

Únor 2009

1

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Pojištění zásilky versus zákonná odpovědnost dopravce – některé problémy uplatňovaných nároků
- II. Limity odpovědnosti dopravce – srovnání dle druhu přepravy
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Semináře a školení
- V. Příště

I. Pojištění zásilky versus zákonná odpovědnost dopravce – některé problémy uplatňovaných nároků

V advokátní praxi se lze velmi často setkat s případy, kdy dopravce ubezpečuje odesílatele o pojištění zásilky, nebo naopak odesílatel nabývá přesvědčení o pojištění zásilky (popřípadě o něm přesvědčuje svého právního zástupce), ačkoliv je tato skutečnost očividně nepravdivá. Možná, že je v těchto případech na vině nedostatečná informovanost či obeznámenost stran přepravní smlouvy o obsahu odpovědnosti dopravce či významu pojištění, nebo je příčinnou nedostatečná ochota odesílatelů vynakládat zvýšené prostředky na pojištění zásilek a z toho vyplývající snaha odůvodňovat tuto neochotu vlastním přesvědčením o nadbytečnosti takového kroku s ohledem na existenci pojištění, které deklaruje sám dopravce.

1) Zákonná odpovědnost dopravce

Ať se již jedná o přepravu železniční, silniční, leteckou nebo námořní (popřípadě vnitrozemskou vodní), je dopravce zpravidla odpovědný za ztrátu, poškození či pozdní doručení zásilky, k nimž dojde od okamžiku převzetí až do okamžiku vydání zásilky. S určitými rozdíly, vyplývajícími zejména z hodnoty přepravovaných zásilek, historického vývoje, tlaku nejrůznějších svazů dopravců či odesílatelů, **je dopravce odpovědný za kilogram přepravované zásilky, popřípadě jednotlivý kus, popř. zásilku jako celek v limitovaném rozsahu.** To má na jedné straně garantovat rozsah odpovědnosti dopravce a podpořit tak jeho ochotu přebírat značné riziko vyplývající z přepravy hodnotově významných zásilek, na druhé straně pak zaručovat odesílatelům, popřípadě příjemcům, že ztracená, popřípadě poškozená zásilka bude ze strany dopravce určitým způsobem odškodněna, což se týká i případů prodlení s dodáním. Limity odpovědnosti až na výjimky (například v letecké dopravě) přestávají platit tam, kde dopravce

škodu způsobí vlastním úmyslným jednáním, nebo tak závažnou nedbalostí, že tuto lze postavit na úroveň úmyslu.

Stanovená odpovědnost dopravce představuje přirozeně pro odesílatele, popřípadě příjemce určitou garanci náhrady pro případ, že zásilka bude ztracena, popřípadě poškozena, ale to jen v případě, že odesílatel, popř. příjemce sám nároky řádně a včas uplatní, doloží a dopravce popřípadě příslušný soud takový uplatněný nárok uznají za oprávněný. V neposlední řadě je předpokladem obdržení náhrady i **schopnost dopravce takovou náhradu poskytnout, tedy jeho dostatečná finanční stabilita, tak často ovlivňující skutečnou dobytost i pravomocných pohledávek** tam, kde dopravce sám stěží zvládá hradit výdaje spojené se samotným provozem vozidla či pracovně právní nároky řidiče.

Není-li dopravce na svou zákonnou odpovědnost pojištěn u bonitní pojišťovny, bude nucen nahradit vzniklou škodu oprávněné osobě (odesílateli, příjemci, popřípadě regres uplatňující pojišťovně) ze svého vlastního majetku. Naopak, sjednání pojištění ze strany dopravce umožní, aby v případě vzniku škody v rámci dopravcovy zákonné odpovědnosti byla tato škoda hrazena z pojistného plnění, které pojišťovna dopravci (popřípadě přímo poškozenému) vyplatí.

Kryje-li tedy pojištění, které na základě pojistné smlouvy dopravce sjedná s pojišťovnou, **právě zákonný rozsah dopravcovy odpovědnosti, nevytváří tato skutečnost pro oprávněnou osobu jistotu dobytosti žádných zvýšených nároků nad rámec zákonné odpovědnosti**, ale pouze jistotu dobytosti alespoň limitovaných nároků. Požadavky poškozených, vycházející ze škody způsobené úmyslným či úmyslu se blížícímu jednání, zpravidla pojišťovnou kryty nebývají a oprávněným osobám nezbyvá jiné řešení, než tyto vymáhat z dopravcova (zpravidla omezeného) majetku.

Převyšuje-li tedy hodnota způsobené škody (například hrubě nedbalým jednáním dopravce) rozsah zákonné odpovědnosti dopravce ve značné míře (tedy mnohonásobně), musí škodu uplatňující osoba často zvážit, zda uplatňování značných nároků vůči dopravci nepřinese jí pouze zatížení v podobě zvýšených soudních poplatků a nákladů na úhradu právního zastoupení, ale z pohledu reálné dobytosti zcela nic.

2) Pojištění zásilky

V předchozí části popsany problém dobytosti, vztahující se ať už k limitované náhradě, či k náhradě přesahující běžnou odpovědnost dopravce, je řešitelný sjednáním (při)pojištěním. Je-li přepravovaná zásilka pojištěna na určitou hodnotu, proti určitým rizikovým událostem, pro určité období či určité území, lze se náhrady vzniklé škody (zpravidla přesahující rozsah zákonné odpovědnosti dopravce) domoci lépe, než jejím (často marným) uplatňováním na dopravci. Pojištění zásilky je schopno kryt nejen její samotnou hodnotu, ale též další s přepravou (prodejem) zásilky spojená rizika a náklady, jako například přepravné, celní výlohy, tržní hodnotu, ušlý zisk apod. Takové pojištění může k žádosti odesílatele sjednat buď sám dopravce, nebo může být pojištění sjednáno i samotným odesílatelem (bez vědomí dopravce). Pojišťovna

v případě škody na zásilce (tedy vzniku pojistné události) vyplatí oprávněnému (pojištěnému) hodnotu, kterou nekryla zákonná odpovědnost dopravce, nebo za níž by dopravce za normálních okolností odpovědný nebyl (například pokles tržní hodnoty zásilky v době přepravy).

Opomenutí sjednat pojištění zásilky, a to ať už vlastním úsilím, nebo prostřednictvím dopravce, vede často k fatálním důsledkům. Český kupující, který hodnotově významné zboží nakoupí na jiném kontinentě například na dodací paritě FOT, FOB často s nepochopením přijímá odmítnutí dopravce odpovídat za škody, které na zásilce vzniknou v době přepravy, ale za něž dopravce odesílateli neodpovídá (například pád kontejneru v přístavu v důsledku vichřice, poškození obsahu kontejneru v důsledku intenzivního slunečního záru). Nevědomost či často i snaha ušetřit vede zpravidla k nečekaným a těžce pochopitelným ztrátám.

3) Zákonná odpovědnost versus pojištění

Z výše uvedeného vyplývají základní rozdíly mezi zákonnou odpovědností a pojištěním.

Doprovce odpovídá za ztrátu, poškození zásilky či překročení dodací lhůty bez ohledu na to, zda je tato jeho odpovědnost některou pojišťovnou pojištěna, či zda pojištění zásilky sjednal sám odesílatel. Dopravcova odpovědnost vyplývá ze zákona, zatímco pojištění se zakládá téměř vždy na písemné smlouvě s pojišťovnou. Rozsah dopravcovy zákonné odpovědnosti je přesně vymezen příslušnou úmluvou toho kterého druhu přepravy, jde-li o přepravu mezinárodní, popřípadě vnitrostátní normou, zatímco rozsah pojištění může krýt škody na zásilce v užším, nebo naopak i v širším rozsahu.

Dopravcovo tvrzení, že zásilka je pojištěna do výše jeho zákonné odpovědnosti, lze tedy považovat za pravdivé pouze v případě, že dopravce skutečně sjedná pojištění své zákonné odpovědnosti v odpovídajícím rozsahu. Ani z opačného pohledu nemůže a nesmí být proto zákonná odpovědnost dopravce považována ze strany odesílatelů, popřípadě příjemců, za „pojištění“, neboť zákonná odpovědnost dopravce vyplývá z právní normy, nikoli ze sjednaného pojištění.

Tvrdí-li dopravce, že zásilka je po převzetí k přepravě (při)pojištěna, měl by odesílatel požadovat předložení potvrzení určité pojišťovny, popřípadě jiný důkaz o pojištění zásilky, aby mohl sám rozhodnout, zda se spolehne na tvrzení dopravce o (při)pojištění zásilky, popřípadě tuto na určitá rizika pojistí z opatrnosti sám. Pozdější zjištění, že pod termínem „pojištění“ se na straně dopravce ve skutečnosti skrývala dopravcova představa o zákonném rozsahu jeho odpovědnosti, nemusí být příjemné.

Zákonná odpovědnost dopravce v zákonem stanovených mezích nikdy nezaniká. Pojištění odpovědnosti, popřípadě pojištění zásilky, existuje pouze po dobu platnosti pojistné smlouvy, přičemž tato doba se nemusí krýt se samotnou dobou přepravy zásilky. Rozsah pojištění (pojistné události) může být v pojistné smlouvě stanoven v užším, popřípadě i širším rozsahu, než jak je definována zákonná odpovědnost dopravce. Bývá vhodné pojistit zásilku právě na taková rizika, která nejsou kryta zákonným pojištěním, zejména pak na hodnotu, která v případě škody na zásilce nemůže být zákonnou odpovědností pokryta. To se týká především váhově nepatrných, ale hodnotově značně významných zásilek (parfémy, fotoaparáty, notebooky aj.).

4) Neplatnost některých ujednání

Některé (zejména mezinárodní) úmluvy označují za neplatná taková ujednání, kterými by ze strany odesílatelů popř. příjemců zásilek byly na dopravce (předem) postoupeny nároky z pojištění zásilek. V těchto případech by totiž docházelo k situacím, kdy by dopravce inkasoval pojistné plnění v důsledku ztráty či poškození zásilek, které přepravoval, od příslušné pojišťovny a z tohoto pojistného plnění pak hradil odesílatelům popř. příjemcům škodu v rámci své zákonné odpovědnosti. Tímto způsobem by pak docházelo k obcházení účelu, pro nějž byla dopravcova odpovědnost stanovena.

Stejně tak je vylučována možnost, aby na nátlak dopravce byl v přepravní smlouvě sjednán zákaz postoupení nároků vůči dopravci z odesílatele na pojišťovnu, která odesílateli pojistné plnění ze škody na zásilce vyplatí. Výplatou pojistného plnění vzniká totiž pojišťovně nárok na postoupení nároků vůči dopravci od pojištěného (odesílatele), nedochází-li již automaticky k přechodu těchto nároků ze zákona. Vyloučením možnosti převést škodní nároky z oprávněné osoby (odesílatele) na pojišťovnu by se totiž dopravce zbavil své náhradové povinnosti zcela, což by opět bylo v rozporu s principy přepravy.

Není však vyloučeno, aby dopravce na splnění své náhradové povinnosti vyplývající mu ze zákona postoupil oprávněné osobě své (vlastní) nároky vůči pojišťovně na úhradu pojistného plnění. Poškozený odesílatel popř. příjemce tak mohou uplatnit své nároky přímo vůči pojišťovně, která odpovědnost dopravce pojistila.

5) Zvláštní případy zajištění odpovědnosti

Praxe některých dopravců popř. zasílatelů přináší odesílatelům možnost tzv. připojistit zásilku v rámci pojištění dopravce. Dopravce totiž sjednává s pojišťovnou pojistnou smlouvu na pojištění jím přepravovaných zásilek, v níž pojišťovna garantuje výplatu pojistného plnění nad rámec zákonné odpovědnosti dopravce u jakékoli dopravcem přepravované zásilky, na niž škoda vznikne. Dopravci pak zpravidla požadují v rámci tzv. vyššího stupně služeb příplatek za „připojištění zásilky“, jenž kryje dopravcovy zvýšené nároky s pojištěním zásilek, ačkoli pojištění není sjednáváno přímo ve prospěch odesílatelů. Vyplatí-li pojišťovna v rámci nastalé pojistné události dopravci pojistné plnění v rozsahu vyšším, než kolik činí zákonná odpovědnost dopravce, vyplatí dopravce tuto vyšší hodnotu odesílateli. I v tomto případě je však vhodné, aby se odesílatelé s dostatečným předstihem a v potřebném rozsahu ujistili o dopravcem sjednaném pojištění i jeho rozsahu a limitech tak, aby nedocházelo k pozdějším nepříjemným překvapením. Pokud dojde k pojištění zásilky ze strany dopravce a také ze strany odesílatele, aniž se tyto osoby o sjednání pojištění navzájem informovaly, regulují příslušné všeobecné pojistné podmínky pojišťoven případ tzv. dvojného či mnohonásobného pojištění stejně, jak to činí například zákon o pojistné smlouvě č. 37/2004. Případ vícenásobného pojištění je jistě příjemnější, než následné zjištění, že zásilka ve skutečnosti pojištěna není (a nikdy nebyla) a dopravce s ohledem na svou finanční situaci není schopen dostát ani závazku k úhradě limitované zákonné odpovědnosti.

II. Limity odpovědnosti dopravce – srovnání dle druhu přepravy

V současné době lze v rámci unimodální přepravy zboží vyjít zejména z těchto základních mezinárodních úmluv:

- a) **Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů**, podepsaná v Bruselu dne 25.8.1924 (**Haagská pravidla**) stanovující výši odpovědnosti dopravce na 100,- GBP za kus nebo jednotku, a dále **Protokol o změně mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů** (Bruselský protokol z 23.2.1968 – tzv. **Haagsko-visbyská pravidla**) – podle těchto pravidel je dopravce odpovědný za vzniklou škodu ve výši 2 SDR za kilogram zásilky nebo 666,67 SDR za kus nebo jednotku
- b) **Úmluva OSN o námořní přepravě zboží** z roku 1978 (**Hamburská pravidla**) stanovující odpovědnost dopravce ve výši 2,5 SDR za kilogram zboží nebo 835 SDR za kus nebo jinou přepravní jednotku
- c) **Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě** z roku 1929 (tzv. **Varšavská konvence**) stanovující odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zboží
- d) **Úmluva o sjednocení určitých pravidel o mezinárodní letecké přepravě** z roku 1999 (v platnosti od roku 2003 - tzv. **Montrealská konvence**), stanovující odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zboží
- e) **Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)** z roku 2001, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 2 SDR za kilogram zásilky nebo 666,67 SDR za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, popřípadě 1500 SDR za kontejner bez uloženého zboží a dále 25000 SDR za zboží uložené v kontejneru
- f) **Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)** z roku 1956, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 8,33 SDR za kilogram zboží.
- g) **Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)** z roku 1980, včetně **Protokolu z roku 1999** (obsahující přípojek CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží), zakládající odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zásilky.

Přehledně můžeme limity odpovědnosti seřadit v této tabulce:

MOŘE			VNITROZEMSKÉ VODNÍ CESTY	SILNICE	ŽELEZNICE	LETECTVÍ
Haagská pravidla	Haagsko- visbyská pravidla	Hamburská pravidla	CMNI	CMR	COTIF/CIM	Varšavská ----- Montrealská konvence
GBP 100 /kus	2 SDR/kg nebo 666,67 SDR/kus	2,5 SDR/kg nebo 835 SDR/kus	666,67 SDR/collo nebo 2 SDR/kg nebo 1500 + 25000 kontejner/obsah	8,33 SDR/kg	17 SDR/kg	17 SDR/kg

A. Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, podepsaná v Bruselu dne 25.8.1924 (Haagská pravidla)

Limitace odpovědnosti námořního dopravce dle Haagských pravidel je touto Úmluvou v čl. 4 odst. 5 a násl. Úmluva omezena na částku 100 liber šterlinků (rozumí se měnová jednotka ve zlaté hodnotě) za kus či jednotku ztraceného či poškozeného zboží.

Čl. 9 odst. 2 Úmluvy umožňuje, aby jednotlivé státy nahradily v rámci svého právního řádu náhradovou jednotku, tj. libru šterlinků, jinou měnou v přepočtu odpovídajícím náhradové povinnosti dle čl. 4 odst. 5 a násl. Úmluvy. Tohoto ustanovení pak jednotliví signatáři hojně využili.

Protokol o změně mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (Bruselský protokol z 23.2.1968 – tzv. Haagsko-visbyská pravidla)

Zavádí nejvýznamnější novinku oproti Úmluvě z roku 1924, jež se týká nového limitu odpovědnosti námořního dopravce. Místo hranice maximální odpovědnosti (100 liber šterlinků za kus nebo jednotku) stanoví se limit této odpovědnosti ve výši 666,67 SDR (**Special Drawing Right**, SDR - zvláštní právo čerpání) za kus nebo jednotku nebo 2 SDR za kilogram hrubé hmotnosti, přičemž rozhodující pro použití jedné z obou alternativ je v konkrétním případě to, která částka je vyšší.

Vedle dosavadního kritéria, vyjádřeného limitem stanoveným pro kus nebo jednotku, se uplatňuje nové kritérium váhové, u něhož je hranice odpovědnosti vázána na hrubou hmotnost ztraceného nebo poškozeného zboží.

Dle čl. 2 odst. e) Úmluvy nejsou námořní dopravce ani loď oprávněni dovolávat se omezení, jež tvoří horní hranici jeho odpovědnosti podle čl. 4 odst. 5 písm. a) Úmluvy z roku 1924 ve znění čl. 2 Protokolu, a to v případě, prokáže-li se, že škoda vznikla z jednání nebo opominutí dopravce, k němuž došlo s úmyslem způsobit škodu, nebo z nedbalosti a s vědomím, že z toho škoda pravděpodobně vznikne. To znamená, že námořní dopravce odpovídá v takových případech za škodu v plném rozsahu a limity jeho odpovědnosti se neuplatní.

B. Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (Hamburská pravidla)

Odpovědnost námořního dopravce za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození podle ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. a) Úmluvy je omezena na částku odpovídající 835 zúčtovacím jednotkám za kus nebo za jinou přepravní jednotku nebo 2.5 zúčtovacím jednotkám za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží podle toho, co je vyšší.

Zúčtovací jednotkou na jejímž základě se propočítává hranice (limit) odpovědnosti námořního dopravce, je upravena článkem 26 odst. 1 Úmluvy a je jí opět míněno **Special Drawing Right** (SDR -zvláštní právo čerpání) definované Mezinárodním měnovým fondem.

Odpovědnost námořního dopravce za opožděné dodání je omezena na částku odpovídající 2,5 násobku přepravného připadajícího na zboží, u něž došlo k opožděnému dodání, avšak nesmí přesáhnout částku celkového přepravného. Tato náhrada nesmí přesáhnout maximální limit odpovědnosti dle čl. 6 odst. 1 písm. a) Úmluvy.

Dle čl. 8 odst. 1 dopravce není oprávněn dovolávat se omezení odpovědnosti dle čl. 6 Úmluvy, prokáže-li se, že ztráta nebo poškození nebo opožděné dodání nastaly důsledkem dopravního jednání nebo opominutí, k němuž došlo s úmyslem způsobit takovou ztrátu, poškození nebo opoždění nebo z hrubé nedbalosti a s vědomím, že pravděpodobně taková ztráta, poškození nebo opoždění vznikne.

C. Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1929 (tzv. Varšavská konvence)

Limitace odpovědnosti leteckého dopravce je Varšavskou úmluvou upravena samostatně pro přepravu osob a dále pak pro přepravu zavazadel a nákladu. V následujícím stručném výkladu je pojednáváno pouze o odpovědnosti leteckého dopravce při přepravě zavazadel a nákladu.

Limitace odpovědnosti leteckého dopravce je upravena v čl. 22 odst. 2 následovně:

„Při dopravě zapsaných zavazadel a nákladu je odpovědnost dopravce omezena na částku dvou set padesáti franků za kilogram, neučiní-li cestující nebo odesílatel, odevzdávaje zásilku dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezplatí-li popřípadě příslušný poplatek. V tomto případě bude dopravce povinen platiti až do výše udané částky, neprokáže-li, že tato částka je vyšší než skutečný zájem cestujícího či odesílatele na dodání do místa určení.“

Dojde-li ke ztrátě, poškození nebo zpoždění části zapsaných zavazadel nebo nákladu, či jakéhokoli předmětu v nich obsaženého, přihlíží se pouze k celkové váze příslušné zásilky či zásilek při stanovení hranice odpovědnosti dopravce. Je-li však ztrátou, poškozením nebo zpožděním části zapsaných zavazadel nebo nákladu, či v nich obsaženého předmětu, ovlivněna hodnota jiných zásilek krytých touž průvodkou pro zavazadla nebo týmž leteckým nákladním listem, musí se při stanovení hranice odpovědnosti přihlížet k celkové váze těchto zásilek.,,

Varšavská úmluva obsahuje poměrně komplikovanou definici přepočtu náhradové jednotky: měnová jednotka se svou hodnotou rovná šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devítiset tisícin. Tyto částky lze převádět na kteroukoli státní měnu v zaokrouhlených číslech. Nejde-li o zlaté státní měny, převedou se tyto částky v případě soudního řízení podle hodnoty těchto měn ve zlatě v den rozsudku.

Montrealským protokolem č. 4 z roku 1975 k Varšavské úmluvě, byla nahrazena původní zúčtovací jednotka jednotkou SDR (*Special Drawing Right*). ***Odpovědnost leteckého dopravce byla stanovena na 17 SDR za kilogram hrubé váhy zásilky. Českou republikou nebyl tento protokol ratifikován. Náhradová povinnost se tak v našem případě řídí původním zněním Varšavské úmluvy.***

Hranice odpovědnosti stanovené v článku 22 neplatí, je-li prokázáno, že škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustil buď s úmyslem způsobit škodu, nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho

vznikne, leč bude-li, pokud jde o čin nebo opomenutí zaměstnanců, rovněž prokázáno, že jednali při výkonu své služby.

D. Úmluva o sjednocení určitých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999 (v platnosti od roku 2003 - tzv. Montrealská konvence)

V této části se budeme dále rovněž zabývat pouze limitací odpovědnosti leteckého dopravce při přepravě nákladu.

Montrealská úmluva upravuje omezení náhradové povinnosti leteckého dopravce při přepravě nákladu zejména v čl. 22 odst. 3 následovně:

„Při přepravě nákladu je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 17 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) za kilogram, pokud odesílatel neučiní v době, kdy předává náklad dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezplatí příslušný příplatek, je-li za těchto okolností požadován. V takovém případě bude dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše udané částky, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení.,,

E. Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) z roku 2001

Doprovce odpovídá dle článku 20 odst. 1 Úmluvy maximálně částkou ve výši 666,67 zúčtovacích jednotek za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, nebo částkou odpovídající dvěma zúčtovacím jednotkám za každý kilogram hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží uvedeného v přepravní listině, podle toho, která částka je vyšší. Jestliže u balení nebo jiné nákladové jednotky jde o kontejner a jestliže v přepravní listině nejsou uvedeny jiné nákladové jednotky nebo balení než ty, jež jsou zabaleny v kontejneru, uplatní se místo 666,67 zúčtovacích jednotek částka 1 500 zúčtovacích jednotek za kontejner bez uloženého zboží, a navíc 25 000 zúčtovacích jednotek za zboží v kontejneru uložené.

Za škody v důsledku opožděného dodání odpovídá dopravce jen do výše jednonásobku přepravného. Poskytnutá náhrada škody nesmí však celkem přesáhnout částku, která by podle článku 20 odst. 1 Úmluvy vyplynula za úplnou ztrátu zboží, ohledně něhož odpovědnost vznikla.

Doprovce nebo další dopravce se nemůže dovolávat zproštění odpovědnosti nebo omezení odpovědnosti stanovené v této Úmluvě nebo sjednané ve smlouvě o přepravě, jestliže se prokáže, že se škody dopustil sám jednáním nebo opomenutím s úmyslem škodu přivodit, nebo lehkomylností s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne.

F. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) (z roku 1956)

Úmluva CMR upravuje limitaci náhradové povinnosti dopravce v čl. 23 odst. 3 následovně:

„Náhrada škody nesmí přesahovat 8,33 jednotek početních za kilogram chybějící hrubé váhy.,, (původní znění čl. 23 odst. 3 - „Náhrada škody nesmí přesahovat 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy. Frankem se rozumí zlatý frank o váze 10/31gramu a ryzosti

0,900.,,) *Počební jednotka je upravena čl 23 odst. 7 Úmluvy CMR a je jí míněno Special Drawing Right (SDR -zvláštní právo čerpání) definované Mezinárodním měnovým fondem.*

Dle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR se nad rámec výše uvedeného hradí dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem; jiné škody se nehradí.

Na škody dle čl. 23 odst. 4 se tak limitace odpovědnosti dopravce obsažená v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR nevztahuje.

Zvláštní limitací odpovědnosti silničního dopravce je odpovědnost za škodu způsobenou překročením dodací lhůty. V případě překročení dodací lhůty je dopravce povinen hradit oprávněné osobě škodu pouze do výše přepravného. Limitujícím faktorem zde není hodnota zásilky ani velikost způsobené škody, ale pouze částka sjednaného přepravného

Výše uvedená limitace náhradové povinnosti dopravce se neuplatní resp. dopravce se jí nemůže dovolávat tehdy, jestliže byla škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. Totéž platí i tehdy, jestliže se úmyslného jednání nebo zavinění dopustili zástupci nebo pracovníci dopravce nebo jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy a jestliže tito zástupci, pracovníci nebo jiné osoby jednali v rámci svých pracovních úkolů.

G. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1980, včetně Protokolu z roku 1999 (obsahující přípojek CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží)

Úmluva COTIF/CIM upravuje samostatně limitaci odpovědnosti železničního dopravce podle okolností vedoucích ke vzniku škody.

1) **Odškodnění při ztrátě zásilky** dle čl. 30 odst. 2 Úmluvy COTIF/CIM činí nejvýše 17 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti. Zúčtovací jednotkou je zde SDR *Special Drawing Right* (-zvláštní právo čerpání).

Doprovce je povinen nahradit kromě toho dovozní, zaplacená cla a ostatní částky uhrazené v souvislosti s přepravou ztraceného zboží s výjimkou spotřební daně za zboží, které se přepravuje v přerušném celním řízení.

2) **Odškodnění při úbytku hmotnosti** upravuje čl. 31 Úmluvy.

Za zboží, které je při přepravě v důsledku své přirozené povahy zpravidla vystaveno nebezpečí úbytku hmotnosti, odpovídá dopravce bez ohledu na délku projeté trasy pouze za tu část úbytku hmotnosti, která přesahuje následující procentní sazby:

a) *dvě procenta hmotnosti u kapalin nebo u zboží podaného k přepravě ve vlhkém stavu;*

b) *jedno procento hmotnosti u suchého zboží.*

Na omezení odpovědnosti se dopravce nemůže odvolávat, prokáže-li se, že ztráta nevyplývá podle okolností případu z příčin, které byly rozhodující pro přípustné procentní sazby.

3) Odškodnění při poškození zásilky

Při poškození zboží je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit odškodnění, které odpovídá snížení hodnoty zboží. Základem pro výpočet této částky je procentní sazba, o niž byla snížena hodnota zboží zjištěná podle článku 30 v místě určení.

Odškodnění nesmí přesáhnout

a) částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě úplné ztráty, je-li poškozením znehodnocena celá zásilka;

b) částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě ztráty znehodnocené části, je-li poškozením znehodnocena pouze část zásilky.

4) Odškodnění při překročení dodací lhůty

Dle čl. 33 odst. 1 vznikne-li překročením dodací lhůty škoda včetně poškození, je dopravce povinen vyplatit odškodnění, které činí nejvýše čtyřnásobek přepravného.

Při úplné ztrátě zboží se odškodnění podle čl. 33 neposkytuje souběžně s odškodněním podle čl. 30.

Při částečné ztrátě zboží činí odškodnění podle čl. 33 odst. 1 nejvýše čtyřnásobek přepravného připadajícího na ztracenou část zásilky.

Odškodnění podle čl. 33 odst. 1 nesmí být spolu s odškodněním za ztrátu a poškození zásilky v žádném případě celkově vyšší než odškodnění při úplné ztrátě zboží.

Prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, jehož se dopustil buď s úmyslem takovou škodu způsobit, anebo z nedbalosti a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít, omezení odpovědnosti uvedená výše se neuplatní.

III. Soudní rozhodnutí

- **rozsudek Vrchního soudu v Olomouci 4 CmO 231/2008-305 ze dne 4.12.2008**
potvrzující rozsudek Krajského soudu v Brně 11 Cm 86/2003-251 ze dne 26.11.2007

Žalobce jako objednatel přepravy požadoval po dopravci náhradu škody vzniklé nuceným náhradním prodejem hluboce zmražené zásilky přepravované z Maďarska do SRN. Zásilka mražené drůbeže měla být přepravována při -20 °C, nicméně při vykládce zásilky v SRN byla naměřena teplota mezi -14 °C až 10 °C. Řidič dopravce při nakládce měřil teplotu pouze ve dvou paletách, zbývající palety měřeny nebyly. Z kotouče termografu bylo zjištěno, že chladicí zařízení v průběhu přepravy dostatečně nepracovalo, s vysokou pravděpodobností bylo i ze strany řidiče po jistou dobu vypnuto. Soud I. stupně žalobu zamítl s tím, že tato byla podána po jednorocí promlčecí lhůtě dle článku 31 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR, když se neztotožnil

s tvrzením žalobce, že promlčecí doba se stavěla po dobu první a následně též druhé reklamace. K odvolání žalobce rozhodl odvolací Vrchní soud v Olomouci tak, že rozsudek soudu I. stupně potvrdil. Dle názoru odvolacího soudu „nelze ze skutečnosti, že chladicí agregát byl opravován, že nebyl během přepravy zcela funkční, ani z podezření, že řidič neplnil řádně své povinnosti a z nedostatečné kontroly tohoto zaměstnance žalovaným dovozovat zavinění rovnocenné úmyslu. Již dřívější judikatura uváděla, že zaměstnavateli z obsahu povinnosti předcházet škodám vyplývá takový způsob kontroly zaměstnance, jak plní své pracovní povinnosti, který lze na něm vzhledem ke konkrétní časové a místní situaci požadovat, a který je způsobilý co nejvíce omezit a snížit riziko vzniku škody, není mu však uložena povinnost předvídat každý v budoucnu možný vznik škody a tím i případný vznik škody zcela vyloučit (viz: Vážný 3005/1923).“ Odvolací soud dále konstatoval, že „je zcela nepochybné, že u každého technického zařízení může kdykoliv dojít k poruše. V tomto případě došlo k problémům s funkčností chladicího agregátu na vozidle přepravujícím zboží v průběhu přepravy, sám žalobce v odvolání tvrdil, že v průběhu přepravy teplota v chlazeném prostoru dopravního prostředku opakovaně a na zásadní dobu stoupla nad sjednanou teplotu -20 °C, tak i nad teplotu -18 °C. Sám žalobce také uvádí, že příčinou této situace bylo chybné nastavení, obsluha či porucha chladicího agregátu. Podle názoru odvolacího soudu, je-li jednou z možných příčin zvýšení teploty v chladícím prostoru dopravního prostředku nad potřebnou hranici porucha chladicího agregátu, tedy skutečnost, kterou žalovaný, ani řidič, kterého žalovaný k provedení přepravy jako svého zaměstnance použil, nemohli předvídat, nelze dovést, že by zavinění žalovaného ve vztahu ke škodě vzniklé na zásilce bylo možno považovat za rovnocenné úmyslu. Přestože je nutno v posuzované věci dovést objektivní odpovědnost žalovaného za škodu vzniklou porušením podmínek přepravní smlouvy, nelze ze shora uvedených důvodů v tomto případě dovozovat jeho zavinění, které by bylo možné považovat za rovnocenné úmyslu.“ Odvolací soud se tak ztotožnil s jednoletou promlčecí dobou a odmítl stanovisko žalobce, že je nutno na daný případ aplikovat tříletou promlčecí dobu s ohledem na hrubou nedbalost dopravce.

- **rozsudek OLG Frankfurt am Main ze dne 20.4.2007-3 U 203/05 – Transportrecht 2008 str. 472**

Dopravcova pojišťovna se žalobou u zemského soudu dožadovala (po úhradě pojistného plnění dopravci) náhrady škody po odesílateli chemické látky fenolová pryskyřice přepravované v tankovém silničním vozidle z německého Wiesbadenu do švýcarského Frauenfeldu. Příjemce zásilky tuto odmítl převzít s odkazem na skutečnost, že teplota zásilky byla překročena, namísto přípustných 20 až 25 °C měla teplotu 34 °C. Po telefonickém dotazu dopravce u odesílatele, jak má být se zásilkou naloženo, byla tato dle pokynu přepravena zpátky do Wiesbadenu. V pátek pozdě odpoledne byla u odesílatele udělena dopravci instrukce, aby zásilku vyložil až v pondělí ráno. Dopravce odstavil tedy vozidlo v odstavné hale cizí společnosti, následující den v sobotu navečer došlo k chemické reakci uvnitř přepravního tanku a k výbuchu vozidla, po němž následoval bezprostřední zásah hasičů, následně došlo k odstranění kontaminované vody, odpadu, sanaci okolí a též k evakuaci poblíž bydlících obyvatel. Celkově byly náklady vyčísleny na cca 40.500 EUR za vozidlo a 290.000 EUR za vzniklou ekologickou havárii. Žalovaný odesílatel odmítl úhradu vzniklé škody s tím, že tato je promlčena s ohledem na průběh 1-leté promlčecí doby dle článku 32 Úmluvy CMR. Zemský soud ve Wiesbadenu žalobu skutečně na základě námítky promlčení zamítnul. Své rozhodnutí odůvodnil skutečností, že dle stálé judikatury Spolkového soudního dvora (BGH) se veškeré s mezinárodní silniční přepravou vzniklé nároky řídí ustanoveními Úmluvy CMR nehledě na to, že se přeprava týkala zpáteční přepravy. K odvolání žalobce Vyšší zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem žalobě vyhověl, když odůvodnil, že odpovědnost žalované strany za výbuch tankového vozidla nesporně vyplývá

z policejního šetření i znaleckého posudku, dle něž vyšší teplota chemikálie způsobila její smíšení s oddělenou částí zásilky a vedla k výbuchu. Odvolací soud dále dovodil, že to byl právě odesílatel zásilky, jenž si jako výrobce chemické látky musel být vědom rizika plynoucího z její vyšší teploty a odložení vykládky zásilky z pátku až na pondělí představovalo neodůvodněné a nezodpovědné rozhodnutí. Odvolací soud dále konstatoval, že nárok nemůže být promlčen, neboť se na něj nevztahuje 1-letá, ale 3-letá promlčecí lhůta. Tato lhůta se vztahuje na všechny nároky související se škodou na zásilce, včetně deliktálních nároků, které se k přepravě zásilky vztahují. Úmluva CMR sice zahrnuje pouze nároky bezprostředně se vážící k přepravě zásilky, tedy nároky na přepravě zúčastněných osob, jakož i třetích osob, které měly povědomí o přepravě a z ní vyplývajících nebezpečí; naproti tomu nároky nezúčastněných třetích osob ze škod vzniklých v souvislosti s mezinárodní přepravou a dále nároky žalobce z jednatelství bez příkazu na uspokojení vzniklých nákladů Úmluvě CMR a jejím ustanovením o promlčení nepodléhají. Tyto nároky se řídí ustanoveními příslušného národního právního řádu. Stranami přednesená sporná otázka, zda vůbec předmětná přeprava podléhala ustanovením Úmluvy CMR s ohledem na skutečnost, že se jednalo o zpětnou přepravu, která nebyla ukončena a tato ani nepředstavuje faktickou ztrátu zásilky, nebyla dle odvolacího soudu případná. Odvolací soud poukázal na skutečnost, že odmítnutím převzít a vyložit zásilku by se strana žalovaná dostala do výhodnějšího postavení, které jí nelze přiznat.

Revizní návrh žalované ke Spolkovému soudnímu dvoru (BGH) byl pro nenaplnění podmínek revizního řízení odmítnut.

IV. Semináře a školení

1. VOX a.s.

Mezinárodní doprava zboží – vztah dodací doložky INCOTERMS 2000 k

přepravě zásilky, uplatňování DPH při poskytování přepravních služeb

TERMÍN: 26. 3. 2009

CÍL: Pracovní seminář k problematice provádění mezinárodní dopravy zboží a její provázanost na podmínky

dodání při provádění zahraničního obchodu se zbožím (vnitrounijní i mimounijní obchod). Cílem semináře je

přinést účastníkům: Schopnost orientace v pravidlech provádění mezinárodní přepravy zboží v jednotlivých

druzích dopravy • schopnost orientace v jednotlivých typech přepravních dokladů • přehled o základních povinnostech jednotlivých subjektů (dopravce, odesílatel, příjemce apod.) • přehled o pravidlech uplatňování

DPH při provádění mezinárodní přepravy zboží • informace o souvislostech mezi obchodně-právními podmínkami dodávek zboží v zahraničním obchodě s přepravou zásilky.

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

KÓD: 933600 **CENA:** 2 290 Kč

Celní předpisy v roce 2009

TERMÍN: 30. 3. 2009

CÍL: Pracovní seminář k problematice provádění zahraničního obchodu se zbožím se zaměřením na uplatňování celních předpisů po jejich změnách pro rok 2008 a změny pro rok 2009.

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

KÓD: 933700 **CENA:** 2 390 Kč

Úmluva CMR – o mezinárodní silniční přepravě zboží

TERMÍN: 25. 5. 2009

CÍL: Detailně seznámit se zněním Úmluvy CMR, výkladem nejkomplicovanějších ustanovení, seznámit se

stávající rozhodovací praxí soudů.

PŘEDNÁŠÍ: JUDr. Pavel Sedláček (advokát, Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.)

PROGRAM: Působnost Úmluvy, smluvní státy, použitelnost • rozlišení dopravce a zasílatele, právní důsledky • přepravní smlouva, práva a povinnosti stran • odpovědnost dopravce a dalších na přepravě zúčastněných osob, hraniční případy • limitace náhrady škody, hranice odpovědnosti • uplatňování nároků,

problémy legitimace při soudním řízení • regresní nároky, pojištění • soudní rozhodnutí, aplikace v České republice, stávající soudní praxe • hlavní aplikační rozdíly ve smluvních státech • nejnovější tuzemská i zahraniční rozhodnutí a právní názory.

KÓD: 937200 **CENA:** 2 390 Kč

V. Příště:

1. Chlazené a mražené zásilky a odpovědnost dopravce
2. Rozsah dopravní odpovědnosti dle českého obchodního zákoníku

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