

Červen 2012

1

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Stojné (zdržné) kontejnerů
- II. Překládka při přepravě zboží
- III. Soudní rozhodnutí

I. Stojné (zdržné) kontejnerů

Při mezinárodní, ale i tuzemské přepravě zboží se dnes v převážné míře, a to počínaje 70-tými léty minulého století, používají normalizované přepravní skříně – kontejnery. Hodnota samotného kontejneru není nikterak malá, zájem na jejich řádném „oběhu“ je proto pochopitelný. Rejdařství, dávající odesílatelům (popřípadě zasílatelům) k dispozici kontejnery pro nakládku zboží, účtují odměnu nejen za dobu jejich samotného použití, ale také za dobu přesahující dohodnutou dobu zapůjčení, jakož i za prodlení s převzetím kontejneru z lodi popřípadě prodlení s jeho nakládkou či vykládkou.

Stejný princip, tedy zdržného, platí též při pobytu lodí v přístavu, kdy časové období přesahující dohodnutou dobu nakládky, popřípadě vykládky lodě, je účtováno zvlášť podle sazeb jednotlivých přístavů. Tímto způsobem je zcela naplněno i v mezinárodní přepravě platící pravidlo „čas jsou peníze“.

Lodní demurrage (zdržné) představuje tedy dodatečné náklady vynaložené za účelem náhrady škody vzniklé z prodlení nastalého přesčasovým pobytem lodi při nakládce nebo vykládce během dohodnuté doby. Demurrage představuje tedy, ve výkladu anglosaském, navýšení přepravního spočívající v prodloužení pobytu lodí v přístavu z důvodu výhradně na straně nájemce lodi. Německá právní oblast však s tímto právním hodnocením demurrage zcela nesouhlasí.

Demurrage (zdržné) se tedy týká nákladu, zatímco stojné (detention) se týká zařízení (kontejneru). Před vyložením nákladu je účtováno demurrage (zdržné), zatímco poté, co je vyložen a do doby, než je prázdný kontejner vrácen rejdaři, je účtováno stojné (detention).

Odpovídající české (odborné) termíny vyjadřující rozdíl mezi zdržným (demurrage) a stojným (detention) neexistují, v praxi se používají přímo anglické výrazy; pro účely tohoto článku se

proto budeme držet slovních rozdílů zde uvedených s vysvětlením jejich faktického (právního i obchodního) rozdílu.

Zdržné (demurrage) má řadu definicí. Obecně však platí, že představuje:

- 1) prodlení lodi, železničního vagónu či silničního tahače s dobou nakládky či vykládky (nákladu, zboží)
- 2) vícenáklad (poplatek) požadovaný coby kompenzaci (náhradu škody) za prodlení s nakládkou (vykládkou) zboží
- 3) prodlení s nakládkou či vykládkou kontejneru popř. s jeho převzetím z lodi (či jiného místa) nad stanovenou (poplatku prostou) dobu.

Z hlediska definice je tedy demurrage (zdržné) technický název pro poplatky účtované silničnímu, železničnímu nebo námořnímu dopravci za kontejnery se zbožím, jež nebyly převzaty příjemci z terminálu v termínu označeném jako poslední volné datum. Dohoda o zdržném (demurrage agreement) se týká délky doby, po níž může kontejner zůstat na terminálu v cílové stanici nebo přístavu, aniž je účtováno zdržné a řešící způsob, jakým je zdržné účtováno poté, co dohodnutou dobu přesáhne.

Za účelem sjednání co nejvýhodnějších podmínek pro zdržné (demurrage) je nutné:

- 1) ujednat co nejvíce tzv. volných dnů, po něž není nutno platit zdržné. Běžná doba volných dní v průmyslových přepravách činí sedm dní, tzn. že kontejner může zůstat na terminálu v cílové stanici nebo přístavu bezplatně po dobu těchto (zpravidla) sedmi dní.
- 2) sjednat co nejnižší sazbu zdržného po překročení dohodnuté doby volných dnů. Tato částka je rozdílná v závislosti na jednotlivých průmyslových odvětvích, běžnou sazbou je hodnota 100,- USD/1 den/kontejner.
- 3) požadovat (a sjednat) nižší a následně rostoucí hodnotu demurrage v závislosti na počtu dní, po něž je doba tzv. volných dnů překročena.

Řada rejdařů není ochotna ponechávat nevyzvednutý kontejner na svých terminálech po dobu delší deseti dnů. Po uplynutí této (následné) doby odesílají rejdaři nevyzvednuté kontejnery do veřejných skladů, kde jsou tyto většinou vyloženy, čímž se zvyšuje riziko ztráty, popřípadě poškození zboží. Není také pochyb o tom, že tím narůstají náklady na skladování nevyzvednutého zboží. Tento postup rejdařů je v konosamentních (či jiných) podmínkách označován za povolený (smluvně dohodnutý) a to i v případě, že rejdař o přemístění kontejneru jeho nájemce předem nezpraví.

Za účelem vysvětlení správného účtování zdržného a stojného lze uvést následující:

Volná doba zdržného (demurrage) – se počítá od data, kdy kontejner dorazí do přístavu až do doby, kdy je z přístavu vyzvednut (odvezen).

Volná doba stojného (detention) – se počítá od doby vyzvednutí kontejneru (se zbožím) z přístavu (či skladu) do doby, kdy je prázdný kontejner vrácen do přístaviště (či uložistiště kontejnerů).

Pro bližší vysvětlení lze využít následující přehled:

| Název doby | Počátek doby | Konec doby |
|-----------------------------|---|---|
| Exportní stojné (detention) | ode dne, kdy prázdný kontejner byl převzat od agenta (datum odjezdu) | v den, kdy naložený kontejner byl doručen agentovi (datum příjezdu) |
| Exportní zdržné (demurrage) | ode dne, kdy naložený kontejner byl doručen na terminál (datum příjezdu) | v den, kdy naložený kontejner byl naložen na loď |
| Importní zdržné (demurrage) | ode dne, kdy naložený kontejner byl vyložen z lodě na terminál | v den, kdy naložený kontejner byl vyzvednut z terminálu (datum odjezdu) |
| Importní stojné (detention) | ode dne, který následuje po dni, kdy naložený kontejner byl převzat od agenta (datum odjezdu) | v den, kdy prázdný kontejner byl doručen agentovi (datum příjezdu) |

V případě kombinace volné doby zdržného a stojného se tato doba počítá od příchodu kontejneru do přístavu do doby, kdy je prázdný kontejner vrácen do přístaviště. Zpravidla poskytují rejdari dobu od sedmi do čtrnácti dnů volně (bezplatně).

V Německu používaný termín Überliegezeit (Time on Demurrage) je doba přesahující dobu povolenou pro nakládku či vykládku kontejnerů; Liegegeld, nazývaný také někdy jako Überliegegeld (Demurrage) je poplatek účtovaný za překročení doby stanovené pro nakládku či vykládku.

Standgeld (§ 249 německého občanského zákoníku BGB) představuje překročení doby nakládky nebo vykládky, tedy určitá forma odškodnění dopravce od té osoby, která toto překročení zavinila. V řadě rozhodnutí z USA je zdržné (demurrage) označeno jako nárok sui generis. Je skutečností, že v různých právních řádech je demurrage (Liegegeld) nazýváno různě. V případě lodní přepravy je v německé oblasti chápáno demurrage jako odškodnění za prodlouženou dobu poskytnutí lodi, nepovažuje se tedy ani za smluvní pokutu, ani za nárok na náhradu škody. Stejný názor na Liegegeld mají např. skandinávské země a Holandsko. Jiný názor na právní povahu Liegegeld mají ve Velké Británii a ve Spojených státech, kde nárok dle tohoto právního názoru vychází z porušení smlouvy o využití lodi, za nějž vzniká povinnost k náhradě škody. Demurrage (Liegegeld) je tedy dle německého právního náhledu považováno za odškodnění, které je mezi stranami předem dohodnuto.

V německé odborné literatuře existuje také řada názorů na povahu zdržného kontejnerů, a sice, zda se jedná svou povahou o smlouvu nájemní, či paušální odškodnění za překročení sjednané doby použití. Faktem je, že přistavení kontejnerů představuje vedlejší službu k samotné přepravě. Existují přitom německá rozhodnutí konstatující, že bez výslovného

prohlášení nájemce kontejneru, že kontejner již vrácen nebude (byl ztracen, odcizen, zničen), nemusí rejdař kontejner vyřadit ze své evidence a nájemce je povinen za něj platit půjčovné. Toto stanovisko se opírá o skutečnost, že rejdaři mají kontejnery zajištěny ve splátkovém režimu, popřípadě využívají leasing a jsou nuceni po dobu trvání leasingové smlouvy hradit leasingové splátky. Je proto velmi nepravděpodobné, že by opožděné nahlášení ztráty kontejnerů mohlo vést ze strany rejdaře ke snížení hodnoty účtovaného stojného (storage) zpětně k době, kdy byla zjištěna ztráta kontejneru, naopak, stojné je účtováno až k datu, kdy je rejdaři ztráta (krádež) ohlášena.

V řadě soudních případů byla také konstatována neúčinná konosamentní doložka o demurrage (storage). Konosamentní doložky vycházely z toho, že zboží bude z kontejneru vyloženo v prostorách zasílatele. Zasílatelé se bránili námitkou, že zboží nebylo vykládáno v jejich skladištních prostorách, ale u konečného příjemce, tudíž prodlení s vrácením (prázdného) kontejneru nezavinili. Konosamentní podmínky proto musí stanovit, že odesílatel (merchant) je povinen platit rejdaři (ocean carrier) demurrage (storage) po dobu prodlení s vrácením kontejneru bez ohledu na to, kdy a kým byla zásilka vyložena.

Výše demurrage i storage je závislá na konkrétním subjektu, který zásilku přepravoval, popřípadě kontejner zapůjčil. Je také rozdílná, týká-li se dovozu či vývozu zboží, velikosti kontejnerů a toho, zda se jedná o běžný (general) kontejner či tzv. reefer.

Ke vzniku zdržného (stojného) s odebráním či vrácením kontejneru může dojít nejrůznějšími způsoby. Buď není např. k dispozici konosament (nachází se stále v bance k zajištění inkasa při dokumentárním akreditivu), popřípadě došlo ke zpoždění s platbou kupujícího za zboží prodávajícímu, tudíž nebyl konosament kupujícímu předán, nebo např. v rámci celního řízení dojde k prověřování zásilky a souladu údajů uvedených v konosamentu s obsahem kontejneru, přičemž toto prověřování zabere celním orgánům určitý čas (často i několik měsíců). Zdržné (stojné) se však neomezuje pouze na pozdní odběr či vrácení kontejneru do kontejnerového terminálu, ale též na dodání kontejneru k jeho lodění či celnímu odbavení.

II. Překládka při přepravě zboží

Jako překládka jsou označovány činnosti odehrávající se mezi dvěma segmenty dopravy zboží – tj. naložením (resp. vyložením) zboží, jako jsou jeho zabalení, kontrola množství a kvality a jeho uskladnění, až po montáž; k tomu mohou přistoupit i další činnosti, např. proclení či jiná úřední kontrola. Přestože se jedná o úkony, které mnohdy vykonávají subjekty specializované právě pouze na tuto činnost a v každém přístavu jich existuje celá řada, není institut překládky v právních předpisech téměř upraven, a – jak bude uvedeno níže – tato skutečnost má dalekosáhlé právní důsledky, zejména pokud jde o odpovědnost za škodu, resp. o možnost poškozených tuto škodu úspěšně vymáhat.

Ačkoliv se bez překládky fakticky nemůže obejít žádný druh dopravy, největší význam má v přepravě námořní. Pokud jde o silniční dopravu, v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) je překládka (resp. nakládka a vykládka) zmíněna pouze okrajově, a to v jejím čl. 17 odst. 4 písm. c), podle kterého platí, že „dopravce je s přihlédnutím k ustanovení článku 18 odst. 2 až 5 zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s ... manipulací, naložením, uložením nebo vyložením zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo

příjemce“. Z těchto ustanovení Úmluvy CMR však nevyplývá jednoznačná odpovědnost za překládku (resp. nakládku či vykládku) odesílatele či dopravce; silniční dopravce je v podstatě v nevýhodné situaci, neboť musí v případě škody prokazovat (osvědčovat), že naložení, uložení nebo vyložení zásilky provedl odesílatel, v praxi se však často vyskytují případy, že na nakládání zboží na kamion se podílejí jak řidič dopravce, tak zaměstnanci odesílatele.

Naopak, v případě mezinárodní železniční dopravy je řešení odpovědnosti řešeno podrobněji: Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) (Přípojek B-CIM) stanoví, že se mají odesílatel a dopravce především dohodnout, komu přísluší nakládku a vykládku zboží, a pokud taková dohoda chybí, má tuto odpovědnost u kusového zboží dopravce; u vozových zásilek má odpovědnost za nakládku odesílatel a za vykládku příjemce (článek 13). Nakládá-li zboží odesílatel, odpovídá za vadné naložení, dopravce však musí vadné naložení prokázat.

Český obchodní zákoník pak odpovědnost za překládku (resp. nakládku a vykládku) neřeší vůbec (viz § 610 a násl. obchodního zákoníku), je ovšem třeba dodat, že české (vnitrostátní) právo je zaměřeno zejména na přepravu po zemi, nikoliv po moři, a na rozdíl od např. německého práva nemá speciální úpravu pro smlouvu pro přepravu zboží po moři (viz níže). S ohledem na absenci konkrétních ustanovení českého práva je níže v textu osvětlena zejména právní situace dle německého práva (tj. právní předpisy, se kterými se setkávají čeští dopravci a zasílatelé asi nejčastěji), neboť německé principy mohou sloužit jako návod i pro české dopravce, zejména absentuje-li česká právní úprava vůbec.

Hlavní důvody, proč má překládka význam zejména v námořní přepravě jsou v podstatě dva:

- a) v námořní přepravě je zboží přepravováno v takovém množství a takovým způsobem, že si překládka vyžaduje zpravidla vždy zapojení speciálního subjektu;
- b) námořní přístav navíc nikdy nepředstavuje počátek či konec cesty – zboží je buď přiváženo do přístavu k nalodění, nebo naopak z lodi vykládáno a překládáno na další dopravní prostředky.

Zboží je pak často teprve v přístavu baleno pro přepravu po moři, přičemž na takové zabalení jsou v mnoha ohledech kladeny značné požadavky (špatně zabalený náklad může vést až k potopení lodi); nakládku na loď navíc vyžaduje i značné požadavky na umístění co nejvíce zboží do relativně malého prostoru.

Na rozdíl od samotné přepravy není překládka dosud právně upravena ani na mezinárodní úrovni. Existuje pouze návrh Úmluvy OSN o odpovědnosti operátorů dopravních terminálů v mezinárodním obchodě („*United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade*“)¹. Jedná se o návrh smlouvy vypracovaný

¹ Tato úmluva by měla být v podstatě jediným komplexním řešením – ovšem platným pouze pro námořní či vnitrozemskou vodní přepravu – na mezinárodní úrovni. Operátor dopravního terminálu je definován jako subjekt, který se v rámci své podnikatelské činnosti zavazuje převzít zboží za účelem provedení nebo obstarání služeb spojených s přepravou v místě pod jeho kontrolou; za operátora však není považován subjekt, který je dle mezinárodních smluv dopravcem. Podle návrhu této úmluvy (čl. 3) má operátor odpovídat za zboží od jeho převzetí až do okamžiku jeho předání do dispozice subjektu, který je oprávněn se zbožím dále nakládat. Operátor odpovídá za ztrátu zboží, jeho poškození, jakož i za překročení lhůty k jeho předání. Operátor se zproští odpovědnosti, pokud prokáže, že jeho zaměstnanci či subjekty, které pověřil, učinili všechna rozumná opatření k zabránění ztrátě nebo škodě. Odpovědnost operátora je omezena – s výjimkou úmyslu nebo hrubé nedbalosti – na 8,33 zúčtovacích jednotek (SDR) za kilogram hrubé váhy ztraceného nebo poškozeného zboží (v případě, že je zboží předáno operátorovi ihned po uskutečnění námořní přepravy nebo vnitrozemské vodní přepravy či k uskutečnění této přepravy, je částka snížena na 2,75 zúčtovacích jednotek). Návrh úmluvy zavádí i zadržovací právo operátora k zajištění jeho pohledávek. Promlčecí doba činí v zásadě dva roky (čl. 12).

UNCITRALem v roce 1991; tuto smlouvu však doposud podepsalo pouze 5 států a pouze 3 ji ratifikovaly, nevstoupila tedy v platnost.

V německém právu upravuje překládku § 412 obchodního zákoníku (dále jen „HGB“), podle kterého platí, že *„pokud nevyplývá z okolností nebo přepravních zvyklostí něco jiného, je zboží povinen naložit, uložit a upevnit způsobem bezpečným pro přepravu, jakož i vyložit, odesílatel. Dopravce se má postarat o provozně spolehlivé odeslání“* (odst. 1).

V praxi je pak překládka podrobně upravena zpravidla pouze v různých obchodních podmínkách a provozních řádech skladovatelů a překladištních služeb. Na rozdíl od multimodální přepravy je institut překládky jen zřídka předmětem odborné právnické literatury a též judikatura k tomuto institutu téměř neexistuje.

Na rozdíl od českého práva upravuje německé právo v obchodním zákoníku jak smlouvu o přepravě obecně (§ 407 a násl. HGB), tak speciální smlouvu o námořní přepravě (§ 556 a násl. HGB). Ustanovení § 561 a § 593 HGB sice výslovně upravují pouze otázku, kdo hradí náklady vykládky a nakládky, v praxi jsou však tato ustanovení vykládána tak, že ten, kdo hradí náklady, nese v uvedeném okamžiku též odpovědnost za škodu². Tato pravidla však platí v podstatě pouze pro kontejnerovou přepravu.

Překládka z právního hlediska (jednotlivé smluvní typy)

Na překládku je možné z právního hlediska nahlížet buď jako na samostatný právní institut (smlouvu), či jako na součást jiné smlouvy. Vzhledem k neexistenci právní úpravy překládky v českém právním řádu se další text opírá o německou právní úpravu (resp. praxi v německých přístavech). Na překládku lze (podle německého práva) nahlížet buď jako na:

- 1) plnění doplňující přepravní smlouvu
nebo
- 2) plnění dle smlouvy o dílo
nebo
- 3) plnění dle samostatné přepravní smlouvy.

Ad 1)

Ve 4. oddíle německého obchodního zákoníku (tj. části upravující námořní obchod) vychází zákonodárce z toho, že je překládka – pokud není spojena s velkými náklady – plněním doplňujícím přepravní smlouvu, tedy, že za překládku odpovídá příslušná smluvní strana. Na takové plnění se pak vztahují i pravidla o omezení odpovědnosti. Takové řešení je použitelné v případě, že v poměru k celé přepravě hraje překládka pouze zanedbatelnou část (např. v případě skladování a balení).

Ustanovení § 606 HGB stanoví, že *„námořní dopravce je povinen při nakládce, uložení, přepravě, nakládání a vykládce zboží jednat s péčí řádného dopravce. Odpovídá za škodu vzniklou v důsledku ztráty nebo poškození zboží v době od jeho převzetí do jeho vydání, ledaže ke ztrátě nebo poškození došlo v důsledku okolností, které by nemohla odvrátit ani péče*

² Pokud není ujednáno jinak nebo něco jiného nevyplývá z místních zvyků přístavu nalodění, je povinen dopravit zboží bezplatně k lodi odesílatel, naopak náklady na nakládku na loď nese námořní dopravce (§ 561 HGB). Pokud není ujednáno jinak nebo něco jiného nevyplývá z místních zvyků přístavu určení, nese náklady vykládky z lodi námořní dopravce, ostatní náklady nese příjemce (§ 593 HGB).

řádného dopravce“. V praxi dochází k tomu, že zboží je sice v přístavu určené již vyloženo, loď odpluje, ale příjemce si stále zboží nepřevzme. Na takovou situaci je třeba pohlížet tak, že zboží je stále v dispozici námořního dopravce, a ten je tak povinen se postarat o jeho zabezpečení před ztrátou a poškozením. Podobná ji situace i v případě nakládky (zboží je již v přístavu, ale loď, na kterou má být zboží naloženo, ještě nedoplula). Ustálil se názor, že překládka zboží v přístavu je jen doplňujícím plněním přepravní smlouvy, což potvrzuje i německá judikatura. Spolkový soudní dvůr (BGH) např. judikoval, že pobyt a přeprava kontejneru o 30 stopách v námořním terminálu, poté, co byla provedena námořní přeprava, stále ještě spadá pod přepravní smlouvu³. Podobně rozhodl Spolkový soudní dvůr (BGH) i v případě přepravy zboží na přívěsu MAFI (zvláštní přívěs pro přepravu těžkých věcí)⁴. Za zmínku stojí i rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (OLG Hamburg), podle kterého je skladování zboží určeného pro námořní přepravu po několik týdnů též součástí přepravní smlouvy⁵. V odůvodnění uvedl, že rozhodujícím v tomto případě bylo, že přístavní operátor byl smluvní stranou námořního dopravce, nikoliv pozemního dopravce, který zboží do přístavu dopravil.

Ad 2)

Neexistuje však žádný rozsudek, který by naznačoval, jak má být kvalifikována samostatná smlouva o překládce, pokud překládka nepředchází námořní přepravě, ani ji nenásleduje. Spolkový soudní dvůr pouze definoval případy, kdy se ještě jedná o součást přepravní smlouvy.

Je-li překládka kvalifikována jako samostatná smlouva o dílo, jsou s takovým postupem v německém právu spojeny zcela jiné právní důsledky než v případě, kdy se jedná o součást přepravní smlouvy. Zejména dává takový postup oprávněnému lepší možnosti v případě vymáhání škody – veškeré nároky pak podléhají občanskému zákoníku; tj. nevztahují se na ně omezení odpovědnosti, platí jiné promlčecí doby apod. Tato možnost však v praxi příliš častá není. Překládka zboží bez následné přepravy by splňovala smluvní typ smlouvy o dílo (popř. smlouvy skladovací) též podle českého práva.

Ad 3)

Pokud je překládka považována za samostatnou přepravní smlouvu – ve skutečnosti totiž spočívá značná část překládky v podstatě v pohybu zboží (např. krátké úseky přeložení z nákladního auta na železniční vagón, přeprava pomocí jeřábu apod.) – podléhá dopravnímu právu. V praxi však ani tato možnost není příliš častá.

Překládka v přístavu (zejména v případě kontejnerové přepravy) je zpravidla považována za součást přepravní smlouvy. Jedná se zejména o překládku z jednoho dopravního prostředku na druhý. Překládka má v podstatě doplňující funkci – umožňuje další přepravu zboží.

V jednotlivých případech je však třeba rozlišovat mezi těžištěm provedených plnění: je-li citlivé zboží naloženo do chladicího kontejneru, spočívá těžiště činnosti nikoliv ve vyložení zboží, nýbrž ve sledování a zachovávání správné teploty až do vyzvednutí zboží; pokud je zboží skladováno po delší dobu, vystupuje do popředí smlouva o skladování. Čistě balicí služby, které objednal zasílatel, by měly být však vždy považovány za smlouvu o dílo.

³ Spolkový soudní dvůr, rozsudek ze dne 15.9.2005 – I ZR 58/03.

⁴ Spolkový soudní dvůr, rozsudek ze dne 18.10.2007 – I ZR 138/04.

⁵ Vrchní zemský soud v Hamburku (OLG Hamburg), rozsudek ze dne 28.2.2008 – 6 U 241/06.

Spojení překládky s přepravní smlouvou v námořní přepravě, které se vyskytuje zpravidla v případě hromadné překládky (tj. překládky kontejnerů), takovéto úvahy vylučuje. Avšak v případě individuálních smluv zde prostor pro výše uvedené úvahy nesporně existuje.

Též v mnoha dalších státech je překládka zpravidla považována za součást přepravní smlouvy a jako na takovou se na ni vztahují příslušná omezení či vyloučení odpovědnosti.

Smluvní strany

Pozornost zasluhuje též otázka, kdo je smluvní stranou, se kterou operátor uzavírá smlouvu. Příslušná přepravní smlouva (resp. konosament) se vztahuje na celou námořní přepravu až po vydání zásilky konečnému příjemci. Zahrnuje tedy i překládku. Přístavní operátor tedy vystupuje jako zástupce námořního dopravce. Příjemce tak nemůže na základě přepravního dokumentu uplatňovat žádné nároky vůči přístavnímu operátorovi, nýbrž pouze vůči námořnímu dopravci, který uzavřel smlouvu s operátorem. Přístavní operátoři tedy v praxi zpravidla neuzavírají smlouvy s jednotlivými odesílateli, dopravci či příjemci vztahující se na jednotlivé zásilky či kontejnery, ale hromadné smlouvy přímo s rejdařstvími v přístavu. Z toho pak vyplývá, že proti přístavnímu operátorovi nemohou tyto subjekty uplatňovat žádné smluvní nároky. Veškeré nároky tak mohou být uplatňovány pouze prostřednictvím rejdaře, což s sebou v praxi nese značné problémy (viz níže).

Smluvní nároky a odpovědnost

V případě nároků uplatňovaných proti přístavnímu operátorovi je třeba rozlišovat mezi multimodální přepravou a nároky vyplývajícími z konosamentu.

- a) v případě multimodální přepravy platí (bez ohledu na další související přepravní smlouvy, všeobecné podmínky a v nich obsažená vyloučení odpovědnosti), že se uplatní alespoň minimální odpovědnost⁶ (dle německého práva); smluvně lze upravit odpovědnost i jinak,
- b) v případě nároků vyplývajících z konosamentu je třeba nejprve zkoumat, jaká konkrétní práva a povinnosti z něj vyplývají; tj. zda je překládka součástí smlouvy mezi námořním dopravcem a zasílatelem či zda je sjednána zvlášť; ačkoliv k činnosti přístavního operátora dochází fakticky na zemi (nikoliv na moři), vztahuje se na ni námořní právo, neboť je součástí (námořní) přepravní smlouvy. Nároky je tak třeba uplatňovat vždy vůči rejdaři.

V této souvislosti je třeba také zkoumat otázku, jakým právem se smlouva (a z ní vyplývající nároky) řídí. Jednoduchá je situace, kdy jak přístavní operátor, tak rejdař podléhají stejnému právnímu řádu. Dle německého námořního práva ale v takovém případě není situace osob uplatňujících náhradu škody vůči operátorovi vůbec příznivá. Jak bylo uvedeno výše, nemůže zpravidla příjemce či odesílatel uplatňovat škodu přímo po přístavním operátorovi, ale po smluvním námořním dopravci. Ten však nejedná sám, nýbrž prostřednictvím jiných subjektů.

⁶ Odpovědnost je vyloučena, pokud ke ztrátě, poškození či překročení dodací lhůty došlo za okolností, kterých se dopravce nemohl ani při řádné péči vyvarovat, a jejichž následky nemohl odvrátit. Dle § 434 HGB je odpovědnost omezena na 8,33 zúčtovacích jednotek (SDR) za každý kilogram hrubé váhy zásilky.

Podle ustanovení čl. I písm. e) Haagsko-Visbyských pravidel⁷ se za námořní přepravu zboží považuje časový úsek od doby, kdy bylo zboží naloděno, do doby, kdy bylo vyloďeno. Odpovědnost námořního dopravce podle těchto pravidel se tak nevztahuje na dobu před nakládkou na loď a po jejím vyložení z lodi. Od nalodění do vyloďení zboží odpovídá dopravce bez výjimky. Tato odpovědnost se ale nevztahuje přímo na časový úsek mezi odbavením v terminálu do nalodění a mezi opuštěním lodi a vyzvednutím zboží. Pro tyto časové úseky je možné se odpovědnosti vzdát. V praxi se tak děje prostřednictvím obvyklé a časté klauzule „*tackle to tackle clause*“⁸ uváděné v konosamentu, kterou se vylučuje odpovědnost za škody vzniklé na zemi, tj. škody způsobené přístavním operátorem.

Kromě klauzule „*tackle to tackle*“ hraje významnou úlohu i další klauzule: námořní dopravce zpravidla rozšiřuje vlastní omezení odpovědnosti i na subjekty, za jejichž jednání v zásadě odpovídá (např. členy posádky). Jedná se o tzv. „*Himalaya clause*“⁹, která může být součástí konosamentu, tedy v podstatě o smluvní ustanovení ve prospěch třetí strany.

Další častou klauzulí je „US-COGSA-clause“. Námořní přeprava z a do USA se podřizuje zákonu USA (Carriage of Goods by Sea Act). Odpovědnost dopravce za škodu je omezena podle tohoto zákona na 500 USD za jednotku nákladu¹⁰ bez ohledu na její hmotnost. Samotný zákon však nedefinuje, co se jednotkou nákladu myslí. Podle nejnovější judikatury je pro vymezení jednotky nákladu rozhodující její označení v konosamentu; je-li v konosamentu uvedeno množství kartonů či palet obsažených v kontejneru, považuje se každý karton či paleta za jednotku nákladu, je-li v konosamentu uveden pouze počet kontejnerů, je touto jednotkou nákladu pouze kontejner (bez ohledu na množství zboží v něm obsaženém).

Dále se v námořní přepravě uplatňuje klauzule vylučující odpovědnost za škody, ke kterým nedošlo na moři.

⁷ Tato odpovědnost se uplatní pouze v případě vydání konosamentu.

⁸ Klauzule „*tackle to tackle*“ má i své historické důvody: přístavy byly v minulosti nebezpečná místa a zdálo se nespravedlivým, aby dopravce odpovídal za okolnosti a osoby, nad kterými neměl kontrolu. Významný je i jiný argument: zpravidla jsou přístavní operátoři samostatné subjekty, nikoliv zaměstnanci rejdaře. Rejdaři navíc zpravidla nemají v přístavu příliš na vybranou, s kým smlouvu uzavřít; někdy je možnost výběru vyloučena zcela.

⁹ Název klauzule je odvozen od parníku Himalaya, na kterém došlo v roce 1954 k nehodě. Žalobkyně byla během nehody zraněna a vzhledem k tomu, že její lístek obsahoval klauzuli o neodpovědnosti dopravce, zažalovala kapitána a kormidelníka lodi. Úspěšně argumentovala tím, že tyto osoby se nemohou domáhat vyloučení své odpovědnosti, neboť nebyly stranou přepravní smlouvy obsahující vyloučení odpovědnosti. (2 Lloyd's Rep 267, [1955] 1 QB 158). Odvolací soud uvedl, že při přepravě osob i zboží právo dopravci umožňuje výslovně nebo konkludentně vyloučit odpovědnost osob, za které odpovídá. Soud dospěl k závěru, že lístek neobsahoval ustanovení omezující odpovědnost zaměstnanců ani zástupců, proto se v daném případě nemohli kapitán a kormidelník na tuto klauzuli odvolávat. Po tomto rozhodnutí začali dopravci vkládat do konosamentů speciální klauzule „*Himalaya clause*“ i ve prospěch přístavních operátorů. V případě osobní dopravy však již ve Spojeném království bylo toto ustanovení zčásti nahrazeno jinou legislativou, zejména zákonem Unfair Contract Terms Act 1977. Podobně i směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách (Úř. věst. č. L 95, ze dne 21/04/1993 s. 29 – 34) použití této klauzule v osobní dopravě fakticky vylučuje.

¹⁰ (Customary) freight unit. Ustanovení § 1304 odst. 5 COGSA stanoví, že dopravce může omezit svou odpovědnost na 500 USD za balení a v případě zboží, které není přepravováno zabalené, na 500 USD za jednotku nákladu, ledaže odesílatel uvedl v konosamentu před odesláním povahu a hodnotu zboží.

Závěr

Z výše uvedeného vyplývá, že uplatňování škody z nakládky nebo vykládky zboží po operátorech přístavních terminálů je pro poškozené značně komplikované a v mnoha případech v podstatě vyloučené. Poškozený, pokud nemá uzavřenou smlouvu s operátorem, by měl své nároky uplatňovat prostřednictvím námořního dopravce, v úvahu přichází též postoupení pohledávky námořního dopravce za operátorem na poškozeného, v praxi se však tyto případy vyskytují jen zřídka.

Je pravdou, že lze pochybovat o přípustnosti klauzule o vyloučení odpovědnosti za škody vzniklé na zemi, neboť tato klauzule je v podstatě smlouvou k tíži třetí strany (poškozeného), kdy operátor by jinak při uzavření smlouvy přímo s poškozeným (ať již smlouvy o dílo nebo přepravní smlouvy) za škodu odpovídal. Operátor je tak vůči poškozenému nedůvodně zvýhodňován. Teoreticky může přicházet v úvahu kvazismulvní odpovědnost podle analogie dle článku 34 Úmluvy CMR či čl. 30 odst. 1 Varšavské úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě. Tato ustanovení upravují možnost poškozeného uplatňovat náhradu škody nikoliv přímo proti smluvní straně, ale též proti dalšímu dopravci (resp. zaměstnanci či agentovi smluvní strany), tj. proti subjektům, které jsou skutečnými škůdci. Německá judikatura již nyní připouští, aby se poškozený domáhal náhrady škody na skutečném (dalším) dopravci („Unterfrachtführer“) podle Úmluvy CMR, resp. Varšavské úmluvy. Analogie s překládkou se nabízí; poškozený sice nemá přímý nárok vůči škůdci (operátorovi), ale s ohledem na postavení operátora v řetězci jednotlivých přepravních operací by jej bylo možné považovat za dalšího dopravce („Unterfrachtführer“). Judikatura k otázce, zda je tato analogie podle článku 34 Úmluvy CMR či čl. 30 odst. 1 Varšavské úmluvy přípustná, však chybí.

III. Rozhodnutí

- **rozsudek Vrchního soudu v Praze 12 Cmo 25/2012 – 118 ze dne 25.4.2012**

Zasílatelská společnost se žalobou domáhala na dopravci náhrady škody za ztrátu zásilky notebooků přepravované z Lucemburska do České republiky. Na základě zasílatelského příkazu zajistil zasílatel (žalobce) přepravu zásilky notebooků u dopravce, jenž v rámci přepravy v noci odstavil vozidlo u čerpací stanice Shell v Německu, do rána bylo z kamionu odcizeno celkem 65 kusů notebooků v hodnotě EUR 40.586,-. Součástí objednávky přepravy byly též bezpečnostní podmínky pro řidiče, dle nichž nebyl řidič oprávněn použít k parkování parkovišť, na nichž nebylo zajištěno nepřetržité hlídání; řidič také nebyl oprávněn ponechat vozidlo bez dozoru. Soud prvního stupně shledal nárok žalujícího zasílatele za oprávněný, a to ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR v neomezeném rozsahu, neboť jednání řidiče, který parkoval na nehlídaném parkovišti u čerpací stanice Shell v Německu, označil za lehkovážné, představující hrubé porušení povinností dopravce.

Odvolací Vrchní soud v Praze se závěry soudu prvního instance ztotožnil. Konstatoval, že jednání žalovaného dopravce lze hodnotit jako hrubé porušení jeho povinností rovnocenné úmyslu, mající za následek, že limitace náhrady škody dle ustanovení článku 23 odst. 1 a 3 Úmluvy CMR se neuplatní a v důsledku toho se také prodlužuje jednorozhodčí doba pro uplatnění práva na náhradu škody na 3 roky. Odvolací soud se odkázal na obdobná rozhodnutí (ve věcech 12 Cmo 10/2010, 12 Cmo 18/2010, 12 Cmo 315/2011) a konstatoval, že opustí-li řidič vozidlo, které v nočních hodinách ponechal na nehlídaných parkovištích, nebo ve vozidle odstaveném na takových prostranstvích spal a došlo k odcizení přepravovaného zboží z vozidla, které bylo nedostatečně zabezpečené právě před nebezpečím odcizení, je nutno takové lehkovážné jednání řidiče, kdy se bezdůvodně spoléhal na to, že ke škodě tímto způsobem nedojde, aniž učinil vhodná opatření k ochraně zásilky, kterou má po dobu přepravy v péči, jako hrubé porušení jeho povinností, které lze hodnotit jako rovnocenné úmyslu. Zákaz odstavovat vozidla na nehlídaných parkovištích přitom obsahovala uzavřená přepravní smlouva a toto ujednání smlouvy žalovaný porušil.

- **usnesení Nejvyššího soudu České Republiky 32 Cdo 902/2010 – 148 ze dne 14.2.2012**

Předmětným rozhodnutím dovolací soud odmítl dovolání žalované zasílatelské společnosti proti rozsudku Městského soudu v Praze a Vrchního soudu v Praze, které uložily žalovanému zasílateli uhradit žalobci coby odesílateli letecké zásilky škodu vzniklou nedokončením (neprovedením) letecké přepravy z České republiky do Spojených států amerických. Žalovaný zasílatel ve svém dovolání zejména namítal, že soudy ve svých rozhodnutích hodnotily smlouvu uzavřenou mezi žalovaným zasílatelem a odesílatelem jako smlouvu o letecké přepravě zboží, nikoli jako smlouvu zasílatelskou. Dle názoru dovolacího soudu však dovolatelka (zasílatelská společnost) otázku zásadního právního významu ve svém dovolání nevymezila. Nejvyšší soud konstatoval, že namítá-li dovolatelka, že účastnice učinily nesporným, že mezi nimi uzavřená smlouva je zasílatelskou smlouvou ve smyslu ustanovení § 601 obch.z., pak přehlíží, že nesporným lze učinit nesporné skutkové okolnosti, nikoli právní kvalifikaci smluvního vztahu. Závěr odvolacího soudu, že smlouva uzavřená mezi účastníky smlouvy o letecké přepravě zboží je dána, není v rozporu s hmotným právem ani judikaturou dovolacího soudu. Na zásadní právní význam napadaného rozhodnutí nelze dle Nejvyššího soudu ČR usuzovat ani z hlediska námítky, že odvolací soud nepřihlédl k článku 22 odst. 1 bod 2 písm. a) Varšavské úmluvy, podle něhož odesílatel může učinit zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa dodání, zaplatí-li příslušný poplatek. Dovolatelka přehlíží, že

odvolací soud se s touto námitkou vypořádal a dospěl k závěru, že tato skutečnost má vliv pouze na omezení rozsahu nahrazované škody. S ohledem na udanou váhu zásilky požadovaná náhrada škody v projednávané věci nepřesahuje limit odpovědnosti dopravce za škodu, když nebylo učiněno toto zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení.

IV. Příště

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

1. Subrogace nároků
2. Dodání zboží bez předložení konosamentu.

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