené plavby, tedy náklady, které by zpravidla vznikly.

Pravidlo X. (výdaje v přístavu útočiště)

Toto pravidlo je rozděleno na tři odstavce.

V odstavci a) je řešen případ, kdy loď vstoupila do přístavu nebo do místa útočiště, nebo se vrátila zpět do svého přístavu nebo místa nakládky, a to v důsledku nehody, oběti nebo jiné výjimečné situace v zájmu zachování společné bezpečnosti. Náklady na vstup do přístavu, popřípadě náklady na opuštění přístavu, se pak považují za součást společné havárie. Totéž se týká přesunu lodí do jiného přístavu za účelem její opravy.

V odstavci b) se za součást společné havárie označují výdaje na manipulaci s nákladem, pohonnými látkami nebo zásobami na palubě, nebo spojené s jejich vykládkou v přístavu nebo v místě nakládky, zastávky nebo útočiště, pokud manipulace s nimi byla nezbytná pro zajištění společné bezpečnosti, popřípadě k účelu opravy lodi. Do takových nákladů se však nezahrnují náklady na manipulaci na palubě nebo vyložení nákladu, pohonných látek nebo zásob, pokud příčinou takových výdajů byl posun nákladu během plavby.

V odstavci c) se stanovuje, že pokud se výdaje na manipulaci, vykládku nákladu, pohonných látek nebo zásob započítávají do společné havárie, pak se do společné havárie započítávají též výdaje na jejich zpětné uložení, včetně pojištění.

Veškeré tyto výdaje se však považují za součást společné havárie pouze do okamžiku, kdy je loď prohlášena za nezpůsobilou k opravě nebo nepokračuje ve své původní plavbě.

Pravidlo XI. (mzdy a zaopatření posádky a další výdaje vzniklé v přístavu útočiště a na cestě do něj a pod.)

Podle odstavce a), pokud se do společné havárie započítávají náklady na vstup do přístavu nebo místa útočiště, započítávají se do společné havárie také účelně vynaložené mzdy kapitána, důstojníků a posádky, jakož i pohonné látky a zásoby spotřebované během prodloužení plavby.

Podle odstavce b) se za mzdy kapitána a posádky považují platby jak uložené zákonem, tak přijaté na základě pracovních smluv.

Podle odstavce c) se do společné havárie započítávají náklady na opravu lodi, jakož i pohonné látky a zásoby spotřebované během prodlouženého pobytu lodě v přístavu, stejně jako i přístavní poplatky vynaložené během prodlouženého pobytu v přístavu útočiště. Pokud je však poškození lodi zjištěno v přístavu nebo v místě nakládky nebo zastávky, přestože během plavby nedošlo k nehodě nebo jiné výjimečné události související se škodou, náklady na spotřebované pohonné látky, zásoby ani přístavní poplatky se do společné havárie nezapočítávají.

Podle odstavce d) se do společné havárie započítávají náklady na opatření podniknutá s cílem zabránit nebo omezit škodu na životním prostředí, pokud vznikly jako součást operace podniknuté za účelem zajištění společné bezpečnosti, nebo jako podmínka vstupu nebo výjezdu z jakéhokoli přístavu nebo místa útočiště, popřípadě jako podmínka setrvání v přístavu nebo v místě útočiště, nebo pokud vznikly nutně v souvislosti s vykládkou, skladováním nebo opětovným naložením nákladu.

Pravidlo XII. (škoda na nákladu při vykládce atd.)

Dle tohoto pravidla se škoda nebo ztráta na nákladu, pohonných látkách nebo zásobách, která vznikla v důsledku manipulace s nimi, započítává do společné havárie za předpokladu, že se do společné havárie započítávají výdaje na takové opatření.

Pravidlo XIII. (srážky z výdajů na opravy)

Dle tohoto pravidla opravy nepodléhají srážkám „nové za staré“, pokud byly staré materiály nebo součásti nahrazeny novými a nejde-li o loď starší 15-ti let; v opačném případě se sráží jedna třetina. Srážky se přitom řídí stářím lodi, počítaném od 31.12. roku dokončení stavby do data úkonu společné havárie. Náklady na čištění, nátěr nebo ochranný nátěr dna lodi se do společné havárie započítávají pouze v případě, že dno lodi bylo natřeno nebo opatřeno novým ochranným nátěrem méně než 12 měsíců před datem společné havárie.

Pravidlo XIV. (prozatímní opravy)

Do společné havárie se dle tohoto pravidla zahrnují náklady prozatímní opravy lodi za účelem zajištění společné bezpečnosti, nebo opravy škody způsobené obětí při společné havárii, docházeli k takovým opravám v přístavu nakládky, zastávky nebo útočiště. Z výdajů na prozatímní opravy, které se započítávají do společné havárie, se neprovádějí srážky typu „nové za staré“.

Pravidlo XV. (ztráta přepravného)

Ztráta na přepravném způsobená poškozením nebo ztrátou nákladu se do společné havárie započítává, pokud je způsobena úkonem společné havárie, nebo pokud se takto započítává škoda nebo ztráta na nákladu. Od částky hrubého přepravného je však nutno odečíst poplatky, které by musel majitel vynaložit, aby přepravného dosáhl.

V Pravidlech XVI. – XXII. je popisován proces odškodnění a postup dispašera při vypořádání nároků.

Pravidlo XVI. (náhrada za náklad ztracený nebo poškozený obětí)

Dle tohoto pravidla částka náhrady za společnou havárii, za škodu nebo ztrátu na obětovaném nákladu, představuje škodu vycházející z hodnoty v době vykládky zjištěné z obchodní faktury vydané příjemci, nebo neexistuje-li taková faktura, pak zjištěné z odeslané hodnoty. Je-li poškozený náklad prodán a výše škody nebyla jinak dohodnuta, započítává se do společné havárie jako ztráta rozdíl mezi čistým výnosem z prodeje a čistou hodnotou nepoškozeného nákladu.

Pravidlo XVII. (příspěvkové hodnoty)

Příspěvek ve společné havárii se dle tohoto pravidla vypočte ze skutečné čisté hodnoty majetku při ukončení podniknutí, hodnota nákladu se však počítá z hodnoty v době vykládky zjištěné z obchodní faktury vydané příjemci, popřípadě z odeslané hodnoty. Hodnota lodi se rozvrhne bez zohlednění přínosu nebo škodlivého účinku pronájmu nebo časově omezeného nájmu vázaných na loď. K těmto hodnotám se přičte částka rozvržená jako společná havárie na obětovaný majetek, pokud v nich již není obsažena, a z ohroženého přepravného a cestovného se odečtou ty poplatky a mzda posádky, které by nebyly vynaloženy na získání přepravného, kdyby loď i náklad byly v den úkonu společné havárie naprosto ztraceny a nebyly by zahrnuty do společné havárie. Z hodnoty majetku se rovněž provede srážka všech poplatků, které vznikly po úkonu společné havárie. Dle tohoto pravidla také ke společné havárii nepřispívají pošta, zavadla cestujících, osobní věci a soukromá motorová vozidla.

Pravidlo XVIII. (škoda na lodi)

Toto pravidlo stanovuje částku, která se započítává na poškození nebo ztrátu lodi, jejího zařízení či vybavení. Pokud je provedena na lodi oprava nebo výměna, započítávají se do společné havárie skutečné účelně vynaložené náklady na opravu nebo výměnu této vzniklé škody nebo ztráty, a to se srážkami podle pravidla XIII. (srážky z výdajů na opravy). Není-li provedena oprava nebo výměna, započítává se do společné havárie přiměřený odpis způsobený touto škodou nebo ztrátou, přičemž částka odpisu nesmí překročit odhadované náklady na opravy. Pokud by však byla loď zcela ztracena, nebo by náklady na opravu škody překročily hodnotu opravené lodi, částka, která se započítává do společné havárie, představuje rozdíl mezi odhadovanou hodnotou nepoškozené lodi po odečtení odhadovaných nákladů na opravu, které nepředstavují společnou havárii, a hodnotou lodi v poškozeném stavu, jež může být stanovena jako případný čistý výnos z jejího prodeje.

Pravidlo XIX. (nenahlášený nebo špatně nahlášený náklad)

Toto pravidlo stanovuje, že do společné havárie se nezapočítává škoda nebo ztráta způsobená na zboží naloženém bez vědomí vlastníka lodi nebo jeho zástupce, popřípadě škoda na zboží vědomě špatně popsaném v době jeho odeslání. Pokud je však takové zboží zachráněno, není zproštěno povinnosti poskytnout příspěvek. Za škodu nebo ztrátu na zboží, které bylo při odeslání špatně nahlášeno záměrně v hodnotě nižší, než je jeho skutečná hodnota, se počítá příspěvek ve výši jeho deklarované hodnoty, nicméně toto zboží přispívá svou skutečnou hodnotou.

Pravidlo XX. (poskytnutí prostředků)

Dle tohoto pravidla se do společné havárie započítávají kapitálové ztráty, které utrpěli vlastníci zboží prodaného za účelem získání prostředků na úhradu výdajů vyplacených na základě společné havárie. Stejně tak se do společné havárie započítávají náklady na pojištění částek vyplacených v souvislosti se společnou havárií.

Pravidlo XXI. (úroky ze škod vzniklých ve společné havárii)

Úroky z výdajů obětí a náhrad ze společné havárie lze účtovat do tří měsíců od data vydání rozvrhu společné havárie. Výši úroků stanovuje shromáždění Mezinárodního námořního výboru.

Pravidlo XXII. (nakládání s hotovými zálohami)

Pokud byly vybrány hotové částky v souvislosti s odpovědností nákladu za společnou havárii, uloží se tyto zálohy na zvláštní účet vedený společně na jméno zástupce majitele lodi a zástupce jmenovaného za vkladatele, a to v bance, kterou oba schválí. Tato částka slouží jako zajištění plateb stranám, jež na ně mají nárok ze společné havárie, záchrany nebo poplatku, které mají

vůči nákladu a k jejichž úhradě byly tyto vklady vybrány. Platby na účet nebo výplaty vkladů mohou být následně provedeny, pokud jsou písemně ověřeny likvidátorem havárie.

Pravidlo XXIII. (promlčení nároků na příspěvky ve společné havárii)

Toto pravidlo se již netýká procesu odškodnění, ale stanovuje lhůtu k uplatnění nároků. Při promlčení se zásadně vychází z kogentních ustanovení příslušného práva. Není-li tímto způsobem stanoveno jinak, pak se veškerá práva z příspěvků ve společné havárii, včetně práv k nárokům z dluhopisů a záruk ze společné havárie, **promlčují ve lhůtě jednoho roku od data vydání rozvrhu společné havárie**. Žalobu nelze uplatnit po uplynutí lhůty 6ti let od skončení společného námořního podniknutí. K prodloužení lhůt může dojít, pokud se na tom strany dohodnou po skončení společného námořního podniknutí. Pravidlo však nelze použít mezi stranami společné havárie a jejich pojistníky.

4) Úprava společné havárie v českém právním řádu

- a) Úprava společné havárie v českém právním řádu je provedena, pokud se týká vnitrozemské plavby, **zákonem č. 114/1996 Sb. o vnitrozemské plavbě** a na něm navazující vyhláškou ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb. Zákon o vnitrozemské plavbě v § 32 definuje společnou havárii jako stav, kdy je plavidlo a přepravované osoby nebo věci ve společném nebezpečí. Za této situace může vůdce plavidla rozhodnout o mimořádných opatřeních nebo výdajích na plavidle nebo věci v zájmu ochrany ostatních hodnot ohrožených společnou havárií. Náklady na odstranění následků společné havárie se rozvrhují mezi plavidlo a věci poměrně podle jejich hodnoty.

Vyhláška ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., vydaná jako prováděcí předpis k zákonu o vnitrozemské plavbě, v §§ 29 až 34 stanovuje způsob a rozsah náhrad. Tyto jsou stanovovány s ohledem na to, jak došlo ke vzniku škod a nákladů (je-li plavidlo ztraceno, je-li plavidlo poškozeno, je-li ztracen náklad, popř. dochází-li ke ztrátě přepravného). Shodně s Yorsko-antverpskými pravidly stanovuje § 33 vyhlášky č. 222/1995 Sb., že se ve společné havárii nehradí ztráta ani poškození nákladu úmyslně nehlášeného nebo nesprávně hlášeného při podání k přepravě. Stanovení náhrad a rozvrh příspěvků ve společné havárii (dispaš) se provede v souladu s § 34 vyhlášky v sídle provozovatele plavidla.

- b) Český právní řád však obsahuje úpravu společné havárie též v námořní plavbě, a to **zákonem č. 61/2000 Sb. o námořní plavbě**. Zákon v §§ 69 – 74 stanovuje, že jsou-li loď a náklad ve společném námořním nebezpečí, může velitel loď při přednostním zajištění bezpečnosti přepravovaných osob rozhodnout o účelném a úmyslném způsobení škody menší, aby se zabránilo vzniku škody větší. Za společnou havárii pak označujeme zákon o námořní plavbě škody, které vzniknou úmyslným a účelným způsobením škody pro záchranu majetkových hodnot ze společného námořního nebezpečí. V § 69 odst. 4 zákon definuje tzv. zvláštní havárii, za kterou označuje všechny škody, které utrpí loď nebo náklad a které nejsou společnou havárií.

K zajištění nároku ze společné havárie má dle úpravy zákona o námořní plavbě provozovatel loď zástavní právo k nákladu, který je na lodi přepravován. Velitel lodi nesmí vydat náklad, na kterém vážně poměrná část škody ze společné havárie, dokud není tato poměrná část zaplacená, nebo dokud není provozovateli poskytnuta odpovídající jistota. Zákon o námořní plavbě dále v § 71 popisuje řízení o společné havárii, zejména její vyhlášení, pověření dispašera, vyhotovení dispaše a případné soudní uplatňování

nároků. Dispašera jmenuje a odvolává Hospodářská komora české republiky. Podmínkou jeho jmenování je složení zkoušky ze znalosti právních předpisů týkajících se společné havárie a z příslušných mezinárodních zvyklostí. Podmínky provádění záchran lodě a dalších hodnot na lodi a způsob vypořádání mezi zachráncem a zachraňovaným se dle § 73 zákona o námořní plavbě řídí mezinárodními zvyklostmi. Na zajištění odměny za záchranu lodě a dalších hodnot na lodi a vynaložených nákladů vzniklých v souvislosti se záchranou lodě a dalších hodnot na lodi nebo s poskytnutou pomocí lodi, letadlu nebo jinému majetku při námořní plavbě má dle § 74 zákona o námořní plavbě zachránce zákonné námořní zástavní právo k lodi, letadlu nebo jinému majetku, který byl zachráněn nebo kterému byla poskytnuta pomoc. Takové zákonné námořní zástavní právo má přednost před jinými zástavními právy.

5) Kritika Yorsko-antverpských pravidel o společné havárii

Princip společné havárie, tedy společná odpovědnost „společenství přepravy“, ať už jeho jednotliví účastníci škodu utrpěli či nikoliv, má však i své dlouholeté kritiky. Zejména pojišťovací společnosti dlouhodobě kritizují způsob ustanovení společenství, rozdělení jednotlivých nákladů na účastníky, časovou náročnost řešení škodních případů a vysokou nákladovost dispašního řízení. To se týká zejména společných havárií, při nichž je nevelká hodnota rozdělována mezi stovky účastníků při vynaložení neúměrných nákladů a minimálního výnosu. I z tohoto důvodu pojistitelé vyvinuli pro své významné klienty pro případ bagatelních škod zvláštní ustanovení (tzv. Integralfranchise nebo absorption clause), na jejichž základě jsou případy společné havárie do určité hodnoty řešeny přímo pojistitelem. Je snahou pojistitelů i menších odesílatelů, aby byla společná havárie řešena co nejrychleji, s minimálními náklady na administrativu a s maximálním výnosem. Proto se reformní snahy soustřeďují zejména trojím směrem, a to na

- i) omezení skutkových předpokladů společné havárie, dále na
- ii) úsporu určitých druhů nákladů a
- iii) zjednodušení některých pracovních postupů v rámci řešení společné havárie.

II. Rozhodčí doložky ve smlouvách o přepravě

Rozhodčí řízení v případě sporů vzniklých z (mezinárodní) přepravy není ničím neobvyklým. Řada mezinárodních úmluv týkajících se jednotlivých druhů přepravy rozhodčí řízení přímo umožňuje, upravuje a stanovuje jeho podmínky. Stejně tak mezinárodní úmluvy často určují povinný obsah rozhodčích doložek a vymezují rozhodčí řízení ve vztahu k řádnému soudnímu řízení.

1) Výhody a nevýhody rozhodčího řízení

Pro rozhodčí řízení a zájmy stran má nesporně zásadní význam osoba samotného rozhodce, rozhodčího senátu i místa a povahy rozhodčího soudu. Rozhodčí řízení, vedené v zemích s bohatou tradicí tohoto typu řízení, před stálým rozhodčím soudem a před senátem složeným z osob požívajících všeobecné vážnosti v daném oboru (zejména mezinárodní přepravy), bude mít jistě jiný obsah, průběh i váhu, než rozhodčí řízení v zemi s nedostatečně rozvinutým

právním systémem, bez zkušeností s rozhodčími řízeními zejména v oblasti mezinárodní přepravy, navíc bude-li senát rozhodčího soudu sestaven z osob, pro které spory z přepravy budou představovat zcela nové profesní téma.

Samotná rozhodčí doložka by měla zejména upravit okruh otázek (předmět řízení), na něž se vztahuje. Nedostatečně vymezený rozsah řízení, které lze před rozhodčím soudem absolvovat, může projednání věci nesmírně zkomplikovat, ne-li téměř znemožnit, a může být ve svém důsledku i na překážku samotnému řádnému projednání věci a zájmům stran. Bude-li se např. rozhodčí doložka vztahovat pouze na otázku mezinárodní přepravy, ale nikoliv již na otázku skladování, souvisejících logistických služeb či zásílatelských úkonů, nebude možno vzniklý spor projednat v celém rozsahu, popř. vůbec. Řešení námitek nedostatku pravomoci rozhodčího soudu může mít vliv na délku rozhodčího řízení i věrohodnost samotného rozhodčího nálezu.

K výhodám rozhodčího řízení patří zejména rychlost rozhodování, neboť řády rozhodčích soudů často umožňují uskutečnit rozhodčí řízení i ve zkráceném termínu (tří měsíců popř. jednoho měsíce). Jde také o nesporně „speciální“ řízení, vyznačující se s ohledem na složení senátu značnou odborností a profesionalitou. Lze také jednodušeji odhadovat náklady, vzhledem k jednoinstančnosti rozhodčího řízení. Rozhodčí řízení současně umožňuje bezproblémovou vykonatelnost rozhodčích odkazů v zahraničí, a to díky Newyorské úmluvě o uznání a výkonu cizích rozhodčích nálezů z roku 1957 (jíž je Česká republika vázána od 8.10.1959). Vhodnou volbou místa lze také snížit náklady rozhodčího řízení i v případě složitých mezinárodních sporů mezi stranami ze vzdálených částí zeměkoule.

K nevýhodám rozhodčího řízení patří naopak jeho jednoinstančnost bez možnosti odvolání (až na určité výjimky), často složité vytváření rozhodčího senátu (v případě, že některá ze stran namítá podjatost rozhodce, popř. jmenování rozhodci nejsou schopni se shodnout na osobě předsedajícího).

2) Doporučené rozhodčí doložky

Řada rozhodčích soudů vydala své vzorové rozhodčí doložky, a to ve snaze předejít jejich vadám, vedoucím následně k popírání pravomoci rozhodčího soudu, nejasnostem jejich výkladu i nepřesnostem ve vymezení rozsahu řízení. Vadné rozhodčí doložky vedou často k následným sporům o platnost vydaného rozhodčího nálezu, k námitkám popírajícím příslušnost (pravomoc) rozhodčího soudu a zdlouhavým následným řízením týkajícím se zrušení rozhodčích nálezů. Rozhodčím řízením a obsahem rozhodčích doložek se v českém právním řádu zabývá zákon o rozhodčím řízení č. 216/1994 Sb., jenž ve svém § 2 říká, že strany se mohou dohodnout, že o majetkových sporech mezi nimi, s výjimkou sporů vzniklých v souvislosti s výkonem rozhodnutí a sporů vyvolaných prováděním konkursu nebo vyrovnání, k jejichž projednání a rozhodnutí by jinak byla dána pravomoc soudu, má rozhodovat jeden nebo více rozhodců anebo stálý rozhodčí soud.

3) Rozhodčí řízení v přepravě

Historicky nejstarší spory vedené před rozhodčími soudy se týkaly námořní přepravy. Rozhodčí soudy vznikaly v Londýně Brémách, Hamburku i dalších přístavních městech s rozvinutou námořní přepravou a logicky též s rozsáhlými spory vycházejícími z poškození či ztráty přepravovaného zboží, popř. ze škod na samotných lodích.

Významnou změnu přinesla multimodální přeprava zboží, při níž dochází k přepravě zboží několika druhy dopravy a v jejímž rámci došlo nově k zapojení zejména letecké a železniční přepravy, zejména v posledních desetiletích.

Je skutečností, že řádné (obecné) soudy v celé řadě zemí nemají potřebné zkušenosti se spory z přepravy, zejména spory z mezinárodní přepravy, na rozdíl např. od německých či anglických soudů. O to více inklinují významní dopravci, zasílatelé i odesílatelé k mezinárodním rozhodčím soudům, před nimiž coby před specializovanými institucemi řeší své složité a často rozsáhlé a hodnotově významné spory a jejichž závěry (tedy rozhodčí nálezy) respektují. To se týká např. nám nejbližší se nacházejících German Maritime Arbitration Association (GMAA) se sídlem v Hamburku a Brémách, nebo Deutsche Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) se sídlem v Kölnu. Z dalších specializovaných soudů lze jmenovat např. The London Maritime Arbitrators Association nebo ve Spojených státech amerických sídlící Society of Maritime Arbitrators, Inc.

4) Volba rozhodčího soudu

Zejména s ohledem na zkušenosti rozhodčího soudu se spory vyplývajícími z tuzemské či mezinárodní přepravy je nutno volit rozhodčí doložku, tedy příslušnost rozhodčího soudu. Rozhodčí senát se ve svém rozhodování může opírat o rozhodnutí v zemi sídla rozhodčího soudu, čímž může dospět ke značným výkladovým rozdílům. Např. mezi německými a rakouskými soudy na jedné straně nebo italskými popř. řeckými soudy na straně druhé dochází k velké výkladové variabilitě. Rozdílný bude totiž pohled rozhodčího senátu na postavení dopravce coby zasílatele, na otázku hrubé nedbalosti dopravce při mezinárodní přepravě, na otázku odpovědnosti při multimodální přepravě zboží apod. Rozdíl může také nastat v případě použití jiného procesního práva při vedení rozhodčího řízení, v rozdílném přístupu při aplikaci mezinárodní úmluvy týkající se mezinárodní přepravy zboží či použití doplňujících materiálních norem určitého právního řádu. V případě rozhodčích doložek se totiž často sjednává pouze materiální, nikoli procesní právo, které má být aplikováno na daný spor. Dochází tak často k rozdílnému výkladu počátku promlčení, stavení promlčecí doby, způsobu a hodnocení navrhovaných a následně prováděných důkazů, váhy těchto důkazů, významu při připuštění elektronické korespondence apod. Rozdílný přístup k vedení samotného rozhodčího řízení lze najít v rámci kontinentálního práva, na rozdíl např. od anglického, neboť v anglickém pojetí jsou rozhodčí řízení vedena spíše samotnými advokáty než rozhodci. Advokáti rozhodují o výslechu svědků, navrhování důkazů a předkládání jednotlivých tvrzení a výkladu skutečností. Pokud se týká samotného místa konání rozhodčího řízení, lze pro evropské subjekty jednoznačně doporučit evropský kontinent, zejména pak žalobci „spřátelené“ právní systémy. Taková významná shoda či podobnost právních systémů panuje nesporně mezi zeměmi Beneluxu, Rakouskem, Německem, Švýcarskem, ve Skandinávii.

5) Rozhodci a jejich kvalifikace

Jak bylo řečeno již výše, v rámci rozhodčího řízení lze rozhodnout o osobě rozhodce, na rozdíl od řádného soudu o osobě soudce, a to jmenováním do této funkce takové osoby, která má buď s daným typem rozhodčího řízení (mezinárodní přepravou) bohaté zkušenosti, popř. je odborníkem v oboru (znalcem, uznávaným vědcem, pedagogem apod.). Do rozhodčích senátů jsou proto často jmenováni odborníci – znalci, jejichž znalost odborné problematiky (znalost zboží, škodních událostí, oceňování majetku apod.) umožňuje uspořít celou řadu nákladů, ale

současně umožňuje též řešit vysoce odbornou problematiku, na níž by si řádný soud musel sjednávat odborníky a nechat vypracovávat znalecké posudky.

Je také rozdíl, zda je spor rozhodován senátem, či jediným rozhodcem. Osoba jediného rozhodce nesporně zlevňuje rozhodčí řízení, ale vynakládá zato větší požadavky na důvěru v jediného rozhodce a na jeho profesionální i morální schopnosti. Velice důležité také je, aby samotné strany byly zastoupeny odborně zdatným právníkem – advokátem, který profesionálně přispěje k urychlení řízení a k perfektní formulaci stanovisek, včetně hodnocení jednotlivých událostí a průběhu řízení. Nesporně významná je také znalost jazyka a procesních předpisů příslušného rozhodčího soudu. Řada rozhodčích soudů ve svých pravidlech přímo stanovuje, že buď předsedající či jediný rozhodce musí být právníkem, neboť rozhodování „podle práva“ u osob bez právnického vzdělání může být problematické a může vyžadovat další odbornou pomoc profesionálních právníků.

6) Účast více stran na rozhodčím řízení

Řada rozhodčích řádů připouští účast více stran na straně žalobce či žalovaného, nicméně existují i případy, kdy rozhodčí řády mnohost stran neznají, nebo přímo nepřipouštějí. V rámci mezinárodní přepravy je však často výhodné žalovat např. vedlejšího dopravce, zasílatele, popř. skladovatele coby další odpovědnou stranu, popř. takovou osobu učinit vedlejším účastníkem se zájmem na výsledku sporu. Tím lze ušetřit významné prostředky za následné řízení, o čase nemluvě. Účast dalšího účastníka (popř. vedlejšího účastníka) na řízení též zjednodušuje následnou argumentaci a zabraňuje opětovnému řešení otázek ve sporu, který je vyvolán jako důsledek rozhodčího řízení mezi dalšími subjekty (následnými dopravci apod.). Účast dalšího účastníka na řízení, ať již v podobě strany či v podobě vedlejšího účastenství, znamená také stavení promlčení doby, v opačném případě je nutno z opatrnosti podávat zvláštní žalobu. Rozhodčí doložky zpravidla zavazují hlavního dopravce, nikoliv však dopravce provádějícího přepravu a z tohoto důvodu nemohou být pro následného či provádějícího dopravce závazné ani vydané rozhodčí nálezy v řízení, jehož se nezúčastnil. Osobě, která absolvovala rozhodčí řízení, pak nezbyvá jiné řešení, než pokračovat v následném řízení u řádného soudu.

Významnou otázkou také je, zda rozhodčí doložky zavazují k řešení sporu u rozhodčího soudu též příjemce zásilek, kteří nejsou stranou přepravní smlouvy, neboť přepravní smlouva je sice smlouvou ve prospěch třetí osoby, příjemce však stranou rozhodčí smlouvy není.

7) Rozhodčí ujednání dle jednotlivých mezinárodních úmluv

Jednotlivé mezinárodní úmluvy z oblasti přepravy se staví k otázce rozhodčího řízení odlišně. To lze vysledovat z následujícího přehledu:

a) Úmluva CMR o mezinárodní silniční nákladní přepravě

Úmluva CMR umožňuje sjednání rozhodčí doložky, a to speciálním ustanovením článku 33. Dle této úpravy může obsahovat rozhodčí doložku přepravní smlouva, přičemž rozhodčí doložka může zakládat příslušnost rozhodčího soudu za podmínky, že rozhodčí soud bude rozhodovat podle Úmluvy CMR. V případě, že by rozhodčí doložka neodkazovala na nezbytnou aplikaci Úmluvy CMR, byla by v souladu s článkem 41 Úmluvy CMR (neplatnost ujednání přímo nebo nepřímě se odchylovajících od ustanovení Úmluvy CMR) neplatná.

Je dále nutno podotknout, že soudní praxe se vyvinula do podoby, kdy výhradní sjednání rozhodčí doložky bez možnosti uplatnění nároků též u řádného soudu v souladu s článkem 31 Úmluvy CMR zakládá rovněž její neplatnost. V této souvislosti lze odkázat například na rozsudek nejvyššího rakouského soudu OGH Vídeň z 5. května 2010-7 Ob 216/09d publikovaný v časopise *Transportrecht* č. 10 z roku 2010, strana 383, stanovující závěr, že ustanovení o soudní příslušnosti dané článkem 31 odst. 1 Úmluvy CMR nelze v rozhodčí doložce vyloučit. Ustanovení článku 33 Úmluvy CMR, umožňující sjednat v přepravní smlouvě doložku zakládající příslušnost rozhodčího soudu, může pravomoc soudů pouze rozšířit, nikoli tuto zúžit výhradně na rozhodčí řízení.

b) Úmluva COTIF o mezinárodní železniční přepravě

Úmluva COTIF neobsahuje zvláštní ustanovení o arbitrážním řízení mezi spornými stranami (dopravcem, odesílatelem popř. příjemcem). Článek 28 Úmluvy COTIF umožňuje pouze v rámci rozhodčího řízení řešit spory mezi členskými státy o výklad nebo používání úmluvy COTIF, jakož i spory mezi členskými státy a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) o výklad nebo používání Protokolu o výsadách a imunitách.

c) Haagská Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů z roku 1924

Haagská Úmluva, týkající se mezinárodní námořní přepravy, ustanovení o možnosti sjednat rozhodčí doložku v přepravní smlouvě postrádá.

d) Haagsko-visbyská pravidla (Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů) z roku 1968

Novější Haagsko-visbyská pravidla upravují v článku 8 arbitrážní řízení pouze pro spory mezi dvěma nebo více smluvními stranami (státy) o výklad nebo použití Haagsko-visbyských pravidel. Pokud mezi stranami nedojde do šesti měsíců od data žádosti o zahájení arbitráže ke shodě na její organizaci, bude kterákoliv ze smluvních stran Haagsko-visbyských pravidel oprávněna předložit spor Mezinárodnímu soudnímu dvoru. Ustanovení, týkající se možného arbitrážního řízení mezi smluvními stranami každé jednotlivé přepravní smlouvy, však Haagsko-visbyská pravidla postrádají.

e) Hamburská pravidla – Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978

Hamburská pravidla upravují rozhodčí řízení speciálně ve svém článku 22. Zařazení možnosti rozhodčího řízení do textu úmluvy odpovídá modernější povaze Hamburských pravidel, která po více než šedesáti letech od přijetí Haagské úmluvy více reflektovala rozvoj námořní přepravy a vývoj vztahů na přepravě zúčastněných subjektů.

Článek 22 Hamburských pravidel umožňuje, aby strany písemně dohodly příslušnost rozhodčího soudu. V případě, že smlouvy o provozu lodi či o nájmu lodi sice obsahují rozhodčí doložku, nicméně konosament, vydaný na základě takové smlouvy, poznámku o závaznosti rozhodčího ujednání pro držitele konosamentu neobsahuje, nemůže se dopravce dovolávat existence rozhodčí doložky vůči držiteli, který nabyl konosament v dobré víře. Z toho vyplývá, že dopravce nemůže podat žalobu u rozhodčího soudu vůči držiteli konosamentu, jestliže z konosamentu samotného odkaz na existenci rozhodčí doložky nevyplývá a držiteli konosamentu proto existence rozhodčí doložky ani nemohla být známa. Článek 22 odst. 3 dále

upravuje místní příslušnost pro rozhodčí řízení, a to pro případ, že bylo či nebylo v rozhodčí smlouvě či doložce určeno. Hamburská pravidla také stanovují, že jediný rozhodce nebo rozhodčí soud musí používat Hamburských pravidel ve svém rozhodování. Na rozdíl od Úmluvy CMR však rozhodčí doložka nemusí výslovný odkaz na Hamburská pravidla obsahovat, aby byla zajištěna její platnost. Ustanovení o místní příslušnosti rozhodčího řízení a o povinnosti používat Hamburská pravidla se dle článku 22 odst. 5 považují za samozřejmou součást každé rozhodčí doložky či rozhodčí smlouvy a pokud se rozhodčí doložka či rozhodčí smlouva od ustanovení odstavců 3 a 4 článku 22 Hamburských pravidel odchylují, jsou neplatné a neúčinné. Článek 22 odstavec 6 nicméně umožňuje, aby se pro případ sjednání rozhodčí doložky teprve po vzniku nároku ze smlouvy o námořní přepravě se takové ujednání odchylovalo od kogentních požadavků článku 22 Hamburských pravidel.

f) Úmluva CMNI o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách z roku 2001

Předmětná úmluva neobsahuje žádné ustanovení, které by se týkalo případného rozhodčího řízení, obsahu rozhodčí doložky či povinností stran při jejich sjednávání.

g) Montrealská úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 2003

V článku 34 (arbitráž) dává Montrealská úmluva možnost smluvním stranám dohodnout, že spory týkající se odpovědnosti dopravce podle Úmluvy budou řešeny arbitráží. Za časový okamžik označuje článek 34 odst. 1 Montrealské úmluvy dobu „při přepravě“, z čehož vyplývá, že ke sjednávání rozhodčí smlouvy, která musí být písemná, musí dojít před dokončením přepravy. Shodně s ustanovením Hamburských pravidel se arbitr nebo jiný arbitrážní orgán musí řídit ustanovením Montrealské úmluvy s tím, že otázky jurisdikce, jakož i povinnost aplikovat Montrealskou úmluvu při rozhodování sporu, představují samozřejmou součást každé doložky nebo ujednání o arbitráži a každé ustanovení, které by s nimi bylo v rozporu, je označováno za neplatné a neúčinné. Pokud se týká místní příslušnosti, odkazuje článek 34 odst. 2 na jurisdikce uvedené v článku 33 Montrealské úmluvy, tedy na možnost podat žalobu na území jedné ze smluvních stran, buď u soudu, kde má dopravce bydliště, nebo u soudu hlavního sídla jeho podnikání nebo u soudu v místě jeho podnikání, ve kterém byla přepravní smlouva sjednána, nebo u soudu v místě určení. V případě žaloby o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího lze také podat žalobu na území smluvní strany, kde v době nehody měl cestující svoje hlavní a trvalé bydliště a kam nebo odkud dopravce provádí leteckou dopravu cestujících buď svým vlastním letadlem, nebo letadlem jiného dopravce. Článek 33 odst. 4 Montrealské úmluvy navíc stanovuje, že pro soudní řízení platí právní řád soudu, který bude případ projednávat (*lex fori*).

h) Rotterdamská pravidla – Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři z roku 2009

Ačkoliv tato Úmluva dosud nenabyla účinnosti, je s ohledem na její význam a očekávání v odborné veřejnosti možno poukázat na ustanovení článků 75 až 77 týkajících se rozhodčího řízení. Rotterdamská pravidla umožňují, aby strany sjednaly příslušnost rozhodčího soudu pro případ vzniku sporu mezi nimi, který by se týkal přepravy zboží podřízené Rotterdamským pravidlům. Současně článek 75 stanovuje místní příslušnost při vedení rozhodčího řízení a zabývá se též platností rozhodčí doložky sjednané v rámci tzv. objemových kontraktů. Stanovené podmínky rozhodčího řízení se považují za samozřejmou součást každé rozhodčí doložky nebo

smlouvy a v případě, že se jejich ujednání odchylují od ustanovení Rotterdamských pravidel, jsou považována za neplatná. Řešena je také otázka závaznosti rozhodčí smlouvy pro osoby, které nejsou stranou tzv. objemového kontraktu. Článek 76 se pak zabývá rozhodčími doložkami v neliniových přepravách.

III. Soudní rozhodnutí

1) Rozsudek Spolkového soudního dvora SRN ze dne 30. září 2009-I ZR 39/09-European Transport Law 6/2010, strana 625

Pojišťovna odesílatele uplatnila vůči dopravci nárok na náhradu škody za ztrátu zásilky cca 3.300 notebooků v hodnotě EUR 991tisíc. Zboží bylo naloženo u Regensburku se stanicí určení u příjemce poblíž italského Milána. Odesílatel byl dlouholetým klientem dopravce a dopravce proto přijal odesílatelovy podmínky pro přepravu hodnotově významných zásilek, dle nichž mimo jiné nesmělo vozidlo v žádném případě zůstat bez dozoru, parkování bylo připuštěno pouze na zajištěných, osvětlených a hlídaných parkovištích a případná krádež měla být neprodleně oznámena policii a odesílateli. Řidič zastavil zhruba 2 km před cílem na parkovišti nedaleko Bolzana v 7:30 hodin ráno a šel vypít kávu. Zhruba o hodinu později zjistil, že zboží bylo odcizeno. Policii však informoval téměř za 3 hodiny. Důvod, pro který ponechal řidič vozidlo bez dozoru, spočíval dle tvrzení dopravce ve střevních problémech řidiče, který musel nutně vyhledat toaletu a následně šel vypít šálek kávy.

Zemský soud k žalobě pojistitele odsoudil dopravce k plné náhradě škody, stejně k dopravcovu odvolání rozsudek soudu prvního stupně potvrdil Vrchní zemský soud. Spolkový soudní dvůr k revizní žalobě dopravce potvrdil přípustnost odesílatelových podmínek pro způsob přepravy, konstatoval hrubé porušení zásad přepravy ze strany řidiče, který si musel být vědom jak sjednaných podmínek přepravy, tak vysoké hodnoty přepravovaného zboží i destinace, která je pro častost krádeží značně riziková. V tomto ohledu bylo potvrzeno stanovisko soudů nižších stupňů, že jednání dopravce představuje jednání lehkovážné, které lze postavit na roveň úmyslu ve smyslu článku 29 odst. 1 Úmluvy CMR.

K rozdílnému závěru však došel Spolkový soudní dvůr ve vztahu k rozsahu náhrady škody. Soudy nižších stupňů sice vyšly z neomezené odpovědnosti dopravce ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR, nicméně jako základ pro výpočet náhrady škody akceptovaly ustanovení článku 23 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR. Dle názoru nejvyššího soudu však v případě, kdy se dopravce nemůže dovolávat omezujících ustanovení čl. 23 Úmluvy CMR z důvodu hrubého porušení svých povinností, je nutno základ nároku na náhrady škody zjistit dle příslušného národního práva. Ustanovení čl. 23 odst. 1, 2, jakož i ustanovení čl. 23 odst. 3 a 7 je nutno aplikovat současně v případě, že se dopravce může dovolat své omezené odpovědnosti dané těmito ustanoveními. Nemůže-li se naopak dopravce těchto omezení dovolat, nelze aplikovat pouze část těchto ustanovení, tedy čl. 23 odst. 1 a 2, neboť i zde stanovený základ výpočtu (běžná či tržní cena zboží) představuje ochranné, pro dopravce omezující ustanovení, které má přímou vazbu na čl. 23 odst. 3 a 7 Úmluvy CMR. Z tohoto důvodu vrátil Spolkový soudní dvůr věc znovu k projednání soudu nižšího stupně, a to za účelem zjištění ceny zásilky postupem stanoveným dle příslušného národního práva (v daném případě italského, neboť dle příslušných německých předpisů se za příslušné aplikovatelné právo považuje právo místa, kde měl dopravce své hlavní sídlo, popř. kde se nacházelo místo vykládky zásilky, a to v daném případě bylo obojí v Itálii).

Závěrem Spolkový soudní dvůr konstatoval, že pouze v případě, že by odesílatel využil svého práva a požadoval pouze omezenou náhradu škody dle čl. 23 úmluvy CMR, bylo by možno i v případě hrubé nedbalosti dané čl. 29 Úmluvy CMR aplikovat plně všechna ustanovení čl. 23 (tedy odst. 1, 2 jakož i 3 a 7), neboť uplatnění pouze omezeného nároku na náhradu škody má povahu vzdání se práva. Pokud však odesílatel požaduje plnou náhradu škody s odvolání na čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR, nelze při stanovení hodnoty zásilky vyjít z ustanovení čl. 23 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR, která mají již přímou vazbu na omezenou odpovědnost dopravce, jíž se však v daném případě dopravce nemůže dovolávat.

2) Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu –I-18 U 232/09-ze dne 21. dubna 2010 – Transportrecht 11/12/2010, strana 456.

Pojišťovna odesílatele uplatnila vůči leteckému dopravci nárok za ztrátu dvou zásilek, k nimž došlo při jejich přepravě od odesílatele do překladiště leteckého dopravce, nacházejícího se mimo letištní prostor, byť poblíž letiště. Dle Všeobecných přepravních podmínek, platných na vztah mezi dopravcem a odesílatelem, bylo stanoveno, že dopravcova odpovědnost se řídí výlučně ustanovením čl. 22 Montrealské úmluvy. Článek 25 Montrealské úmluvy, který umožňuje zvýšit limity odpovědnosti popř. nestanovit žádné, byl dohodou stran vyloučen.

Odesílatel tvrdil, že dopravce není schopen řádně doložit pohyb zásilek po jejich převzetí k přepravě, proto se nemůže dovolávat omezujících ustanovení s tím, že se jedná o multimodální přepravu, kdy dopravce přepravoval zásilku samostatnou přepravní trasou (po silnici) z místa převzetí zásilky do svého překladiště, nacházejícího se mimo území letiště. Z této skutečnosti žalobce dovozoval, že předmětná trasa nespadá do letecké přepravy a dle příslušných ustanovení německého obchodního zákoníku o multimodální přepravě zboží požadoval neomezenou náhradu škody. Dopravce se naopak bránil tvrzením, že z praktických a organizačních důvodů jsou zásilky svázeny do překladiště nacházejícího se zhruba 800 metrů od letiště, byť mimo jeho faktický (letištní) prostor. S odkazem na čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy z roku 1999 pak dopravce dovozoval, že ke škodě došlo v průběhu letecké přepravy, když tato zahrnuje přepravu v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání zboží. Zemský soud v Düsseldorfu odsoudil dopravce k plné náhradě škody, bez hodnotového omezení daného čl. 22 Montrealské úmluvy. Vrchní zemský soud v Düsseldorfu naopak konstatoval, že dovolání má částečný úspěch, když uznal dopravce odpovědným pouze limitovanou náhradou škody ve smyslu čl. 22 Montrealské úmluvy. Omezenou odpovědnost dopravce dovodil Vrchní soud v Düsseldorfu z ustanovení čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy, kdy za leteckou přepravu se ve smyslu ustanovení Montrealské úmluvy rozumí doba, po kterou je náklad v péči dopravce. Odvolací soud vyšel ze skutečnosti, že při stále se rozvíjející letecké přepravě nelze požadovat, aby se překladiště dopravců nacházela skutečně výlučně v leteckém přepravním prostoru, popř. na území letiště. Došlo-li tedy ke ztrátě zásilek buď v průběhu jejich přepravy od odesílatele do překladiště vzdáleného 800 metrů od letiště, popř. přímo na tomto překladišti, nacházely se zásilky stále v péči dopravce ve smyslu čl. 18 odst. 3 Montrealské úmluvy. Dle ustáleného právního názoru Spolkového soudního dvora (BGH) nepředstavuje překlad zásilky žádnou samostatnou právní kategorii, ale součást úseku přepravní cesty. Překlad zásilky tedy nepředstavuje žádnou zvláštní okolnost a je nutno ji přiřadit buď předcházející, či následné části cesty. Pokud tedy dochází k meziskladování zásilky v překladišti leteckého dopravce, které předchází či následuje přepravu, je nutno je považovat za součást letecké přepravy, a to plně v souladu s ustanoveními čl. 18 odst. 3 a čl. 38 odst. 1 Montrealské úmluvy. Nachází-li se tedy překladiště v blízkosti letiště s tím, že jeho účelem je meziskladování zásilek, je nutno jeho režim plně podřídit letecké přepravě a na tuto se vztahuje ustanovení čl. 18 odst. 3 Montrealské úmluvy.

Sjednané Všeobecné přepravní podmínky nejsou v rozporu s ustanovením Montrealské úmluvy, neboť i v případě úmyslu či lehkovážnosti (hrubé nedbalosti), při níž si dopravce musí být vědom rizika vzniku škody, je odpovědnost dopravce vždy omezena ustanovením čl. 22 Montrealské úmluvy.

IV. Příště

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

- 1) NVOCC v pojetí amerického práva
- 2) K omezené odpovědnosti leteckého dopravce i při úmyslném způsobení škody.

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