
E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Odpovědnost v letecké dopravě (Montrealská úmluva 1999)
- II. Odpovědnost dopravce dle čl. 29 Úmluvy CMR
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Odpovědnost v letecké dopravě (Montrealská úmluva 1999)

Na základě sdělení ministerstva zahraničních věcí vstoupila dne 4.11.2003 pro Českou republiku v platnost tzv. Montrealská úmluva (MU), neboli Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě. Úmluva byla přijata dne 28.5.1999 v Montrealu. Pro Českou republiku nahrazuje MU platnost tzv. Varšavské úmluvy (Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě) přijaté ve Varšavě dne 12.10.1929, jejíž stranou se tehdejší Československá republika stala v únoru 1935.

Varšavská úmluva dosáhla více než 150 ratifikací a stala se tak jednou z nejrozšířenějších mezinárodních úmluv v oblasti mezinárodní přepravy na světě. Montrealskou úmluvu doposud ratifikovalo více než 50 zemí a její rozšířenost proto není tak značná. Přesto byla ratifikována hlavními „leteckými“ mocnostmi, zejména všemi zeměmi Evropské unie, Spojenými státy, Japonskem, Kanadou, Saudskou Arábií, Švýcarskem, aj. Smlouvu však neratifikovala například Indie, Rusko, bývalé země Sovětského svazu, země Latinské Ameriky a Afriky, stejně jako Tchajwan nebo Jižní Korea.

S ohledem na odpovědnosti ustanovení MU lze říci, že ratifikace může být pro řadu leteckých společností například z afrických zemí velice zatěžující, neboť někteří dopravci nemají dostatek finančních prostředků ani na vlastní existenci, natožpak aby nesli tíhu odpovědnosti v případě škody vyplývající z letecké přepravy, která by po nich na základě Montrealské úmluvy byla požadována.

Je třeba ještě připomenout, že 53 smluvních států Varšavské úmluvy ratifikovalo tzv. Montrealský protokol č. 4, který se vztahoval k přepravě nákladů, zavedl účtování škody v SDR (zvláštní práva čerpání) a byl předvojem budoucí Montrealské úmluvy z roku 1999.

1) Stěžejní principy Montrealské úmluvy

Základní změny v Montrealské úmluvě oproti Varšavské úmluvě lze shrnout do následujících bodů:

- a) moderní Montrealská úmluva umožňuje ve svém článku 4 odst. 2 namísto leteckého nákladního listu použít jakýkoli jiný prostředek, v němž budou obsaženy informace o přepravě nákladu. Tím je umožněno vydávání i elektronického nákladního listu.
- b) odpovědnost leteckého dopravce není založena na principu zavinění. Letecký dopravce odpovídá, nehledě na případnou úmyslně způsobenou škodu, objektivně, vždy pouze v rozsahu 17 SDR za kilogram nákladu.
- c) úmluva upravuje ve svém článku 38 kombinovanou přepravu, která se děje částečně letecky a částečně jakýmkoliv jiným dopravním prostředkem a současně v čl. 18 odst. 4 umožňuje, aby dopravce bez souhlasu odesílatele použil jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být provedena letecky, přičemž i taková přeprava jiným způsobem se považuje za přepravu leteckou.

Montrealská úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladů prováděnou letadlem za úplatu, přičemž za mezinárodní přepravu se rozumí jakákoli přeprava, jestliže podle dohody stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo k překládce, buď na území dvou smluvních stran, anebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.

Stejně jako v případě úmluvy CMR se MU nevztahuje na přepravu poštovních zásilek.

2) Škoda na zásilce

Článek 18 MU stanovuje, že dopravce odpovídá za vzniklou škodu pro případ zničení, ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu, a to za podmínky, že se škodní událost stala v průběhu přepravy. Dopravce může prokázat, že za škodu neodpovídá vůbec či pouze

v omezené míře, došlo-li k jejímu vzniku z důvodů uvedených v čl. 18 odst. 2 MU, zejména z důvodu vlastní vady nákladu, vadným balením, ozbrojeným konfliktem nebo zásahem úředního orgánu. Letecká přeprava ve smyslu MU zahrnuje dobu, po kterou je náklad v péči dopravce. Doba letecké přepravy sice nezahrnuje přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní, prováděnou mimo letiště, avšak dojde-li k takové přepravě v průběhu plnění smlouvy o přepravě letecké pro účely nakládání, dodání nebo překládání, má se za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké přepravy.

3) Odpovědnostní limity

Za usmrcení nebo zranění cestujícího odpovídá na každého cestujícího letecký dopravce částkou až do výše 100.000 SDR. Této odpovědnosti se nemůže zbavit. Má-li letecký dopravce odpovídat za škody na zdraví nebo za usmrcení cestujících nad částku 100.000 SDR, může se zprostit své odpovědnosti, prokáže-li, že ke škodě nedošlo výlučně jeho nedbalostí nebo protiprávním činem či opomenutím, popřípadě prokáže-li, že ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany (což zahrnuje např. případy leteckého terorismu). V případě škody způsobené zpožděním je odpovědnost leteckého dopravce omezena na cestujícího částkou 4.150 SDR. Za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění zavazadla je na každého cestujícího stanoven limit ve výši 1.000 SDR, pokud cestující v době předání zavazadla dopravci k přepravě neučinil zvláštní prohlášení o zájmu na dodání a nezaplatil příslušný poplatek.

Při přepravě nákladu je odpovědnost dopravce omezena částkou 17 SDR/1 kg nákladu, a to pro případ zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění zásilky. To opět platí, pokud odesílatel v době předání nákladu dopravci neučinil zvláštní prohlášení o zájmu na dodání a nezaplatil příslušný příplatek.

Jak uvádí zahraniční zdroje, činila průměrná hodnota zboží přepravovaného mezi státy Evropské unie při letecké přepravě hodnotu EUR 44,60 za 1 kg, zatímco při silniční přepravě EUR 1,62/1 kg zboží. Z toho vyplývá, že odpovědnost dopravce silničního byla téměř 6x větší (8 SDR za 1 kg), než hodnota přepravovaných zásilek, zatímco odpovědnost leteckého dopravce nedosahovala ani poloviny hodnoty přepravovaného zboží.

4) Prolomení odpovědnostního limitu 17 SDR

Montrealská úmluva je založena na principu absolutní odpovědnosti leteckého dopravce v rozsahu 17 SDR za 1 kg váhy zásilky. Je proto nerozhodné, zda letecký dopravce škodu způsobil svou hrubou nedbalostí nebo dokonce úmyslně. Tento princip byl v Montrealské

úmluvě zakotven proto, že mocné loby leteckých společností prosadilo svůj záměr předcházet složitým sporům týkajícím se rozsahu odpovědnosti dopravce a zmíněný princip je často zdrojem silné kritiky Montrealské úmluvy. Lze tedy říci, že pokud letecký dopravce předá zásilku silničnímu dopravci k přepravě, přičemž silniční dopravce zásilku záměrně odcizí, nebude leteckému dopravci hrozit větší odpovědnost, než ve výši 17 SDR za každý kilogram váhy zásilky. Vůči silničnímu dopravci však bude moci letecký dopravce uplatnit ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR neomezenou odpovědnost, prokáže-li, že škoda byla způsobena úmyslně, či hrubou nedbalostí silničního dopravce.

Jedinou možností, jak rozšířit odpovědnost leteckého dopravce, je smluvní sjednání jeho vyšší odpovědnosti, k čemuž však letecký dopravce jistě nebude běžně ochoten. Prohlášení o zájmu na dodání se zaplacením dohodnutého příplatku ve smyslu čl. 22 odst. 3 MU, kdy bude letecký dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše udané částky, je závislé na souhlasu leteckého dopravce. Očekávání, že leteckému dopravci bude prokázána hrubá nedbalost či úmysl při přepravě zásilky a tím bude letecký dopravce povinen nahradit skutečnou hodnotu zásilky (která je, jak výše uvedeno, několikanásobně hodnotnější než při silniční přepravě), nebudou naplněna.

5) Letecký nákladní list a jeho význam

Článek 9 Varšavské úmluvy stanovuje, že pokud je se souhlasem dopravce zboží naloženo do letadla, avšak není vystaven letecký nákladní list, nebo neobsahuje-li nákladní list upozornění na omezenou odpovědnost dopravce dle Varšavské úmluvy, nemůže se dopravce dovolávat omezené odpovědnosti dle čl. 22 odst. 2 Varšavské úmluvy. Toto ustanovení znamená, že pokud nebyl vystaven letecký nákladní list, nemohl se ani letecký dopravce dovolávat omezujících ustanovení Varšavské úmluvy.

Ustanovení článku 9 Varšavské úmluvy však nebylo do MU převzato. Článek 9 MU jednoznačně říká, že nesplnění požadavku na vystavení nákladního listu či na úplnost jeho vyplnění nemá vliv na platnost přepravní smlouvy včetně omezení odpovědnosti dopravce. I v případě neexistence nákladního listu nebo jeho vážných nedostatků odpovídá tedy dopravce pouze v rozsahu 17 SDR za 1 kilogram váhy zásilky.

6) Lhůty pro uplatnění práv

V souladu s čl. 35 MU se právo na náhradu škody promlčuje, nebude-li podána žaloba ve lhůtě dvou let. Tato lhůta počíná dnem příletu na místo určení a nebo dnem, kdy letadlo mělo doletět, anebo ode dne zastavení dopravy. Tato dvouletá lhůta odpovídá článku 29 Varšavské

úmluvy a je přirozeně delší, než jednoletá lhůta stanovená v Úmluvě CMR. Naopak, Úmluva CMR stanovuje tříletou lhůtu pro uplatnění nároků v případě hrubé nedbalosti či úmyslu dopravce, což nelze u MU vůbec aplikovat.

MU nestanovuje lhůtu, v níž by měly být uplatněny nároky dopravce z přepravní smlouvy nebo i vůči třetím osobám tak, jak stanovuje článek 32 Úmluvy CMR. Ustanovení článku 35 MU jednoznačně hovoří v případě promlčení o právu na náhradu škody, zatímco článek 32 Úmluvy CMR o nárocích z přeprav, na něž se Úmluva CMR vztahuje. Článek 32 Úmluvy CMR je tedy věcně daleko širší, než článek 35 MU. Nároky na přepravné uplatňované leteckým dopravcem bude nutno uplatňovat ve lhůtách, které pro promlčení stanoví národní právní řád.

Lhůty reklamační vycházejí svou délkou z Úmluvy CMR. Při zjištění poškození musí příjemce uvědomit písemně dopravce, a to neprodleně po zjištění, v případě zapsaného zavazadla do 7 dnů ode dne převzetí a do 14 dnů od převzetí, jde-li o náklad. Reklamační lhůta při zpoždění činí 21 dnů ode dne, kdy bylo zavazadlo nebo náklad předány příjemci. Neuplatnění reklamace ve lhůtě má prekluzivní povahu, znamená zánik nároku na podání žaloby vůči dopravci.

II. Odpovědnost dopravce dle článku 29 Úmluvy CMR

Ustanovení článku 29 Úmluvy CMR má pro dopravce i odesílatele, popř. příjemce či třetí osoby, zásadní význam, pokud se týká rozsahu dopravní odpovědnosti. V případě, že škoda na přepravované zásilce byla způsobena ze strany dopravce úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právně projednává, považuje za rovnocenné úmyslu, nemůže se dopravce dovolávat své omezené odpovědnosti dle článku 23 Úmluvy CMR (v rozsahu 8,33 SDR za 1 kilogram hrubé váhy zásilky), avšak odpovídá za způsobenou škodu neomezeně. Důsledek takového jednání je však daleko širší, neboť odpadají i další omezení chránící dopravce před negativními dopady náhrady škod v mezinárodní přepravě, domněnky, ulehčující jeho důkazní břemeno nebo usnadňující jeho procesní postavení. Sem spadají zejména ustanovení článku 17 odst. 2 až 5 (upřednostňující okolnosti), článku 18 Úmluvy CMR (upřednostnění v důkazním řízení) i omezení článků 23 a 25 Úmluvy CMR. Rovněž tak úmysl či hrubá nedbalost při vybírání dobírky znamená odpadnutí omezení daného článkem 21 Úmluvy CMR, kdy dopravce poskytuje odesílateli za nevybranou dobírku náhradu škody pouze do její výše. Ztížená pozice dopravce nastává i v případě, že by se dopravce chtěl dovolávat spoluodpovědnosti odesílatele či třetí osoby.

V průběhu uplynulých let se pod úmysl či úmyslu odpovídající jednání zařadila (zejména v zahraniční literatuře a rozhodnutí zahraničních soudů) hrubá nedbalost. Dnes již nikdo nepochybuje o tom, že lehkovážné či přehlíživé jednání dopravce, popřípadě jeho řidiče, které vede k podcenění vzniku škody, okolností přepravy či nebezpečnosti území, jímž je přeprava prováděna, vede k jeho neomezené odpovědnosti. To se týká zejména odstavování kamionů s hodnotově významným nákladem na nechráněných, neosvětlených či osamocených místech na území států bývalého Sovětského svazu, v Itálii, bývalé Jugoslávii apod. Řada německých a rakouských rozsudků v minulosti označila za nebezpečné území též území Polska, České republiky, Slovenska. Opuštění kamionu řidičem na parkovišti u benzínové stanice, nedostatečné zabezpečení vozidla, provedení přepravy nebezpečným územím pouze s jedním řidičem, představují dnes již klasické případy neomezené odpovědnosti dopravce, uznávané soudy většiny smluvních států Úmluvy CMR.

V poslední době se však vyvinuly dva zajímavé aspekty odpovědnosti dopravce a případné spoluodpovědnosti odesílatele za škodu způsobenou na zásilce, a to zpravidla její ztrátou (odcizením). Prvním případem, za nějž odpovídá dopravce, je **hrubé organizační pochybení**, zatímco spoluodpovědnost odesílatele je dána tam, kde odesílatel odmítne respektovat výzvu dopravce **k dodatečnému zabezpečení zásilky** za účelem řádného provedení přepravy. Těmito případy se budeme zabývat dále.

A/ Hrubé organizační pochybení

Pod tento případ spadají klasické ztráty zásilky v průběhu přepravy, a to ať už při skladování ve skladě dopravce, či při samotném převozu zásilky vozidlem, kdy na vozidlo nemusí být proveden žádný fyzický útok (přepadení, krádež), nemusí být zjištěno žádné poškození vozidla či vniknutí do skladu dopravce, ale zásilka je přesto ztracena. Při běžném pohledu na odpovědnost dopravce by se tento odvolal na ustanovení článků 17 a 23 Úmluvy CMR a vyplatil oprávněnému náhradu ve výši 8,33 SDR za 1 kilogram hrubé váhy. Řada soudních rozhodnutí v posledních letech, a to zejména počínaje rokem 2000, však požaduje na dopravci, aby v zájmu unesení svého důkazního břemene prokázal, jak je o zásilku pečováno v průběhu přepravy, tedy v době, kdy dopravce nese odpovědnost za ztrátu či poškození zásilky a kdy se tato nachází v jeho péči. Soudy dnes již akceptují tvrzení oprávněných osob, že prokazovat okolnosti ztráty zásilky v průběhu přepravy není v silách žalobce (odesílatele), který se přepravy nezúčastnil, ale je plně na dopravci, aby v zájmu „udržení“ své omezené odpovědnosti prokázal, že jeho jednání nebylo úmyslné, hrubě nedbalé či lehkovážné. V takovém případě musí dopravce prokázat, že organizační systém jeho podniku (tedy zejména způsob přebírání zásilek, jejich uložení, evidence, přeprava a vydávání příjemcům) je na tak vyspělé úrovni, že umožňuje sledovat zásilku po celou dobu, kdy se v dopravcově péči nachází. Neschopnost dopravce prokázat pohyb zásilky, její evidenci a způsob

nakládání s ní vede soudy v posledních letech k uznání plné odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu, a to v neomezeném rozsahu.

Jak vyplývá např. z rozsudku **LG Hamburg z 9.9.2002 (č.j. 415 O 157/01, publikován v Transportrecht 2003, str. 166)**, byla odcizena zásilka v rámci balíkové přepravy odesílatele z Karlových Varů příjemci v Německu. Soud konstatoval, že s ohledem na vysokou hodnotu ztracené zásilky a množství realizovaných přeprav nemohlo dojít ke ztrátě pouze špatným naložením nebo upevněním zboží na vozidle dopravce, ale že je vysoce pravděpodobné odcizení zásilky právě zaměstnanci dopravce. Žalobce v této souvislosti vznesl odůvodněné podezření z úmyslného jednání zaměstnanců dopravce, které bylo natolik opodstatněné, že soud požadoval po dopravci, aby toto podezření vyvrátil. Dopravce se bránil tvrzením, že bylo na odesílateli, aby uvedl vyšší hodnotu zásilky, čímž by pokryl riziko vyplývající z případné ztráty hodnotově významné zásilky. Dopravci se však nepodařilo prokázat, že organizační systém, který panuje v jeho skladu při přebírání, evidenci, nakládání a doručování balíkových zásilek je natolik bezpečný, že neumožňuje odcizení zásilky, aniž by se zjistilo, v jakém časovém okamžiku (a případně kterými pracovníky) byla zásilka odcizena. Soud dále konstatoval, že nelze stanovit spoluodpovědnost odesílatele za vznik škody pouze s odkazem na neuvedení vyšší hodnoty zásilky, není-li mezi neudáním ceny zásilky a vzniklou škodou příčinná souvislost.

Za řádné vedení systému příjmů, přepravy a vydávání zásilek lze považovat zejména takový systém, který umožňuje přijmout okamžitá opatření v případě ztráty zásilky, její dodatečné dohledání, skenování prostřednictvím kódů, záběry z průmyslových kamer, výpovědi odpovědných pracovníků navazujících na jejich řádnou pracovní evidenci a disponování se zásilkami. **Není-li dopravce schopen prokázat, jakým způsobem „prošla“ zásilka jeho podnikem, systémem evidence, rukama pracovníků, nebude se moci dovolávat pouze prosté ztráty zásilky a své omezené odpovědnosti.**

Nelze samozřejmě obecně stanovit, že ani případný útok třetí osoby a odcizení zásilky nemůže vést k neomezené odpovědnosti dopravce tam, kde systém zabezpečení skladu, objektů, vozidla či samotných zásilek je s ohledem na jejich hodnotu či rozsah skladovaného zboží nedostačující, nedbalý či lehkovážný.

Z nejnovějších rozsudků lze odkázat například na rozsudek německého nejvyššího soudu (**BGH**) z **30.3.2006 (č.j. I ZR 57/03, publikován v European Transport Law č. 5/2006, str. 668)**. V projednávaném případě zasílal odesílatel prostřednictvím dopravce dlouhodobě zásilky počítačových součástí za pevně stanovené přepravné. Dopravce zásilky přebíral, shromažďoval ve svém skladu, přepravoval z Německa do Bruselu a následně letecky do Velké Británie nebo za oceán. V daném případě došlo ke ztrátě několika zásilek, a to tak, že nebyly doručeny vůbec,

nebo byly doručeny pouze prázdné obaly. Dopravce byl uznán odpovědným na základě přísnějšího odpovědnostního režimu. Odpovědnost byla stanovena jako neomezená s ohledem na skutečnost, že zásilky přepravoval lehkovážně a s vědomím, že ke škodě s vysokou pravděpodobností dojít může, a to s ohledem na nedostatečný zabezpečovací systém v jeho podniku a vysokou hodnotu zásilek. Dopravce nebyl schopen dokladovat pohyb zásilky v průběhu celé přepravy, tedy doby, po níž se zásilky nacházely v jeho péči. Tomuto tzv. sekundárnímu důkaznímu břemenu nebyl schopen dostát. **Nejvyšší německý soud konstatoval, že neprovozování zabezpečovacího systému, který by umožňoval sledovat průběh přepravy a případnou ztrátu určit co do jejího času a místa, lze považovat za kvalifikované zavinění ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR.** Nebyla uznána ani námitka dopravce, že odesílatel nevyužil nabídky uhradit příplatek k přepravnému v zájmu přepravy zásilek v jiném režimu dopravce, neboť dopravce neprokázal, že by v takovém případě bylo nakládáno se zásilkou jinak, než v rámci systému, který v jeho podniku panoval.

Otázkou případného odmítnutí odesílatele přijmout nabídku většího zabezpečení zásilky v rámci přepravy, se budeme zabývat níže.

Je zřejmé, a to již z celé řady soudních rozhodnutí, že nároky na činnost dopravce se v poslední době přesunují na kontrolu a prokázání samotného systému práce dopravce, a to ať už systému kontrolního (skenování zásilek), zabezpečení vozidel, výběru odpovědných zaměstnanců, tak i kvality samotné organizace práce a dohledu nad fungováním logistického řetězce, který v podniku dopravce panuje. Chaotická organizace, krátkodobé pracovní vztahy, ledabylé nakládání se zásilkami bez přesného místa určení jejich uložení může vést k odpovědnosti dopravce ve vyšším rozsahu, než stanovuje čl. 23 Úmluvy CMR. Je nesporné, že udržování řádného systému může být finančně nákladné, nicméně současný trend ochrany zásilek a jejich sledování po celou dobu přepravy je jistě opodstatněný i stále důmyslnějšími způsoby odcizování zásilek a lehkovážným přístupem některých dopravců k nakládání s přepravovaným zbožím v zájmu šetření nákladů a podbízení cen služeb.

B/ Neudání ceny zásilky či odmítnutí nabídky zabezpečení zásilek

Na druhou stranu současná rozhodnutí soudů neulehčují situaci ani odesílatelům. Je všeobecně známo, že každý odesílatel se snaží doručit svou zásilku příjemci s co nejmenšími náklady a v co nejkratším čase, přičemž výběr nejlevnějšího dopravce se stává často rozhodujícím kritériem pro rozhodování odesílatele, komu zásilku k přepravě svěří. Odesílatelé nemají zájem zvyšovat náklady na přepravy zásilek, které vstupují do ceny a zvyšují tak konečnou cenu jejich zboží.

Velice často se stává, že je dopravci předána k přepravě zásilka, která má nesmírně vysokou hodnotu, což však odesílatel „odtajní“ až v okamžiku, kdy dojde k její ztrátě a domáhá se vyšší, než omezené náhrady škody.

Německý nejvyšší soud ve svém rozsudku z 15.12.2005 (č.j. I ZR 95/03, publikován v časopise *Transportrecht* 2006, str. 210) uznal odesílatele spoluodpovědným za ztrátu zásilky, neboť ten nepodal dopravci informace o hodnotě zásilky, neupozornil tak na zvýšenou potřebu ochrany zásilky a rizika jejího odcizení. Soud konstatoval, že **čím větší je hodnota zásilky podávané k přepravě, tím nezodpovědnější je chování odesílatele, pokud na hodnotu zásilky dopravce neupozorní. Tím jedná odesílatel proti svému vlastnímu zájmu a nemůže teprve následně, po odcizení zásilky, vinit z lehkovážného chování k ní dopravce.**

I v rámci již výše zmíněného rozsudku BGH z 30.3.2006, č.j. I ZR 57/03 byla řešena otázka spoluodpovědnosti odesílatele, pokud odesílatel nepřijme dopravcem nabízené zvláštní zabezpečení zásilky, a to formou zvláštního režimu přepravy, způsobu evidence či sledování zásilky, jejího zvláštního uložení, ačkoli to hodnota zásilky, vědomost ztráty či odcizení a její význam pro příjemce opodstatňují, popřípadě je-li ostraha zásilky dána územím, do něž je zásilka přepravována. Snaha odesílatele ušetřit na přepravném nemůže být v takovém případě přičítána k tíži dopravce, ale samotného odesílatele, neboť ten, jak konstatoval nejvyšší německý soud, jedná odmítnutím výše uvedených opatření sám proti svým vlastním zájmům.

Velice zajímavý je i názor německého soudu, jenž označil za spoluodpovědného i takového odesílatele, jenž předává své zásilky dopravci, o němž ví, že v rámci jeho podniku a nedokonalého organizačního a zabezpečovacího systému dochází k častým ztrátám zásilek a odesílatel si je tak vědom rizika ztráty zásilky (což v daném případě může vyplývat z vědomí množství zásilek ztracených v uplynulých několika letech v rámci přeprav u tohoto dopravce).

Z výše uvedeného je zřejmé, že otázky odpovědnosti dopravce i odesílatele se v poslední době posunují do „moderní“ fáze, vyžadující s ohledem na pokrok v elektronizaci a sledování provozu podniku i samotných pracovníků důkladné sledování průchodu zásilky podnikem při její přepravě, ale vzniká i tlak na zodpovědnější chování odesílatelů při sdělování informací o obsahu zásilek, jejich ceně a rizikovitosti jejich přepravy.

III. Rozhodnutí

Rozsudek OLG Düsseldorf ze 7.3.2007 – I-18 U 115/06 – Transportrecht 2007, str. 196

V daném případě přepravoval žalobce sportovní měřicí zařízení ze Švýcarska do Ruska s tím, že toto časové měřicí zařízení mělo být použito dne 10.3.2003 na sportovní události. Ve skutečnosti však bylo z důvodu překážek na hranicích, nedostatečných dokladů a prodlení s vyřizováním dokumentů doručeno až o více než měsíc později, dne 12.4.2003. Příjemce se odmítl zásilkou zabývat, uložil ji na celním skladě a snažil se ji odeslat zpět odesílateli.

Dopravce se žalobou domáhal úhrady dopravného, stojného na hranicích a dalších výloh zaplacených na přepravu přes Ukrajinu v rámci ochranného konvoje. Žalovaný odmítal uhradit požadované nároky s odůvodněním, že náklady na zpožděnou a neúčelnou přepravu ve smyslu článku 23 odst. 5 hradit nemusí. Vyšší zemský soud v Düsseldorfu rozhodl, a to s přihlédnutím na objektivní povahu zdržení přepravy na švýcarsko-německých a slovensko-ukrajinských hranicích, že příjemce nemůže vůči dopravci uplatňovat jiné nároky, než uvedené v čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR, a to zejména odmítl-li převzít opožděnou zásilku. Navíc rozhodl, že opožděné dodání zásilky ze strany dopravce nemůže vést ke vzniku jeho povinnosti přepravit zásilku bezplatně zpět k odesílateli. Vůči námitkám žalované strany navíc soud rozhodl, že přepravní smlouva podle Úmluvy CMR nemůže být platně uzavřena jako fixní obchod ve smyslu platné německé právní terminologie.

Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 31.1.2006 č.j. 46 Cm 107/2003-104

Žalobce se domáhal na žalovaném (dopravci) náhrady škody ve výši USD 21.960,-, vzniklé ztrátou zásilky křemíkových desek při mezinárodní letecké přepravě. Mezi účastníky bylo nesporné, že došlo k uzavření smlouvy o letecké přepravě, která se řídí příslušnými ustanoveními Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, zveřejněné ve Sbírce mezinárodních smluv pod. č. 15/1935 Sb. (dále jen „Varšavská úmluva“) a dále, že zásilka měla váhu 106 kg. Předmětem sporu byla rozdílná tvrzení stran, kdy žalovaný tvrdil, že žalobci zásilku vrátil a přepravu neprováděl, což žalobce popíral a dožadoval se náhrady škody.

V průběhu řízení omezil žalobce požadovanou náhradu škody na částku Kč 78.596,-, a to s odkazem na článek 22 odst. 2 písm. a) Varšavské úmluvy. Výši požadované škody pak žalobce opřel o článek 22 odst. 3 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (dále jen „Montrealská úmluva“) s tím, že tato částka je vypočtena jako násobek hrubé váhy zásilky 106 Kg a kurzu 17 jednotek SDR platného ke dni 2.4.2002, tj. ke dni, kdy mělo dojít ke ztrátě zásilky.

Krajský soud v Praze rozhodl ve věci rozsudkem, kterým zavázal žalovaného k úhradě částky Kč 61.131,50 s příslušenstvím. Z odůvodnění rozsudku vyplývá, že výše uvedený soud přiznal žalobci náhradu škody za ztrátu zásilky při mezinárodní letecké přepravě, a to ve výši

odpovídající náhradě dle čl. 22 odst. 3 Montrealské úmluvy při kurzu SDR platném ke dni vyhlášení rozsudku. Soud tak aplikoval ustanovení Montrealské úmluvy, ačkoliv se předmětný právní vztah, s ohledem na dobu vzniku škodní události, řídil Varšavskou úmluvou. Důvodem se stala skutečnost, že Česká republika nepodepsala Montrealský protokol č. 4 z roku 1975 k Varšavské úmluvě, na jehož základě byla náhrada škody účtována v jednotkách SDR, přepočet na zlaté franky dle čl. 22 Varšavské úmluvy se soudu nepodařilo zjistit.

IV. Příště

V příštím vydání elektronického bulletinu se zaměříme na tato témata:

- 1) Zásilatel coby dopravce
- 2) Elektronický nákladní list a CMR

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