

Květen 2010

2

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Rotterdamská pravidla a první ohlasy
- II. Pozdní dodání zásilky a nároky z něj vyplývající
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Rotterdamská pravidla a první ohlasy

Nová Úmluva Organizace spojených národů o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři (tzv. Rotterdamská pravidla) vyvolávají po neúspěšnosti posledního pokusu z roku 1980 (Úmluvy o multimodální přepravě zboží, která nikdy nenabyla účinnosti) značné ohlasy jak mezi dopravci, odesílateli, tak i mezi pojistiteli zásilek. Rotterdamská pravidla byla předložena k podpisu od 23. září 2009 v Rotterdamu a do dnešního dne je podepsalo celkem 21 států, k ratifikaci dosud nedošlo ani u jednoho z nich. S výhradami, vztahujícími se k jejich jednotlivým ustanovení, popřípadě s pozitivními akceptacemi některých jejich ustanovení, se seznámíme blíže, a to jak jsou tyto vyjadřovány jednotlivými účastníky mezinárodní přepravy zboží.

1)

Stanovisko dopravců

Stanoviska jednotlivých dopravců, jejich sdružení, svazů a asociací, vycházejí z všeobecného názoru, že Rotterdamská pravidla představují kvalitativní posun ve prospěch ochrany a zajištění postavení dopravců, odmítají námitky, že jsou vítězstvím lobistických organizací dopravců, odrážejících v obsahu Rotterdamských pravidel zvýšená privilegia a zvýhodnění jejich postavení.

Doprovci zejména zdůrazňují, že v současné době vládne nejistota na úrovni mezinárodních vztahů, vyplývající z existence tří mezinárodních námořních úmluv (Haagských, Haagsko-Visbyských a Hamburských pravidel). Dopravci dle jejich stanoviska potřebují jednotnou, jasnou a přehlednou právní úpravu, přičemž tato kritéria splňují právě Rotterdamská pravidla. Dle jejich názoru také staré úmluvy už často neodpovídají podmínkám provádění mezinárodní (zejména námořní) přepravy. Dopravci jsou přesvědčeni, že v rámci UNCITRAL nebude možno v případě nepřijetí Rotterdamských pravidel inovovat stávající mezinárodní úmluvy v horizontu několika málo let. V této souvislosti pak dopravci zdůrazňují, že potřeba modernizace zejména multimodální právní úpravy je Rotterdamskými pravidly zcela naplněna. Hrozí také, že v případě nepřijetí Rotterdamských pravidel coby závazného právního předpisu v rámci mezinárodní námořní přepravy, začnou Spojené státy americké modernizovat svá

pravidla COGSA, jak byly tyto pokusy již v minulém období zaznamenány, což by vedlo k ještě větší roztržitosti již tak komplikované právní úpravy námořního práva.

Významní dopravci také zdůrazňují, že úprava elektronického nákladního listu, provedená v Rotterdamských pravidlech, představuje významnou modernizaci přepravy. Námitky, které jsou vznášeny vůči tzv. „volume contracts“ (množstevním kontraktům), jsou dle názoru dopravců nepřijatelné, jsou přeceňovány a vedou k zastrašování odesílatelů. Dopravci jsou přesvědčeni, že „volume contracts“ nebudou v rámci mezinárodní přepravy hrát žádnou významnou roli a jejich uplatňování povede ke snižování cen mezinárodní přepravy a všech stávajících tarifů. Dopravci zdůrazňují, že ustanovení článku 80 Rotterdamských pravidel o „volume contracts“ nenajde v praxi většího naplnění a jeho význam je přeceňován.

Dle názorů dopravců je v rámci Rotterdamských pravidel provedena také uspokojivým způsobem úprava multimodální přepravy. Dopravci také zdůrazňují, že tzv. „network system“ má pro mezinárodní přepravu větší výhody, než uniformní odpovědnost, neboť „network system“ je schopen dosáhnout větší vzájemné odpovědnosti dopravce a poddopravce. (viz článek 26 Rotterdamských pravidel).

Pokud se týká odpovědnosti a limitů odpovědnosti dopravce, jsou významní dopravci přesvědčeni, že Rotterdamská pravidla, na rozdíl od názoru většiny odesílatelů, kladou na dopravce větší důkazní břemeno i větší odpovědnost a jsou vstřícnější k odesílatelům, než k dopravcům. To se týká zejména zvýšení limitů odpovědnosti na 3 SDR za kilogram hrubé váhy zásilky nebo 875 SDR za balení nebo jinou přepravní jednotku, jakož i rozšíření doby odpovědnosti námořního dopravce, zavedení odpovědnosti tzv. provádějícího námořního dopravce a rozšíření požadavku na způsobilost k plavbě na celou dopravní trasu. Dopravci jsou také přesvědčeni, že Rotterdamská pravidla jsou daleko vyváženější ve vztahu k odpovědnosti dopravce při kombinované přepravě v případě, kdy škoda je způsobena několika vlivy, přičemž dopravce odpovídá pouze za některý z nich, než např. Hamburská pravidla. Pokud se týká otázek prodloužení, jsou dle názoru dopravců Rotterdamská pravidla ve své úpravě daleko konkrétnější, než stávající mezinárodní úmluvy. Významní dopravci jsou také přesvědčeni, že ustanovení článku 17 Rotterdamských pravidel, zprošťujících dopravce odpovědnosti ve stanovených případech, nejsou významně odlišná od Haagských, popř. Haagsko-Visbyských pravidel, vyjma vypuštění odpovědnosti za zavinění v případě správy a vedení lodi (tzv. nautické či navigační zavinění). Dopravci dále oceňují, že prolomení limitu odpovědnosti může nastat pouze v případě, že oprávněná osoba prokáže, že vzniklá škoda byla způsobena zaviněním nebo opomenutím osoby dovolávající se limitované náhrady. Za významnou úlevu při doručování zásilek označují dopravci také úpravu článků 45 – 48 Rotterdamských pravidel, umožňujících vydání zásilky i v případě, že osoba požadující vydání zásilky nemá k dispozici originální konosament.

2)

Stanovisko odesílatelů

Odesílatelé coby strana přepravních smluv mají, na rozdíl od dopravců, ke znění Rotterdamských pravidel zásadní námitky. Mezinárodní úmluvy, přijaté v období od roku 1924 (Haagská pravidla, Haagsko-Visbyská pravidla, Hamburská pravidla), dle názoru odesílatelů příliš vycházejí vstříc dopravcům, majitelům lodí, tedy námořnímu průmyslu a odesílateli opomíjejí, když práva dopravců jsou v těchto úmluvách nadřazena právům odesílatelů, jimž zbylo převážně pouze důkazní břímě, nejistota při uplatňování nároků a nízké náhrady v případě ztráty či poškození zboží.

Většina odesílatelů není dosud s obsahem Rotterdamských pravidel obeznámena, jednání o jejich obsahu, přijetí a konečném znění se organizace odesílatelů, narozdíl od organizací dopravců, nezúčastnily. Odesílatelé jsou přesvědčeni, že nová mezinárodní úmluva by měla upravit zejména stávající koncept přepravy „z domu do domu“, což existující mezinárodní námořní úmluvy nečiní. Konečný text Rotterdamských pravidel předpokládá, že část přepravy zboží bude vždy prováděna po moři, ať už námořní přepravě suchozemská přeprava předchází, či na ni navazuje. Zejména pro evropské přepravy, probíhající na krátké námořní vzdálenosti, popř. pouze po suchozemských cestách nebo po vnitrozemských vodních cestách, však Rotterdamská pravidla nedopadají a nejsou plně využitelná. To staví zejména před evropské odesílatele a dopravce zásadní otázku, zda přijmout vlastní (mezinárodní) právní úpravu multimodální přepravy, která by se týkala přeprav nezahrnujících námořní část cesty.

Zejména ve vztahu k článku 17 Rotterdamských pravidel, týkajícího se zproštění odpovědnosti dopravce, jsou odesílatelé přesvědčeni, že obsahuje až příliš mnoho výjimek, umožňujících dopravci uniknout z odpovědnosti za ztrátu či poškození přepravované zásilky. Odesílatelé rovněž namítají, že důkazní břemeno tak, jak je upraveno v Rotterdamských pravidlech ve vztahu k prokazování vzniku škody, znevýhodňuje odesílatele na úkor dopravců. Odesílatelé dále kritizují zejména komplikovaný výklad i využití tzv. práva kontroly, kontrolující strany a četné výjimky obsažené v článcích 50 – 52 v rámci pokynů udělovaných dopravci, kladně nicméně přijímají zahrnutí tzv. navigační chyby do odpovědnosti dopravce. Stejně tak pozitivně je přijímáno jasnější vymezení odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou v důsledku prodlení s dodáním zásilky, ačkoliv dle jejich názoru samotná otázka prodlení není Rotterdamskými pravidly jednoznačně stanovena a je závislá na dohodě stran.

Zcela zásadní námitky odesílatelé vyjadřují vůči ustanovení článku 80 Rotterdamských pravidel, týkajícího se tzv. množstevních či objemových kontraktů (volume contracts). Odesílatelé nesdílí určité nadšení dopravců, že sjednání např. výhodnějších sazeb přepravného na úkor snížení případných nároků odesílatelů vůči dopravcům při ztrátě či poškození zboží povede k většímu rozvoji obchodu, nikoliv k vydírání či utlačování odesílatelů stanovováním nevýhodných podmínek, které odesílatelé ve vztahu k významným dopravcům budou nuceni přijímat. Odesílatelé jsou přesvědčeni, že jednotliví noví, zejména nezkušení odesílatelé nebudou mít na trhu přepravních služeb dostatečnou vyjednávací pozici, která by jim umožnila bránit se ultimativním podmínkám dopravců, kteří snížení přepravních sazeb využijí ke snížení hranice své odpovědnosti v maximální možné míře. Rovněž tak odesílatele tvrdí, že již dnes většina přeprav spadá pod režim tzv. množstevních kontraktů a riziko zneužití postavení dopravce je tak vysoké, nikoliv zanedbatelné, jak tvrdí samotní dopravci. Tvůrci Rotterdamských pravidel tolik prohlašovaná smluvní svoboda jde proto dle názorů odesílatelů za hranici skutečných zájmů a ochrany postavení odesílatele. Někteří z odesílatelů jsou přesvědčeni, že s ohledem na preferenci postavení dopravců při sjednávání podmínek v rámci objemových kontraktů se postavení odesílatelů dostává do situace před rokem 1924, tedy před přijetím Haagských pravidel. Jiná vyjednávací pozice dle názorů odesílatelů bude u významného svazu odesílatelů či velké instituce, narozdíl od mnoha malých či nově vzniklých společností. Upozorňují také na to, že zcela rozdílné bude posuzování dohodnutých podmínek množstevních kontraktů u všeobecně známých vstřícných soudů francouzských, narozdíl od konzervativních soudů anglických.

Pokud se týká přepravy předcházející či navazující na námořní přepravu, namítají významní odesílatelé, že aplikace příslušných předpisů na tuto (suchozemskou) přepravu bude komplikovaná a bude se týkat pouze existujících mezinárodních úmluv. I přesto hrozí nebezpečí, že jihoamerický či asijský soudce v případě posuzování uplatňovaných nároků bude jen stěží chápat obsah regionálních (byť mezinárodních) úmluv, jakými jsou CMR či CIM.

Odesílatelé všeobecně vítají zvýšení limitů odpovědnosti dle článku 59 Rotterdamských pravidel (na 3 SDR za kilogram hrubé váhy a 875 SDR za balení nebo přepravní jednotku), nicméně poukazují na skutečnost, že termín „přepravní jednotka“ by mohl být vztažen též na jednotlivý kontejner, tahač nebo železniční vůz (přepravovaný např. na palubě lodi dle článku 25 Rotterdamských pravidel), jak byly tyto jednotky například vykládány též americkými soudy při aplikaci pravidel COGSA.

Stejně tak odesílatelé poukazují na případnou omezenou možnost aplikace článku 82 Rotterdamských pravidel, stanovujícího, že Rotterdamská pravidla se nedotýkají použití mezinárodních úmluv dopadajících na příslušný úsek přepravy (jako CMR či CIM). Řada „přepravních jednotek“ však není v jednotlivých mezinárodních úmluvách definována, což může vést k výkladovým problémům při řešení škod v rámci multimodální přepravy.

Odesílatelé jsou také přesvědčeni, že Rotterdamská pravidla nejsou zcela použitelná na multimodální přepravu spojenou s pobřežními plavbami v Evropě a nevycházejí vstříc požadavkům zejména evropských odesílatelů požadujících právě tento typ přeprav.

Odesílatelé jsou přesvědčeni, že aplikace Rotterdamských pravidel umožňuje dopravcům stanovit svůj vlastní rozsah odpovědnosti podle toho, jaký produkt budou odesílatelům právě nabízet. Je nepochybné, že snahy (zejména evropských) odesílatelů dosáhnout přijetí regionální evropské úmluvy o multimodální přepravě mohou značným způsobem narušit používání Rotterdamských pravidel.

3)

Stanovisko zasílatelů

Coby dopravci mohou zasílatelé těžit z nových ustanovení Rotterdamských pravidel tím, že mohou omezit svoji odpovědnost nejenom za ztrátu nebo poškození zásilek, ale též odpovědnost za jakékoliv porušení přepravní smlouvy dle článku 59.1 Rotterdamských pravidel, popř. nemusí odpovídat za prodlení, nebude-li taková odpovědnost dohodnuta dle článku 21 Rotterdamských pravidel. Naopak, budou-li zasílatelé vystupovat coby odesílatelé a požadovat náhrady po provádějícím dopravci, bude jejich postavení významně horší.

Především budou zasílatelé v postavení odesílatelů odpovědni bez omezení za nesprávné údaje poskytnuté dopravci dle článku 79 odst. 2 písmeno b) Rotterdamských pravidel přesto, že dopravce bude schopen omezit svou odpovědnost za nesprávné informace poskytnuté odesílateli s ohledem na právo omezit svou odpovědnost za „jakékoliv porušení“ přepravní smlouvy.

Zasílatelé jsou také přesvědčeni, že budou zatíženi zvýšenou administrativou, spojenou v případě nabytí účinnosti Rotterdamských pravidel zejména s jejich rozdílným výkladem a aplikací. Zejména mezinárodní organizace zasílatelů FIATA navrhovala, aby tzv. „námořní plus“ úmluva byla změněna na úmluvu „z domu do domu“. Podmínka námořního úseku přepravy pro aplikaci Rotterdamských pravidel je dle názoru zasílatelů pro suchozemské přepravy zejména v rámci Evropy neudržitelná. Zasílatelé dále upozorňují na nebezpečí, že se Rotterdamská pravidla mohou dostat do konfliktu s dosud používaným FIATA B/L dle pravidel UNCTAD/ICC Rules a bude nutno rozhodnout, zda Rotterdamská pravidla jsou akceptovatelná pro tento typ dokumentu, nebo bude nutno přistoupit k jeho změně.

Zavedení „společné a nerozdílné“ odpovědnosti pro dokumentární odesílatele (článek 1.9 a 33) bude nutit zasílatele, aby vysvětlovali svým příkazcům (odesílatelům), zejména prodávajícím zbožím na podmínkách EXW, FCA a FOB, že uvedení jejich firem v přepravním dokladu může vést k jejich odpovědnosti coby dokumentárních odesílatelů, včetně z toho vyplývajících rizik.

Vystavením obchodovatelného přepravního dokumentu, popř. též v elektronické podobě, ovšem bez povinnosti požadavku na předložení tohoto dokumentu v případě vydání zboží dopravcem, vytváří dle názoru zasílatelů situaci, kdy dokument nazývaný jako obchodovatelný ve skutečnosti obchodovatelným není. To může vést k mnoha podvodům v rámci námořní přepravy, kdy prodávající podvodně prodá zboží dalšímu kupujícímu, který přesvědčí dopravce, že je oprávněn k převzetí zboží, přestože nebude schopen předložit obchodovatelný nákladní list, zatímco první kupující, oprávněný dle nákladního listu k převzetí zásilky, bude mít nárok pouze na limitovanou náhradu škody. Zasílatelé by proto neměli být spojováni s takovými nekalými praktikami.

Zasílatelé však poukazují také na pozitiva Rotterdamských pravidel, zejména vypuštění ustanovení o vyvinění dopravce v důsledku tzv. nautických či navigačních zavinění, tedy zavinění při vedení a správě lodi, oproti ustanovení Haagských popř. Haagsko-Visbyských pravidel, jakož i zvýšení limitu odpovědnosti a zavedení elektronického nákladního listu. Přesto jsou zasílatelé přesvědčeni, že dosažení těchto pozitiv by bylo možné i novelizací Haagských, Haagsko-Visbyských popř. Hamburských pravidel.

4)

Stanovisko pojistitelů

Významní pojistitelé vítají nově vzniklá Rotterdamská pravidla jako příležitost po sjednocení roztržitěné mezinárodní (námořní) úpravy přepravního práva, ačkoliv uznávají, že tato úpravu se (bohužel) nebude týkat multimodální přepravy nezahrnující námořní úsek. Pojistitelé vítají zvýšení limitů odpovědnosti dopravců a jsou přesvědčeni, že toto zvýšení je ku prospěchu odesílatelů. Pojistitelé jsou však přesvědčeni, že stejně jak v minulosti musí odesílatelé pečlivě zvážit riziko vyplývající z omezeného rozsahu dopravcovy odpovědnosti v případě ztráty či poškození zásilky a zajistit pojištění zásilky tam, kde tato má vyšší hodnotu, nebo je obdrženi pouze limitované náhrady v případě ztráty či poškození zásilky pro odesílatele zcela nedostatečné.

Na základě vlastních zkušeností jsou také pojistitelé přesvědčeni, že uplatňování náhrady škody odesílateli vůči pojišťovně je pro odesílatele jednodušší, rychlejší a úspěšnější, než vznášení nároku z přepravních smluv přímo vůči dopravcům. Po výplatě pojistného plnění jsou to pak právě pojišťovny, kdo na základě svých mnohaletých profesionálních zkušeností uplatňují regresní nároky vůči dopravcům, což se bude týkat též nových Rotterdamských pravidel. I z tohoto pohledu považují pojistitelé znění Rotterdamských pravidel pro pojistné vztahy v mezinárodní přepravě za významné. Ve vztahu k množstevním kontraktům (volume contracts) považují pojišťovny tyto za výhodné pro obě strany, tedy pro odesílatele i dopravce, zejména s ohledem na možnost dohodnout mezi stranami zvláštní přepravní, cenové i odpovědnostní podmínky. Stávající (unimodální) mezinárodní úmluvy umožňují odesílatelům sjednat s dopravcem za příplatek vyšší odpovědnost pro případ ztráty či poškození zásilky, je však skutečností, že z této možnosti neprofitovalo příliš mnoho odesílatelů a sjednávání těchto doložek o vyšší kompenzaci nezaznamenalo významného rozvoje. Pojistitelé jsou také přesvědčeni, že ochranná opatření ve prospěch malých popř. nezkušených odesílatelů zabraňují

zneužití dominantního postavení dopravci ve vztahu k článku 80 (volume contracts). Dle názoru pojistitelů nebudou dopravci zneužívat své postavení ve vztahu k malým či nezkušeným odesílatelům při nabídce množstevních kontraktů, takové riziko považují pojistitelé za minimální. Pokud by také odesílatelé požadovali pojistit rizika vyplývající z množstevních kontraktů, měli by pojistitelé určitý vliv na sjednávání podmínek těchto kontraktů a mohli by tak rozsah práv a povinností stran určitým způsobem ovlivňovat.

Skutečnost, že Rotterdamská pravidla se nedotýkají případné aplikace unimodálních úmluv (COTIF, CIM, CMR), bude dle názoru pojistitelů výhodná zejména pro evropské odesílatele, kteří mohou v případě prokázané škody na suchozemském úseku získat větší odškodnění, než odesílatelé mimoevropských států.

Pokud se týká odpovědnosti samotných dopravců, upozorňují pojistitelé, že Rotterdamská pravidla významným způsobem nemění odpovědnost dopravců, zasílatelů nebo tzv. NVOCC. Nicméně podle Rotterdamských pravidel se zasílatel může stát tzv. „documentary shipper“ (dokumentárním odesílatel), bude-li vepsán coby odesílatel do elektronického nákladního listu. Tak může dojít k situaci, kdy dokumentární odesílatel bude ve vztahu ke skutečnému odesílateli odpovídat za vzniklou škodu v některých případech bez omezení.

Ve vztahu k praktickému provádění mezinárodní předpravy považují pojistitelé Rotterdamská pravidla za námořní úmluvu s rozšířenou působností též na předcházející i následnou přepravu. Pokud se týká přepravy „z domu do domu“ bez námořní části, zůstává tato, bohužel, bez právní úpravy. Přesto jsou pojistitelé přesvědčeni, že ve své praxi mohou operátoři využívat Rotterdamská pravidla, do zbytku multimodální přepravy pak UNCTAD/ICC Rules. Významní pojistitelé také poukazují na skutečnost, že neuvedení Rotterdamských pravidel do praxe by mohlo znamenat znovuotevření snah USA po inovaci pravidel COGSA, která byla před deseti lety přerušena s ohledem na přípravu Rotterdamských pravidel, jakož i zvýšení snahy evropských států přijmout samostatnou multimodální úpravu suchozemské přepravy v rámci Evropy.

5)

Stanoviska institucí

- a) **FIATA**, mezinárodní organizace zasílatelů, vydala stanovisko, v němž nedoporučuje podpis, resp. ratifikaci Rotterdamských pravidel. FIATA by raději přivítala mezinárodní úmluvu upravující přepravu „z domu do domu“, nikoliv úmluvu, která, jako Rotterdamská pravidla, předpokládá vždy námořní úsek cesty. FIATA má také zásadní výhrady k možnosti převzít zboží bez předložení obchodovatelného nákladního listu, i vůči jednoznačnému zvýhodnění dopravců na úkor odesílatelů. FIATA je přesvědčena, že dodatečné protokoly k Haagským, Haagsko-Visbyským, popř. Hamburským pravidlům by byly lepší cestou pro odesílatele, než Rotterdamská pravidla.
- b) **CLECAT**, evropské sdružení pro zasílatelství, dopravu, logistiku a zákaznické služby, je přesvědčeno, že Rotterdamská pravidla nepovedenou k unifikaci a harmonizaci mezinárodního (zejména námořního) práva, představují zvýhodnění dopravců na úkor odesílatelů, respektive zasílatelů, množstevní kontrakty jsou nebezpečným precedentem pro slabé odesílatele ve vztahu k silným rejdařským sdružením a úprava odpovědnosti za prodlení, vycházející z nezbytnosti dohody o dodací lhůtě, je rovněž ohrožením postavení odesílatelů. CLECAT proto vyzvalo instituce Evropské unie a evropské vlády, aby neratifikovaly Rotterdamská pravidla.

- c) **NITL (National Industrial Transportation League) + World Shipping Council** přivítaly za americkou stranu schválení Rotterdamských pravidel v rámci OSN, považují je za příspěvek pro možné sjednocení roztržitěné právní úpravy v mezinárodní přepravě a mezinárodním (zejména elektronickém) obchodě.
- d) **ALEXANDRIJSKÁ deklarace** z února 2010, reprezentující 15 arabských zemí, přijatá v rámci pracovního setkání pořádaného Arabskou akademií věd, technologií a námořní přepravy doporučila arabským zemím přijetí Rotterdamských pravidel v rámci globalizace a modernizace mezinárodní námořní přepravy, zdůrazňuje výhody elektronického nákladního listu, multimodality, zvýšení odpovědnosti a snah zabránit podvodnému zneužití konosamentů.
- e) **International Chamber of Shipping**, představující sdružení rejdařů, přijímá nová Rotterdamská pravidla velice kladně. Je přesvědčeno, že vlastníci lodí přejímají vyšší odpovědnost v důsledku absence práva dovolávat se tzv. nautického zavinění, rozšířením povinností ve vztahu k řádné přípravě lodě na plavbu, jakož i ve vztahu k vyššímu limitu odpovědnosti. Rovněž tak přijímá kladně skutečnost, že Rotterdamská pravidla se zabývají přepravou zboží na palubě, zatímco Haagská, Haagsko-Visbyská pravidla odpovědnost za přepravu na palubě neřeší. International Chamber of Shipping je přesvědčeno, že v případě nepřijetí popř. neratifikace Rotterdamských pravidel se znovu obnoví snaha USA po vlastní vnitrostátní úpravě. Považují proto Rotterdamská pravidla za jediné možné řešení mezinárodní úpravy námořního a multimodálního práva v přepravě.
- f) Stejně tak **European Community Shipowners' Association (ECSA) a BIMCO** také s uspokojením přijímají předložení Rotterdamských pravidel k podpisu a následné ratifikaci, přičemž tyto mezinárodní instituce zastupují více než 90% loďařského průmyslu.
- g) **Evropský parlament**, schvalující zprávu Výboru pro dopravu a turistiku, schválil dne 30.3.2010 doporučení členskými zeměmi Evropské unie, aby urychleně podepsaly, ratifikovaly a zavedly do svého zákonodárství Rotterdamská pravidla, nastolující nový námořní odpovědnostní systém.

II. Pozdní dodání zásilky a nároky z něj vyplývající

Prodlení s dodáním zásilky úzce souvisí s otázkou dodací lhůty. Dodací lhůtou se rozumí určitý časový úsek, v němž je dopravce povinen vykonat přepravu a s ní související úkony, tedy přepravit zásilku z jednoho určitého místa (odeslání) do určitého jiného místa (dodání). K prodlení pak dochází, pokud dopravce zásilku v tomto časovém úseku příjemci nedodá, nebrání-li dodání překážky, které ho zprošťují odpovědnosti za nesplnění závazku přepravit zásilku v dodací lhůtě.

Důvody pro prodlení s dodáním zásilky mohou být jednak faktické, jednak právní. K právním překážkám řádného dodání zásilky a splnění přepravní smlouvy patří zejména zákaz dovozu, vývozu popř. průvozu přepravovaného zboží určitým územím, přerušení přepravy v důsledku nedostatečných přepravních dokumentů, porušení předpisů pro přepravu zásilky

(zejména v případě nebezpečného zboží), zabavení zboží ze strany státních orgánů nebo uplatnění zástavního práva dopravcem, či jiný právní zásah třetí osoby vůči zásilce (např. exekuce na základě pravomocného soudního rozhodnutí vůči příjemci či odesílateli zásilky). Faktické důvody prodlení s dodáním pak mohou spočívat v nemožnosti naložit či vyložit zásilku z důvodu nedostačující nakládací či vykládací techniky (jeřábu), zničení zásilky v důsledku havárie, odcizení zásilky, požár vozidla, výbuch nákladu apod.

Dodací lhůta bývá zpravidla dohodnuta v přepravní smlouvě mezi stranami, popř. vyplývá z předpisu. Úmluva CMR o mezinárodní silniční nákladní dopravě např. hovoří o stranami nesjednané přepravní lhůtě jako o době, kterou lze pro přepravu zásilky očekávat od pečlivého dopravce. Evropské soudy (zejména vyšších instancí) také několikrát judikovaly přiměřené přepravní doby např. mezi Německem a Řeckem, Německem a Tureckem, ale tyto lhůty není možno považovat za závazné a ve všech případech aplikovatelné.

Otázkami úpravy pozdního dodání zásilky a nároků vyplývajících z pozdního dodání se teď dle jednotlivých (unimodálních) přepravních systémů budeme věnovat podrobněji:

1) Úprava obchodního zákoníku

Dle § 617 českého obchodního zákoníku (zákona č. 513/1991 Sb.) je dopravce povinen provést přepravu do místa určení ve smluvené lhůtě, jinak bez zbytečného odkladu. V pochybnostech počíná lhůta běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem. Obchodní zákoník klade důraz na dohodu smluvních stran o době pro provedení přepravy, jinak požaduje, aby přeprava byla uskutečněna bez zbytečného odkladu. Je tedy vyloučeno, aby při nedohodnuté lhůtě bylo zboží dopravcem uloženo do skladu a přeprava byla zahájena s významným prodlením. Pro tento případ český obchodní zákoník výslovně stanovuje, že přepravní lhůta počíná běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem.

Úprava obchodního zákoníku nicméně stanovuje dle § 624 nárok odesílatele na úhradu škody pouze při škodě na samotné zásilce, a to pro případy její ztráty nebo zničení, popř. poškození (znehodnocení). Úprava přepravního práva dle § 610 a násl. obchodního zákoníku (smlouva o přepravě věci) sankci či rozsah nároků odesílatele pro případ opožděného dodání neuvádí.

Dle § 625 odst. 3 ObchZ. má dopravce nárok na poměrnou část přepravního s přihlédnutím k přepravě již uskutečněné pro případ, že přepravu nemůže uskutečnit pro okolnosti, za něž neodpovídá. Obchodní zákoník nicméně ponechal v platnosti přepravní řády, vyjma těch jejich ustanovení, jež jsou neaplikovatelná, proto lze při stanovování dodací lhůty vycházet i z přepravních řádů (např. pro veřejnou nákladní, drážní dopravu, dle silničního přepravního řádu). Přesto se výklad těchto ustanovení zakládá na názoru, že rozhodující jsou smluvní ujednání, lhůty stanovené v přepravních řádech jsou pouze orientační, navazující na ustanovení obchodního zákoníku o přepravě „bez zbytečného odkladu“.

Náhrada škody v důsledku prodlení s dodáním zásilky by se tedy týkala jednak škod na samotné zásilce, jednak škod přímo se vztahujících k porušení závazků s přepravní smlouvou, tady založených na ustanovení § 373 a násl. ObchZ. o náhradě škody a porušení povinností ze závazkového vztahu. Důkazní břemeno by v takovém případě spočívalo na žalujícím a žalovaná strana – dopravce by byla oprávněna dovolat se všech vyvíňujících okolností, a to ať již stanovených v § 625 odst. 3 ObchZ., nebo na důvodech vyloučení odpovědnosti dle § 374 ObchZ. Náhrada škody by zahrnovala škodu skutečnou, ale též ušlý zisk.

2) Silniční přeprava – Úmluva CMR

Jak bylo řečeno již výše, úmluva CMR o mezinárodní silniční nákladní dopravě stanovuje dodací lhůtu ve svém článku 19 jako stranami sjednanou, pokud nebyla sjednána, potom lhůtu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce. V případě prodlení s dodáním zásilky je přirozeně na straně odesílatele (popř. příjemce) nárok na náhradu škody vzniklé na samotné zásilce, který by byl stanoven v souladu s ustanoveními článku 23 Úmluvy CMR. Dále přísluší v případě překročení dodací lhůty oprávněné osobě též nárok na náhradu škody, avšak jen do výše dovozného a za předpokladu, že oprávněný prokáže vznik škody v důsledku překročení dodací lhůty a uplatní nárok ve lhůtě 21 dní od vydání zásilky. Nebude-li tedy v důsledku překročení dodací lhůty (např. přepravy nezkazitelných strojírenských součástí) způsobena žádná škoda (s ohledem např. na dostatečné zásoby přepravovaného zboží u příjemce) a nedojde-li ani ke škodě na zásilce, nebude oprávněnému příslušet žádný nárok na její náhradu. Nárok je jednoznačně omezen výší dovozného. Náhrada škody může spočívat jednak v náhradách škod přímých, tedy výpadku výroby, a též nepřímých, pokud budou prokazatelné a budou mít příčinnou souvislost s prodlením s dodáním zásilky. Tyto nároky se mohou týkat úhrady smluvní pokuty subodběrateli, dodatečně zaplaceného cla, ušlého zisku, nároku z poklesu ceny či ztráty tržní hodnoty zásilky.

Vyšší náhrady odškodnění se lze domáhat pouze v případě, že v souladu s článkem 26 Úmluvy CMR dohodne odesílatelem s dopravcem tzv. zvláštní zájem na dodání zásilky pro případ překročení dodací lhůty a odesílatel zaplatí dohodnutý příplatek. V takovém případě se může oprávněná osoba domáhat náhrady škody v důsledku prodlení s dodáním zásilky až do částky udané v nákladním listě. Do těchto hrazených škod budou pak již spadat též nákup zničeného či ztraceného zboží, ztráty z podnikání, daně a poplatky související se zbožím a přepravou apod.

Dojde-li však k prodlení s dodáním zásilky v důsledku úmyslného jednání nebo nedbalosti dopravce rovnocenné úmyslu, nepoužije se maximální hranice pro náhradu škody ve výši dovozného a dopravce bude povinen uhradit vzniklou škodu v jejím plném rozsahu. Tyto důsledky mohou mít pro dopravce zničující charakter. Bude-li jednání dopravce, při němž byla např. v důsledku zaviněné dopravní nehody zásilka zcela zničena, znamenat značný výpadek výroby, bude dopravce uznán povinným k náhradě vzniklé škody a taková náhrada nebude z jeho strany zajištěna pojištěním, neboť pojištění, které poskytují pojišťovny dopravcům, v současné době nekryje škody způsobené úmyslně či hrubou nedbalostí.

3) Železniční přeprava – Úmluva COTIF (přípojek CIM)

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1980, revidovaná v roce 1999 a pro Českou republiku platná od 1.7.2006, ve svém Přípojku CIM týkajícím se mezinárodní železniční přepravy zboží stanovuje v článku 16 dodací lhůty pro vozové i kusové zásilky, nicméně za základ pro určení dodací lhůty určuje dohodu mezi odesílatelem a dopravcem. Dle článku 23 Přípojku CIM odpovídá dopravcem za škodu vzniklou překročením dodací lhůty, přičemž této odpovědnosti je zproštěn, jestliže k překročení dodací lhůty došlo zaviněním oprávněné osoby, příkazem oprávněné osoby, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami zboží (vnitřní zkázou, ubýváním atd.) nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Článek 23 odst. 3 také uvádí vyvíňující případy, při nichž je dopravce odpovědnosti zproštěn (jako přepravu v otevřených vozech, chybějících či vadný obal, přirozenou povahu zboží apod.). Rozhodujícím pro určení míry odškodnění je ustanovení článku

33 Přípojku CIM, dle něž vznikne-li překročením dodací lhůty škoda, je dopravce povinen vyplatit odškodnění, které činí nejvýše **čtyřnásobek přepravného**. Dojde-li k úplné ztrátě zboží, neposkytuje se odškodnění až do čtyřnásobku přepravného souběžně s odškodněním za ztrátu zásilky. Při částečné ztrátě zboží činí odškodnění nejvýše čtyřnásobek přepravného případajícího na ztracenou část zásilky, při poškození zboží, které není důsledkem překročení dodací lhůty, se odškodnění poskytne souběžně s odškodněním za poškození zásilky. Článek 33, § 5 Přípojku CIM však současně stanovuje, že odškodnění za překročení dodací lhůty nesmí být spolu s odškodněním za ztrátu či poškození zásilky v žádném případě celkově vyšší, než odškodnění při úplné ztrátě zboží. V této souvislosti je třeba připomenout, že odškodnění činí 17 zúčtovacích jednotek (SDR) za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti zásilky. Úmluva COTIF však současně předpokládá, že je-li dodací lhůta stanovena dohodou, lze v této dohodě předvídat i odlišnou úpravu odškodnění za prodlení s dodáním. Za předpokladu, že dojde k překročení maximálních dodacích lhůt, stanovených v článku 16 § 2 až § 4 Přípojku CIM, může oprávněný požadovat odškodnění dohodnuté s dopravcem (tedy i odškodnění vyšší).

Dle článku 35 Přípojku CIM se pro případ překročení dohodnuté dodací lhůty mohou odesílatel s dopravcem dohodnout na tzv. odškodění při udání zájmu na dodání zboží, a to za předpokladu, že odesílatel uvede v nákladním listě vyčíslenou částku svého zájmu. V případě vzniku škody z důvodu překročení dohodnuté dodací lhůty pak může být tato požadována až do výše částky udané v nákladním listě.

Dle článku 36 Přípojku CIM však všechna omezení odpovědnosti dopravce nebudou použita v případě, že bude prokázáno, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, kterého se dopravce dopustil buď s úmyslem přímo takovou škodu způsobit, anebo k ní došlo z nedbalosti a s vědomím dopravce, že by k takové škodě pravděpodobně dojít mohlo (vědomá nedbalost).

4) Varšavská úmluva o letecké dopravě

Také Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929 (v České republice zákon 15/1935 Sb.) ve svém článku 19 stanovuje, že dopravce je odpovědný za škodu, která vznikla zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo zboží. Dopravce v případě zpoždění odpovídá v limitovaném rozsahu 250 franků za kilogram váhy zásilky. V případě, že však odesílatel při odevzdání zásilky dopravci učiní prohlášení o zvláštním zájmu na dodání zásilky do místa určení a zaplatí příslušný poplatek, je dopravce povinen odškodnit odesílatele za zpoždění nákladu až do výše udané částky, nebude-li ze strany dopravce prokázáno, že tato částka je vyšší, než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení. Dle článku 25 Varšavské úmluvy však hranice odpovědnosti uvedená výše neplatí, je-li prokázáno, že způsobená škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustili buď s úmyslem škodu způsobit, popř. nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z tohoto jejich jednání vznikne. Současně však musí být prokázáno, že čin nebo opomenutí zaměstnanců vznikl nebo nastal při výkonu jejich služby. Podmínkou dále je, že v případě zpoždění zásilky musí být vůči dopravci uplatněna stížnost do 21 dnů ode dne, kdy zavazadlo nebo náklad mu byly předány. Stížnost musí mít písemnou podobu zapsanou buď na dopravní listině, nebo na jiném dokumentu odeslaném ve stanovené lhůtě dopravci. Nedodržením této lhůty dochází k zániku nároku oprávněných osob kromě případu, kdy se dopravce dopustil podvodu. Frankem se pro účely výpočtu náhrady rozumí měnová jednotka, která se svou hodnotou rovná 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000.

5) Montrealská úmluva (o mezinárodní letecké přepravě)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999 (v České republice účinná od 4.11.2003) stanovuje v článku 19 odpovědnost dopravce za škody způsobené zpožděním letecké dopravy vyjma případů, kdy dopravce prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, popř. že nebylo v jejich silách, aby tak učinili. Odpovědnost dopravce za zpoždění při přepravě nákladu je omezena na částku 19 jednotek SDR za kilogram (dle úpravy platné od 30.12.2009). Stejně jako v případě Varšavských pravidel, i Montrealská úmluva umožňuje odesílateli učinit v době, kdy předává náklad dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a zaplatit příslušný příplatek, je-li vůbec dopravcem požadován, přičemž v takovém případě dopravce odpovídá za vzniklou škodu a je povinen poskytnout náhradu až do výše udané částky, pokud ovšem neprokáže, že tato částka je vyšší, než skutečný zájem odesílatele na dodání zásilky do místa určení. Hodnotová omezení odpovědnosti dopravce však neplatí, pokud se prokáže, že ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu, popř. i z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. Neomezená odpovědnost však nastupuje pouze v případě, že se neprokáže, že v případě takového jednání nebo opomenutí zaměstnanec nebo agent jednali v rámci svých pracovních povinností. Při zpoždění zásilky musí být však ze strany oprávněného učiněná reklamace a to nejpozději ve lhůtě 21 dnů ode dne, kdy byly zavazadlo anebo náklad předány příjemci k dispozici.

6) Přeprava po vnitrozemských vodních cestách

Také Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI), pro Českou republiku účinná od 1.3.2006, zakládá odpovědnost dopravce dle svého článku 16 za škodu vzniklou překročením doby doručení, nebude-li prokázáno, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit. Za dodací lhůtu označuje článek 5 lhůtu smlouvenou, nebo, jestliže neexistuje smluvní ujednání, lhůtu, kterou je svědomitému dopravci s přihlédnutím k okolnostem plavby a při plavbě bez překážek nutno rozumně přiznat.

Za škody vzniklé v důsledku opožděného dodání odpovídá dopravce dle článku 20 odst. 3 Úmluvy CMNI **jen do výše jednonásobku přepravného**. Celková náhrada škody však nesmí přesáhnout částku, která by podle provedeného výpočtu odpovídala úplné ztrátě zboží. Nejvyšší částky odpovědnosti se však nepoužijí, pokud byly povaha a vyšší hodnota zboží výslovně zaznamenány v přepravní listině a dopravce tyto údaje nepopřel, nebo jestliže strany výslovně vyšší částku odpovědnosti sjednaly. Dle článku 21 Úmluvy CMNI však dopravce ztrácí právo na ochranu danou limitovanou náhradou v případě, jestliže se prokáže, že se škody dopustil sám jednáním nebo opomenutím s úmyslem škodu přivodit, nebo lehkomyšlností s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne.

7) Námořní úmluvy (Haagská, Haagsko-Visbyská a Hamburská pravidla)

Haagská pravidla (Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosomentů z roku 1924) ani Haagsko-Visbyská pravidla (Protokol o změně Haagských pravidel z roku 1968) se přímo otázkou odpovědnosti dopravce za prodlení s dodáním zásilky nezabývají. Náhrada škody je poskytována pouze v případě, že dojde ke škodě na samotném zboží, popř. se jedná o škodu související se zbožím („in connection with the goods“). Limitované náhrady, čítající u Haagských pravidel 100 liber šterlinků za kus nebo jednotku nebo protihodnotu této

částky v jiné měně, popř. 2 SDR dle Haagsko-Visbyských pravidel, se však není dopravce oprávněn dovolávat, pokud se prokáže, že škoda vznikla z jednání nebo opomenutí dopravce, k němuž došlo s úmyslem způsobit škodu, nebo z nedbalosti a s vědomím, že z toho škoda pravděpodobně vznikne.

Novější Hamburská pravidla (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží) z roku 1978 již v článku 5 zakládají odpovědnost za opožděné dodání, pokud událost, která způsobila opožděné dodání, nastala v době, kdy bylo zboží v péči dopravce. Opožděné dodání dle Hamburských pravidel nastane, jestliže zboží nebylo vydáno v přístavu vykládky stanoveném ve smlouvě o námořní přepravě v době smluvně ujednané, nebo jestliže nebylo takové ujednání, pak v době, ve které by to bylo rozumné požadovat od pečlivého dopravce s ohledem na okolnosti případu. Odpovědnost dopravce za opožděné dodání je dle článku 6 odst. 1 písmeno b) Hamburských pravidel **omezena částkou odpovídající dvou a půl násobku přepravného, případajícího na zboží, u něž došlo k opožděnému dodání, avšak nepřesahuje-li částku celkového přepravného splatného podle smlouvy o námořní přepravě.** Každopádně celková odpovědnost dopravce za škodu na zboží a za opožděné dodání nesmí přesáhnout částku, která by se rovnala odpovědnosti dopravce při úplné ztrátě zboží. Ta je stanovena ve výši 2,5 SDR za kilogram hrubé hmotnosti nebo 835 SDR za kus nebo za jinou přepravní jednotku. Ujednáním mezi dopravcem a odesílatelem lze však určit vyšší hranice odpovědnosti, než stanovené Hamburskými pravidly.

8) Všeobecné zásílatelské podmínky svazu spedice a logistiky České republiky

Všeobecné zásílatelské podmínky svazu spedice a logistiky ČR stanovují ve svém bodě 4.4.1. písmo C, odpovědnost zasílatele za škody vzniklé z opožděného dodání částkou odpovídající výši odměny zasílatele, tedy částkou dohodnutou s příkazcem popř. stanovenou dle ceníků zasílatele. Nepřímá škoda ani ušlý zisk se přitom nenahrazuje. Ani zasílatel se nemůže dovolávat své omezené odpovědnosti v případě, že škoda způsobená pozdním dodáním zásilky vznikla vědomě (např. úmyslně nebo s vědomím, že škoda vznikne).

9) Rotterdamská pravidla

Nově navrhovaná a již 21 států podepsaná Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři, která ale dosud nenabyla účinnosti, definuje v článku 21 prodlení jako okamžik, kdy zboží není dodáno do místa určení v době stanovené smlouvou. Dle článku 60 Rotterdamských pravidel pak odškodnění za ztrátu nebo poškození zboží v důsledku prodlení je omezeno **dvou a půl násobkem přepravného** týkajícího se ztraceného nebo poškozeného zboží. Celková částka odškodnění však nemůže přesáhnout částku, která by byla vyplacena v případě ztráty zboží. Dopravce se však nemůže dovolávat své omezené odpovědnosti v případě, že ke škodě došlo v důsledku úmyslu nebo opomenutí nebo nedbalého jednání při vědomí, že takovým jednáním škoda vzniknout může.

Závěr:

Z výše uvedeného vyplývá, že nejvyšší náhradu za prodlení s dodáním zboží lze požadovat v případě železniční přepravy. To neplatí, pokud byla dohodnuta vyšší částka zájmu na dodání, nebo pokud ke škodě došlo v důsledku úmyslného jednání dopravce nebo takového jeho nedbalého jednání, kdy dopravci muselo být zřejmé, že ke škodě dojít může, a to nezávisle na druhu zvolené přepravy.

III. Soudní rozhodnutí

- usnesení nejvyššího soudu ČR 23 Cdo 2668/2009 ze dne 4.8.2009

V předmětném rozhodnutí se dovolací Nejvyšší soud ČR vyslovil k otázce odpovědnosti dopravce za vzniklou škodu tam, kde žalobce (zasílatel, odesílatel) požaduje náhradu za vzniklou škodu, ačkoliv tuto škodu neuhradil svému příkazci.

Dovolací soud konstatoval, že ve smyslu článku 17 odstavec 1 Úmluvy CMR **postačí pro odpovědnost dopravce za škodu v důsledku ztráty zásilky skutečnost, že došlo k její ztrátě, a to na rozdíl od obecné odpovědnosti za škodu, která vyžaduje vznik majetkové újmy oprávněného.** Dle dovolacího soudu není liberačním důvodem odpovědnosti za škodu vyplývající z přepravní smlouvy skutečnost, že byl zjištěn pachatel, který zásilku odcizil. Výše náhrady se vypočítává z ustanovení článku 23 odstavec 1 Úmluvy CMR stanovujícího, že za situace, kdy má dopravce podle ustanovení Úmluvy povinnost nahradit škodu za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, vypočítá se náhrada z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě. Výše škody dle dovolacího soudu určily oba soudy v souladu se skutkovým zjištěním ohledně hodnoty zásilky, kterou podle jejich správného názoru představovala kupní cena, již kupující zaplatil polskému prodávajícímu. Nejvyšší soud tak dovolání žalovaného dopravce odmítl.

- rozsudek BGH ze dne 26.3.2009 – I ZR 120/07 – Transportrecht 2/2010, str. 76

V předmětném případě požadovala v rámci regresního řízení pojišťovna odesílatele po dopravci náhradu škody za ztracenou zásilku – balík přepravovaný v rámci sběrné služby. Přeprava byla sjednána v tzv. EDI – provozu, kdy odesílatel, coby dlouhodobý zákazník dopravce, zadal přepravu sám dle EDI – systému do přepravní sítě dopravce, získal přepravní číslo, odesílací číslo a nálepkou, kterou opatřil samotnou zásilku. Dle dopravce se předmětná přeprava řídila jeho všeobecnými podmínkami, které vylučovaly přepravu zásilek v hodnotě přesahující USD 50.000,-, a v případě ztráty podle holandského práva omezovaly odpovědnost dopravce na 3,40 EUR za kilogram váhy zásilky. Přeprava se uskutečnila mezi holandským Eindhovenem a německým Regensburgem. V průběhu přepravy byla zásilka ztracena, dopravce odmítl nahradit škodu s odkazem na překročení maximálního hodnotového limitu USD 50.000,-, naopak odesílatel prohlásil škodní událost za kvalifikované zavinění dopravce a požadoval nahradit celkovou hodnotu zásilky včetně vzniklých nákladů. Odvolací soud v Norimberku potvrdil nárok odesílatele na plnou hodnotu ztracené zásilky dle článků 17 a 29 Úmluvy CMR včetně vzniklých nákladů s odvoláním na jasná pravidla Úmluvy CMR, které přeprava podléhala. Označil přitom hodnotové ujednání zásilky (s omezením na USD 50.000,-) za odporující článek 41 Úmluvy CMR. Dle názoru nejvyššího soudu však všeobecné podmínky dopravce neodporují ustanovení článku 41 odst. 1 Úmluvy CMR, neboť omezení hodnoty zásilky nepředstavuje omezení odpovědnosti dopravce ani pro případ kvalifikovaného zavinění, nýbrž představuje stanovení podmínek, za nichž je dopravce ochoten provést přepravu. Stanovení maximální hodnoty zásilky přijímané k přepravě tedy představuje stanovení dopravních podmínek, nikoliv omezení odpovědnosti pro případ ztráty či poškození přepravovaného zboží. Předmětný případ je proto třeba posuzovat více s ohledem na ustanovení příslušného národního práva o sjednávání (přepravní) smlouvy, než s odkazem na ustanovení článku 41 Úmluvy CMR. Nejvyšší soud proto vrátil věc odvolacímu soudu, aby znovu posoudil otázku, zda mezi stranami vznikla platná přepravní smlouva a dle výsledku tohoto posouzení aby dále určil, zda ve vztahu k jednání dopravce lze hovořit o kvalifikovaném zavinění, jakož i k posouzení, zda holandské právo

umožňuje krácení nároku odesílatele v případě, že odesílatel jedná v rozporu se stanovenými podmínkami provádění přepravy příslušného dopravce. Ustanovení všeobecných přepravních podmínek, které upravuje, jaké druhy nákladů je zasílatel popř. dopravce ochoten přepravovat, nepřestavuje tedy jednání proti ustanovení článku 41 odst. 1, věta 1. Úmluvy CMR a není ustanovením neplatným.

- rozsudek Cour de Cassation de France ze dne 3.11.2009, X 08 – 14.128,- European Transport Law 2/2010, str. 173

Je věcí zasílatele, který nechává krádeží ohrožené zboží v prostorách odesílatele odvézt, aby dal vhodné pokyny o odjezdu, ať již k němu dojde během noci nebo v předvečer, a upozornil dopravce na nutnost ostrahy během noci, jestliže jsou provozní prostory příjemce mezi 19,00 a 7,00 hod. uzavřeny. Jeho kvalifikované osobní zavinění spočívá v zanedbání povinnosti předat dále pokyny, které by byly schopny činu zabránit. Zasílatel tedy odpovídá za veškeré následky krádeže. Oproti tomu se dopravce, který neměl žádnou vědomost o druhu přepravovaného zboží, může účinně odvolat na omezení odpovědnosti, neboť jeho hrubé zavinění není kvalifikovatelné.

IV. Příště:

V příštím elektronickém e-bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

- 1) Odpovědnost zasílatele – rozsah a druhy odpovědnosti
- 2) Nároky (poškozených) třetích osob v souvislosti s přepravou

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