

Červen 2014

**1**

Vydání

# E-bulletin dopravního práva

## Obsah

- I. Překládka zboží a odpovědnost za škodu
- II. Rozsah prezkumné povinnosti dopravce k předaným dokladům
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

### I.

#### Překládka zboží a odpovědnost za škodu

K překládce zboží dochází při všech druzích přepravy, přičemž například pro námořní či leteckou dopravu je překládka přímo nezbytnou součástí přepravních úkonů. Při silničních přepravách, při takzvaných dodávkách „z domu do domu“, k překládce docházet nemusí, pokud nebude zboží krátkodobě (popř. dlouhodobě) skladováno buď na terminále dopravce, nebo při provádění celní či zdravotní kontroly.

Překládka zboží jako samostatný právní institut (typová smlouva) není upravena ani v novém občanském zákoníku, zákoně č. 89/2012 Sb. Na rozdíl od německé úpravy se o překládce nezmiňují ani existující smluvní typy, tedy smlouva zasílatelská (§ 2471 NOZ) a smlouva o přepravě (§ 2555 NOZ).

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Úmluva CMR) z roku 1956 samostatně překládku coby úkon dopravce neupravuje. Dle ustanovení čl. 6 odst. 2, písm. c) Úmluvy CMR musí nákladní list ještě obsahovat údaj o zákazu překládky, pokud odesílatel zamýšlí takový úkon v rámci přepravy vyloučit. V opačném případě nelze tedy dopravci překládku zboží namítat.

Přesto je zřejmé, že při silničních přepravách dochází k překládkám i bez vědomí odesílatelů či příjemců, popř. je překládka tiše předpokládána (v rámci tzv. sběrné služby). Překládka přitom může být riziková ať už způsobem samotné překládky (vysokozdvížným vozíkem, jeřábem, ručním prováděním), tak i osobou, která překládku provádí – půjde-li například o přepravu citlivého elektronického zařízení (lékařské přístroje) nebo tiskařských strojů, může neopatrná překládka prováděná samotným dopravce či jím najatou osobou vést k rozsáhlým škodám na přepravovaném zboží.

Překládka prováděná v rámci mezinárodní silniční přepravy (dle Úmluvy CMR), která nebyla ve smyslu čl. 6 odst. 2, písm. c) Úmluvy CMR vyloučena, prováděné z vozidla na vozidlo, je součástí mezinárodní přepravy a nepředstavuje samostatnou smlouvu. Je přitom nerozhodné, zda je překládka prováděna jeřábem, v rámci vnitropodnikové přepravy (logistického centra)

na pohyblivém pásu nebo jinak. Často také dochází k překládce při ukončení přepravy mezinárodní, na níž z logistického centra dopravce navazuje část přepravy vnitrostátní.

V případě škody vzniklé na zásilce při překládce v mezinárodní silniční přepravě je dopravce odpovědný ve smyslu čl. 23 Úmluvy CMR, nezaloží-li způsob provádění překládky (popř. v případě jejího vyloučení překládka samotná jako taková) případ hrubé nedbalosti rovnající se úmyslu ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR. V takovém případě by dopravce odpovídal za škodu vzniklou na zásilce bez omezení. Lze poukázat např. na znění německých ADSP (všeobecných zasílatelských podmínek), dle nichž dojde-li ke škodě na zásilce mimo samotnou přepravu, snižuje se odpovědnost zasílatele na 5 SDR za kilogram hrubé váhy zásilky.

Úmluva CMR v čl. 2 nicméně předpokládá, že k překládce zásilky (popř. i s přepravovaným vozidlem) může na některém úseku cesty dojít. Bude-li zásilka přepravována na naloženém vozidle po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo letecky, bude se na vzniklou škodu aplikovat Úmluva CMR, nedošlo-li k přeložení zásilky, tedy, byla-li tato přepravována i s vozidlem. Bude-li však současně prokázáno, že ke škodě na zásilce došlo z důvodu přepravy jiným druhem přepravy, bude silniční dopravce odpovídat za škodu na zásilce v rozsahu, v jakém by odpovídal dopravce jiného druhu dopravy než silniční. Naopak, dojde-li k přeložení zásilky do letadla, na loď či na vlak (popř. vnitrozemské plavidlo), bude se již odpovědnost za škodu vzniklou na zásilce řídit příslušnou úpravou toho kterého druhu dopravy.

V případě, že by odesílatel sám dohodl s dopravcem, že přeprava bude v určitém místě ukončena, zásilka bude přeložena např. na říční člun, přepravena do určitého místa a odtud bude přeprava pokračovat opět silničním vozidlem, neponese silniční dopravce za škodu vzniklou v rámci této překládky (říční přepravy) odpovědnost. Stejně platí pro případ, že odesílatel sám zabezpečí překládku zásilky např. v logistickém centru dopravce speciálním jeřábem prostřednictvím k tomu najaté (třetí) osoby, se kterou za tímto účelem uzavře zvláštní smlouvu. To se může týkat zejména nadrozměrných nákladů, speciálního zboží vyžadujícího určité zacházení, popř. zboží vyžadujícího k překládce speciální zařízení. Za škodu, která by na zásilce vznikla v průběhu této překládky, zajištěné samostatnou smlouvou, by najatá (třetí) osoba odpovídala podle uzavřené smlouvy o překládce, popř. podle ustanovení příslušného vnitrostátního práva, často tedy bez omezení.

V rámci letecké přepravy si nelze překládku jinak než na zemi představit. Překládka proto nemůže být přímou součástí samotné letecké přepravy, ale může spadat pod odpovědnost leteckého dopravce ve smyslu čl. 18 odst. 4 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999 (Montrealská úmluva), když do doby letecké přepravy je nutno zahrnout též nakládání, dodání nebo překládání nákladu, nebude-li prokázán opak.

Dochází-li k překládce v rámci areálu letiště, nebude o odpovědnosti leteckého dopravce žádných pochyb, bude-li přeprava splňovat podmínky čl. 1 odst. 2 MU. Za škody, k nimž dojde na nákladu, bude dopravce odpovídat dle čl. 22 MU, tedy ve výši 19 SDR za kilogram hrubé váhy nákladu. Zejména německá rozhodnutí (Spolkového soudního dvora BGH) pak za součást letecké přepravy uznávají též přepravu prováděnou za účelem skladování zásilky před další přepravou v nepříliš vzdáleném skladu dopravce (či třetí osoby) v okolí letiště. V této souvislosti je nutno vzít v úvahu, že plochy letiště nebývají větší, než plochy přístavů v Rotterdamu či Hamburku, existence velkých skladovacích prostor na nich není proto obvyklé. Německé soudy odvozují odpovědnost leteckého dopravce za škodu vzniklou při přepravě do skladu nepříliš vzdáleného od hranic letiště z ustanovení čl. 18 odst. 3 a 4 MU.

V případě, že letecký dopravce použije k uskutečnění překládky třetí osobu, odpovídá tato třetí osoba leteckému dopravci za vzniklou škodu dle příslušných předpisů národního práva (tedy i bez omezení), zatímco letecký dopravce odpovídá za škodu na nákladu i v případě úmyslného způsobení takové škody jen omezeně do výše 19 SDR za kilogram hrubé váhy ve smyslu čl. 22 MU!

Dle stávající právní úpravy v české republice (ustanovení § 2566 NOZ) je odpovědnost dopravce za škodu na přepravovaném nákladu (zásilce) při vnitrostátní přepravě neomezená. Je-li překládka součástí přepravy a nepředstavuje její samostatnou (vyčleněnou) část řídicí se samostatnou smlouvou, odpovídá dopravce za škodu na zásilce, k níž dojde během překládky, bez omezení, přičemž tuto odpovědnost ani omezit nelze, je-li překládka součástí právě vnitrostátní přepravy (viz ustanovení 2566, odst. 3 NOZ).

V případě, že by překládka zásilky byla dohodnuta jako úkon zasílatele, byla by možnost ve smyslu ustanovení § 2478 NOZ odpovědnost odesílatele smluvně omezit, jak např. činí Všeobecné zásilatelské podmínky svazu spedice a logistiky.

### **Závěr – shrnutí:**

Představuje-li překládka součást mezinárodní přepravy, odpovídá dopravce za škodu vzniklou na zásilce (přepravovaném nákladu) v rámci mezinárodních úmluv, lze-li dobu překládky zahrnout pod odpovědnost mezinárodního dopravce.

Představuje-li překládka samostatný úkon, spadající pod samostatnou smlouvu, bude třeba odpovědnost dopravce vyvodit z uzavřené smlouvy o překládce, popř. z příslušného aplikovatelného národního právního řádu.

Překládku lze smluvním ujednáním vyloučit, jak předpokládá též řada mezinárodních úmluv, přičemž pro odpovědnost dopravce v případě porušení tohoto pokynu odesílatele a vzniku škody na zásilce nebude platit žádné hodnotové omezení, dopravce bude za škodu na zásilce vzniklou při (protismluvně) překládce odpovídat v plném rozsahu.

## **II.**

### **Rozsah přezkumné povinnosti dopravce k předaným dokladům**

K zamyšlení nad rozsahem přezkumné povinnosti dopravce k dokladům, které jsou mu odesílatelem předány za účelem uskutečnění přepravy, nás vedla tragická zkušenost klienta, jenž pro svého smluvního partnera prováděl přepravy motorové nafty od německého výrobce k českému příjemci (odesílateli dle přepravní smlouvy). Údaje, uvedené v dokladu AAD, uvádějící příjemce vybraných výrobků, se neshodovaly se skutečným sídlem příjemce, které bylo změněno. Vzhledem k tomu, že z dodaných pohonných hmot nebyla odvedena spotřební daň, vydalo Celní ředitelství v Praze rozhodnutí o propadnutí těchto výrobků, ale též dopravních prostředků používaných k přepravě motorové nafty (!). Klient tak během okamžiku přišel o své výrobní prostředky a současně mu hrozí též trestní stíhání pro podezření z nedovoleného dovozu pohonných hmot a krácení spotřební daně. Podstatou svízelné situace dopravce však bylo,

že nevěnoval dostatečnou pozornost rozdílům v dokladech, které zásilky provázely, přičemž o krácení spotřební daně neměl přirozeně žádnou vědomost.

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR) v čl. 6 řadí mezi údaje obsažené v nákladním listě též „místo určení zásilky“ a „seznam dokladů předaných dopravci“. Ačkoli za oba údaje ve smyslu čl. 7 odst. 1 Úmluvy CMR odesílatel dopravci odpovídá, a to v rozsahu veškerých výloh a škod, které dopravci vzniknou v důsledku nepřesností nebo neúplností těchto údajů, není, jak výše uvedeno, odpovědnost dopravce při nesprávnosti těchto údajů zcela vyloučena. Nikoli však ve vztahu k odesílateli, ale ve vztahu ke správním orgánům, které dopravcovu „přehlížení“ zjevných rozporů v údajích uvedených v nákladním listě a průvodních dokladech mohou považovat za hrubou nedbalost, ne-li úmysl. V některých případech pak mohou příslušné státní orgány dovozovat též podíl dopravce na páchání trestné činnosti.

Obdobné ustanovení, jaké obsahují čl. 6 a 7 Úmluvy CMR, jsou obsaženy též v dalších mezinárodních úmluvách, jako např. v montrealské Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (1999). V čl. 10 MU odpovídá odesílatel za správnost údajů a prohlášení o nákladu, které zapsal, nebo které byly v jeho zastoupení zapsány do leteckého nákladního listu. Rovněž tak dle čl. 10 odst. 2 MU odpovídá odesílatel za škodu vzniklou dopravci nebo jakékoliv jiné osobě, které je dopravce odpovědný, z důvodu nesprávnosti, nepřesnosti nebo neúplnosti údajů a prohlášení učiněných odesílatelem nebo v jeho prospěch.

Mezinárodní úmluvy tedy vycházejí ze zásady, že dopravce není znalcem zboží a nemůže tedy dostatečně kvalifikovaně hodnotit povahu zboží a musí vycházet z údajů, které mu odesílatel poskytne. Naproti tomu je odesílatel povinen poskytnout dopravci údaje správné, přesné a úplné a poskytnout mu též všechny doklady, které umožní dopravci splnit svůj závazek z přepravní smlouvy – přepravit náklad z místa odeslání do místa určení.

Mezinárodní úmluvy však současně stanovují určitou (omezenou) povinnost dopravce ve vztahu k nákladu, jako např. čl. 8 Úmluvy CMR, ukládající dopravci po převzetí zásilky k přepravě přezkoumat správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů, značkách a číslech zásilky, jakož i zjevný stav obalu. Nemá-li pak dopravce vhodné prostředky, aby mohl tyto údaje přezkoumat, je oprávněn (ale i povinen) zapsat do nákladního listu výhrady s jejich odůvodněním.

Povinnost přezkoumávat doklady, které byly dopravci poskytnuty za účelem celních, policejních a jiných úředních formalit (řízení), dopravce nemá, jak vyplývá např. z čl. 16 odst. 2 MU. To však, ve vztahu k výše uvedenému případu dovozu pohonných hmot, neznamená, že **doprovce je oprávněn pominout jakoukoli zjevnou nesrovnalost, která může ve vztahu k odesílateli, zásilce i jemu samotnému vyvolat nepříznivé důsledky, je-li takový rozpor očividný a „běžným okem“ zjizitelný.**

K takovým případům, které běžně postihují dopravce, patří např. přeprava zásilek lihovin do arabských zemí bez vědomí dopravce, přeprava zvířat z asijských zemí do Evropy bez řádného povolení, nebo drogové zásilky umístěné do speciálních schránek nákladu deklarovaného jako běžné komerční zboží. Tvrzení dopravců, že zásilky byly řádně zabaleny, a to např. smršťovací fólií, popř. plombovány, nevedou k okamžitému zbavení jejich odpovědnosti, dopravci musí často absolvovat zdoluhavé důkazní řízení, během kterého mohou být v řadě zemí umístěni i do cely předběžného zadržení s nezbytností obstarat si na své náklady právního zástupce pro obhajobu, nehledě na strádání jejich rodin a jejich domácností.

I když můžeme vyjádřit přirozenou lítost nad obtížnou situací řidičů zadržovaných v souvislosti s (nevědomou) přepravou chybně deklarovaného či zcela nedeklarovaného zboží, musíme vzít v úvahu též hledisko ochrany pořádku a bezpečnosti na území příslušného státu, jeho vnitřních předpisů, ale i tradic popř. náboženských zásad a opatření. Nelze na druhou stranu bez dalšího akceptovat prosté vyvinění řidičů, kteří se s odvoláním na neexistenci povinnosti prozkoumávat obsah přepravovaných zásilek a průvodních dokladů stávají prostředkem dovozu či vývozu zakázaného zboží, součástí systému daňových úniků nebo zásobování např. vojenským materiálem.

Z hlediska obecné prevenční povinnosti dle § 2900 a násl. českého občanského zákoníku, zákona č. 89/2012 Sb. lze jen doporučit, **aby dopravci prováděli zásadní kontrolu shody dokumentů s jím známými údaji, tedy zejména údaji o odesílateli zásilky, obsahu zásilky ve shodě s jejím pojmenováním v nákladních (i v průvodních) listech pokud jim možnosti, které mají, takovou kontrolu umožňují.** Nebude přirozeně možné, aby dopravce kontroloval soulad údajů v nákladním listě a stavu nejrůznějších chemických sloučenin, které přepravuje, popř. aby vybaloval řádně zabalené zásilky či převažoval jednotlivé palety. Rozhodně by však při své přezkumné činnosti v rámci vlastní obezřetnosti měl zohlednit destinaci, kde má zásilku předat, popř. i osobu příjemce, je-li již podle názvu podezřelá. Měl by rovněž zohlednit i způsob objednání přepravy, a to zejména u neznámých či nových klientů z rizikových oblastí, popř. nabízejících k přepravě rizikové zásilky. Zásadním kritériem pro převzetí závazku k přepravě nesmí být pouze výše úplaty, popřípadě její přednostní úhrada, ale ve stále se vyvíjejícím a komplikovaném přepravním světě také zásada obezřetnosti. Bude-li dopravci nabídnuta k přepravě zásilka rizikového zboží (zbrojní součástky, alkohol, vysokoprocenní chemické látky – kyseliny, drahé kovy apod.) do vzdálených destinací, zejména mimo Evropskou unii (Irán, Kazachstán, Albánie), přičemž komunikace s odesílatelem nebude probíhat po osobní, ale např. výhradně telefonické či emailové linii, odesílatelem bude subjekt s krátkou obchodní existencí, nepatrným základním kapitálem, neznámý cizinec či osoba podezřelého chování, měl by dopravce zvážit, zda pro něj taková přeprava nepředstavuje nepřiměřené riziko, zejména za stavu, kdy údaje o odesílateli, příjemci či skutečném obsahu zásilky nebude schopen přezkoumat. Navíc, doklady, které mu mohou být k přepravě předány, nemusí být schopen s ohledem na místo jejich vydání (off – shorové společnosti, dokumenty psané jinak než latinkou) ověřit a tudíž ani posoudit jejich průkaznost ve vztahu k úředním jednáním, která bude muset při přepravě absolvovat.

Bude také na místě, pokud dopravce, vědom si určitých nesrovnalostí ať již při uzavírání přepravní smlouvy či v průvodních dokumentech nebo v obsahu samotné zásilky, požádá odesílatele o upřesnění nesprávných či podezřelých údajů a v případě jejich nedostatečného objasnění odmítne přepravu realizovat.

Český občanský zákoník k odpovědnosti dopravce za přezkoumávání dokladů nestanovuje žádnou speciální povinnost, když § 2557 NOZ stanovuje spíše povinnosti (a odpovědnost) ve vztahu k údajům o zásilce i dokladům odesílateli.

Pokud se týká prevenční povinnosti, je dle § 2900 českého NOZ dopravce povinen počítat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, ztrátě zdraví nebo na vlastnictví jiného, a to tak, jak to vyžadují okolnosti případu (nebo okolnosti soukromého života). K tomu nesporně přistupuje povinnost dopravcovy odborné péče ve smyslu § 2558 NOZ.

### III. Soudní rozhodnutí

- **rozsudek Obchodního soudu v Antverpách ze dne 8.11.2013 – sp. zn. A/13/00853, European Transport Law 2-2014, str. 222**

Doložky o soudní příslušnosti nejsou podle znění čl. 31 Úmluvy CMR výlučné. Ustanovení čl. 31 Úmluvy CMR ponechává žalobci nadále volbu podat žalobu u soudu nebo rozhodčího soudu uvedeného v čl. 31 odst. 1 písm. a) a b) Úmluvy CMR. Tato možnost volby se týká rovněž rozhodčích doložek.

Písemná reklamacie zasláná e-mailem staví promlčecí dobu. Dopravce provádějící přepravu a smluvní dopravce jsou odpovědní za vzniklou škodu společně a nerozdílně.

- **rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 3.7.2013 – sp. zn. 70b102/13w, European Transport Law 2-2014, str. 214**

Pro domněnku, že příjemce obdržel zboží ve stavu popsaném v nákladním listu, není dán prostor, pokud se ukáže, že zboží bylo při dodání prokazatelně poškozeno. Pokud byla nakládka vykonána řádně, nemůže se dopravce dovolávat vyloučení své odpovědnosti podle ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR. Je-li z přirozené povahy určitého zboží prokázáno zvýšené riziko při přepravě a osobě mající zájem na dodání zboží se nepodaří prokázat, že škoda nevznikla ze zvláštního nebezpečí, nýbrž spíše z jiného nebezpečí, za které odpovídá dopravce, neodpovídá za tyto škody dopravce.

- **rozsudek Vrchního soudu v Praze 12Cmo 374/2013 -154 ze dne 26.2.2014**

Žalobou podanou u Krajského soudu v Hradci Králové se žalobce coby dopravce domáhal po žalovaném coby odesílateli úhrady dodatečně vyměřeného cla, které zaplatil celnímu ředitelství v Hradci Králové na základě dodatečných platebních výměrů, když v celním řízení jednal za odesílatele jako nepřímý zástupce. Důvodem dodatečného vyměření cla byla skutečnost, že následnou kontrolou celní úřad zjistil, že dovážené zboží bylo chybně zařazeno do kombinované nomenklatury a kromě dovozního cla podléhá ještě antidumpingovému clu pro zboží z Číny ve výši 77,6 %. Žalovaný namítal, že zboží bylo žalobcem nesprávně zařazeno do příslušné nomenklatury a ze strany žalobce byla proto žalovanému poskytnuta nekvalitní služba. Žalovaný prokázal, že za žalobce zaplatil celnímu úřadu částku Kč 587.718,- jako doměřenou daňovou povinnost. Soud konstatoval, že příslušné celní deklarace byly žalobcem podány na základě údajů, které poskytl sám žalovaný. Následně však bylo zjištěno, že dovážené zboží podléhá ještě výše uvedenému antidumpingovému clu ve výši 77,6%. Doměřená daňová povinnost ze strany celního úřadu byla tedy opodstatněná.

Soud první instance dospěl k závěru, že se na straně žalobce jedná o náklad, jenž žalobce nutně nebo užitečně vynaložil při plnění svého závazku a odkázal v tomto směru na rozhodnutí Nejvyššího soudu 29 Odo 263/2002. Vzhledem k tomu, že žalovaný nedoplnil a neprokázal svou námitku o nekvalitním provedení předmětných služeb, vyšel soud ze skutečnosti, že žalobce jednal za žalovaného v celním řízení vlastním jménem jako nepřímý zástupce na základě dispozic žalovaného a tudíž k tíži žalovaného.

K odvolání žalovaného Vrchní soud v Praze výše uvedeným rozsudkem rozhodnutí Krajského soudu v Hradci Králové 58C 12/2010-107 ze dne 4.12.2012 potvrdil.

#### **IV. Příště**

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

1. Možnost omezit odpovědnost dopravce dle nového občanského zákoníku.
2. Odstavení (opuštění) vozidla s nákladem jako hrubé porušení povinnosti péče o zásilku.

---

Machytková, Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář, s.r.o.

Dlouhá 16, 110 00 Praha 1

e-mail: [info@akmsv.cz](mailto:info@akmsv.cz)

<http://www.akmsv.cz>

Tel.: (+420) 221 779 970

Fax: (+420) 221 779 999