

Květen 2009

2

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Chlazené a mražené zásilky a odpovědnost dopravce
- II. Rozsah dopravní odpovědnosti dle českého obchodního zákoníku
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Školení a semináře
- V. Příště

I. Chlazené a mražené zásilky a odpovědnost dopravce

Přeprava chlazených a mražených zásilek představuje významnou část tuzemské i mezinárodní přepravy, která pro svoji zvláštnost i náročnost jistě zasluhuje pozornost nejenom po stránce technické, ale i po stránce právní. Určitým podnětem k rozboru tohoto tématu byla rozhodnutí Vrchního soudu v Olomouci 4 Cmo 231/2008-35 potvrzující rozsudek Krajského soudu v Brně 11 Cm 86/2003-251 (viz. e-bulletin č. 1/2009) ve věci provádění mezinárodní přepravy mražené zásilky, při níž české soudy konstatovaly, že neprovádění kontroly dostačující funkčnosti chladicího agregátu nepředstavuje vážné porušení dopravních povinností a nezakládá proto hrubé porušení dopravní odpovědnosti a následně použití 3-leté (nikoli 1-leté) promlčecí doby dle článku 32 Úmluvy CMR. Tato rozhodnutí se významně odlišují od zahraničních rozhodnutí v oblasti mezinárodní přepravy chlazených a mražených zásilek a zasluhují si proto určitě bližšího pohledu.

1) Zvláštní povaha přeprav

Tuzemská i mezinárodní přeprava chlazených a mražených zásilek představuje jistě poměrně náročný obor přeprav, uskutečňovaných především silničními dopravními prostředky. Vysoká náročnost na rychlost dodání těchto zásilek, lehká zkazitelnost přepravovaného obsahu s nemožností nápravy v případě částečného či plného roztátí zásilek klade významné nároky nejenom na kvalifikovanost samotného dopravce, ale též jeho řidičů, pomocného personálu, kvalitu používaných nákladních prostředků a spolehlivost používaných chladicích zařízení. Mnohaleté zkušenosti v oblasti přepravy chlazených a mražených zásilek představují častokrát záruku bezproblémového průběhu přepravy, popřípadě kvalifikovaného řešení krizových situací, k nimž přirozeně i při tomto druhu přepravy dochází.

Česká republika přistoupila k multilaterální Dohodě o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), a to vyhláškou FMZV č. 61/1983 Sb., z 8.10.1982. Předmětná dohoda řeší mezinárodní přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou, přičemž definuje, které dopravní prostředky mohou být označovány jako izotermické, chlazené, chladicí a mrazicí, vyhřívací. Tato dohoda také zavedla závaznou metodiku a postupy pro měření a kontrolu izolačních vlastností a účinností chladicích,

mrazicích i vyhřívacích zařízení dopravních prostředků. Technické podmínky přepravy chlazených či mražených zásilek lze proto nalézt nejenom v tuzemských předpisech, ale též v předmětné dohodě.

2) Předchlazení

Základním předpokladem úspěšné přepravy chlazené či mražené zásilky je dostatečné předchlazení (předmražení) zásilky před její samotnou nakládkou na dopravní prostředek. Z ustálené judikatury vyplývá, že odpovědnost za řádné předchlazení či předmražení zásilky nese odesílatel. Dopravci, kteří se pravidelně a profesionálně zabývají přepravou chlazených a mražených zásilek, mají za povinnost (a to rovněž dle ustálené, zejména zahraniční judikatury) řádně prověřit předchlazení zásilky před její nakládkou. Taková činnost se ostatně od profesionálního řidiče v oblasti přepravy chlazených a mražených zásilek obecně očekává, jakož i skutečnost, že k prověření nakládací teploty řidič vozidla disponuje odpovídajícím (technickým) zařízením. Zjistí-li řidič vozidla před nakládkou, že zásilka není dostatečně předchlazena, musí jednoznačně učinit výhradu v nákladním listě, popřípadě (po konzultaci se svým zaměstnavatelem nebo odesílatelem) takovou zásilku odmítnout.

Špatné předchlazení představuje dle odborné literatury i názorů soudů jednak vadu balení ve smyslu článku 17 odst. 4 písm. b), ale též přirozenou vadu (povahu) zásilky dle článku 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR. Ve spojení s článkem 18 odst. 2 Úmluvy CMR, předloží-li dopravce domněnku vzniku škody na zásilce z důvodu jejího nedostatečného předchlazení, přesouvá se důkazní břemeno na odesílatele, aby ve smyslu článku 17 odst. 4 písm. b) prokázal, že zásilka byla skutečně v době nakládky řádně předchlazena. To nic nemění na skutečnosti uvedené výše, že řádný dopravce disponuje dostatečnými prostředky k tomu, aby nedostatečné chlazení zásilky odhalil již před její samotnou nakládkou.

Významná část soudů se také přiklání k závěru, že nedostatečné předchlazení zásilky znamená její vadu dle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR, představující tzv. vlastní (zvláštní) vadu zásilky, vyplývající z vlastnosti zboží.

3) Přeprava zásilek

Tak jako i v případě jiných přeprav, ani přepravu chlazené či mražené zásilky již odesílatel po předání zboží dopravci nemůže sám ovlivnit. Je plně na dopravci (jeho řidiči), jakým způsobem (stylem jízdy, výběrem vhodné trasy, ponecháním vozidla dlouhodobě na přímém slunečním záření, apod.) zásilku přepraví. Kombinace nedostatečného předchlazení zásilky a nevhodného způsobu přepravy, včetně porušení základních bezpečnostních opatření, může vést k úplné škodě na zásilce. Důkazní břemeno o tom, že zásilka byla dopravcem v průběhu přepravy řádně chlazená, nese ve smyslu článku 18 odst. 4 Úmluvy CMR sám dopravce. Svého břemene se dostačujícím způsobem zhodí, prokáže-li, že samotné vozidlo bylo dostatečně předchlazeno, po celou dobu přepravy byla udržena požadovaná teplota, předloží příslušné termografy či jiná záznamová zařízení, doloží, že dodržel další odesílatelem požadované pokyny pro kontrolu zásilky, že na vozidle ani na chladicím zařízení nedošlo ani k částečné či časově omezené poruše apod. Řada řidičů, jak prokázala i soudní praxe, přistupuje k dočasnému vypínání chladicího zařízení v zájmu ušetření pohonných hmot, chladicí zařízení nedostatečně či vůbec nekontroluje, čímž nezjistí vadu chladicího zařízení a tím zvýšení teploty v nákladním prostoru, ponechá vozidlo na přímém slunečním záření přesto, že může předpokládat nedostatečnost či vadu chladicího agregátu apod.

Dojde-li ke zjištění nedostatečné funkčnosti chladicího agregátu, zvýšení teploty v nákladním prostoru, je dopravce povinen neprodleně informovat odesílatele, popřípadě

příjemce zásilky, vyžádat si pokyny, popřípadě neprodleně přistoupit k opravě chladicího zařízení nebo zásilku složit do nejbližšího chladicího skladu tak, aby nedošlo k jejímu znehodnocení. Zvýšení teploty zejména hlubokozmražených zásilek snižuje dobu jejich použitelnosti a tím jejich skutečnou (prodejní) hodnotu. Roztátí zásilky másla vede k jejímu naprostému a nezvratnému poškození, stejně jako zásilky mraženého ovoce určeného k dalšímu zpracování. Z tohoto pohledu klade přeprava chlazených a mražených zásilek na dopravce a jejich řidiče vysoké nároky, nepochybně odlišné, než na dopravce provádějící přepravu nezkazitelných zásilek, jako např. stavebního materiálu, kovových polotovarů apod.

Jak konstatoval např. OLG Brandenburg ve svém rozhodnutí z 29.3.2000 (č.j. 7 U 206/98, publikován v Transportrecht 2000, str. 358), je dopravce spoluodpovědný za vadnou nakládku zásilky, která při uložení na ložnou plochu zakryje přísun vzduchu tak, že chladicí otvory nemají dostatečný výkon a celá zásilka pak zůstane nedostatečně chlazená.

4) Odpovědnost dopravce

Za předpokladu, že jednání dopravce v průběhu přepravy nebude možno označit za hrubě nedbalé či rovnocenné úmyslu, bude odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR (při mezinárodních přepravách) omezena odpovědnostním limitem 8,33 zvláštních práv čerpání za kilogram hrubé váhy zásilky ve smyslu článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR. Při tuzemských přepravách pak ve smyslu § 624 obchodního zákoníku odpovědnost dopravce limitována nebude.

Stejný případ, tedy neomezená odpovědnost dopravce, nastane za předpokladu, že dopravci bude prokázána jeho hrubá nedbalost či přímo úmyslné jednání vedoucí k poškození či úplnému zničení zásilky. Jak vyplývá z celé řady zahraničních rozsudků, neprovedení kontroly nakládací teploty, nedostatečná kontrola chladicího zařízení v průběhu přepravy, neexistence dostačujícího záznamového zařízení dokládajícího teplotní průběh přepravy, popřípadě též zbytečné a neadekvátní prodloužení doby přepravy zatěžující chladicí zařízení či vedoucí k jeho poruše představují případy hrubé nedbalosti dopravce, vedoucí k jeho neomezené odpovědnosti za škodu na zásilce ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR. Zahraniční soudní rozhodnutí totiž vycházejí ze zostřené odpovědnosti dopravce přepravujícího chlazené či mražené zásilky, z vyšších nároků na jeho odbornost a zkušenosti i z vědomí zvláštní povahy zásilky a nezbytnosti respektovat zvláštní opatření v průběhu její přepravy, která v případě jejich opomenutí vedou ke stanovení vyšší odpovědnosti, než v případě běžných zásilek. I z tohoto důvodu je nutno rozsudek Vrchního soudu v Olomouci 4 Cmo 231/2008-305 ze dne 4.12.2008 respektovat, nicméně jeho závěr, konstatující, že „je-li jednou z možných příčin zvýšení teploty v chladicím prostoru porucha agregátu, tedy skutečnost, kterou řidič nemohl předvídat, nelze dovodit, že by zavinění ve vztahu ke vzniklé škodě bylo možno považovat za rovnocenné úmyslu“ neodpovídá stávajícím zahraničním rozhodnutím, jako např. německého OLG Mnichov z 22.3.2006 (7 U 5212/05), konstatujícího, že uskutečnění přepravy chlazeného zboží s nefunkčním chladicím zařízením při venkovní teplotě okolo 30 °C, je nutno považovat za nedbalost rovnocennou úmyslu, nebo rozsudku OLG Hamburg z 27.10.1988 (6 U 116/88) dle něž dopravce, aby splnil podmínky článku 18 odst. 4 Úmluvy CMR, musí při přepravě chlazených zásilek zvolit takový chladicí agregát, jenž je dostatečně dimenzován a jenž umožňuje kontrolovat dodržování požadované teploty. **Splnění povinnosti časté a řádné kontroly funkčnosti chladicího zařízení a teploty samotné zásilky vyžadují zahraniční soudní rozhodnutí prakticky ve všech případech přepravy chlazených a mražených zásilek, porušení této povinnosti je považováno za hrubou nedbalost odpovídající úmyslu.**

II. Rozsah dopravcovy odpovědnosti dle českého obchodního zákoníku

Kromě obecné úpravy odpovědnosti za škodu (§ 373 a násl. obchodního zákoníku¹) obsahuje obchodní zákoník u některých smluvních typů speciální ustanovení, pokud jde o odpovědnost podnikatele za škodu na převzatých věcech či dokumentech. Je tomu tak například v případě smlouvy o uložení věci (§ 521), smlouvy o skladování (§ 533), smlouvy o otevření akreditivu (§ 690) apod.

Speciální ustanovení platí i pro úpravu odpovědnosti za škodu na převzaté zásilce, a to jak v případě smlouvy o přepravě věci (§ 610 a násl.), tak v případě zasílatelské smlouvy (§ 601 a násl.). Uvedená speciální ustanovení však neřeší veškerou škodu, kterou může dopravce resp. zasílatel porušením povinností vyplývajících z jím uzavřené smlouvy způsobit, ale pouze **odpovědnost za škodu na zásilce, která jím byla převzata**. Pro jinou škodu se plně uplatní obecná úprava stanovená v § 373 a násl. včetně obecných liberačních důvodů, způsobu, rozsahu náhrady apod.

1) Odpovědnost dopravce

Ustanovení § 622 odst. 1 stanoví, že „*doprovce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče*“. Uvedené ustanovení tedy stanoví **objektivní odpovědnost** dopravce za škodu na zásilce, pokud k této škodě dojde v časovém úseku od převzetí do vydání zásilky. Toto speciální ustanovení se tedy nevztahuje na škodu na zásilce, ke které dojde ještě před převzetím popř. po vydání zásilky, ale nevztahuje se ani na škodu vzniklou překročením dodací lhůty.

Zároveň stanoví, kdy se může dopravce své odpovědnosti zprostit, tj. v případě nemožnosti odvrátit škodu při vynaložení odborné péče. Další liberační důvody pak stanoví § 622 odst. 2².

V souladu s § 622 odst. 2 tak dopravce neodpovídá za škodu na zásilce, „*jestliže prokáže, že byla způsobena*“:

a) odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky,

b) vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku, nebo

c) vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byli vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána; neupozornil-li dopravce na vadnost obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vadnosti jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná.“ I v případě škody způsobené podle odstavce 2 musí dopravce vynaložit odbornou péči k minimalizaci škody (§ 622 odst. 3).

¹ Není-li uvedeno v textu jinak, jsou všechny odkazy na jednotlivá ustanovení, ustanoveními zák. č. 513/1991 Sb. (obchodní zákoník).

² Obecně je přijímán názor, že se dopravce může zprostit odpovědnosti *bud'* v případě prokázání nemožnosti odvrácení škody při vynaložení odborné péče *nebo* v případě prokázání existence některého z důvodů uvedených v odstavci 2. Jak se píše v komentáři k obchodnímu zákoníku: „*Nepovažuji tento výklad za zcela nepochybný, protože obecnou formulaci by bylo možné chápat jako nadřazenou důvodům uvedeným v druhém odstavci.*“ (prof. JUDr. Irena Pelikánová: Komentář k obchodnímu zákoníku, Linde Praha a.s., 5. díl, s. 267). Podle tohoto výkladu by dopravce musel prokazovat jednak existenci některého liberačního důvodu uvedeného v odstavci 2, ale zároveň nemožnost odvrátit škodu při vynaložení odborné péče. S ohledem na § 622 odst. 3 se však lze domnívat, že dopravce je v případě prokázání existence některého liberačního důvodu dle odstavce 2 povinen dále pouze prokázat vynaložení odborné péče k **minimalizaci** škody.

Prokázat existenci liberačního důvodu, ať dle odstavce 1 či 2, je povinen dopravce. Ačkoliv to není v § 622 odst. 1 výslovně stanoveno, lze analogicky dle § 373³ dovodit, že i nemožnost odvrácení škody přes vynaložení odborné péče musí prokázat dopravce.

Škodou na zásilce se rozumí její celková či částečná ztráta, zničení, či poškození. Skutečnost, zda má vydaná zásilka alespoň část hodnoty, je pak významná z hlediska výše náhrady škody (viz níže). Dopravce nese odpovědnost jen za tuto škodu, nikoliv za další škody, které mohou v důsledku ztráty, zničení či poškození zásilky vzniknout, zejména tedy nenese odpovědnost za ušlý zisk. Není ovšem vyloučeno, aby dopravce nesl odpovědnost i za tyto škody, pokud budou splněny podmínky stanovené v § 373 ObchZ.

Ustanovení § 622 odst. 4 pak stanoví, že „smlouvou je možno odpovědnost podle předchozích odstavců rozšířit. Ustanovení smlouvy, kterou se omezuje odpovědnost dopravce stanovená podle odstavců 1 až 3, jsou neplatná.“ Ustanovení § 622 odst. 4 je zároveň dle § 263 (od novely obchodního zákoníku provedené zákonem č. 370/2000 Sb., která nabyly účinnosti dne 1. ledna 2001) zařazeno mezi ustanovení, od kterých se strany nemohou smluvním ujednáním odchýlit ani je vyloučit, a je tedy ustanovením kogentním. Neplatné by tedy bylo například ustanovení smlouvy o přepravě věci, které by stanovovalo další liberační důvody, zkracovalo časový úsek, po který je dopravce odpovědný za vznik škody, či takové ustanovení, které by přenášelo důkazní břemeno ohledně existence určitého liberačního důvodu z dopravce na odesílatele apod.

Do 31. prosince 2000 obsahovalo ustanovení § 622 odst. 4 ObchZ pouze větu, že „*ustanovení smlouvy, kterou se omezuje odpovědnost dopravce stanovená podle odstavců 1 až 3, jsou neplatná*“, aniž by však § 263 ObchZ toto ustanovení výslovně zařadil mezi ustanovení kogentní. Z povahy věci sice vyplývalo, že smlouvou nelze věcný rozsah odpovědnosti dopravce omezit, neboť pak by zákaz stanovený v tomto ustanovení zcela postrádal smysl, ale mohlo vyvolávat pochybnosti ohledně možnosti smluvního rozšíření odpovědnosti dopravce. V komentáři k obchodnímu zákoníku z roku 1999 (tedy před novelou provedenou zákonem č. 370/2000 Sb.⁴ se píše: „*velké pochybnosti vyvolává skutečnost, že § 263 nezařadil zkoumané ustanovení (tj. § 622) mezi pravidla kogentní. Stalo se tak zřejmě z toho důvodu, že zákonodárce chtěl umožnit smluvní rozšíření odpovědnosti. Dokonce i čtvrtý odstavec by však z hlediska § 263 měl být dispozitivní, což nelze v žádném případě akceptovat. Nezbyvá, než úpravu povahy § 622 považovat za zákonodárcův omyl a přiznat čtvrtému odstavci kogentní povahu, čímž nabude v jednom směru kogentní povahu i odstavec 1 až 3.*“ Podobný názor zastávají i jiné komentáře k uvedenému ustanovení⁵.

Výše uvedená novela provedená zákonem č. 370/2000 Sb. pochybnosti ohledně výkladu ustanovení § 622 odst. 4 ObchZ odstranila, když uvedené ustanovení výslovně zařadila mezi ustanovení kogentní a navíc stanovila, že smlouvou je možno odpovědnost dopravce pouze rozšířit. Lze se však domnívat, že možnost zpřísnění odpovědnosti dopravce je spíše teoretická a v praxi jsme se se zpřísněním setkali jen velmi zřídka.

Kromě zákazu smluvního omezení odpovědnosti dopravce obsahuje zákaz též § 629 ObchZ, který výslovně stanoví, že „*prováděcí předpisy mohou upravit odchylně přepravu železniční, leteckou, silniční, vnitrozemskou vodní a námořní, pokud jde o rozsah nároků vůči*

³ § 373: „*Kdo poruší svou povinnost ze závazkového vztahu, je povinen nahradit škodu tím způsobenou druhé straně, ledaže prokáže, že porušení povinností bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími odpovědnost.*“

⁴ prof. JUDr. Irena Pelikánová: Komentář k obchodnímu zákoníku, Linde Praha a.s., 1999, 5. Díl.

⁵ Např. Štenglová/Plíva/Tomsa a kolektiv: Obchodní zákoník – komentář, 10. vydání, C.H.BECK

dopravci a jejich uplatnění ... nesmí však omezit odpovědnost dopravce při škodě na zásilce stanovenou v § 622 a 624“.

Těmito prováděcími předpisy mají být dle § 771 nařízení vlády; vláda však dosud přijala pouze nařízení o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu (nařízení č. 1/2000 Sb.). V ostatních případech proto dosud platí prováděcí předpisy vydané v souladu s hospodářským zákoníkem⁶ (zák. č. 109/1964 Sb.), a to formou vyhlášky. Těmito prováděcími předpisy (tzv. přepravními řády) jsou **letecký přepravní řád** (vyhláška Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb.) a **silniční přepravní řád** (vyhláška Ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb.).

S ohledem na § 629 ve spojení s § 773 nemůže být pochyb o tom, že nelze omezit prováděcími předpisy (přepravními řády) rozsah náhrady škody z hlediska věcného rozsah, ani výši náhrady škody, ačkoliv nic nebrání tomu, aby jimi byl rozsah náhrady škody rozšířen. Ani výše uvedená novela č. 370/2000 Sb. však neodstranila pochybnosti týkající se možnosti **smluvního** omezení **výše** náhrady škody dle § 624.

Zde je třeba poznamenat, že mezinárodní smlouvy upravující jednotlivé druhy mezinárodní přepravy, kterými je Česká republika vázána⁷, omezují kromě věcného rozsahu odpovědnosti dopravce též konkrétní částkou výši náhrady škody, kterou je v případě zničení, poškození či ztráty zásilky povinen hradit. Podobné omezení nacházíme též např. v německé právní úpravě smlouvy o přepravě⁸, zejména od novely německého přepravního práva účinné od července roku 1998.

Ustanovení § 624 odst. 1 stanoví že „*při ztrátě nebo zničení zásilky je dopravce povinen nahradit cenu, kterou zásilka měla v době, kdy byla předána dopravci.*“ A dále v odstavci 2 stanoví, že „*při poškození nebo znehodnocení zásilky je dopravce povinen nahradit rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době jejího převzetí dopravcem, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená*“. Zákon tedy striktně rozlišuje mezi úplným a částečným znehodnocením zásilky.

Ustanovení § 624 by mělo být v souladu s § 263 striktně vzato ustanovením dispozitivním. K názoru, že na rozdíl od omezení podmínek odpovědnosti (§ 622 odst. 4) a na rozdíl od přepravních řádů (§ 629) není smluvní omezení rozsahu náhrady škody (její výše) vyloučeno, se přiklání i komentář k Obchodnímu zákoníku C.H.BECK autorů Štenglová, Plíva, Tomsa a kol. Ustanovení § 629 hovoří totiž výlučně pouze o zákazu omezení v prováděcích předpisech a § 622 odst. 4 výlučně o zákazu omezení odpovědnosti podle předchozích odstavců; též dle striktně systematického výkladu § 622 odst. 4 lze dospět k závěru, že se kogentní povaha uvedeného ustanovení nevztahuje na znění § 624.

⁶ Viz § 773 obchodního zákoníku.

⁷ Těmito úmluvami jsou například:

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) – vyhláška č. 11/1975 Sb. (článek 23 a násl.)

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění Vilniuského protokolu – vyhláška č. 49/2006 Sb. (článek 30 a násl. Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží – CIM – Přípojek B k Úmluvě)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě – vyhláška č. 123/2003 Sb. (článek 22)

⁸ Viz § 431 německého obchodního zákoníku omezující výši náhrady škody obecně (stejně jako Úmluva CMR) na 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti (dopravce navíc hradí náklady na zjištění škody), přičemž § 449 německého obchodního zákoníku dává za určitých podmínek smluvním stranám možnost tuto částku náhrady škody smluvně upravit jinak. Omezení náhrady škody v této výši se dle § 461 německého obchodního zákoníku vztahuje i na zasílatele.

Máme však za to, že je přípustný i jiný výklad právě v návaznosti na ustanovení § 629 a zejména § 622 odst. 4. Cílem zákonodárce bylo bezpochyby v co největší míře zachovat odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce. V praxi by pak omezení výše škody mohlo mít stejný dopad, jako omezení zakázané ustanovením § 622 odst. 4, čímž by vlastně bylo uvedené kogentní ustanovení obcházeno.

Omezení výše odpovědnosti dopravce v tuzemských vztazích, na něž je aplikovatelný obchodní zákoník, jsme zatím nezaznamenali. Pokusy o takové omezení dle dostupné judikatury zatím ani soudně řešeny nebyly, jen stěží lze proto argumentovat stanoviskem vyššího soudu, které by se otázkou limitované výše náhrady škody na zásilce v tuzemských přepravách zabývalo. Všeobecný názor, panující i v odborných kruzích, je, že odpovědnost dopravce je při vnitrostátních přepravách dle obchodního zákoníku neomezená jak co do rozsahu, tak co do výše škody. To nic nemění na dispozitivnosti ustanovení § 624.

Pokud by zákonodárce skutečně připouštěl omezení výše dopravcovy odpovědnosti tak, jak je stanoveno v zahraničních úmluvách týkajících se mezinárodní přepravy, jistě by tato možnost byla v úpravě smlouvy o přepravě věci v obchodním zákoníku připuštěna jednoznačněji. Příkladem by mohla být právě již zmiňovaná novela přepravního práva v německém obchodním zákoníku (HGB) účinná od léta roku 1998, upravující již konkrétní výši náhrady, kterou je dopravce povinen poskytnout v závislosti na váze zásilky.

I když lze tedy formálně připustit možné omezení náhradové výše dopravcovy odpovědnosti, jeho právní základ nepovažujeme za zcela dostačující a jednoznačně umožňující takový postup. Téměř úplná absence takových úprav ve smluvních vztazích i (pravděpodobně) naprostá absence soudních stanovisek k této problematice dokládá, že ani odborná veřejnost (zatím) nepovažuje rozvíjení této možnosti pouze na podkladě dispozitivní povahy § 624 za účelné.

Otázkou rovněž je, zda lze v tuzemských vztazích nahradit škodu na přepravované zásilce uvedením v předešlý stav (naturální restitucí). Z ustanovení § 624 ObchZ nevyplývá, že by taková možnost byla zákonem poskytnuta, když je dopravci uložena povinnost nahradit „cenu“ zásilky v době, kdy byla předána dopravci k přepravě. Takovou možnost nepřipouští ani Úmluva CMR pro přepravy mezinárodní. Zda by naturální restituce mohla být stranami sjednána s ohledem na dispozitivnost ustanovení § 624 ObchZ, je opět otázkou silně teoretickou.

2) Odpovědnost zasílatele

Povinnosti zasílatele a jeho odpovědnost jsou upraveny v § 603. Dle § 603 odst. 2 „*odpovídá zasílatel za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, ledaže ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče.*“ Zasílatel je v souladu s odstavcem 1 uvedeného ustanovení povinen s vynaložením odborné péče sjednat způsob a podmínky přepravy odpovídající co nejlépe zájmům příkazce, jež vyplývají ze smlouvy a jeho příkazů nebo jež jsou zasílateli jinak známé. Na rozdíl od dopravce tak zasílatel podle převládající judikatury odpovídá pouze za škodu vzniklou při obstarání přepravy, nikoliv při samotné přepravě⁹. Nejvyšší soud České republiky v rozhodnutí 29 Odo 377/2001 definoval, kdy vzniká v souladu s § 603 odpovědnost zasílatele: „*odpovědnost zasílatele vzniká zejména při nevčasném obstarání přepravy, neplnění pokynů příkazce, neudělení správných dispozic k provedení přepravy,*

neupozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů, nedodržení ceny nebo nepožádání o doplnění pokynů“.

Nicméně rozhodnutí 32 Cdo 1000/2007 z 29. dubna 2008 dovedlo na základě podpůrného použití smlouvy komisionářské na smlouvu zasílatelskou, konkrétně § 584 odst. 2, které stanoví, že komitent je oprávněn vymáhat vůči komisionáři nárok na plnění závazku ze smlouvy, pokud komisionář neoznačí komitentovi osobu, se kterou uzavřel smlouvu, odpovědnost zasílatele vůči příkazci ve stejném rozsahu jako odpovědnost dopravce vůči odesílateli podle přepravní smlouvy¹¹.

I v případě zasílatele podobně jako u dopravce se jedná o objektivní odpovědnost za škodu, přičemž liberační důvody jsou omezeny pouze na nemožnost odvrácení škody při vynaložení odborné péče, aniž by byly zákonem stanoveny (na rozdíl od dopravce) další liberační důvody.

Na rozdíl od dopravce však nestanoví obchodní zákoník pro zasílatele žádné omezení ohledně odchylného sjednání odpovědnosti zasílatele za škodu na převzaté zásilce. Vzhledem k tomu, že ustanovení § 603 je v souladu s § 263 dispozitivní, je tak v případě zasílatele možné rozsah náhrady škody smluvně jak omezit, tak rozšířit (a to jak rozšířením či omezením liberačních důvodů, tak omezením výše náhrady škody). Rozsah odpovědnosti zasílatele omezují v souladu s dispozitivností příslušných ustanovení, včetně omezení výše náhrady škody, například Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky České republiky v čl. 4.4.¹²⁾

3) Společné znaky a rozdíly odpovědnosti dopravce a zasílatele

Lze konstatovat, že odpovědnost dopravce a zasílatele za škodu vzniklou na převzaté zásilce se sice liší, a to nejen pokud jde o odpovědnost obecně (odpovědnost za škodu na zásilce vzniklou při přepravě v případě dopravce a odpovědnost za škodu na zásilce vzniklou při obstarání přepravy v případě zasílatele), ale též pokud jde o liberační důvody a smluvní volnost při omezování či rozšiřování rozsahu odpovědnosti. Na druhou stranu není vyloučeno, aby i zasílatel, v případě, že jsou splněny podmínky § 584 ObchZ, odpovídal stejně jako dopravce odesílateli podle smlouvy o přepravě/přepravní smlouvy.

⁹⁾ K tomu např. Štenglová/Plíva/Tomsa a kolektiv: Obchodní zákoník – komentář, 10. vydání, C.H.BECK.

¹⁰⁾ K tomu například rozhodnutí NS ČR 32 Odo 152/2003, 32 Odo 529/2005.

¹¹⁾ V daném případě se sice rozhodnutí NS ČR vztahuje na případ mezinárodní přepravy dle Úmluvy CMR, ale závěry jsou plně aplikovatelné i na smlouvu o přepravě dle obchodního zákoníku.

¹²⁾ Dle Všeobecných zasílatelských podmínek je povinnost zasílatele nahradit škodu omezena ve všech případech částkou odpovídající SDR 20 000 na škodní událost nebo více škodních událostí majících jednu a tutéž příčinu vzniku škody nebo v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky při obstarání přepravy, popřípadě zásilky převzaté zasílatелеm k přepravě nebo úkonům s přepravou souvisejícím částkou odpovídající SDR 8,33 za jeden kg brutto hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky. Nepřímá škoda ani ušlý zisk se nenahrazuje. Zasílatel se však nemůže dovolávat omezené odpovědnosti v případě škod jím způsobených vědomě. **Zasílatel neodpovídá za dopravce a případné nároky vůči dopravcům uplatňuje vlastním jménem a na účet příkazce.** Při uplatnění těchto nároků vůči dopravci je příkazce zavázán k součinnosti, zejména k poskytování dokladů, týkajících se zásilky, její hodnoty atd. jako podkladu pro uplatňování nároků proti dopravci. Všeobecné zasílatelské podmínky dále upravují okolnosti vylučující odpovědnost zasílatele.

III. Soudní rozhodnutí

- **rozsudek německého BGH ze dne 18.12.2008 – I ZR 128/06, Transportrecht 2009, strana 134**

Jedno z nejnovějších rozhodnutí německého Spolkového soudního dvora se zabývá tzv. sekundárním důkazním břemenem dopravce.

V daném případě žalovala pojišťovna odesílatele dopravce na náhradu škody za ztrátu čtyř balíků přepravovaných z Hamburku do rakouského Luftenbergu. Bohužel, kontejner, v němž se čtyři balíky nacházely, byl odcizen z hlídaného objektu poblíž letiště v Linci. Žalující pojišťovatel odesílatele tvrdil, že ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR je dopravce odpovědný za ztrátu zásilky v plném rozsahu z důvodu svého lehkovážného jednání, tedy bez hodnotového omezení dle článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR.

Žalobě bylo vyhověno jak u soudu I., tak u soudu II. stupně. Proti těmto rozsudkům podal žalovaný dopravce revizní žalobu ke Spolkovému soudnímu dvoru (BGH).

Již odvolací soud v Hamburku konstatoval, že dopravce je za vzniklou ztrátu zásilek odpovědný bez omezení daného článkem 23 odst. 3 Úmluvy CMR, neboť jednal při odstavení zásilky v hlídaném objektu lehkovážně a s vědomím, že škoda s vysokou pravděpodobností nastat může. Žalující tvrdil, že žalovaný dopravce nesplnil svou sekundární důkazní povinnost a nepředložil důkazy o tom, že nejednal lehkomyšlně a s vědomím možného vzniku škody. V rámci soudních řízení bylo prokázáno, že dopravce přes výzvy odesílatele nepodal včas detailnější informace o důvodu ztráty, okolnosti krádeže zůstávaly ze strany dopravce zcela neobjasněny. Dopravce zejména neposkytl žádné informace o organizačních opatřeních ve svém podniku a v místě, kde byla zásilka uložena.

Nejvyšší německý soud konstatoval, že v souladu s jeho dřívějšími rozhodnutími (např. ze dne 20.9.2007 – I ZR 43/05) je oprávněný v případě podání žaloby povinen předložit tvrzení a důkazy o lehkovážném jednání dopravce či jím použitých osob a zdůvodnit domněnky o tom, že tyto osoby jednaly s vědomím pravděpodobného vzniku škody. Oprávněný musí také tvrdit a prokazovat, že je s jistou určitostí pravděpodobné, že jednání dopravce představuje kvalifikované zavinění. V takovém případě je dopravce povinen unést své sekundární důkazní břemeno a taková tvrzení vyvrátit.

Nejvyšší soud konstatoval, že v předmětném případě se dopravce své sekundární důkazní povinnosti dostatečným způsobem nezhostil. Ačkoli dopravce doložil, že místo, v němž byl kontejner uložen, bylo obehnáno ostnatým drátem, zajištěno mřížovanými vraty, bylo sledováno videozařízením a v noci kontrolováno najatým personálem včetně toho, že řidič odložil klíče od vozidla v kanceláři, nepovažoval nejvyšší soud takové důkazy za dostačující. Dle názoru nejvyššího soudu totiž dopravce zejména nedoložil, že nejenom příslušné místo, kam bylo vozidlo odstaveno, ale i vozidlo samotné, byly dostatečně zajištěny. Zejména zůstalo nevyjasněno, jakým způsobem byl proti krádeži zajištěn dopravní prostředek, nebyly předloženy záznamy z videokamer, nebylo doloženo, zda na předmětném místě dochází často ke krádežím či nikoliv, jak často a za jakých podmínek hlídačů služba kontroluje hlídanou oblast. Dále nebylo doloženo, zda se útočníci pokusili zmocnit klíčů uložených v kanceláři, nebyla doložena jména řidiče, hlídačů a osob na kontrolním dispečinku. Přestože odvolací soud poskytl žalovanému dopravci dostatečný časový prostor k tomu, aby všechny údaje podrobně prokázal, dopravce svého práva nevyužil. Na základě těchto skutečností Spolkový soudní dvůr revizní žalobu dopravce zamítl.

- **rozsudek Nejvyššího soudu ČR č.j. 23 Cdo 5211/2008-103 ze dne 26.3.2009**

Žalující dopravce požadoval na žalovaném odesílateli uhrazení ceny za provedenou mezinárodní silniční přepravu ve výši Kč 71.000,- s příslušenstvím. Mezi účastníky nebylo sporu o tom, že došlo k uzavření smlouvy o mezinárodní silniční přepravě zboží a provedení přepravy zboží, sporným zůstalo pouze to, zda žalobce mohl a předal žalované originál dílu 3/8 JSD potvrzený celním úřadem při výstupu zboží z EU, což bylo mimo jiné dle uzavřené smlouvy podmínkou a podkladem pro uhrazení faktury žalobce na úhradu přepravného. Žalobce originál dílu 3/8 JSD potvrzený celním úřadem při výstupu zboží z EU žalovanému nepředal s tím, že podmínka dodání originálu dokumentu byla ve smyslu příslušných ustanovení Úmluvy CMR nesplnitelná, neboť v dokladech, předaných řidiči provádějícímu přepravu, byla jako odesílatel zboží (osoba odlišná od žalované) označena osoba, která má obdržet díl 3/8 JSD a tudíž žalobce nebyl schopen tento dokument převzít. V rámci dokazování před soudem I. stupně pak bylo zjištěno, že v dané věci byl originál dílu 3/8 JSD potvrzeného celním orgánem z hraničního přechodu při výstupu z EU předán řidiči smluvního partnera žalobce.

Soud I. stupně žalobě v plném rozsahu vyhověl a k námitce žalovaného nepřihlížel, maje za to, že předáním prosté kopie dílu 3/8 JSD žalobce podmínku fakturace splnil a uložil žalovanému uhradit žalobci žalovanou částku včetně příslušenství.

K odvolání žalovaného odvolací soud rozhodl o změně rozsudku soudu I. stupně tak, že žaloba se v celém rozsahu zamítá. Na rozdíl od soudu I. stupně dospěl odvolací soud k závěru, že si žalobce počínal v rozporu se smluvním ujednáním a že mu tak nárok na přepravné nevznikl. Zaplacení přepravy bylo podmíněno mimo jiné předložením originálu dílu 3/8 JSD potvrzeného celním orgánem z hraničního přechodu při výstupu z EU. Pokud žalobce tomuto smluvnímu ujednání nedostál, ač tak učinit mohl a měl, nesplnil smluvní odkládací podmínku a nárok na zaplacení přepravného mu tak doposud nevznikl.

Dovolání žalobce Nejvyšší soud ČR jako nedůvodné zamítl s odůvodněním, že **článek 11 Úmluvy CMR řeší odpovědnost dopravce za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů v nákladním listě uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných. Pokud žalobce použije k realizaci přepravy smluvního partnera, je na něm, aby si předání dokladů zajistil. Uvedený článek proto nelze na vztah mezi žalobcem a žalovaným aplikovat.**

Odkládací podmínku spočívající v dodání originálu dílu 3/8 JSD potvrzeného celním orgánem z hraničního přechodu při výstupu z EU dovolací soud označil za podmínku možnou a splnitelnou, nikoli za odporující poctivému obchodnímu styku, jak tvrdil žalobce.

IV. Semináře a školení

Vzdělávací agenturou 1. VOX a.s. jsme byli upozorněni na následující vzdělávací akce:

Minimum celního deklaranta

Vzdělávací program s mezinárodní certifikací IES

TERMÍN: 28. – 31. 7. 2009

CÍL: Kurz k problematice provádění celního řízení a uvádění údajů do celních prohlášení (JSD), kterými je navrhováno propuštění zboží do jednotlivých celních režimů.

Kurz je zaměřen na výklad základních celních předpisů EU a ČR:

- 1) NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství.
- 2) NAŘÍZENÍ KOMISE (EHS) č. 2454/93, kterým se provádí celní kodex Společenství.
- 3) NAŘÍZENÍ KOMISE č. 2658/87 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku, ve znění pozdějších předpisů (celní sazebník).
- 4) Zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon, v platném znění.
- 5) Vyhláška č. 199/2004 Sb., ve znění vyhl. 200/2005 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení celního zákona a kterou se ruší některé vyhlášky upravující osvobození od dovozního cla a nepreferenční původ zboží.

PŘEDNÁŠÍ: Marek Reinoha (poradce v oblasti cel a unijního obchodu)

KÓD: 960400 CENA: 6 990 Kč (včetně 19% DPH, cena nezahrnuje mezinárodní certifikát IES)

V. Příště

- I. Dopravcovo (sekundární) důkazní břemeno
- II. Úmluva OSN o mezinárodní přepravě zboží (zcela či zčásti) po moři - návrh

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