

Červen 2013

1

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Kvalitativní podmínky přepravy
- II. Odpovědnost při přepravě nových (osobních) vozidel
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. KVALITATIVNÍ PODMÍNKY PŘEPRAVY

Ujednání stran přepravní smlouvy týkající se podmínek uskutečnění přepravy zásilky (nákladu) nabývají stále na větším významu. Odesílatelé, představují-li ve vztahu silnější stranu, ve svých všeobecných podmínkách požadují po dopravci splnění nejrůznějších kvalitativních podmínek a příkazů, které jdou často až za hranici možností dopravce. Naopak, významní dopravci si ve svých všeobecných (přepravních) podmínkách stanovují takové podmínky přepravy (váhová omezení, vyloučení věcí z přepravy, podmínky značení zboží aj.), které v případě ztráty či poškození zásilky umožňují dopravcům významně omezit jejich odpovědnost a snížit náhradu vzniklé škody.

Je však současně skutečností, že vnitrostátní, ale i mezinárodní předpisy týkající se přepravy, se bližšími okolnostmi provádění přepravy, zejména pak bližšími požadavky na chování jednotlivých stran přepravní smlouvy, nezabývají. Je proto často složité nalézt hranici mezi zákonnými podmínkami přepravy a podmínkami smluvními, které si strany (ať již jednostranně či vzájemně) ujednaly při sjednávání přepravy či uzavírání přepravní smlouvy.

O tom, že je dopravce provádějící speciální (chlazené, mražené) přepravy povinen např. zjistit teplotu zásilky při nakládce, již dnes není téměř pochyb. Jaký je však rozsah povinnosti dopravce neohrožovat zásilku krádeží či loupeží při provádění pravidelných či nepravidelných zastávek během přepravy se však v odborné literatuře vedou značné spory a ani rozhodnutí soudů nejsou v tomto směru vždy jednoznačná.

Základní rozdíly ve stanovování podmínek přepravy jsou dány již volbou dopravního prostředku. Jiné požadavky např. na ochranu zboží budou kladeny při letecké a jiné při silniční přepravě. K **běžným předpokladům**, na něž se lze bez jejich zvláštního zdůrazňování nesporně spolehnout, patří čistota dopravního prostředku, zejména pak nákladního prostoru, použití

zimních pneumatik v zimních obdobích, bezvadný stav vozidla, způsobilost řidiče (schopnost řízení, abstinence); jejich nesplnění naopak zakládá na straně odesílatele či příjemce automaticky nárok na náhradu škody, vznikne-li tato z porušení těchto zásadních (běžných) předpokladů.

Rovněž jde-li o **speciální vozidla**, která svým vybavením chrání zásilku před působením tepla, chladu, nebo naopak udržují určitou teplotu jako předpoklad přepravy (chlazení, mražení, silo – vozidla, vozidla s jeřábem apod.), jsou tato rovněž spojena s dalšími speciálními podmínkami jejich použití, jakož i přípravy nákladu k přepravě, zejména jeho zabezpečení. I zde nesporně existují běžné předpoklady vybavení a způsobilosti těchto vozidel i řidičů (speciální znalosti řidiče při nakládce, ovládání jeřábu apod.), na něž se lze spolehnout a jež není třeba zvláštním způsobem při sjednávání přepravní smlouvy zdůrazňovat.

Ke zcela základním podmínkám přepravy na straně dopravce pak patří povinnost **neohrožovat zásilku**, a to v podobě běžné odpovědnosti za škodu se ztřeštěným (zvýšeným) požadavkem na určitou míru bdělosti a ostražitosti v zájmu předejití typickým škodám ohrožujícím zásilku v průběhu přepravy, popř. škodám či rizikům, na něž byl dopravce (řidič dopravce) výslovně upozorněn, nebo jež vyplývají z rizik v daném oboru či v dané oblasti (přepravy chlazené, stejně jako přepravy do rizikových oblastí zemí bývalého Sovětského svazu, Itálie apod.).

Přípustnými ujednáními v přepravních smlouvách je také ustanovení o počtu osob, které mají být jako řidiči či doprovodný personál na přepravě zúčastněny (zvýšený počet řidičů v rizikových oblastech, osoby doprovázející vlakové zásilky dobytka za účelem stlaní a krmení, ochrana konvojů na území Ruska apod.). Stejně tak jsou přípustné požadavky odesílatelů, aby za účelem přepravy přes Alpy (Brennerský průsmyk) byla vozidla vybavena zimními pneumatikami, aby projížděla přes určité hraniční přechody, či aby přeprava byla prováděna výhradně v noci (např. z důvodu ochrany zásilky před slunečním zářením). Mezi moderní požadavky provádění přepravy patří též požadavek, aby vozidlo bylo vybaveno např. bezpečnostními schránkami za účelem uložení zboží nebo finančních prostředků (z dobírek), popř. aby nedocházelo k žádným zastávkám (viz např. německý rozsudek OLG Norimberk č. 1445/08 ze dne 4.2.2009 považující za vhodné vybavení vozidla též chemickým WC, aby řidič nemusel zastavovat kvůli potřebě toalety).

Výše uvedená smluvní ujednání a požadavky vznášené ať již ze strany odesílatele, tak i ze strany dopravce, jsou povětšinou potvrzena též soudními rozhodnutími a uvedena v odborné literatuře. I když se může často zdát, že požadavky na zajištění určité kvality přepravy se nacházejí na hranici možností dopravce a jeho povinností stanovených zákonem, rozvoj moderní přepravy, důmyslnost kriminálních živlů, jakož i požadavky pojišťoven na zajištění bezpečnosti přepravy takové požadavky odůvodňují, stejně jako provádění takových opatření, které kvalitu přepravy zvyšují, zabezpečují či ochraňují.

1)

Dohody o druzích zboží vyloučených z přepravy, hodnotovém omezení

Velké množství přepravních společností, zejm. v balíkové, zásilkové či letecké přepravě, omezuje rozsah zboží, které jim může být k přepravě nabídnuto, tedy zboží, které jsou ochotny přepravovat. Z přepravy jsou proto vyloučeny ceniny, hodinky, drahé kovy, umělecké předměty, přičemž taková omezení jsou často provázána též hodnotovým omezením stanovujícím zákaz přepravy zboží přesahujícího např. hodnotu 5 tisíc dolarů či 50 tisíc Kč.

Taková ujednání nesporně nejsou v rozporu se zákonem, přesto vyvolávají celou řadu otázek, jež byly ve větší či menší míře řešeny též zahraničními soudy.

Převezme-li dopravce k přepravě zásilku i přesto, že je tato jeho všeobecnými podmínkami z přepravy vyloučena, je třeba nejdříve vyřešit otázku, zda o převzetí takové zásilky věděl, či nikoli. Významnou právní otázkou pak je, zda o přepravě takové (vyloučené) věci může vzniknout mezi stranami přepravní smlouva, pokud je zásilka z přepravy předem všeobecnými podmínkami vyloučena. Nejvýznamnější otázkou však je, jaká je odpovědnost dopravce v případě, že vědomě (či nevědomě) převezme k přepravě zásilku zboží všeobecnými podmínkami z přepravy vyloučenou, jako právě hodinky či umělecké předměty. Nemohla-li totiž, dle znění všeobecných podmínek dopravce, o přepravě této zásilky řádně vzniknout přepravní smlouva, musely by se vztahy stran řídit ustanovením o bezdůvodném obohacení dle § 451 a násl. občanského zákoníku. Zda zůstává na straně dopravce oprávnění namítat, že jeho odpovědnost je omezena v rozsahu daném příslušnými mezinárodními úmluvami, je asi tou nesložitější právní otázkou. Její řešení doposud záviselo na úvaze soudu, který se touto problematikou zabýval, přičemž právní závěry v tomto směru jsou značně rozdílné. Např. německé soudy se přiklánějí k závěru, že i o přepravě těchto (z přepravy vyloučených) věci může platně vzniknout mezi stranami přepravní smlouva.

Nežřídko se tak stává, že dopravce převezme i vědomě k přepravě zásilku vyloučenou z přepravy jeho všeobecnými podmínkami, přičemž tuto i pojistí. Následné řešení odpovědnosti při vzniku škody na takové zásilce, včetně nároků na pojistné plnění, je značně závislé na místě projednávání případného sporu a existující judikatuře.

2)

Dohody stran o zvýšené péči dopravce

Z mnoha rozsudků soudů zejména ve smluvních státech Úmluvy CMR lze dovodit, že následující požadavky odesílatele na kvalitativní obsah přepravy, jež musí dopravce dodržet, jsou zcela přípustné a neodporují zákonným normám:

- Požadavek na národnost řidiče

Řada pokynů odesílatelů se týká nasazení řidiče s národností odpovídající zemi sídla odesílatele. Tak žádají odesílatelé, aby dopravcem použitý řidič byl české, německé či maďarské národnosti. Takové ustanovení není diskriminační, může souviset s komunikační schopností, s obavou z krádeží či s určitou výší profesionality a kvalifikace řidiče. Porušení tohoto požadavku může vést k plné odpovědnosti dopravce za vzniklou škodu, bez ohledu na limitovanou odpovědnost danou mezinárodními úmluvami, lze-li škodu prokázat jako přímý důsledek porušení takového požadavku na řidiče.

- Požadavek na nepřerušenu přepravu

Odesílatelé často požadují, aby přeprava nebyla v žádném případě přerušována přestávkami na odpočinek, na stravu, popř. i na toaletu, což vyžaduje nasazení dvou řidičů, zvyšuje cenu přepravy i nároky na její uskutečnění. Předmětný požadavek je vznášen zejména v případě přeprav hodnotově významného zboží, termínovaných dodávek, či provádění přepravy přes

rizikové území. Ani takový požadavek není ze strany odesílatele protiprávní, jak bylo již výše konstatováno např. v rozsudku německého OLG Norimberk ze dne 4.2.2009 - 1445/08, týkajícího se použití chemické toalety řidičem při provádění přepravy.

- Parkování na vyhrazených (hlídaných) parkovištích

I tento požadavek je soudy považován za zcela legitimní a realizovatelný. Existuje přehled evropských parkovišť, na nichž lze v případě realizace přepravy dle Úmluvy CMR provést parkování pod dohledem správce parkoviště. Samozřejmě i tato forma přepravy s kvalifikovaným parkováním zvyšuje cenu přepravy, jakož i nároky na plánování přepravy tak, aby zastávky mohly být realizovány právě na označených hlídaných parkovištích, pokud dosažení takového místa nebrání stav dopravy (kolony, objížďky, poruchy vozidla apod.). Dopravce se nemůže zbavit své odpovědnosti pouze tvrzením, že sice přijal pokyn k uskutečnění přepravy za stanovené podmínky kvalifikovaného parkování, ale nepodařilo se mu takové parkování zajistit.

- Využití určité trasy či hraničního přechodu

Požadavkem ze strany odesílatele může také být, aby řidič dopravce absolvoval přepravní trasu po určitých cestách, popř. k přechodu státních hranic využil jen určité hraniční přechody. Tento požadavek přímo souvisí např. s dohodnutým celním odbavením, které má odesílatel zajištěno, popř. s obavou ze zkrácení přepravní cesty dopravcem z důvodu šetření nákladů, ale zvýšení rizikovitosti průjezdem nebezpečných oblastí. Požadavek odesílatele však může mít také vazbu na jeho zkušenost s vydáváním nejrůznějších potvrzení (např. celních dokumentů o ukončení přepravy) na celních stanicích či určitých místech. Proto i porušení požadavku odesílatele uskutečnit přepravu určitou trasou může vést v případě způsobení škody ke zvýšení dopravní odpovědnosti či k jeho odpovědnosti neomezené.

- Ujednání o snížené kvalitě přepravy

Stejně jako jsou platná ujednání o zvýšené, jsou platná též ujednání o snížené kvalitě přepravy, pokud však nejsou v rozporu např. s ustanovením čl. 41 Úmluvy CMR. Za předpokladu, že není snižován rozsah odpovědnosti dopravce, ani není přenášeno důkazní břemeno, jsou taková ujednání v rámci mezinárodní silniční přepravy platná, neboť se týkají pouze kvalitativních podmínek přepravy, nikoli rozsahu dopravní odpovědnosti. Jedná se např. o tyto okolnosti přepravy:

a) použití plachtových namísto krytých vozidel

Pro snížení nákladů přepravy požadují často (nejenom čeští) odesílatelé, aby dopravce např. v zimním období vykonal cestu z jižních zemí (Francie, Španělsko) přes Alpy (Brennerský průsmyk) při výhodné meteorologické předpovědi pouze s plachtovým vozidlem, nikoli s vozidlem umožňujícím kontrolovanou teplotní přepravu. V takovém případě je dopravce při náhlé změně počasí zbaven odpovědnosti za promrznutí zásilky, jednalo-li se o výslovný požadavek odesílatele. Dojde-li však např. během přepravy k poruše vozidla a vozidlo bude nuceno setrvat na rizikovém území až do změny teploty, bude dopravce spoluzodpovědný za vzniklou škodu. To samé se týká použití plachtových vozidel pouze na krátkou vzdálenost

v zimním období, nebo naopak v letním období pro přepravu zásilek vyžadujících kontrolovanou teplotu.

b) použití pouze jednoho řidiče

I přes naléhání dopravce může odesílatel požadovat, aby přeprava byla vykonána za použití pouze jediného řidiče, ačkoli trasa přepravy vede rizikovým územím či zásilka představuje tzv. citlivé zboží, náchylné k odcizení či k loupeži. Dojde-li následně ke škodní události, k níž by pravděpodobně při použití dvou řidičů nedošlo, bude dopravce zbaven své odpovědnosti za vzniklou škodu.

c) nakládka či vykládka zboží

Požaduje-li odesílatel či příjemce (zpravidla i přes nesouhlas dopravce), aby nakládka či vykládka zboží byly provedeny určitým způsobem (bez jeřábu, bez vysokozdvížného vozíku), je i v tomto případě dopravce zbaven odpovědnosti, zjistí-li se, že takový způsob vykládky či nakládky nutně musel vést k poškození zboží. Ani zde však není vyloučena spoluodpovědnost dopravce (jeho řidiče), pokud se prokáže, že jeho spolupůsobení při nakládce či vykládce znamená porušení povinnosti předcházet škodám či zakládá hrubé porušení jeho povinností coby dopravce (umožnění nedovoleného způsobu vykládky, neodborná manipulace s vozidlem apod.)

d) použití letních pneumatik namísto zimních

Výslovný požadavek odesílatele, aby přeprava byla vykonána na letních pneumatikách, přestože je nutno využít pneumatiky zimní, zbavuje dopravce jeho (spolu) odpovědnosti za vzniklou škodu. Předmětným požadavkem je dopravce nucen, aby přepravu vykonal za zvýšeného rizika, a to zpravidla i v zájmu snížení nákladů (když pořízení zimních pneumatik je finančně náročnější). Ani zde však není dopravce zcela zbaven rizika spoluodpovědnosti, pokud podcení přepravní rizika, jež není odesílatel ochoten nést a která při udílení pokynů k přepravě ani nepředpokládal (nájezd řidiče do zasněžených oblastí i přes varování meteorologické služby, chyby při vyprošťování vozidla apod.).

e) neprovedení přejímky

Rovněž tak pokyn dopravce, že zboží nemusí být při převzetí kontrolováno (počítáno, prováděna kontrola stavu obalů apod.), popř. nemusí být příjemci předáno (a to jeho prostým složením v závodě či před branami závodu příjemce), je přístupným omezením kvality přepravy, zbavující dopravce odpovědnosti za vzniklou škodu.

3)

Nejednoznačné omezování rozsahu dopravcovy odpovědnosti

Zejména v německy hovořících zemích se názory na omezování rozsahu dopravcovy odpovědnosti ve všeobecných přepravních podmínkách (dopravců) nejeví jako jednoznačné. Nejvyšší německý soud (BGH) označil snahu dopravce zbavit se své kontrolní odpovědnosti za hrubé organizační pochybení, a to na rozdíl od názoru rakouského Nejvyššího soudu (OGH). Všeobecně lze říci, že dopravce může omezit svou odpovědnost za škodu vzniklou na přepravované zásilce, je-li mu k přepravě předáno zboží, jež bylo všeobecnými podmínkami z přepravy vyloučeno, dále pokud odesílatel dopravce neupozorní na hrozbu vysoké škody spojené s přepravou zásilky, popř. pokud odesílatel neupozorní dopravce na vysokou hodnotu zásilky (pokud tedy odesílatel neučiní hodnotovou deklaraci ve smyslu čl. 24 Úmluvy CMR).

4)

Důsledky porušení smluvních ujednání na straně odesílatele i dopravce

- a) Za předpokladu, že došlo k platnému smluvnímu ujednání o (zvláštních či zosřtených) podmínkách přepravy, je dopravce za škodu vzniklou z tohoto důvodu odpovědný ve smyslu § 622 ObchZ či v případě silniční přepravy dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR. Je však nutno posoudit, zda ke škodě skutečně došlo v přímém důsledku porušení sjednaného závazku (povinnosti) na straně dopravce, tedy, zda škoda skutečně vznikla v důsledku nenasazení dvou řidičů či nepoužitím řidiče českého či slovenského apod. Jde-li o škodu způsobenou úmyslně či hrubě nedbale (nedbalostí rovnající se úmyslu), bude dopravce za vzniklou škodu odpovídat bez omezení.
- b) V případě platného sjednání dohody o zúžení dopravcovy povinnosti péče o zásilku však závěry nemusí být již tak zcela jednoznačné. Bude na dopravci dokázat, že dopravce dostal všem svým, byť smluvně omezeným povinnostem péče o zásilku, a dopravce bude také povinen dostát své sekundární důkazní povinnosti, že v případě, pokud by mu odpovědnost omezena nebyla, by ke škodě dojít nemuselo. Dopravce tedy bude povinen prokázat, že vzniklá škoda nastala z důvodů smluvně sjednané omezené odpovědnosti za zásilku, nikoli z důvodů, za něž odpovídá. Přitom stále hrozí, že dopravcovo vysvětlení nebude soudem přijato z důvodu, že jeho jednání odporovalo dobré víře odesílatele v dopravcovo jednání – péči o zásilku a dopravce překročil hranici omezitelnosti, která mu jako povinnost tak jako tak ze zákonných ustanovení přísluší.

II. ODPOVĚDNOST PŘI PŘEPRAVĚ NOVÝCH (OSOBNÍCH) VOZIDEL

Důvodem tohoto právního zamyšlení je požadavek klientky – advokátní kolegyně, zastupující dopravce přepravujícího z České republiky do zahraniční nová osobní vozidla z produkce českých automobilek, týkající se odpovědnostních otázek, které, s ohledem na jejich četnost a složitost, považovala za nutné konzultovat.

Je skutečností, že přeprava nových osobních vozidel z České republiky (ale i do České republiky), probíhá-li po silnici nebo po železnici, má řadu speciálních aspektů. Jedná se o úzký rozsah přeprav, vyznačující se přepravou na otevřených vozidlech, hodnotově významných nákladem, zvláštností a určitou pravidelností poškození a značným rozdílem mezi deklarovanou hodnotou a následně v rámci škodního řízení požadovanou náhradou. Tuzemští i zahraniční dopravci nových osobních vozidel musí být také vybaveni speciálními automobilovými návěsy, které pro svoji zvláštnost nejsou použitelné pro žádné „náhradní“ zboží.

- Doba odpovědnosti dopravce

Stejně jako v přípravě přepravy jakéhokoli jiného zboží je dopravce provádějící přepravu nových silničních vozidel odpovědný za škodu vzniklou na nich v době od jejich převzetí do okamžiku jejich vydání příjemci. To odpovídá jak ustanovení § 622 ObchZ, tak čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR. Při tuzemské přepravě je možno odpovědnost dopravce pouze rozšířit ve smyslu § 622 odst. 4 ObchZ, ve smyslu čl. 23 Úmluvy CMR pak dopravce při mezinárodní přepravě odpovídá v omezeném rozsahu, nepůjde-li o jeho plnou odpovědnost při vzniku okolností daných čl. 29 Úmluvy CMR.

Je také běžnou pravidelností v daném úseku přepravy, že dopravní prostředky jsou vybaveny pohyblivými plošinami umožňujícími nakládat nová osobní vozidla ve dvou úrovních. Obecně však nejsou tyto pohyblivé plošiny považovány za speciální zařízení, které musí výlučně ovládat vždy pouze řidič nákladního vozidla, ale mohou být bez významného úsilí ovládány též pracovníky odesílatele (výrobce), což se týká i způsobu upevnění nových osobních vozidel na pohyblivých plošinách. Ve vztahu k tomu, kdo provádí nakládku nových vozidel, počíná doba odpovědnosti silničního dopravce v okamžiku, kdy vozidla převezme k jejich (vlastní) nakládce na nákladní vozidlo, provádí-li takovou nakládku sám, popř. kdy převezme vozidla naložená na nákladní vozidlo, je-li nakládka prováděna pracovníky odesílatele. V případě vykládky pak obdobně trvá doba dopravcovy odpovědnosti až do okamžiku, kdy dopravce (provádí-li vykládku vlastním úsilím) vozidla příjemci předá, nebo do okamžiku, kdy umožní příjemci nová osobní vozidla z nákladního vozidla vyložit (je-li vykládka prováděna pracovníky příjemce). V úvahu přichází též situace, že doba dopravcovy odpovědnosti končí v okamžiku, kdy (po dohodě s příjemcem) dopravce předá klíče od nákladního vozidla spolu s průvodními dokumenty příjemci, čímž mu umožní nová osobní vozidla převzít (složit) z nákladního vozidla. Bez takového předběžného ujednání však nemůže doba dopravcovy odpovědnosti skončit, neboť příjemci je nutno fakticky umožnit zboží (nová osobní vozidla) převzít.

- Zproštění odpovědnosti

S ohledem na zvláštní povahu přepravy nových osobních vozidel přichází na straně dopravce ve své podstatě v úvahu pouze dva základní důvody pro zproštění odpovědnosti, a to skutečnost, že:

- i) jsou při přepravě použita otevřená vozidla (ve smyslu čl. 17 odst. 4, písm. a) Úmluvy CMR)
- ii) přepravovaná vozidla musí (nemusí) být dostatečně zabalena pro účely přepravy na otevřených vozidlech (ve smyslu čl. 17 odst. 4, písm. b) Úmluvy CMR).

Vzhledem k tomu, že čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR obsahuje tzv. upřednostněné případy zproštění dopravcovy odpovědnosti, má dopravce ulehčeno důkazní břemeno, neboť mu stačí pouze odkázat na možnost vzniku škody z důvodu použití otevřených vozidel či nedostatečného balení nových osobních vozidel a důkazní břemeno se přesune na stranu oprávněné osoby (odesílatele popř. příjemce). To odpovídá též znění § 622 odst. 2, písm. c) ObchZ. Přesun důkazního břemene z dopravce na oprávněného je pak založen ustanovením čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR. Čl. 18 odst. 3 Úmluvy CMR však současně z tohoto pravidla stanovuje výjimku, když právní domněnka ztráty či poškození při použití otevřených vozidel neplatí, jde-li o neobvykle velkou ztrátu nebo o ztrátu jednotlivého kusu zásilky.

Přeprava nových osobních vozidel probíhá zpravidla otevřenými nákladními vozidly, ačkoli výjimečně může být provedena i vozidly krytými. Čl. 17 odst. 4 písm. a) Úmluvy CMR stanovuje přísný požadavek při přepravě otevřenými vozidly, aby k takové přepravě docházelo na základě výslovné dohody stran a se zanesením této skutečnosti do nákladního listu. Nedojde-li ke splnění tohoto požadavku, nebude se dopravce moci dovolávat upřednostněného důvodu zproštění jeho odpovědnosti, ani přenesení důkazního břemene ve smyslu čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR. Otevřenými vozidly se přitom rozumí taková, kdy náklad není kryt, a to nehledě na skutečnost, zda samotný náklad je překryt třeba plachtou či ochrannou fólií. Není-li nákladní list vystaven, nelze ani ujednání ve smyslu čl. 17 odst. 4, písm. a) Úmluvy CMR učinit. Nic ovšem nebrání, aby přeprava na otevřených vozidlech byla přesto vykonána, nesplnění požadavku čl. 17 odst. 4, písm. a) Úmluvy CMR (tedy nevystavení nákladního listu) však staví dopravce do nevýhodné odpovědnosti a důkazní role. Naopak, při tuzemské přepravě nejsou požadavky na zanesení dohody stran o použití otevřených vozidel do nákladního listu dány a taková dohoda může být učiněna i v přepravní smlouvě. I kdyby se při mezinárodní přepravě dopravce dohodnul s odesílatelem o použití otevřených vozidel, byl schopen tuto dohodu prokázat formou smluvního ujednání či ujednání ve všeobecných podmínkách, nebude takový důkaz dostačující k tomu, aby nastaly účinky předpokládané za splnění podmínek daných čl. 17 odst. 4, písm. a) Úmluvy CMR. I z tohoto důvodu bývá často na nákladních listech používaných při přepravě nových osobních vozidel odkaz na ujednání stran o jejich použití již předtištěn. Je-li takového ujednání dosaženo a toto prokázáno, vztahuje se též na meziskladování či na překládku přepravovaných nových vozidel. Osvědčí-li tedy dopravce, že ke škodě na zásilce nových osobních vozidel v podobě odření od odlétajících kamínků, ptačího trusu, silničního vandalismu apod. dojít mohlo, je jeho důkazní břemeno ulehčeno a toto se přesouvá na oprávněného. Složitější je však situace, kdy ke škodě na nových přepravovaných vozidlech dojde při nakládce, vykládce nebo i při přepravě, avšak nikoli běžným rizikem vyplývajícím z použití otevřených vozidel. I v takovém případě je však nutno vycházet z oprávnění dopravce osvědčit vznik škody v důsledku použití otevřených vozidel. Bude následně na oprávněném dokázat, že vzniklá škoda neměla příčinnou souvislost s použitím otevřených vozidel, na rozdíl od dopravcovy stanoviska. Proto škody vzniklé např. uvolněním přepravovaného vozidla, havárií, neopatrnou jízdou, nárazem apod. nebudou mít příčinnou souvislost s použitím otevřených vozidel, byť se této skutečnosti dopravce může dovolávat.

Pokud jde o balení při přepravě nových osobních vozidel, je zastáváno obecné stanovisko, že tato balena být nemusí (a z pravidla ani nebývají). To nemění nic na skutečnosti, že značné množství výrobců již svá vozidla pokrývá buď ochrannou vrstvou, ochrannou fólií či jinými krycími prostředky, aby alespoň částečně zabránili běžným škodám vyplývajícím z otevřených přeprav (odlétání kamínků, ptačí trus). Nejrůznější hliníkové fólie, nalepované zejména na citlivé či vysoce leštěné části vozidel, se tak stávají běžnou praxí a není jisté daleko doba, kdy bude možno prokázat, že neprovedení takových ochranných opatření spadalo přímo do rizika odesílatele. V případě běžného poškození při přepravě na otevřených vozidlech bude často záležet na stanovisku odborníka (znalce), který stanoví, zda příčinou vzniku škody bylo použití otevřených vozidel, či naplnění jiného rizika, a zda za něj dopravce odpovídá či nikoli.

I v případě částečné ochrany nových vozidel ochrannými fóliemi dochází ke sporům, zda k poškození došlo již ve výrobním závodě a bylo např. následně překryto fólií, či působením vnějších vlivů i přes ochrannou fólii (např. větvemi stromů či ostrými hroty keřů).

- Hlášení o škodě

Ve smyslu čl. 30 Úmluvy CMR je příjemce povinen zjistit náležitě stav zásilky a ohlásit dopravci výhradu s uvedením všeobecných údajů o povaze poškození či ztráty, a to při převzetí zásilky, popř. do 7 dnů ode dne vydání zásilky jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné. To se týká zejména údajů o ušpinění vozidel, zřetelného (očividného) vnějšího poškození, ale i pokrytí ledem či sněhem, znemožňujících řádnou kontrolu stavu vozidel. Takové poznámky (zasněženo, ledem pokryto) však nepřestávají řádnou výhradu a k případné reklamaci tak musí dojít bezprostředně poté, co škoda může být zjištěna. Naopak, snaha o rychlé odstranění sněhu či ledu z vozidel může vést k námitce dopravce, že k poškození došlo právě v myčce či při jiném způsobu očišťování vozidel.

- Rozsah náhrady škody

Je-li zjištěno, že dopravce za vzniklou škodu odpovídá, je nutno stanovit, v jakém rozsahu a jakou náhradu je povinen poskytnout. Výše náhrady je stanovena jednak v čl. 23 Úmluvy CMR, jednak v čl. 25 Úmluvy CMR, jde-li o poškození zásilky. Náhrada se vypočítává z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě, při poškození zásilky pak hradí dopravce částku, o kterou se její hodnota snížila. Rozhodující přitom nebude hodnota zásilky, kterou odesílatel (např. při přepravě mezi jednotlivými závody výrobce) uvede v nákladním listě, ale skutečná hodnota nového vozidla, což např. v případě ztráty (krádeže) znamená vyjít z ceny, která je cenou tržní, tedy prodejní u (značkových) prodejců. Je-li však vozidlo přepravováno od výrobce k prodejci, je nutno vyjít z ustanovení čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR a zjistit, jaká byla prodejní cena vozidla z výroby, tedy cena v místě a době převzetí k přepravě (nikoli cena konečná, stanovená prodejcem v autosalonu, tedy cena s připočteným ziskem).

Problematičtější je situace tam, kde má být zjištěna míra poškození. Je nutno vzít v úvahu, že technicky zcela bezvadné vozidlo, které bylo opravováno (oprava laku, vyměnitelných dílů), již zpravidla nebude prodeje schopné za původní cenu, ale naopak jeho cena konečnému zákazníkovi významně poklesne. Rozdíl mezi hodnotou nového vozidla a opraveného vozidla může být proto zcela minimální, ne-li téměř nulový, zatímco rozdíl v prodejní ceně zcela zásadní. Bagatelní škody by proto měly být zohledňovány ve znaleckých posudcích, ačkoli znalci musí vzít v úvahu, že v rámci náhrady (dle Úmluvy CMR) nelze hradit např. náklady zjištění škody, ohlášení škody, zjištění rozsahu škody na místě samém apod. Složitě bývá také stanovení výše škody v případě, že např. poškození laku je odstraňováno samotným prodejcem vozidel v jeho podniku (servisu), či musí být vozidlo odesláno do lakovny vzdálené desítky kilometrů od místa vykládky, nehledě na náklady spojené s odstavením vozidla a dalšími servisními úkony. Tyto náklady nemohou být zohledněny při použití principu stanoveném v čl. 25 odst. 1 Úmluvy CMR, tedy zjištěním rozdílu mezi sníženou hodnotou zásilky poškozené oproti její původní hodnotě stanovené v místě a čase převzetí k přepravě.

III. SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

- rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30.1.2013 – 23 Cdo 88/2011-244

Předmětným rozsudkem se Nejvyšší soud ČR vyjádřil k otázce aplikace § 619 ObchZ, týkajícího se přechodu práva na uplatnění nároku na náhradu škody vůči dopravci. Toto zákonné ustanovení určuje, že příjemce zásilky nabývá práva z přepravní smlouvy, požádá-li o vydání zásilky po jejím dojetí do místa určení nebo po uplynutí lhůty, kdy tam měla dojít, a to za předpokladu, že je příjemce zásilky ve smlouvě určen. Tímto okamžikem přecházejí na příjemce též nároky týkající se škody na zásilce.

V řízení se dopravce bránil uplatňovanému nároku na náhradu škody vzniklé vyplavením zásilky doručené do ČR a zadržené v rámci uplatnění zadržovacího práva dopravcem, a to poukazem na nedostatek aktivní legitimace žalujícího odesílatele. V řízení dopravce prokázal, že poté, co byla zásilka doručena do místa určení a zadržena za účelem zajištění nároků vyplývajících z přepravní smlouvy, požádal o její vydání příjemce uvedený ve smlouvě o přepravě, a to telefonicky, písemně i faxem. Tuto skutečnost také příjemce při jednání soudu osobně potvrdil.

Nejvyšší soud konstatoval, že ačkoli některé smluvní státy Úmluvy CMR (Německo, Rakousko) uznávají tzv. duplicitní legitimaci, kdy nároky z přepravní smlouvy vůči dopravci může uplatňovat jak odesílatel, tak příjemce, nestanovuje Úmluva CMR oprávnění k uplatnění nároků na náhradu škody v případě škody na přepravované zásilce jednoznačně. Za této situace je proto dle Nejvyššího soudu ČR nutno v otázkách Úmluvou CMR neupravených vyjít ve smyslu § 756 ObchZ z vlastní národní úpravy smlouvy o přepravě věci obsažené v ustanoveních § 610 a násl. ObchZ, a to konkrétně z ustanovení § 619 ObchZ, jak správně dovodil již odvolací soud. Dospěli tedy odvolací soud k závěru, že žalobce není s ohledem na naplnění podmínek § 619 ObchZ ve sporu aktivně legitimován vzhledem k přechodu nároku na náhradu škody na zásilce na příjemce, je toto právní posouzení správné a dovolací důvod nesprávného právního posouzení věci nebyl důvodně uplatněn.

- rozsudek BGH ze dne 13.6.2012 – I ZR 87/11 – Transportrecht 12/2012, str. 463

V květnu 2008 sjednal příkazce se zasílatelem přepravu kartonu s osmi lahvemi vína za přijímající sazbu. Při převzetí zásilky k přepravě byl řidiči kamionu předán nákladní list obsahující mimo jiné prohlášení o pojištění zásilky ve výši 20.400,- eur. Po doručení zásilky se ukázalo, že karton byl během přepravy zespondu otevřen a šest lahví vína bylo odcizeno. Pojistitel příkazce podal u soudu žalobu na náhradu škody proti zasílateli. Soud prvního stupně žalobě v plném rozsahu vyhověl. Odvolací soud oproti tomu přiznal žalobci jen polovinu žalované částky, neboť dovodil spoluzavinění příkazce spočívající ve skutečnosti, že již v době uzavření zasílatelské smlouvy neupozornil žalovaného na neobyčejně vysokou hodnotu zásilky. Dovolací soud potvrdil rozhodnutí odvolacího soudu. **V případě ztráty zásilky je žalobce povinen tvrdit a dokázat kvalifikované zavinění žalovaného podle ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR. Povinnost žalobce však ulehčuje zásada sekundárního důkazního břemene tvrzení vycházející z principu dobré víry a ukládající žalovanému poskytnout žalobci informace ohledně skutečností případu, které jsou žalovanému dobře známy.** V uvedeném případě měl žalovaný především uvést, jakou péči vynaložil k tomu, aby zabránil vzniku škody. Jelikož tak

neučinil, dospěl soud k závěru, že tvrzení žalobce o existenci kvalifikovaného zavinění žalovaného podle ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR je mezi stranami nesporné. **Oproti názoru odvolacího soudu však dovolací soud konstatoval, že žalobce byl povinen upozornit žalovaného na neobyčejně vysokou hodnotu zásilky nejpozději do okamžiku uzavření zasílatelské smlouvy. Upozornění mělo být žalovanému sděleno v takovém časovém horizontu, aby se mohl rozhodnout, zda chce vzhledem k hodnotě zásilky obstarat přepravu podle smlouvy a zda je v takovém případě schopen učinit nezbytná bezpečnostní opatření.** Dané povinnosti žalobce nedostál, neboť poskytl žalovanému informaci o hodnotě zásilky až v momentě převzetí zásilky k přepravě. Dovolací soud tak shledal spoluzavinění žalobce na vzniku škody podle ustanoven § 254 odst. 2 věty druhé BGB ve výši 50%.

IV. PŘÍŠTĚ

V příštím e-bulletinu dopravního práva se budeme zabývat těmito tématy:

1. Nesprávná deklarace obsahu zásilky a odpovědnost dopravce
2. Multimodální přeprava ve vztahu k přepravě letecké

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