

Právo

v přepravě a zasilatelství

0 / 2019

STATĚ

Pravidla mezinárodní obchodní komory pro vnitrostátní i mezinárodní obchod Incoterms® – revize 2020 již na obzoru včetně české mutace

Potřeba nové úpravy v přepravě a zasilatelství

Přepravní dokumenty, nakládka a vykládka

Zástavní právo

Přepravní řády

SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu k multimodální přepravě a svozové službě

Rozsudek Švýcarského spolkového soudního dvora k postoupení nároku na náhradu škody na pojišťovnu

Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Zweibrücken k rozsahu náhrady škody v silniční přepravě

Rozsudek Nejvyššího soudu Spojeného království k otázce stavení promlčecí lhůty



Wolters Kluwer

Milí čtenáři,

naše nakladatelství se ve spolupráci s odborníky rozhodlo vydávat nový časopis z oblasti přepravního práva, jehož nulté číslo si vám dovoluujeme předložit. Od příštího roku vám chceme na stránkách tohoto titulu přinášet odborné články věnující se právním aspektům dopravy, přepravy, zasilatelství i s přesahem do pojišťovnictví. Naším cílem je poskytovat vám kvalitní výklady a analýzy právní úpravy přepravy a zasilatelství, seznamovat vás s dopady připravované legislativy a to jak národní, tak evropské. Významnou část budeme věnovat také analýze důležitých soudních rozhodnutí z této oblasti.

Zvyšující se míra regulace odvětví spolu s rostoucím významem rozhodovací praxe jsou důvody, proč se domníváme, že je tento titul potřebný.

Vážíme si toho, že přední odborníci na přepravní právo se připojili k tomuto projektu a stali se členy redakční rady. Naší společnou ambicí je vybudovat respektovaný titul, který poskytuje prostor expertům ve svém oboru a texty v něm publikované mají přínos jak pro čtenáře, tak pro praxi.

Budeme rádi, pokud se stanete našimi pravidelnými čtenáři a odběrateli. Uvítáme rovněž vaše podněty a návrhy a případné příspěvky určené k publikaci v časopisu.

Příjemné čtení,

Petr Král

REDAKČNÍ RADA

Předsedkyně redakční rady: prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Členové redakční rady: Mgr. Michal Florián | JUDr. Vladimír Handl | PhDr. Jana Krausová, MBA | JUDr. Jiří Krofta | ing. Petr Rožek, Ph.D. | JUDr. Pavel Sedláček

STATĚ

Pravidla mezinárodní obchodní komory pro vnitrostátní i mezinárodní obchod Incoterms® – revize 2020 již na obzoru včetně české mutace Petr Rožek	2
Potřeba nové úpravy v přepravě a zasilatelství Jiří Krofta	5
Přepravní dokumenty, nakládka a vykládka Jiří Lojda	8
Zástavní právo Michal Florián	10
Přepravní řády Pavel Sedláček	12

SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu k multimodální přepravě a svozové službě	24
Rozsudek Švýcarského spolkového soudního dvora k postoupení nároku na náhradu škody na pojišťovnu	26
Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Zweibrücken k rozsahu náhrady škody v silniční přepravě	27
Rozsudek Nejvyššího soudu Spojeného království k otázce stavení promlčecí lhůty	29

Pravidla mezinárodní obchodní komory pro vnitrostátní i mezinárodní obchod Incoterms® – revize 2020 již na obzoru včetně české mutace



Dr. PETR ROŽEK

Výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky ČR, z. s.
Certifikovaný lektor ICC pro Incoterms® 2020

Obchodní pravidla Incoterms® usnadňují vnitrostátní i mezinárodní obchod. Nenahrazují však kupní smlouvu, pouze ji doplňují. Pravidla vznikla v roce 1936, přičemž poslední aktuální revize vstoupí v platnost 1. ledna 2020. Dochází k modernizaci, zřehlednění a zjednodušení textu a český překlad je již také k dispozici. Článek podrobněji přibližuje obsah pravidel a budoucí změny.

Důvod pro přípravu a vydání revize pravidel Incoterms® (2020)

Růst světového hospodářství umožňuje většině podniků snazší přístup ke světovým trhům než kdykoliv v minulosti. Zboží je tím pádem dnes prodáváno do více zemí, ve větších množstvích, v bohatším sortimentu a rychleji. Stejně jako objemy a spletitost světového obchodu, zvětšují se ale i možnosti nedorozumění a nákladných sporů jako následek nedokonalého návrhu obchodní smlouvy.

Pravidla ICC Incoterms®, použitelná jak pro vnitrostátní tak i mezinárodní obchod, cílí na tuto nebezpečí tím, že zjednodušují průběh světového obchodování. Odkaz na některé z pravidel ICC Incoterms® v obchodní smlouvě jednoznačně definuje příslušné povinnosti smluvních stran, týkající se takových témat jako riziko, náklady a zajištění dopravy a celního odbavení, a tím snižuje pravděpodobnost právních sporů a komplikací.

Od roku 1936, kdy ICC poprvé kodifikovala soustavu standardních obchodních podmínek pod názvem

Incoterms®, byl tento globálně přijímaný smluvní standard pravidelně modernizován a upravován, aby odrazil vývoj v mezinárodním obchodu. Pravidla Incoterms®2020 berou v potaz zvýšenou pozornost věnovanou bezpečnosti při přepravě zboží, potřebě pružnosti v rozsahu pojistného krytí v závislosti na povaze zboží a druhu dopravy a berou v potaz volání bank po palubním náložném listu při některých jimi financovaných obchodech na paritě FCA.

Pravidla Incoterms®2020 též přichází ve zjednodušené a srozumitelnější podobě, rozšířené úvodní i vysvětlující články mluví současným jazykem a jednotlivé články jsou zreorganizovány, aby lépe zobrazovaly logiku obchodní operace. Pravidla Incoterms®2020 také poprvé v historii nabízí „horizontální“ přehled, sdružují všechny příbuzné články k sobě a tím umožňují čtenáři lépe pochopit rozdíl v chování jednotlivých částí 11 pravidel Incoterms®.

Hluboká znalost Mezinárodní obchodní komory (ICC) v oblasti obchodního práva – díky celosvětové členské základně reprezentující všechny sektory obchodu i společnosti nejrůznějších velikostí – garantuje, že

Pravidla Incoterms® 2020 odpovídají potřebám obchodu kdekoli na světě.

Stručné připomenutí smyslu, zásad a konstrukce pravidel

Pravidla Incoterms® pokrývají souborem 11 třípísmenných zkratk nejběžněji používané obchodní podmínky (např. CIF, DAP a podobně), odrážející B2B obchodní praxi při prodeji a koupi zboží, a popisují:

- a) *Povinnosti*: Kdo učiní co ve vztahu mezi prodávajícím a kupujícím, tzn., kdo zajistí přepravu nebo pojištění zboží, či kdo obstará přepravní dokumenty a vývozní nebo dovozní licenci.
- b) *Riziko*: Ve kterém místě a okamžiku prodávající „dodá“ zboží, či jinak řečeno, kdy přejde riziko z prodávajícího na kupujícího;
- c) *Náklady*: Která ze smluvních stran bude odpovídat za které náklady, jako například náklady na přepravu, balení, nakládku nebo vykládku, výdaje na kontrolu a jiné úkony spojené s bezpečností.

Tyto okruhy jsou popsány v souboru 10 článků, očíslovaných A1/B1 atd., kde články skupiny A představují povinnosti prodávajícího a články skupiny B povinnosti kupujícího.

Pravidla Incoterms® však samy o sobě nepředstavují – a proto také nemohou nahradit – kupní smlouvu. Byla vytvořena tak, aby nepokrývala jedinou vymezenou komoditu, ale obecně všechny. Pravidla lze použít jak pro zobchodování železné rudy v hromadném stavu, tak pro pět kontejnerů elektroniky nebo deset palet čerstvých květin dodávaných letecky.

Pravidla Incoterms® se nedotýkají následujících otázek:

- a. existuje-li vůbec kupní smlouva či nikoliv;
- b. specifikace prodávajícího zboží;
- c. čas, místo, způsob nebo měna úhrady kupní ceny;
- d. opravné prostředky v případě porušení kupní smlouvy;
- e. většina následků zdržení a dalších porušení smluvních povinností;
- f. dopad sankcí;
- g. zavedení cel a poplatků;
- h. zákazy dovozu či vývozu;
- i. vyšší moc a obtíž při plnění;
- j. právo duševního vlastnictví a nebo
- k. způsob, místo či právo použitelné pro řešení sporu v případě porušení smlouvy.

Zřejmě nejdůležitějším momentem, který je nutno v souvislosti s pravidly Incoterms® zdůraznit, je to, že

se nezabývají otázkami přechodu vlastnictví/vlastnického práva nebo nároku k prodanému zboží.

O výše uvedených skutečnostech se smluvní strany musí výslovně dohodnout v kupní smlouvě. V opačném případě mohou nastat obtíže, pokud v budoucnu vzniknou spory o plnění a porušení smlouvy. Stručně řečeno: Incoterms® 2020 NEJSOU samy o sobě kupní smlouvou: stávají se pouze její částí, jsou-li do již existující smlouvy výslovně zakomponovány. Stejně tak nemohou pravidla Incoterms® určit právo použitelné ve smlouvě. Existují samozřejmě zákonné úpravy použitelné v kupní smlouvě, jako například Úmluva United Nations o smlouvách o mezinárodní koupi zboží (CISG – Convention on the International Sales of Goods), ale i místní kogentní právní předpisy, týkající se například ochrany zdraví či životního prostředí.

Jestliže se smluvní strany rozhodnou použít pravidla Incoterms® 2020 v jejich kupní smlouvě, nejbezpečnějším způsobem vyjádření takové vůle je jasná deklarace v kupní smlouvě slovy (např.)

„<zvolené pravidlo Incoterms®> <určený přístav, místo nebo bod> Incoterms® 2020“

Vynecháním data revize mohou vzniknout problémy, jež by bylo obtížné vyřešit. Smluvní strany, soudce či rozhodce nebudou schopni určit přesně, která verze pravidel Incoterms® se k dané kupní smlouvě vztahuje.

Místo uvedené za zvoleným pravidlem Incoterms® je však ještě mnohem důležitější:

- a. U všech pravidel Incoterms®, vyjma skupiny „C“, toto místo označuje, kam má být zboží „dodáno“, to znamená, kde přechází riziko z prodávajícího na kupujícího.
- b. U pravidel skupiny „D“ je toto místo zároveň místem dodání a místem určení a prodávající musí zajistit přepravu až do tohoto bodu.
- c. U pravidel skupiny „C“ uvedené místo označuje místo určení zásilky, tedy bod, do kterého musí prodávající zajistit na svoje náklady přepravu; tento bod se však nekryje s místem nebo přístavem dodání.

Takovým situacím jde nejlépe předejít co možná nejpresnějším zeměpisným údajem při označení přístavu, místa či bodu ve zvoleném pravidle Incoterms®. Nevylučuje se ani (při dodávkách do míst bez jednoznačného názvu, jakými jsou například velká logistická centra či výrobní závody o více vstupech) použití určení pomocí GPS souřadnic.

Dělení pravidel Incoterms® do skupin

Verze pravidel Incoterms® vydané před rokem 2010 tradičně seskupovaly pravidla do čtyř skupin, a to E, F, C a D, kde E a D ležely v nejkrajnějších bodech od sebe vzdálených co do místa dodání, zatímco F a C se nacházely mezi nimi. I když jsou pravidla Incoterms® od roku 2010 tříděna dle druhu dopravy, původní dělení zůstává i nadále pomůckou k pochopení významu místa dodání. Takto je bodem dodání u EXW smluvní bod převzetí zboží kupujícím bez ohledu na to, kam si je kupující bude přepravovat. V druhém krajním bodu, tedy u DAP, DPU a DDP se bod dodání stává zároveň bodem určení, do kterého prodávající nebo jím najatý dopravce zboží přepraví. U prvního pravidla – EXW – riziko přechází dokonce před zahájením přepravní operace; u druhé skupiny – pravidel D – riziko přechází takřka na konci takové operace. Též u pravidla EXW – a v této souvislosti i FCA (závod prodávajícího) – prodávající plní svou povinnost dodání bez ohledu na to, zda zboží skutečně dorazí do místa určení. Naopak, u druhé skupiny splní prodávající svou povinnost až tehdy, kdy zboží dosáhne svého cíle v místě určení. Dvě pravidla se nacházejí na krajních pólech pravidel Incoterms®, EXW a DDP. Obchodníci by však měli zvážit použití alternativních pravidel v mezinárodních kupních smlouvách. Pod pravidlem EXW musí prodávající v zásadě jen dát zboží kupujícímu k dispozici. To však může prodávajícímu, ale i kupujícímu způsobit obtíže při nakládce anebo celním odbavení při vývozu. Proávajícímu se proto doporučuje použít spíše pravidlo FCA. Podobně pod pravidlem DDP má prodávající vůči kupujícímu jisté povinnosti a úkony, které bude lze zajistit pouze v zemi kupujícího, například provedení dovozního celního odbavení. Povinnost odbavit však může být z osobních či zákonných důvodů pro prodávajícího v zemi kupujícího nedostupná, a proto se za takových podmínek doporučuje prodávajícímu zvážit raději prodej zboží na pravidlech DAP nebo DPU.

Změny pravidel v revizi Incoterms® 2020 oproti předchozím vydáním

1. Poprvé jsou pravidla Incoterms® zveřejněna jak v tradičním formátu sledu 11 pravidel Incoterms®, tak v „horizontálním“ provedení uvádějícím 10 článků v rámci každého pravidla, řazených pod nadpisy uvedenými v § 53, a to nejdříve pro prodávajícího a poté pro kupujícího. Obchodníci teď tedy mohou lépe vidět rozdíly například mezi místem dodání u FCA a místem dodání u DAP, či náklado-

vých položek příslušejících kupujícímu u CIF ve srovnání s položkami nákladů na straně kupujícího u CFR. Předpokládá se, že toto „horizontální“ uspořádání pravidel Incoterms® 2020 ještě více napomůže obchodníkům vybrat pravidlo Incoterms® nejlépe odpovídající jejich obchodním potřebám.

2. Dalšími změnami, které ICC učinila oproti Incoterms® 2010 v souboru pravidel Incoterms® 2020, dále jsou:
 - a) náložné listy označené on-board a pravidlo FCA Incoterms®
 - b) náklady, tam kde jsou zmiňovány
 - c) rozdílný rozsah pojistného krytí u CIF a CIP
 - d) zajištění dopravy vlastními dopravními prostředky prodávajícího či kupujícího u pravidel FCA, DAP, DPU a DDP
 - e) změna třípísmenné zkratky pravidla z DAT na DPU a úprava jeho obsahu
 - f) zahrnutí požadavků na zabezpečení do povinností a nákladů při přepravě
 - g) vysvětlivky pro uživatele (pokyny pro uživatele) uvedené v úvodu každého pravidla Incoterms® ve verzi 2010 se nyní objevují v podobě „Vysvětlivek pro uživatele“. Tyto vysvětlivky objasňují základní prvky každého pravidla Incoterms® 2020, jako například kdy by mělo být použito, kde přechází riziko a jak jsou rozděleny náklady mezi prodávajícím a kupujícím. Vysvětlivky mají za cíl (a) nasměrovat uživatele správným a efektivním způsobem k pravidlu vhodnému pro určitou transakci a (b) poskytnout osobám rozhodujícím nebo radícím ve sporech či smlouvách řízených pravidly Incoterms® 2020 vodítko k záležitostem, které mohou vyžadovat správnou interpretaci.

Úpravy v pravidlech Incoterms – nutná obezřetnost

Stává se, že smluvní strany mají potřebu pravidlo Incoterms® upravit. Pravidla Incoterms® 2020 takové úpravy nezakazují, ale existují jistá nebezpečí s takovými úpravami spojená. Aby se vyhnuly nečekaným překvapením, smluvní strany by měly zamýšlený důsledek takových změn v jejich smlouvě vystihnout co nejjasněji. Například, je-li ve smlouvě změněna dělba nákladů oproti pravidlům Incoterms® 2020, strany by též měly jasně určit, zda chtějí změnit bod dodání a bod přechodu rizik na kupujícího.

Časový rozvrh náběhu nových pravidel Incoterms® 2020

Dne 11. září 2019 byla slavnostně pro celý svět zveřejněna oficiální anglická verze pravidel Incoterms® 2020. Příprava na tento okamžik byla poměrně intenzivní, a přesto se české národní kanceláři Mezinárodní obchodní komory podařilo nejen přispět několika připomínkami do pracovní verze pravidel, ale též připravit českou mutaci/ověřený překlad plného znění pravidel Incoterms® 2020 včetně úvodního slova a rozdělení do článků. Od té doby jsou nabízeny odborné semináře jak pro odborníky, tak i nejširší veřejnost.

Cílem této snahy je umožnit v českém prostředí včas se seznámit s obsahem revize, obchodníkům připravit nové obchodní smlouvy či dalším uživatelům smlouvy obslužné, a udržet tak krok se světovými trendy.

Jedna zásada pravidel Incoterms® však zůstává v platnosti: ať právě „vládne světu“ jakákoliv revize, všechny ostatní jsou také k dispozici a stále platné; úhelnou zásadou pro volbu kteréhokoliv pravidla kterékoli revize musí být vždy dohoda a pochopení právě zvoleného pravidla se všemi příslušnými konsekvencemi na obou stranách smluvního vztahu.

«

Potřeba nové úpravy v přepravě a zasilatelství



JUDr. JIŘÍ KROFTA

advokát

rozhodce Rozhodčího soudu při Hospodářské komoře ČR a Agrární komoře ČR

Ani rekodifikace soukromého práva nepřinesla České republice moderní úpravu přepravního práva. Harmonizace s jinými evropskými právními úpravami je žádoucí. Byla by přínosem nejen pro samotné účastníky právních vztahů v přepravním právu, ale i pro soudnictví a případné spory z přepravy. Nová právní úprava by měla nastolit vyváženost, právní jistotu a vymezit důležité instituty přepravního práva, které autor v článku jmenovitě uvádí.

Nákladní doprava je žilním systémem jak národních ekonomik, tak mezinárodní hospodářské kooperace. Výrobu následuje obchod a nezbytné přemístění zejména movitých výsledků výroby k dalšímu zpracování či ke spotřebiteli. Tento proces ve všech oborech dopravy má svoji oporu v právní úpravě jak samotné dopravy, jejíž výkon, technické podmínky a podmínky dopravního podnikání jakož i vlastní pravidla dopravního provozu řídí stát normami **dopravního práva**, tak v právní úpravě smluvních závazkových vztahů mezi účastníky přepravních, zasilatelských, skladovacích a logistických smluv, které utvářejí oblast **přepravního práva**.

Zatímco dopravní právo vyjadřuje závaznou vůli a autoritu státu ve věci organizace a podmínek výkonu dopravy, je závazkové, přepravní právo ovládáno principem smluvní volnosti – avšak s významným specifickým oboru dopravy, a to potřebou regulovat některé otázky závazkových vztahů donucujícím způsobem tak, aby byla účastníky respektována vyváženost jejich právního postavení, která respektuje jak odlišné ekonomické postavení dopravy v porovnání s výrobou a obchodem, tak zvláštnosti kontraktačního procesu v nákladní dopravě, zejména její rychlost a operativnost.

V současné době disponují všechny vyspělé země – zejména v rámci Evropské unie – moderním systémem přepravního práva. Např. Německo provedlo podstatnou novelu přepravního práva v roce 1998 a pozadu nezůstalo ani Rakousko s úpravou v Podnikatelském zákoně (Unternehmensgesetzbuch) atd.

Jaká je situace v České republice?

Bylo možné chápat skromnou úpravu přepravního práva v zákoně č. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku (dále jen „ObchZ“ nebo Obchodní zákoník). Bohužel tvůrci zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „OZ“, nebo Občanský zákoník) nevyužili možnost přijmout pro Českou republiku moderní koncepci přepravního práva a omezili se na převzetí v podstatě nezměněné úpravy z Obchodního zákoníku.

Ke škodě celého oboru nákladní dopravy a zasilatelství se tak právní úprava tohoto segmentu podnikání v občanském zákoníku vrátila o čtvrt století zpět a svým obsahem ani rozsahem není srovnatelná a kompatibilní s moderním přepravním právem v členských státech Evropské unie.

Zatímco naši nejbližší sousedé (z hlediska vytěžování našich dopravců také nejdůležitější partneři) mají oporu v kompletní úpravě přepravního práva v základních právních kodexech a tato úprava je konkretizována např. v tradovaných Všeobecných německých či rakouských zasilatelských podmínkách (ADSp či AÖSp) apod., zrušil Občanský zákoník v České republice přepravní řády a dosud je – zejména v nejvíce rizikové silniční nákladní dopravě – ničím nenahradil.

Tento nepříznivý právní stav spočíval zřejmě na teoretické úvaze, že si účastníci přepravních, zasilatelských a dalších smluv souvisejících s dopravou upraví své závazkové vztahy sami – v rámci právního principu smluvní volnosti – bez potřeby podrobnější úpravy kogentního charakteru v obecně závazných předpisech.

Nesprávnost tohoto východiska potvrzuje nejen úroveň právní kultury přepravního práva ve vyspělých zemích, ale i každodenní praxe zejména mezinárodní nákladní dopravy, kdy naši dopravci a zasilatelé čelí a jsou konfrontováni s odborně náročnou, moderní právní úpravou přepravního práva, kterou neznají a jejíž srovnatelnou oporu pro svoji činnost v českém právním řádu nenacházejí.

O co jednodušší a zejména ekonomicky přínosnější by byla modernizace českého přepravního práva tak, aby bylo, když ne obsahově shodné, alespoň

srovnatelné a kompatibilní s přepravním právem v ostatních zemích Evropské unie. Nejednalo by se jen o využívání dnes již tradičních institutů přepravního práva, ale i o využívání bohaté rozhodovací praxe soudů jiných členských států.

Doprovci a zasilatelé by si osvojovali v základě jednotné přepravní právo při své přeshraniční praxi. Význam sjednocující právní úpravy je např. zřejmý při provozování kabotáže. Harmonizace přepravního práva by byla nesporným přínosem i pro soudnictví a předvídatelnost sporů z přepravy vedených v České republice.

S účinností od 1. ledna 2019 vztáhla novela Zákona o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. právní režim Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) na vnitrostátní silniční nákladní dopravu. Předobrazem této úpravy je zřejmě ust. § 439a rakouského Podnikatelského zákona (Unternehmensgesetzbuch). Bohužel, přijatá stručná dikce ust. § 9a novely Zákona o silniční dopravě nabízí obsáhlou diskusi a pochybnosti o tom, v jakém rozsahu se Úmluva CMR aplikuje na českou vnitrostátní nákladní silniční dopravu a zda či v jakém rozsahu má kogentní charakter.

Záměrem zákonodárce určitě nebyla taková úprava, která by byla pro oblast mezinárodní dopravy kogentní a pro vnitrostátní úpravu dispozitivní. Vzhledem ke shodnému technickému a technologickému základu, rizikům i obsahu závazků není důvod, aby byla právní úprava pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu ve své závaznosti odlišná.

Novela přepravního práva v České republice by měla zachovat **vyváženost systému** tradičního přepravního práva, tj. **přísnou objektivní odpovědnost dopravce za škodu na zásilce a za překročení dodací lhůty, kterou koriguje možnost dopravce zprostit se této odpovědnosti z důvodů v zákoně vyjmenovaných, spolu s ulehčením důkazu o těchto liberujících okolnostech a s limitací náhrady škody, omezením věcného rozsahu náhrady škody a s krátkými promlčecími lhůtami atd., to vše podmíněno naplněním postulátu maximálně požadovatelné profesionality a odborné péče o zásilku ze strany dopravce.**

Pokud jde o **konkrétní otázky a instituty novely přepravního práva**, je třeba precizněji definičně vymezit **právní povahu dopravce a zasilatele a rovněž i pojmy provádějícího dopravce a poddoprovce** tak, aby nedocházelo k tradovanému mylnému přesvědčení

podnikatele, že podniká jako zasílatel, a přitom jednoznačně vstupuje do právního postavení dopravce.

Je třeba rovněž zřetelně odlišit „zřetězení“ dopravců a poddopraců (zasílatelů) při realizaci přepravní smlouvy, kdy první dopravce ponechá uskutečnění celé přepravy a splnění závazků z přepravní smlouvy na jím kontrahovaném poddopracvi, za jehož jednání či opomenutí odpovídá, jako by přepravní smlouvu plnil sám, a tento poddopracce (nezakáže-li to jeho příkazce) může pověřit výkonem přepravy dalšího poddopracce atd., od výkonu přepravy a plnění přepravní smlouvy postupně několika dopravci vždy po určitý úsek přepravy – tak, že jednotliví dopravci vstupují do jednotné přepravní smlouvy a jsou do nákladního listu takto postupně zapisováni.

Bude vhodné upravit i obsah přepravních dokumentů, např. **nákladního listu** (vedle již definovaného náložního listu) a uvést základní obsahové náležitosti, jakož i jeho povahu informační a důkazní.

Právní úprava by mohla být oporou pro případné vystavení vzorových nákladních listů obsahujících podstatné údaje o účastnících a přepravovaném zboží, které dokládají vztah dopravce k zásilce pro potřebu kontrol policejními a celními orgány, jakož i údaje nezbytné pro likvidaci pojistných událostí apod. S tím souvisí i řešení otázky odpovědnosti za vyplnění a obsah průvodních dokumentů.

Nelze pominout úpravu **odpovědnosti za nakládku a vykládku zásilky**. Tuto otázku stávající úprava neřeší, a přitom jde o velmi podstatný problém, který je častým předmětem jak soudních sporů, tak i nedorozumění o odpovědnosti dopravce za ložení zásilky z hlediska bezpečnosti silničního provozu ve smyslu závazného režimu **dopravního práva** a existence smluvního či uzančního závazku k nakládkce či vykládkce v intencích **přepravního práva**.

Rozhodně je třeba zakotvit **odpovědnost odesílatele za odborné balení, ložení a značení zásilky tak, aby byla zásilka chráněna před běžnými riziky přepravy v jednotlivých dopravních oborech**.

Podstatnou kapitolou bude **vymezení objektivní odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce a za překročení dodací lhůty, jakož i limitované výše náhrady škody a její věcné omezení pod ztrátou této výhody v případě hrubě nedbalostního jednání dopravce**.

Právní úprava v národním právu, tzn. zejména v Občanském zákoníku, by měla korespondovat s principy

odpovědnosti a náhradové povinnosti dopravce tak, jak jsou tradičně zakotveny v mezinárodních úmlouvách podle jednotlivých oborů mezinárodní dopravy, kterými je Česká republika vázána. Stávající právní úprava Občanského zákoníku neodpovídá vyvážené konstrukci přísné objektivní odpovědnosti dopravce a limitovanému rozsahu náhrady škody, jakož i dalším institutům, které slabší ekonomické postavení dopravce kompenzují.

V kontextu odpovědnosti dopravce, resp. zasílatele, je třeba doplnit **odpovědnost dopravce, resp. zasílatele, za jednání či opomenutí osob, které použil ke splnění přepravní či zasílatelské smlouvy** (zejména poddopracvi a další osoby podílející se na realizaci kontrahované přepravy).

Novela přepravního práva by měla pamatovat na **povinnost odesílatele (příkazce) poskytnout dopravci informace o povaze zboží (zvláště zboží nebezpečného), jeho hodnotě – jde-li o zboží citlivé z hlediska ohrožení krádeží, podvodem či zpronevěrou – a dalších parametrech** potřebných pro výběr technicky a provozně způsobilého vozidla a rozsahu ochrany zboží během přepravy a bezpečné manipulace.

Pro dopravce je významná opora v zákoně, pokud jde o **precizní úpravu práva na přepravné, nároků dopravce při částečné přepravě, o práva dopravce při nesplnění přepravní smlouvy odesílatelem, při nedodržení termínu nakládky odesílatelem apod. a s tím související režim stojného**.

Stávající úprava přepravního práva v Občanském zákoníku se nezabývá právním režimem **multimodální přepravy**, kdy je zboží přepravováno od odesílatele k příjemci pod jednou přepravní smlouvou dopravními prostředky různých dopravních oborů (klasicky spojení námořní a silniční přepravy zboží). Není tak typově upravena přepravní smlouva v multimodální přepravě, právní postavení a zejména odpovědnost tzv. operátora multimodální přepravy, ačkoliv přepravy tohoto typu nejsou výjimkou.

Do ucelené konstrukce přepravního práva patří i **úprava mimosmluvních nároků vůči dopravci, zástava a prodej zásilky, případně výkon zadržovacího práva, právní domněnka ztráty zásilky atd.**

Výčet výše uvedených otázek a institutů není samozřejmě vyčerpávající. Záleží jen na legislativě, zda se Česká republika zařadí mezi země s moderním a ekonomice prospěšným přepravním právem.

«

Přepravní dokumenty, nakládka a vykládka



JUDr. JIŘÍ LOJDA, LL.M. EUR., Ph.D.

advokát, člen předsednictva České společnosti pro dopravní právo, z. s.

Přepravní dokumenty plní při přepravě mnohdy nezastupitelnou funkci. Obsahují důležité informace o zboží a stranách smlouvy. Přesto je tato problematika řešena v občanském zákoníku velmi okrajově. Případná novelizace Občanského zákoníku by měla detailněji upravit nákladní a náložný list a stanovit jejich obsahové minimum. Rovněž nakládka a vykládka zboží, jako důležité úkony, jež mají zásadní vliv na úspěch přepravy, by se měly stát součástí právní úpravy.

Přepravní dokumenty

Každému, kdo se pohybuje v oblasti mezinárodní či vnitrostátní nákladní přepravy, patrně není třeba dlouze vysvětlovat význam přepravních dokumentů. České subjekty se patrně nejčastěji setkávají s nákladními listy (především s tzv. CMR-nákladním listem¹), nepochybně však především díky obchodům s Čínou či jinými asijskými státy pak i s náložnými listy (konosamenty). Funkce přepravních dokumentů je mnohdy nezastupitelná a tam, kde se bez nich přeci jen lze obejít, působí jejich absence přesto nemalé problémy. Vždyť jeden list papíru prokazuje, že byla uzavřena přepravní smlouva mezi dopravcem a odesílatelem, lze z něj zjistit, komu má být zásilka doručena, je z něj také možné vyčíst, v jakém množství a v jakém stavu bylo zboží a jeho obal při převzetí dopravcem, které subjekty se do přepravy zapojily, jak byla přepravní smlouva měněna, v jakém stavu zboží došlo příjemci atp. Podobnou funkci je pak schopen plnit i malý datový soubor. Nepochybně jde o nemalou pomoc v situaci, kdy se přeprava objednává výměnou několika e-mailů nebo dokonce „neosobně“ na zákaznickém portálu na internetových stránkách dopravce.

Přesto zůstala problematika přepravních dokumentů při rekodifikaci soukromého práva v České republice poněkud stranou pozornosti, když především právní úprava nákladního listu byla v Občanském zákoníku řešena naprosto nesystematicky. Zákonodárce se k nákladnímu listu vyjádřil alespoň okrajově ve dvou ustanoveních OZ². Na nákladní list je možné použít ust. § 2556 větu druhou OZ, podle níž dopravce potvrdí odesílateli na jeho žádost převzetí zásilky. Tímto potvrzením může být nákladní list, ovšem také nutně nemusí. Druhým ustanovením, které se nákladního listu dotýká, je § 2566 odst. 3 OZ, jež podmiňuje existenci liberačního důvodu spočívajícího ve vadném obalu mj. tím, že pokud byl vydán nákladní nebo náložný list, je třeba, aby v něm byla vada obalu poznamenána. Nelze říci, že by úprava nákladního listu v českém právním řádu zcela absentovala, když se nákladnímu listu věnují některá ustanovení nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu (dále jen „ŽPŘ“), jakkoliv je ŽPŘ použitelné právě jen ve veřejné drážní nákladní dopravě (tedy dopravě provozované dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu – srov. § 1 odst. 3 ŽPŘ ve spojení s § 24 odst. 2 zák. č. 266/1994 Sb.,

¹ Především možnost používat i ve vnitrostátní silniční nákladní přepravě CMR-nákladní list se všemi důsledky úmluvou CMR předvídanými byl patrně největší přínos novely č. 304/2017 Sb., a na základě ní nově formulovaného § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

² S trochou nadsázky by se dalo říci, že zákonodárce v tomto bodě po téměř 150 letech nepřekonal ani Všeobecný zákoník obchodní (č. 1/1863 ř. z.), kde se v článku 391 říkalo: „List povozní čili nákladní jest důkazem o smlouvě mezi povozníkem a odesílatelem učiněné. Povozník žádati může, aby mu list povozní byl vydán.“

o dráhách). Od 1. 1. 2019 jsou pak na vnitrostátní silniční nákladní přepravu použitelná ustanovení úmluvy CMR (Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě), jež nákladní list v rámci této úmluvy upravují, a to s využitím ustanovení § 9a zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Bohužel se ve dvou posledně jmenovaných případech jedná spíše o jakési provizorní řešení, jehož rozsah použití je omezený a které rozhodně není srovnatelné s řešením, které obsahují právní řady jiných zemí. Příkladem může být § 408 německého obchodního zákoníku (Handelsgesetzbuch), § 426 rakouského podnikatelského zákona, čl. 10 španělského zákona o pozemní přepravě nebo čl. 780 polského občanského zákoníku. OZ pak alespoň základně upravuje náložný list, jehož význam je ovšem v rámci vnitrostátních přeprav, na něž se úprava provedená Občanským zákoníkem vztahuje především³, nepoměrně menší.

Pokud by mělo dojít k novelizaci OZ, bylo by vhodné, aby se nová úprava vypořádala s tím, kdy lze určitý dokument považovat za nákladní nebo náložný list. Domácí i zahraniční odborníci v oblasti přepravního práva se shodují na tom, že přepravní dokument (především nákladní list), který by byl vyplněn přesně v souladu s požadavky té které unifikační úmluvy (či jiné relevantní právní úpravy), je k vidění zřídka, či spíše téměř nikdy. V případě sporů pak vyvstává otázka, jaké vady přepravního dokumentu jsou ještě přípustné, aby se stále jednalo o nákladní nebo náložný list, a jaké už nikoli. Požadavky na minimální obsahové náležitosti přepravního dokumentu by neměly být nikterak rozsáhlé. Přepravní dokument, který vyhoví minimálním obsahovým požadavkům, by měl prokazovat, že došlo k uzavření přepravní smlouvy mezi subjekty v něm uvedenými, a že dopravce zásilku převzal, a to v množství a stavu uvedeném v přepravním dokumentu. Proti takto provedenému důkazu by měl být přípustný důkaz opaku⁴. Nová právní úprava by měla také každopádně s využitím domněnek a výhrad pomoci v případném soudním sporu, a to např. s odpovědí na otázku, v jakém stavu bylo zboží v okamžiku, kdy bylo dopravcem převzato k přepravě (toto zjištění bývá totiž v případných sporech týkajících se poškození zásilky nebo její ztráty stěžejní). Obdobně by pomocí domněnek a výhrad mělo být

usnadněno zjištění, v jakém stavu byla zásilka příjemcem převzata. Nová úprava by měla rovněž motivovat dopravce, odesílatele a příjemce k tomu, aby věnovali údajům o množství zásilky, jejím stavu a o stavu jejího obalu náležitou pozornost při předání zásilky k přepravě, resp. při jejím dodání. Zázpisy provedené v nákladním listě by ovšem měly napomoci i prokazování dalších skutečností – např. zda byla předána k přepravě nebezpečná zásilka, zda bylo přepravné placeno předem, jaká byla hmotnost zásilky v případě, že by měl být limit odpovědnosti dopravce vázán na hmotnost zásilky atp. S ohledem na technologický rozvoj by se měl OZ vyjádřit k tomu, za jakých podmínek je možné provádět nákladní list elektronicky, přičemž není důvod, aby se při shodě dopravce s odesílatelem na využití určitého elektronického systému nepovažoval výstup z tohoto systému za rovnocenný „papírovému“ nákladnímu listu, a to minimálně ve vztahu mezi podnikateli (srov. § 430 OZ).

Nakládka a vykládka

Nakládka a vykládka nepochybně patří mezi důležité úkony. Jejich řádné provedení má vliv na úspěšné provedení celé přepravy. Špatně provedená nakládka může vést k tomu, že se zboží poškodí při přepravě či dokonce způsobí škody subjektům na přepravě nezúčastněným. Špatně provedená vykládka pak zmaří i několikátýdenní úsilí, při němž zásilka někdy doslova projela půl světa. Bohužel panuje ohledně nakládky a vykládky řada mýtů a polopravd, k jejichž vzniku napomáhá i OZ, který tuto problematiku vůbec neřeší. Dlužno však říci, že zatímco alespoň nějaká ucelená úprava přepravních dokumentů je vlastní většině mezinárodních unifikačních úmluv i vnitrostátních úprav, detailní úprava nakládky a vykládky není již řešena tak často. S otázkou nakládky či vykládky se tedy např. nikterak nevyrovnala úmluva CMR, naopak předpisy CIM (Mezinárodní úmluva o přepravě zboží po železnicích, čl. 13) nebo německé HGB (Handelsgesetzbuch, § 412) tuto otázku vysloveně řeší. Přitom v praxi se určení subjektu odpovědného za nakládku a vykládku jeví jako velmi důležité a situace, kdy je určení strany přepravní smlouvy, která má nakládku či vykládku provést, ponecháno jen na dohodě stran,

³ Dopad ustanovení OZ o smlouvě o přepravě věci je především ve vnitrostátních přepravách, nicméně nelze opomenout, že v případě přeprav mezinárodních, na něž nedopadá žádná z unifikačních úmluv (CMR, COTIF-CIM, CMNI, Montrealská úmluva atd.), což budou nejčastěji přepravy kombinované, je třeba počítat s aplikací vnitrostátního práva některého státu, přičemž v podmínkách České republiky bude toto rozhodné právo určeno na základě ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

⁴ Především ze samotné skutečnosti, že je nějaký subjekt uveden v nákladním listě, by nemělo být s konečnou platností vyvozováno, že je stranou přepravní smlouvy a měl by zde být přípustný důkaz opaku. Stejně tak by měl být zápis ohledně množství zboží v nákladním listě důkazem jen v případě, že k této skutečnosti dopravce neučiní odůvodněnou výhradu. Dobrý stav zásilky i obalu by měla prokazovat absence odůvodněné výhrady dopravce v nákladním listě, nicméně i zde by měla být dopravci dána možnost, aby důkaz opaku předložil.

se jeví jako nadále neudržitelná. Bylo by pochopitelně nemožné najít pravidlo, které by vyhovovalo všem přepravám (rozdíl bude pochopitelně mezi požadavky na nakládku palet tvárníc a požadavky na nakládku medicínského přístroje) a nelze tedy určit, že nakládku či vykládku by prováděl vždy dopravce nebo odesílatel (případě příjemce). Nadále by tedy měla být zachována stranám přepravní smlouvy možnost dohody o tom, kdo nakládku či vykládku provede (stejně tak by mělo být pro usnadnění celého procesu možné dosáhnout určení odpovědného subjektu advokát se specializací na přepravu a zasilatelství), zároveň by ale mělo být v OZ obsaženo jasné pravidlo pro situace, kdy k takovéto dohodě nedojde. Subjektem odpovědným za nakládku a vykládku by neměl být obecně dopravce, jelikož zatímco odesílatel či příjemce znají zboží, které je přepravováno a jsou si vědomi toho, k jakým poškozením může být toto zboží náchylné,

doprovce, který obvykle převáží širokou škálu zboží, tyto vlastnosti zboží pochopitelně detailně znát nemůže. I v případech, kdy dopravce nebude zásilku nakládat sám, by mu měla být zachována možnost udílet odesílateli ohledně nakládky pokyny zajišťující bezpečnost provozu dané dopravy – je to totiž dopravce, kdo může být pokutován za špatně naložené vozidlo (nerovnoměrné zatížení náprav, hrozba pádu zásilky z vozidla) nebo jehož zaměstnanci mohou být špatně provedenou nakládkou ohroženi. Dopravci by pak měla být dána možnost žádat náhradu v případech, kdy je nakládku nebo vykládku nepřiměřeně protahována nebo oddalována ze strany odesílatele či příjemce, k čemuž v praxi někdy dochází. S problematikou nakládky pak souvisí i otázka balení, když by mělo být v nové úpravě OZ jasné stanovení, že zásilku má v potřebném rozsahu zabalit odesílatel.

«

Zástavní právo



Mgr. MICHAL FLORIÁN

advokát se specializací na přepravu a zasilatelství

SEDLÁČEK VACA & SPOL.

ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ · LAW OFFICE · RECHTSANWALTSKAMZELLE

Současná právní úprava zástavních práv zasilatele, dopravce i skladovatele je nedostatečná. Zástavní právo skladovatele bylo v Občanském zákoníku vypuštěno, zástavní právo zasilatele bylo zúženo. Vzorem, ke kterému by se tuzemská úprava měla přiblížit, je úprava německá, a to zejména, pokud jde o rozsah či trvání zástavních práv.

Současná podoba tuzemské právní úpravy zákonného zástavního práva zasilatele a dopravce v Občanském zákoníku je obsažena v § 2481 pro zasilatele, resp. v § 2571 pro dopravce. Zástavní právo skladovatele bychom v občanském zákoníku hledali marně. Občanský zákoník vypustil zákonné zástavní právo skladovatele ke skladovaným věcem k zajištění nároků skladovatele ze smlouvy o skladování a ponechal skladovateli pouze specifickou úpravu práva zadržovacího.

Přestože zástavního práva zasilatele se dotkla jedna z nemnoha změn zavedených Občanským zákoníkem, je nutno konstatovat, že se jedná o změnu k horšímu. Obsah zákonného zástavního práva byl oproti dřívější právní úpravě zúžen, neboť § 608 Obchodního

zákoníku vztahoval zástavní právo obecně k zajištění nároků zasilatele vůči příkazci, které mohly mít svůj původ i v několika samostatných předešlých smlouvách.

Aktuálně dle § 2481 odst. 1 Občanského zákoníku zákonné zástavní právo zasilatele k přepravované zásilce slouží k zajištění dluhů příkazce vyplývajících pouze z konkrétní zasilatelské smlouvy. Toto zúžení možnosti vztáhnout zástavní právo na pohledávky z dřívější zasilatelské či jiné smlouvy činí dané ustanovení pro praxi v podstatě zcela nepoužitelným.

Ve většině případů se zcela míjí okamžik vydání zásilky a s tím spojený zánik zástavního práva s okamžikem, kdy zasilatel zjistí, že zřejmě nedostane za své

služby spojené s obstaráním přepravy dotčené zásilky zaplacenou.

V § 2481 odst. 2 Občanského zákoníku je oproti zrušenému Obchodnímu zákoníku nově upraven přechod zajištěných pohledávek jednoho či více dřívějších zasílatelů za příkazcem včetně zákonného zástavního práva zajišťujícího tyto pohledávky na mezizasílatele, který typicky obstarává pro zasílatele na základě jeho pověření určité specializované služby související s provedením přepravy. Mezizasílatel má předně povinnost uplatnit na žádost dřívějších zasílatelů všechna práva, která jim přísluší ze zákonného zástavního práva zajišťujícího jejich pohledávky za příkazcem, a právo i povinnost uvedená práva uspokojit (tj. uspokojit všechny pohledávky dřívějších zasílatelů za příkazcem). Není přitom rozhodné, z jakého důvodu dřívější zasílatelé svá práva nevykonali. Uspokojí-li mezizasílatel pohledávky dřívějších zasílatelů za příkazcem, přecházejí na něho ze zákona tyto pohledávky spolu se zástavním právem, které je zajišťuje. Mezizasílateli tak tímto přechodem vzniká přímý regresní nárok vůči příkazci. Jak však bylo uvedeno výše, s ohledem na rozsah zástavního práva je i využití těchto práv v praxi až na vzácné výjimky nemožné.

U smlouvy o přepravě je situace obdobná, i zde dopravci náleží zákonné zástavní právo k zásilce po dobu, kdy má zásilku či dokumenty opravňující jej se zásilkou nakládat v držení a které slouží k zajištění dluhů odesílatele vůči dopravci vyplývajících z konkrétní smlouvy o přepravě.

Vážne-li na přepravované zásilce několik zástavních práv, má zástavní právo dopravce přednost před zástavními právy dříve vzniklými a zástavní právo dopravce má přednost před zástavním právem zasílatele. Vznik, obsah a priorita zákonného zástavního práva dopravce tak byla do § 2571 občanského zákoníku beze změny převzata z § 628 Obchodního zákoníku.

Zcela pak v současné právní úpravě absentují jakákoliv zákonná ustanovení, která by s přihlédnutím ke specifikům těchto zákonných zástavních práv řešila možnost snadného zpeněžení zástav jinak, než běžným způsobem.

Nedostatečnost současné právní úpravy zástavních práv zasílatele, dopravce a potažmo i skladovatele se ukazuje v plné šíři při srovnání např. s německou právní úpravou.

Německá právní úprava zákonného zástavního práva dopravce vůči odesílateli a příjemci je obsažena v § 441 a násl. německého obchodního zákoníku

(dále jen „HGB“). Obecně je zástavní právo (zákonné či smluvní) upraveno v § 1204 a násl. německého občanského zákoníku (dále jen „BGB“), pro obchodní vztahy platí obecně odchylky stanovené v HGB.

Ustanovení § 441 odst. 1 HGB stanoví, že „doprovce má zástavní právo ke zboží k zajištění všech **pohledávek vyplývajících ze smlouvy o přepravě** a dále k zajištění **nesporných pohledávek vyplývajících z jiných smluv o přepravě věci, zasílatelských smluv nebo smluv o skladování uzavřených s odesílatelem**. Zástavní právo se vztahuje též na dokumenty vztahující se ke zboží.“

Podobně je upraveno zákonné zástavní právo **zasílatele** (§ 464 HGB – „zasílatel má zástavní právo ke zboží k zajištění všech pohledávek vyplývajících ze zasílatelské smlouvy a dále k zajištění nesporných pohledávek vyplývajících z jiných zasílatelských smluv, smluv o přepravě věci nebo smluv o skladování uzavřených s příkazcem“) a **skladovatele** (§ 475b HGB – „skladovatel má zástavní právo ke zboží k zajištění všech pohledávek vyplývajících ze smlouvy o skladování a dále k zajištění nesporných pohledávek vyplývajících z jiných smluv o skladování, smluv o přepravě věci a zasílatelských smluv, uzavřených s ukladatelem. Zástavní právo se vztahuje na pohledávky z pojištění a dokumenty vztahující se ke zboží“).

Zákonné zástavní právo dopravce zajišťuje tedy jednak pohledávky dopravce vůči odesílateli či příjemci vyplývajících z příslušné smlouvy o přepravě věci (tzv. spojené nároky), ale na rozdíl od české právní úpravy také na nesporné pohledávky dopravce vyplývajících z jiných smluv uzavřených se stejným odesílatelem, a to ze smluv o přepravě věci, zasílatelských smluv nebo smluv o skladování (tzv. nespojené nároky).

V praxi to znamená, že dopravce může uplatňovat zástavní právo k jím převzatému zboží také k zajištění pohledávek vyplývajících z předchozích smluv, nejen pohledávek vyplývajících ze smlouvy, která se vztahuje na toto zboží, přičemž předchozí smlouvy se nemusí nutně týkat **zboží, na které se** vztahuje zástavní právo (§ 366 odst. 3 HGB), podmínkou je pouze, aby tyto smlouvy byly uzavřeny se stejným odesílatelem, aby se jednalo o výše uvedené typy smluv a aby se jednalo o pohledávky nesporné. Za nespornou se považuje pohledávka, proti které v době uplatnění zástavního práva nebyly vzneseny žádné námitky nebo byly vzneseny pouze neodůvodněné námitky.

Podle § 441 odst. 2 HGB trvá zástavní právo dopravce po celou dobu, kdy dopravce má zásilku u sebe, nebo kdy s ní může disponovat pomocí konosamentu, náložního listu nebo skladištního listu (toto časové

omezení platí i pro zasílatele a skladovatele); dopravce a zasílatel však toto právo mohou uplatnit u soudu ještě po dobu tří dnů od dodání zboží, pokud jej má u sebe stále ještě příjemce (§ 441 odst. 3, § 464 HGB).

Pokud na zboží vázne více zástavních práv, konkrétně právo komisionáře dle § 397 HGB, dopravce dle § 441 HGB, zasílatele dle § 464 HGB, skladovatele dle § 475b HGB a námořního dopravce dle § 623 HGB, která vyplývají ze zásilky či přepravy zboží, má přednost zástavní právo, které vzniklo později. Výše uvedená zástavní práva mají přednost před zástavními právy komisionáře a skladovatele nevyplývajícími ze zásilky a před zástavním právem zasílatele, dopravce a námořního dopravce na zálohu.

Obecně se uznává, že zástavní právo dopravce vzniká v okamžiku, kdy převezme zboží, přičemž splatnost zajištěné pohledávky není pro vznik zástavního práva rozhodující; je však rozhodující pro případný prodej zástavy.

Za zboží, na které se může vztahovat zástavní právo ve smyslu § 441 HGB, se považuje zboží v širokém slova smyslu bez ohledu na jeho hodnotu – tj. vše, co

doprovce na základě smlouvy přepravuje (palety, krabice i kontejnery).

Německá právní úprava zástavního práva pak upravuje do podrobností i postup při zpeněžení zástavy a vypořádání výtěžku jejího zpeněžení, informační povinnost apod. Již z letmého porovnání s podobou současné tuzemské právní úpravy je zřejmé, jakou němečtí zákonodárci přikládali dotčenému právnímu institutu důležitost a jakou oporu dotčené právní úpravy poskytují subjektům práva v právních jednáních.

Domnívám se, že není nic snadnějšího, než se nechat inspirovat u našich západních sousedů a v maximální možné míře, při zachování kompatibility s naším právním řádem, převzít německou právní úpravu, a to zejména ve vztahu k rozsahu zástavního práva či jeho trvání, a to jak pro zasílatele, tak i dopravce. Na škodu by zcela určitě nebyla ani možnost zjednodušené formy zpeněžení zástavy při zachování práv třetích osob a v neposlední řadě i návrat zástavního práva skladovatele.

«

Přepravní řády



JUDr. PAVEL SEDLÁČEK

advokát a společník Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář, s. r. o.,
se specializací na právo přepravy a zasilatelství

SEDLÁČEK VACA & SPOL.

ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ · LAW OFFICE · RECHTSANWALTSKAMZEEI

Přepravní řády by neměly v právní úpravě přepravy chybět. S Občanským zákoníkem jich byla spousta zrušena a dosud žádné nové nebyly přijaty, přestože s nimi právě Občanský zákoník počítá. Zároveň ty, které platí, jsou zastaralé. V článku jsou popsána zajímavá ustanovení některých dříve platných přepravních řádů a výčet institutů, jež by bylo záhodno v co nejkratší době v oblasti přepravy upravit.

V poslední době je v oblasti přepravního práva často diskutována a naléhavě pocítována potřeba tzv. přepravních řádů. Již z podstaty definice pojmu „řád“ je zřejmé, že se jedná o určitý soubor pravidel a nařízení, jimiž se v dané oblasti subjekty na trhu řídí. V souvislosti se změnou občanskoprávní úpravy, tedy nabytím

účinnosti zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „Občanský zákoník“), k 1. 1. 2014, došlo v České republice ke zrušení celé řady přepravních řádů, ačkoliv nová právní úprava v ust. § 2550 a následujících občanského zákoníku s přijetím těch nových jednoznačně počítá. Neexistence právní regulace

obsažené v přepravním řádu je naléhavě a dlouhodobě dopravci i zasílateli pocíťována, a to prakticky každodenně v oblasti jak tuzemské, tak i mezinárodní přepravy, kdy absence těchto přepravních řádů (na rozdíl od zahraničí) vytváří na straně tuzemských subjektů určitou nerovnováhu, v jejich neprospěch samozřejmě. Tak došlo závěrečnými ustanoveními občanského zákoníku ke zrušení silničního přepravního řádu (vyhlášky Ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb., jakož i související vyhlášky Federálního ministerstva dopravy č. 106/1984 Sb., již byla vyhláška Ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb. doplněna), ke zrušení vyhlášky č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu (jakož i vyhlášky č. 15/1971 Sb., kterou se letecký přepravní řád doplňoval). V současné době tak pro českou právní úpravu v oblasti přepravy platí pouze nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu (PŘVND) a vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (PŘVOD), z čehož vyplývá, že např. oblast silniční nákladní přepravy či letecké přepravy přepravními řády regulována v České republice stále není. I přes určité pokusy tuto regulaci znovu obnovit je vydání nových přepravních řádů zatím v nedohlednu, což se, přirozeně, dlouhodobě netýká jen těch přepravních řádů zrušených, ale pro zastaralost právní úpravy i těch platných. Přepravní řády mají přitom na území České republiky svoji dlouhodobou tradici, svým obsahem detailněji regulují jednotlivé podmínky přepravy a pro podrobnost své úpravy i oblastí, které upravují, jsou svým způsobem nepostradatelné – řada mezinárodních úmluv v oblasti silniční, železniční či letecké přepravy, respektive přepravy vnitrozemské vodní, reguluje totiž určité oblasti přepravy detailněji než samotný Občanský zákoník. Takovou situaci jistě cítí dopravci jako dlouhodobě neudržitelnou, musí ji často nahrazovat detailnější úpravou smluvní, popřípadě odkazem na podmínky zahraniční či podmínky mezinárodních úmluv.

1. Povaha přepravních řádů

Přepravní řády obsahují ustanovení svou podrobností se nehodící do aktů vyšší právní síly, nicméně svou podrobností a flexibilitou umožňují snadnější změnu svého obsahu tím, že nemají povahu zákonnou, a to až na výjimky, lze je tedy snadněji upravovat, měnit, přizpůsobovat podmínkám trhu či požadavkům na trhu se nově vyskytujícími subjekty. Přepravní řády jsou většinou vydávány v podobě vyhlášek či nařízení, jen zcela výjimečně v podobě zákona, jako například zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

V současnosti zbývající a tedy stále platné Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu (PŘVND) a Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (PŘVOD) regulují ze své podstaty nákladní přepravu po železnici, jakož i osobní přepravu železniční a silniční. Letecká, vodní či silniční nákladní přeprava těmito akty nižší právní síly stále regulována není. S odkazem na ustanovení občanského zákoníku tak chybí dříve existující pravidla o podmínkách nakládky a vykládky, sjednávání jednotlivých přepravních smluv, úprava mimosmluvní odpovědnosti, ale v relaci též celkové právní úpravy v České republice, bez ohledu na obsahy zrušených či stávajících přepravních řádů, lze též pocíťovat absenci ustanovení týkající se multimodální přepravy, omezené odpovědnosti dopravce apod. Potřeba nové komplexnější právní úpravy přepravy (ale i zasílatelství), stejně jako nedostatek nových přepravních řádů, je tak pocíťována každodenně stále naléhavěji.

2. Dělení přepravních řádů

Přepravní řády lze dle svého užití, popř. významu, dělit na vnitrostátní či mezinárodní, přepravní řády pro soukromou či veřejnou přepravu, pro přepravu hromadnou či přepravu jednotlivců, dle druhu přepravy potom na přepravní řády silniční, železniční, letecké, vnitrostátní vodní, lanové a další.

Nová úprava občanského zákoníku přímo předpokládá, že určité oblasti, neregulované ustanovením § 2550 a následujících, budou upraveny právě v přepravních rádech, a to:

- § 2551 občanského zákoníku předpokládá, že přepravní řády upraví povinnosti dopravce při přepravě cestujících, pokud se týká bezpečnosti a pohodlí přepravy;
- § 2578 občanského zákoníku pak předpokládá, že přepravní řády upraví podrobněji přepravu osob a věcí (pokud tak nestanovuje přímo použitelný předpis Evropských společenství);
- § 2579 občanského zákoníku má pak ve svém obsahu předpoklad, že přepravní řády upraví odpovědnost dopravců v případě, že se tito spojili za účelem provedení přepravy;
- § 2580 odst. 1 občanského zákoníku předpokládá, že přepravní řády mohou omezit povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví, a označuje takové omezení za neúčinné (k němuž se nepřihlíží), a odst. 3 téhož ustanovení potom předpokládá, že případná omezení přepravních řádů ve vztahu k náhradě újmy nelze aplikovat, je-li tato způsobena úmyslně či hrubou nedbalostí;
- v § 2581 odst. 2 občanského zákoníku lze pak nalézt ustanovení předpokládající, že přepravní řády

mohou v odůvodněných případech stanovit pro vyzvednutí některých zavazadel a zásilek kratší lhůtu k jejich vyzvednutí, jde-li zejména o věci nebezpečné povahy či věci rychle se kazící.

Není nutno jistě připomínat, že absence přepravních řádů pak znamená i absenci úpravy zákonem předpokládaných ustanovení, nehledě na ta další, která přepravní řády zpravidla obsahují či v minulosti obsahovaly.

3. Historie přepravních řádů

Existenci přepravních řádů lze dohledat od doby zahájení železniční přepravy. Přepravní řády byly vydávány původně železničními dopravními společnostmi, byly vyvěšeny na železničních stanicích a upravovaly nutné podmínky přepravy zpočátku především osob. Některá ustanovení starých přepravních řádů nám dnes mohou přijít již úsměvná, ale odpovídala příslušné době, stavu techniky a zavedeným pravidlům.

Prvním přepravním řádem bylo císařské nařízení císaře Františka Josefa I. ze dne 16. listopadu 1851, nazývané jako Provozovací řád železniční pro všechny korunní země (císařské nařízení č. 1/1852 ř. z., jímž se vydával provozovací řád železniční pro všechny země korunní). Byl to první přepravní řád na našem tehdejší území a týkal se úpravy provozovatelů dráhy, zaměstnanců, povinností cestujících, dohledu a kontroly. Již v té době umožňoval přepravní řád odmítnout přepravu osob opilých, nemocných, zaváděl knihu stížností, předpokládal vydávání jízdních řádů a tarifů. S rozvojem železniční přepravy následoval též rozvoj železničních přepravních řádů – v roce 1872 bylo vydáno nařízení č. 90/1872 ř. z., nařízení Ministerstva obchodu, jímž byla zavedena nová pravidla o provozování jízdy po železnicích. Nařízení již obsahovalo celou řadu nových ustanovení týkajících se přepravy zavazadel, mrtvol, živých zvířat, jakož i možnost zakoupit samostatné kupé, rozdělení kvality přepravy do tříd a náhrady při zmeškání doby přepravy (zpoždění). Následně, v roce 1892, bylo vydáno nařízení č. 207/1892 ř. z., tzv. Dopravní řád železniční. Došlo k zpřesnění odborných termínů, definic, byla vypuštěna možnost přepravy ekvipáží, ale dopravní řád již obsahoval ustanovení o způsobu uzavření přepravní smlouvy.

Tento Dopravní řád železniční byl pak v roce 1909 nahrazen Železničním dopravním řádem (nařízení Ministerstva železnic č. 172/1909 ř. z.), s účinností od 1. 1. 1910, coby posledním účinným železničním přepravním řádem před vznikem Československé republiky. Byl následně v roce 1921 nahrazen nařízením vlády Československé republiky č. 203/1921 Sb. z. a n.,

Dopravním řádem pro železnice v Československé republice, následně bylo v roce 1928 vydáno vládní nařízení č. 144/1928 Sb., jímž byl vydán Železniční přepravní řád. Ke změně přepravních řádů pak došlo ještě v roce 1920, v roce 1938 a v roce 1941, kdy bylo vydáno vládní nařízení č. 44/1941 Sb., o Železničním přepravním řádu.

V poválečném období, kdy byl nejprve v roce 1946 a dále v roce 1952 vydán Železniční přepravní řád, nahrazený v roce 1954 dalším Železničním přepravním řádem, vstoupil dne 1. 7. 1964 v účinnost nejdéle platný přepravní řád týkající se železniční přepravy, a to na základě vyhlášky Ministerstva dopravy č. 132/1960 Sb., o železničním přepravním řádu k provedení § 4 zákona o drahách a ustanovení občanského a hospodářského zákoníku. V roce 1999 bylo přijato nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, které spolu s vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, zůstalo v účinnosti až do dnešní doby. Jejich obsahem se budeme zabývat podrobněji dále.

Silniční přeprava byla původně regulována jinými předpisy než přepravními řády. Jedním z nich byl například zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jeho prováděcí vládní nařízení č. 36/1933 Sb. z. a n. V roce 1953 pak byl vyhláškou Ministerstva dopravy č. 198/1953 U. I. vydán Automobilový přepravní řád. Ten vydržel až do roku 1964, kdy byl nahrazen Silničním přepravním řádem dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb. Jeho regulace byla použitelná až do vydání vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob, jež byla za krátký čas nahrazena vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (PŘVOD), účinnou dodnes.

V oblasti letecké přepravy platila od roku 1960 vyhláška Ministerstva dopravy č. 31/1960 Sb., kterou se vydával letecký přepravní řád. Ta byla v roce 1966 pak nahrazena vyhláškou Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, zrušena pak byla Občanským zákoníkem k 1. 1. 2014.

Loďní přeprava byla z pohledu provozních pravidel upravena zákonem č. 315/1920 Sb. z. a n., o zřízení Československého úřadu plavebního, dále prováděcím předpisem č. 416/1920 Sb. z. a n., první samostatný přepravní řád byl pro loďní dopravu pak zřízen na základě vyhlášky Ministerstva dopravy č. 134/1964 Sb., o přepravním řádu vodní dopravy. Vyhláška byla

následně zrušena zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, platným dodnes.

4. V současnosti účinné přepravní řády v České republice

Jak bylo uvedeno výše, na přepravní řády odkazuje a s jejich existencí počítá nová úprava občanského zákoníku, předpokládá jejich vydání a přímo odkazuje, v jakých oblastech by k úpravě mělo dojít. Bohužel, přepravní řády silniční a letecké přepravy byly zrušeny k 1. 1. 2014, v současné době jsou tedy v platnosti pouze Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (PŘVOD) – vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb. a Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu (PŘVND) dle nařízení vlády č. 1/2000 Sb. Těmto řádům se můžeme ve stručnosti věnovat, abychom si blíže ozřejmili obsah a rozsah jejich právní úpravy.

a) Veřejná drážní a silniční osobní doprava

Vyhláška o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (č. 175/2000 Sb.) stanovuje podmínky přepravy osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě. Pod veřejnou drážní osobní dopravou se rozumí činnost spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly, tedy drážními vozidly, na dráze celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové, lanové, jakož i v metru a na jiné speciální dráze, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce. Naproti tomu veřejná silniční osobní doprava představuje takovou činnost dopravce, při níž dochází k pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly (autobusy) ve veřejné linkové dopravě, včetně městské autobusové dopravy. Tento přepravní řád tedy upravuje podmínky pravidelné osobní přepravy na silnici a na železnici, přičemž pravidelnou přepravou je míněna přeprava spojením podle předem zveřejněného jízdního řádu, podle tarifu, přepravního řádu či smluvních přepravních podmínek.

Na rozdíl od občanského zákoníku se přepravní řád věnuje podmínkám vzniku a splnění přepravní smlouvy o přepravě osob, přičemž stanovuje, že taková přepravní smlouva je uzavřena, jestliže cestující využije svého práva k přepravě z jízdního dokladu tím, že do vozidla nastoupí nebo vstoupí do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem (§ 3 odst. 2). Dále je řádem upravena problematika jízdního dokladu, jímž může být jednak jízdenka pro

jednotlivou jízdu, jízdenka časová nebo průkaz (tedy jízdní doklad, jehož držitel je oprávněn dle zvláštního právního předpisu k přepravě). Je upravena také otázka obligatorních náležitostí jízdenky, jakož i případy neplatnosti jízdního dokladu. Je tedy zřejmé, že podrobnost právní úpravy jde daleko nad rámec obecné úpravy občanského zákoníku.

Přepravní řád dále upravuje podrobně podmínky přepravy dětí (§ 10), dětských kočárků a jízdních kol (§ 11), přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace (§ 12), jakož i přepravu osob na vozíku pro invalidy (§ 13). Dále je poměrně detailně upravena otázka vztahu mezi dopravcem a cestujícím, tedy povinnosti dopravce, jež musí být zajištěny ve vztahu k cestujícím, zpoždění spoje, povinnost informovat o zpoždění a vydat písemné potvrzení o této skutečnosti. Stejně tak jsou vymezeny jízdní delikty cestujících, a to z hlediska ochrany zdraví, bezpečnosti a plynulosti dopravy (§ 15).

V předmětném přepravním řádu je rovněž upravena přeprava zavazadel, stejně jako věci z přepravy vyloučené (zbraně, výbušniny), je omezena hmotnost zavazadla maximálně do 50 kg, cestovního zavazadla pak pouze na 15 kg. Zavazadla jsou dle řádu dělena na ruční spoluzavazadlo a zavazadlo přepravované odděleně od cestujícího – cestovní zavazadlo. Ruční zavazadlo je snadno přenositelnou věcí, kterou má cestující u sebe a lze ji umístit ve vozidle na místo pod sedadlem nebo nad sedadlem cestujícího. Spoluzavazadlem jsou věci, které svými rozměry nepřesahují rozměry ručního zavazadla a je nutno je umístit na zvlášť určené místo ve vozidle. Cestovní zavazadlo je pak takové zavazadlo, které se přijímá do přepravy na základě uzavření samostatné smlouvy, přičemž uzavření přepravní smlouvy o přepravě cestovního zavazadla se prokazuje zavazadlovým lístkem vydaným dopravcem cestujícímu po zaplacení přepravného.

Přepravní řád se také zabývá přepravou živých zvířat, kdy lze, s výjimkou psů, kteří v případě, že mají náhubek a jsou na vodítku, mohou být přepravováni volně, živá zvířata přepravovat pouze v přenosných klecích nebo koších s nepropustným dnem.

Pokud se týká uplatňování práv z přepravní smlouvy, je oprávněnou osobou taková osoba, která předloží originál jízdenky nebo zavazadlového lístku. Jde-li o reklamaci přepravy zavazadel, nemusí jít tedy výhradně o cestujícího uplatňujícího práva, ale o každou osobu, která se originálem jízdenky nebo zavazadlového lístku prokáže. Práva z přepravní smlouvy musí být uplatněna bez zbytečného odkladu, nejpozději v prekluzivní

šestiměsíční lhůtě od nastoupení k jízdě, jedná-li se o vrácení jízdného nebo vydání cestovního zavazadla. Šestiměsíční lhůta je tedy nepochybně propadlá.

Přepravní řád také stanovuje výčet práv, která má cestující při potencionálně nastalých situacích (navrácení jízdného, ztráty přípoje, přepravy v nižší vozové třídě apod), upravuje právo na vrácení ceny za místenku nebo příplatku za lehátko nebo lůžko, příplatku za vlak vyšší kvality v případě, že tímto vlakem cestující nebyl přepraven, činilo-li zpoždění dobu delší než 60 minut apod. V případě přepravy zavazadel jsou pak upraveny speciální případy vyloučení odpovědnosti dopravce za škodu na cestovním zavazadle (neodpovídající obal, obsah zavazadla v podobě věcí, které nesmí být zavazadlem, samotné jednání cestujícího vedoucího k poškození nebo ztrátě zavazadla). Náhrada škody v případě úplné, částečné ztráty či poškození cestovního zavazadla se stanovuje ve výši, jakou mělo toto zavazadlo v době podání k přepravě, pokud se však cena neprokáže, přísluší oprávněné osobě náhrada ve výši 100 Kč za každý započatý chybějící kilogram, maximálně však částka 1 500 Kč. O tom, že tato částka je při současných hodnotách zavazadel již nedostačující, není jisté pochyb. Stejně tak nedostatečně, s ohledem na současné poměry, je upravena náhrada při nedodržení dodací lhůty pro přepravu cestovního zavazadla, a to v podobě povinnosti dopravce zaplatit na žádost cestujícího maximálně prvních pět dní zpoždění, i v podobě náhrady ve výši maximálně poloviny z ceny dovozného.

b) Veřejná drážní nákladní doprava

Přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu, tedy nařízení vlády č. 1/2000 Sb., měl celkem 2 novely, a to v roce 2000 a v roce 2013, a vychází z § 37 odst. 7 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Jak je již z názvu zřejmé, tento přepravní řád se zabývá veřejnou drážní a zejména tedy nákladní přepravou zásilek. Proto je v něm poměrně podrobně hovořeno o podmínkách přepravy věcí nebo živých zvířat jako vozových zásilek, popřípadě jako spěšnin, o vztazích mezi dopravcem a odesílatelem zásilky, dopravcem a příjemcem zásilky, jakož i mezi dopravci navzájem při plnění jedné přepravní smlouvy, je jím též řešena odpovědnost dopravce z přepravní smlouvy.

Přepravní řád definuje zásilku jako věc nebo živá zvířata podaná k přepravě s přepravním dokladem, a to jako vozovou zásilku, popřípadě jako spěšninu. Vozovou zásilkou je taková zásilka, k jejíž přepravě je třeba nejméně jednoho samostatného vozu, je přitom podána k přepravě s nákladním listem, popřípadě

přepravním listem. Za spěšninu je označována zásilka omezené hmotnosti a rozměrů, kterou lze snadno nakládat a vykládat, která je podána k přepravě s přepravním listem a přepravována určenými vlaky veřejné, drážní, osobní, popřípadě nákladní dopravy.

Přepravní řád dále popisuje uzavření přepravní smlouvy při přepravě vozových zásilek, a to při splnění 2 podmínek – převzetí vozové zásilky dopravcem a potvrzení přijetí této zásilky k přepravě dopravcem v nákladním listě. Nákladní list je vyhotovován ve 4 dílech – prvopisu, který připadne příjemci, druhopisu náležejícímu odesílateli, účetním a odběrném listu, který doprovází zásilku a je určen dopravci. Současně jsou stanoveny povinné náležitosti nákladního listu. Přepravní řád také obsahuje tolik potřebné ustanovení o nakládce zásilky – odesílatel má dle přepravního řádu zajistit, aby zásilka, která je součástí vozové zásilky, byla uložena a zajištěna, a také aby nezpůsobila další škody na přiložených dalších zásilkách, popřípadě na okolí či životním prostředí. Odesílatel je pak odpovědný za nakládku a zajištění zásilky (§ 8 odst. 2 nařízení vlády č. 1/2000 Sb.), nicméně za nakládku a zajištění samotné vozové zásilky na dopravním prostředku je již odpovědný dopravce. Přeprava vozové zásilky je ukončena až okamžikem, kdy je vrozuměn příjemce o jejím přistavení nebo přichystání na místě určení. Po uzavření přepravní smlouvy může odesílatel požadovat její změnu, a to tak, aby došlo k zadržení vozové zásilky na cestě, k vrácení vozové zásilky do odesílací stanice, případně vydání vozové zásilky jiné osobě, nebo jejímu vydání v jiné stanici nebo místě určení. Pro změnu přepravní smlouvy stanovuje přepravní řád několik omezení, a to v případě, kdy příjemce již vozovou zásilku převzal nebo požádal o zjištění stavu vozové zásilky z důvodu jejího poškození, částečné ztráty, popřípadě kdy by změnou přepravní smlouvy bylo způsobeno rozdělení zásilky. Odstoupit od smlouvy o přepravě vozové zásilky lze pouze do okamžiku, kdy tato opouští odesílací stanici.

Přepravní řád také stanovuje zvláštní podmínky pro přepravu věcí, jež jsou svou povahou nebezpečné, přepravu zemřelých osob, přepravu věcí podléhajících zkáze, živých zvířat, kolejových vozidel na vlastních kolech i přepravu odpadů. Současně předpokládá, že dojde k uzavření zvláštní dohody mezi odesílatelem a dopravcem, jsou-li přepravovány věci mimořádných rozměrů, neobvyklých hmotností či vojenského materiálu.

Pokud se týká přepravy spěšnin, předpokládá přepravní řád sjednání dodací lhůty pro spěšninu v přepravní smlouvě (v podobě tzv. výpravní a přepravní lhůty), přičemž za rychlou vozovou zásilku je označována

taková, jejíž dodací lhůta je nejméně o 25 % kratší než dodací lhůta stanovená v přepravním řádu. Současně je stanovena přímo povinnost přepravovat některé věci jako rychlou vozovou zásilkou, a to jde-li o živá zvířata či věci podléhající rychlé zkáze, nejsou-li tyto přepravovány v chladicím či obdobném voze.

Pokud jde o odpovědnost dopravce, definuje přepravní řád zásilku ztracenou, částečnou ztrátu zásilky i poškození zásilky. V případě ztracené zásilky stanovuje vyvratitelnou domněnku za situace, kdy zásilka nebyla přichystána do 30 dnů ode dne následujícího po dni uzavření přepravní smlouvy. Při poškození nebo částečné ztrátě zásilky pak přepravní řád vymezuje povinnosti dopravce v § 25, uplatňovat práva vůči dopravci může jak odesílatel, tak příjemce zásilky, a to písemnou žádostí u dopravce, který zásilku vydal či vydat měl. Při uplatňování práv z přepravní smlouvy vůči dopravci je stanovena povinnost prokázat se příslušnou částí přepravního dokladu a zápisem o stavu zásilky. Dopravce je povinen vyřídit uplatněné právo z přepravní smlouvy do 3 měsíců od doby, co mu byla žádost doručena.

Přepravní řád také stanovuje práva a povinnosti při plnění přepravní smlouvy více dopravci, tedy situaci, kdy je přeprava zajišťována několika subjekty, které mají mezi sebou uzavřenu smlouvu o vzájemném vztahu při plnění přepravní smlouvy. S odesílatelem je přitom uzavírána jedna přepravní smlouva, závazky z přepravní smlouvy přecházejí z prvního dopravce na druhého či následujícího převzetím zásilky, při kterém je prvním dopravcem vystaveno potvrzení v přepravním dokladu s vyznačeným datem a časem převzetí. Vznikne-li na zásilce škoda, pak dle přepravního řádu za ni odpovídá ten dopravce, u něhož při plnění přepravní smlouvy škoda vznikla. Nelze-li místo vzniku škody zjistit, ani to, který z dopravců škodu způsobil, odpovídají za škodu všichni dopravci, a to buď podle rozsahu škody, kterou každý způsobil, nebo poměrně podle úseku, který daný dopravce zásilku přepravoval. Není tedy založena solidární odpovědnost dopravců. Přepravní řád však současně stanovuje, že škodu je povinen uhradit oprávněnému ten dopravce, u něhož byla náhrada škody uplatněna. Má pak následný regres vůči dopravcům, kteří škodu způsobili, a to za podmínek stanovených zákonem nebo smlouvou upravující vztahy mezi dopravci.

5. Kontejnerový přepravní řád

Dle vyhlášky Federálního ministerstva dopravy č. 9/1984 Sb. ze dne 17. 1. 1984 účinné od 1. 3. 1984

do 16. 11. 1995 platil pro vnitrostátní přepravu kontejnerových zásilek v kontejnerovém přepravním systému tzv. kontejnerový přepravní řád. Stanovoval jednotné přepravní podmínky a práva a povinnosti i odpovědnosti dopravce a „přepravců“ (jak byli nazýváni v tehdejší době odesílatelé či příjemci a jak by se tento termín nepochybně osvědčil i v dnešní moderní době).

Přepravní řád předpokládal, že kontejnerovou přepravu na území České republiky provádí podnik Československá kontejnerová doprava – INTRANS coby kontejnerový dopravce, jenž současně měl provozovat kontejnerové terminály, vydávat kontejnerové přepravní podmínky, tarify atd.

Dle § 7 kontejnerového přepravního řádu vznikala přepravní smlouva o kontejnerové přepravě přijetím objednávky přepravy nebo převzetím kontejnerové zásilky k přepravě. Převzetí zásilky k přepravě potvrdil pak kontejnerový dopravce v kontejnerovém přepravním listu otiskem datového razítka a svým podpisem. Odesílateli vydal kontejnerový dopravce potvrzený druhopis kontejnerového přepravního listu. Za osobu oprávněnou ke sjednání přepravní smlouvy se pak považoval ten, kdo kontejnerovému dopravci předal kontejnerový přepravní list nebo objednávku.

Byl-li k přepravě přistaven nevyčištěný, poškozený, případně infikovaný kontejner, sepisoval se tzv. všeobecný zápis, k jehož sepsu docházelo i tehdy, jestliže byl v souvislosti s přepravou poškozen též samotný dopravní prostředek nebo jeho součást.

Zajímavé bylo též ustanovení přepravního řádu týkající se nakládky a vykládky kontejneru. Vycházelo se z toho, že kontejner plní a vyprazdňuje zásadně přepravce (odesílatel). Naopak, nakládku kontejneru na železniční vozy, silniční vozidla, popř. říční plavidla zabezpečoval v kontejnerovém překladišti výhradně kontejnerový dopravce, stejně jako zajišťoval překládku mezi železničními a silničními vozidly a plavidly říčními. Předpokládalo se současně, že v závodě a na vlečce prováděl nakládku a složení kontejnerů svými vlastními prostředky přepravce. Kontejnerový dopravce byl povinen zkontrolovat uložení kontejneru na dopravním prostředku ve všech případech, kdy nakládal kontejner odesílatel, aniž by však byla takovou kontrolou dotčena odpovědnost odesílatele za provedení nakládky.

Odesílatel byl povinen zjistit hmotnost kontejnerové zásilky a tuto zapsat do kontejnerového přepravního

listu odděleně ve vztahu k hmotnosti věcí uložených v kontejneru včetně obalů, palet a použitých přepravních pomůcek, jako výztuží, opěr apod., dále váhu vlastního kontejneru a celkovou hmotnost kontejneru a kontejnerové zásilky.

Jak vyplývá z § 24 kontejnerového přepravního řádu, odpovídal kontejnerový dopravce za škody, k nimž došlo na kontejnerové zásilce úplnou nebo částečnou ztrátou, zničením nebo poškozením, a to v době od převzetí kontejnerové zásilky k přepravě až do jejího vydání. Kontejnerový dopravce byl zbaven své odpovědnosti jenom tehdy, jestliže byly ztráta, zničení nebo poškození způsobeny okolnostmi, které nemohl kontejnerový dopravce odvrátit, odesílatelem nebo příjemcem, vadností kontejnerové zásilky (vadností obalu či zvláštní povahou zásilky). Platila přitom vyvratitelná právní domněnka, že došel-li kontejner naplněný odesílatelem do místa určení nepoškozený nebo s neporušenými plombami, a přitom věci v kontejneru chyběly zcela nebo zčásti, pak škoda nevznikla za přepravy. Kdo požadoval náhradu škody, musel prokázat, že ke škodě došlo v době provádění přepravy.

Podle § 28 kontejnerového přepravního řádu pak bylo reklamace nutno provést v propadné šestiměsíční lhůtě ode dne vzniku přepravní smlouvy; šlo-li o jiná práva než z přepravní smlouvy, pak do 6 měsíců ode dne vzniku takového práva, a uplatňoval-li nároky občan, pak do 6 měsíců ode dne převzetí kontejnerové zásilky k přepravě.

6. Přepravní řád vodní dopravy

Vyhláškou Ministerstva dopravy č. 134/1964 Sb., o přepravním řádu vodní dopravy, byl pro veřejnou přepravu zboží a cestujících prováděnou plavebními podniky vydán přepravní řád vodní dopravy, který byl účinný do 30. 9. 1995.

Přepravní řád stanovoval základní práva, povinnosti a odpovědnost provozovatele plavidla, který prováděl veřejnou přepravu v postavení tzv. plavebního podniku, upravoval též práva, povinnosti a odpovědnost přepravečů a cestujících (znovu byl i zde používán termín „přepravce“ pro odesílatele zásilek). Přepravní řád předpokládal, že přeprava osob je ve vodní dopravě prováděna v pravidelných a nepravidelných jízdách, přičemž v pravidelné jízdě lodí ve vnitrozemí sestavoval a uveřejňoval přepravní řád plavební podnik po projednání s příslušným úřadem, když zahájení a ukončení přepravy plavební podnik oznamoval

v přístavištích vývěskami. V případě zpoždění nebo nekonání pravidelné jízdy nebyla tato skutečnost důvodem k náhradě škody – cestující měl nárok na vrácení zaplaceného jízdného, nepoužil-li jinou loď. Při nepravidelné přepravě osob pak plavební podnik odpovídal objednateli přepravy za škodu vzniklou tím, že přeprava nebyla vůbec provedena, anebo nebyla provedena včas, pokud plavební podnik neodřekl přepravu 3 dny před sjednaným termínem přepravy. Při nepravidelné přepravě osob pak objednatel přepravy odpovídal plavebnímu podniku za škodu vzniklou odřeknutím nebo neuskutečněním přepravy, pokud tuto neodřekl 3 dny před sjednaným termínem, uhradil však při zrušení přepravy plavebnímu podniku vzniklou škodu pouze do výše stanoveného nebo zaplaceného jízdného.

Na loď byl vyloučen přístup, popřípadě mohly být z již prováděné přepravy vyloučeny osoby opilé, osoby nedodržující ustanovení přepravního řádu, osoby, které by pro nemoc nebo z jiných důvodů mohly být na obtíž. Cestující měl právo vzít s sebou na loď bezplatně jako cestovní zavazadlo předměty snadno přenosné. Psy bylo možno brát na palubu, jen pokud byli opatřeni náhubkem a drženi na krátké šňůře. Na lodi bylo možno provádět hudební zábavní produkce pouze při sjednaných zábavních jízdách.

Jako přepravní listina platil při vodní přepravě nákladní list. Při přepravě se zahraničím pak bylo předpokládáno, že bude vydán náložný list, a to buď na doručitele, na jméno určité osoby, nebo na její řad. Zněl-li náložný list na řad, představoval oprávnění odesílatele přenést práva z přepravní smlouvy na další osoby jím na rubu náložného listu jmenované v podobě tzv. rubopisu, přičemž tyto byly oprávněny k dalšímu takovému převodu. Plavební podnik nebyl povinen zkoumat pravost rubopisů, nicméně musel kontrolovat nepřerušenosť jejich řady.

Zajímavé bylo opět ustanovení o nakládce zboží. Odesílatel byl povinen dodat zboží přihlášené k přepravě k převzetí plavebním podnikem na sjednaném místě. Nakládání zboží do lodí prováděl plavební podnik nebo jeho zástupce, popřípadě odesílatel nebo jím určená organizace na účet odesílatele. Při sjednání přepravy bylo nutno dohodnout, kdo nakládku zboží provede. Vyžadovala-li zvláštní povaha zboží podkladový nebo upevňovací materiál, byl povinen jej dodat odesílatel. Plavební podnik odpovídal za rozmístění zboží ve skladních prostorech lodi, zajišťující neporušenost zboží a správné vytížení lodí. Prováděl-li nakládku lodi odesílatel, byl povinen splnit všechny požadavky vůdce lodi, týkající se nakládky,

rozmístění a uložení zboží ve skladních prostorech na palubě lodi. Vykládku z lodi pak prováděl plavební podnik nebo jeho zástupce na účet příjemce nebo odesílatele, popřípadě odesílatel nebo příjemce na svůj účet. Přepavní řád uváděl termín tzv. loženého přebytku. Jednalo se o větší počet kusů, vyšší váhu, neboli o zboží zjištěné navíc oproti údajům v nákladních či náložných listech. Ložený přebytek vydal plavební podnik na potvrzení příjemci té zásilky, ke které přebytek zjevně patřil, proti doplatku přepravného a úhradě vzniklých výloh. Takový ložní přebytek zboží, který zjevně nepatřil v žádném směru k přepravovaným druhům zboží nebo zásilkám jakéhokoliv druhu, uložil plavební podnik na sklad.

V případě povinnosti nahradit škodu na přepravované zásilce při ztrátě, zničení zásilky nebo její části, byl plavební podnik povinen nahradit cenu, kterou měla ztracená nebo zničená zásilka v době, kdy byla převzata k přepravě. Při poškození nebo částečné ztrátě nahradil plavební podnik částku, o kterou byla cena zboží zmenšena. Přepavní řád také předpokládal opravu poškozené zásilky a její prokázání fakturou za opravu, popřípadě znaleckým posudkem.

Dle § 29 přepravního řádu se okolnosti zakládající odpovědnost plavebního podniku, cestujících a dopravců zjišťovaly tzv. zápisem. Pro podávání reklamací, arbitrážních žádostí a návrhů k soudu byla stanovena propadná šestiměsíční lhůta ode dne vzniku přepravní smlouvy, popřípadě, nevyplýval-li nárok z přepravní smlouvy, do 6 měsíců od jeho vzniku. Tyto lhůty byly jednoznačně prekluzivní.

7. Přepavní řád nákladní přepravy (Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen – KVO)

Německý přepravní řád nákladní přepravy (KVO) byl platný od 1. 1. 1994 do novely přepravního práva v německém obchodním zákoníku v roce 1998. Řešil nákladní přepravu podnikatelského zboží ve smyslu § 3 zákona o nákladní přepravě. Z úpravy přepravního řádu byly vyňaty přepravy stěhovaných věcí, pozůstalostí a svatebních věcí a přepravy nábytku. Pro řadu zajímavostí jeho úpravy nebude však jisté na škodu na tyto poukázat, byť tento předpis, stejně jako řada českých přepravních řádů, již delší dobu neplatí.

Přepravní smlouva se uzavírala mezi podnikatelem a odesílatelem uvedeným v nákladním listě.

Za odesílatele se tedy považoval ten, kdo byl uveden v nákladním listě. Odesílatel mohl buď předat zásilku jako kusové zboží, popřípadě si objednat celý dopravní prostředek. Přepavní řád v § 7 výslovně stanovoval, že neexistuje povinnost k převzetí závazku k přepravě.

Kromě obsahu přepravního listu upravoval přepravní řád též odpovědnost za údaje v něm uvedené, obsah objednávky přepravy a uzavření přepravní smlouvy. Ta byla uzavřena v okamžiku, kdy dopravce převzal zboží a nákladní list. Byla stanovena povinnost vystavit nákladní list v průpisech a tento také podepsat, podpis mohl být vytištěn anebo vyhotoven razítkem.

Opět zajímavé pak bylo ustanovení o nakládce a zajištění nákladu. Náklad byl povinen naložit odesílatel, s výjimkou kusového zboží; pokud však povinnost k nakládce převzal na základě pokynu odesílatele dopravce, mohl požadovat odměnu. Za upevnění nákladu na ploše vozidla z pohledu bezpečnosti provozu byl odpovědný dopravce.

Odesílatel byl povinen zabalit zboží řádně tak, aby bylo chráněno proti úplné či částečné ztrátě, proti poškození, jakož i k odvrácení poškození osob, provozních prostředků nebo dalšího zboží. V případě, že odesílatel tento požadavek nedodržel, byl dopravce oprávněn na náklady odesílatele dostatečné balení zajistit, popřípadě mohl též požadovat, aby odesílatel v nákladním listě uznal vadu balení. Stejně tak byl dopravce oprávněn požadovat po odesílateli, aby v nákladním listě uznal stopy poškození nacházející se na zboží (nákladu) při jeho převzetí k přepravě. Obdobně jako řada českých přepravních řádů obsahoval také tento v § 26 dodací lhůty zboží, a to tak, že šlo o 24 hodin pro každých započatých 300 kilometrů.

V rámci překážek v přepravě či v dodání bylo například stanoveno, že odesílatel mohl v nákladním listě předepsat, aby byl na své náklady telegraficky uvědoměn o nemožnosti zboží dodat. Stejně tak mohl odesílatel v nákladním listě označit třetí osobu, která mohla v případě nedoručitelnosti zásilky udělit pokyny, nebo měla být alespoň o této překážce zpravena.

V rámci určení povinnosti k náhradě škody byla stanovena tato povinnost též při zvláštních přepravních nebezpečích, k nimž patřily škody a ztráty v důsledku deště, sněžení, krupobití a bouří, jakož i ztráty v důsledku krádeže či přepadení, stejně jako škody vzniklé v důsledku přiloženého zboží (např. vytečení tekutin), škody z podvodu, zpronevěry, škody z důvodu úbytku při přepravě v sudech, kanystrech a lahvích. I toto ustanovení je velmi zajímavé svojí podrobností i rozsahem.

Výslovně pak bylo v § 31 stanoveno, že dopravce nahradí škody oprávněnému odesílateli nebo příjemci, které vzniknou v důsledku překročení dodací lhůty, vadného dodání, chybného nebo nesprávného provedení přepravní smlouvy nebo v důsledku chyb při inkasu dobírky. Byly zde přirozeně uvedeny též důvody zprošťující dopravce jeho odpovědnosti. Celková náhrada škody pak byla omezena na rozsah totální ztráty zásilky, což neplatilo v případě porušení povinnosti vybrat dobírku. Dopravci dále byla stanovena povinnost nechat se pojistit proti všem škodám, za něž dle předmětného předpisu odpovídal.

Ustanovení o promlčení pak stanovovalo jednotnou promlčecí dobu v délce jednoho roku, v případě chybného inkasa dobírky či škod způsobených úmyslně (i na vydání výnosu z dopravcem realizovaného prodeje) pak na tři roky.

8. Silniční přepravní řád

Silniční přepravní řád, tedy vyhláška Ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb., byl účinný od 1. 10. 1999 do nástupu účinnosti současného Občanského zákoníku, tedy do 31. 12. 2013. Nové znění silničního přepravního řádu dosud nebylo vydáno, ačkoliv na něj nesporně odborná veřejnost netrpělivě čeká.

Pro zajímavá ustanovení tohoto právního předpisu, jež by bylo možno převzít i do nové úpravy, se s ním teď seznámíme blíže.

Silniční přepravní řád upravoval práva a povinnosti i odpovědnost při přepravě silničními vozidly pro cizí potřebu mezi organizacemi a osobami zúčastněnými na přepravě. Přepravní řád neplatil pro hromadnou přepravu osob autobusy, pro silniční přepravu prováděnou v rámci sdružené přepravy společně s jiným druhem dopravy, ani pro přepravu, pro něž platila mezinárodní umluva.

Významným ustanovením byla definice tzv. dopravce, tj. organizace, která je povinna uplatňovat v návazích přepravních plánů požadavky na přepravu, tedy odesílatel, tj. osoba nebo organizace uzavírající přepravní smlouvu s dopravcem, jakož i příjemce zásilky. Vzhledem k tomu, že se termíny dopravce a dopravce zejména v běžné praxi zaměňují, je definice dopravce coby odesílatele či smluvní strany smlouvy s dopravcem, resp. příjemce, nesmírně přínosná pro obecnou i odbornou praxi.

Přeprava osob byla v silničním přepravním řádu dělena na hromadnou a nehromadnou, pravidelnou nebo

nepravidelnou, a to zásadně vozidly určenými a vyrobenými pro přepravu osob. Na nákladních automobilech a nákladních přívěsech a návěsech bylo připuštěno přepravovat osoby jen výjimečně, a to v zájmu hospodářských úkolů nebo v jiném naléhavém obecném zájmu. Přepravní řád také definoval jízdné, průkazy na slevu jízdného, jízdenky a jejich výdej, místenky a přepravu zavazadel. Definoval rovněž povinnosti dopravce i povinnosti cestujících, mezi něž patřilo mimo jiné zdržet se všeho, co by mohlo ohrozit bezpečnost a plynulost přepravy, zejména nebylo cestujícím dovoleno mluvit za jízdy na řidiče, pískat, zpívat, hlučně se chovat či provozovat hudbu ve vozidle, kouřit ve vozidle, vyhazovat odpadky atd. Přepravní řád také řešil nepravidelnou přepravu osob, čekání vozidla a další.

V části zabývající se přepravou nákladů pak přepravní řád dělil zásilky coby náklad na vozové, kusové nebo příkládky. Za vozovou zásilku se považoval náklad přepravený jednomu odesílateli jednou jízdou, přičemž náklad měl vážit více než 2.500 kg, nebo též bez zřetele k jeho váze. Příkládku pak představovala zásilka přepravovaná společně s jinými zásilkami nebo při takové jízdě vozidla, která by se jinak musela vykonat bez nákladu.

V § 41 silniční přepravní řád stejně jako další přepravní řády řešil vznik a obsah přepravní smlouvy. Přepravní smlouva vznikala mezi odesílatel a dopravcem přijetím objednávky, započítáním přepravy (šlo-li o přepravu, jež nebylo potřeba objednávat), převzetím zásilky k přepravě či přijetím vydaného příkazu k provedení přepravy. Objednávka pak byla přijata, došlo-li k ústní nebo telefonické dohodě dopravce a odesílatele o rozsahu, době, popřípadě i způsobu provedení požadované přepravy, nebo okamžikem, kdy písemné, telegrafické nebo dálkopisné potvrzení dopravce o jejím přijetí došlo objednateli, popřípadě započítáním objednané přepravy dopravcem, nebyla-li objednávka přijata způsobem uvedeným výše. Přepravní smlouvou se shodně s dnešní úpravou občanského zákoníku dopravce zavazoval odesílateli provést přepravu za dohodnutých podmínek a za podmínek stanovených silničním řádem, přičemž odesílatel se naopak zavazoval dopravci, že splní sjednané a přepravním řádem stanovené podmínky, a že zaplatí přepravné.

Za přepravní listinu označoval silniční přepravní řád přepravní list nebo dodací list, vyhovoval-li tento podrobnějším přepravním podmínkám.

Co se týče obalu, požadoval přepravní řád, aby odesílatel podával zásilku k přepravě v řádném obalu odpovídajícím podmínkám silniční přepravy. Odesílatel

byl povinen zabalit řádně zásilku též tehdy, bylo-li nebezpečí, že by bez obalu mohla za přepravy způsobit pro své vlastnosti škodu osobám nebo na jiných zásilkách nebo na dopravním prostředku, popřípadě na jiných zařízeních dopravce. Dopravce nebyl povinen přezkušovat, zda zásilka svou povahou vyžaduje obal, popřípadě zda použitý obal je řádný. Stejně tak byl odesílatel povinen označit zásilku nebo její jednotlivé kusy, zejména pro usnadnění manipulace se zásilkou nebo pro odstranění nebezpečí její záměny. Kusovou zásilku byl odesílatel povinen označit také názvem (jménem) a adresou příjemce. Zjistil-li dopravce ještě před odjetím vozidla z místa nakládky, že byla k přepravě přijata zásilka vyloučená z přepravy, byl povinen ji vrátit odesílateli a odesílatel byl povinen ji zpět převzít. Pokud k takovému zjištění došlo až během přepravy, byl dopravce oprávněn jízdu přerušit, vyžádat si nejkratší cestou návrh odesílatele a šlo-li o věci nebezpečné nebo samozápalné, mohl vyrozumět nejbližší složku veřejné bezpečnosti.

Zajímavé bylo rovněž ustanovení silničního přepravního řádu o nakládce a vykládce zásilky. Byl-li odesílatel občan, měl právo, aby mu naložení zásilky obstaral dopravce. Pokud se týkalo odesílání zásilek tehdejšími socialistickými organizacemi, bylo podrobně stanoveno, jak jsou tyto k nakládce povinny a určeny. Při přepravě nábytku a jiného zařízení bytu a kanceláří byl určen k nakládce dopravce, přičemž nakládky jako takové zahrnovala v sobě úkony spojené s přemístěním zásilky ze vzdálenosti nejvýše 5 m od vozidla a s jejím uložením na vozidle. Přemístění zásilky na větší nebo z větší vzdálenosti od vozidla, zejména její vynášení do poschodí, ukládání do skladu apod., muselo být s dopravcem zvláště sjednáno.

Nakládal-li zásilku odesílatel, byl povinen jednat podle pokynu dopravce. Dopravce byl současně odpovědný za to, že zásilka byla uložena na vozidle tak, aby nehrozila bezpečnost a plynulost silničního provozu. Byl tedy činěn rozdíl mezi nakládkou a uložením zásilky na vozidle v gesci dopravce. Řešeno bylo rovněž znečištění ložného prostoru vozidla při nakládce nebo vykládce, přičemž vyčištění vozidla byl povinen provést dopravce a pokud tak neučinil, pak dopravce na náklad přepravce.

Přepravní řád současně řešil tzv. dopravní cestu, když stanovoval, že přepravu je nutno provést po nejkratší cestě, jejíž použití je hospodárné se zřetelem k povaze nákladu a druhu použitého vozidla. Nepoužil-li dopravce dopravní cestu takto stanovenou, ač tak učinit mohl bez ohrožení bezpečnosti provozu a zaměstnanců, vozidla nebo přepravované zásilky, směl požadovat dovozní jen za vzdálenost odpovídající

dopravní cestě stanovené v předchozí větě. Zdržení upraveno § 55 silničního přepravního řádu, když bylo kompenzováno tzv. tarifní náhradou, pokud k němu nedošlo z příčin na straně přepravce. Ustanovení o vhodné přepravní trase chybí v současné úpravě přepravního práva velmi citelně, když sporů o délku trasy přepravy neubývá, ba naopak.

Silniční přepravní řád dále stanovoval dodací lhůty, a to při přepravě do vzdálenosti 150 km v délce 12 hodin, do 300 km v délce 24 hodin, při přepravě na vzdálenost přes 300 km pak 48 hodin.

Úprava vydání zásilky umožňovala dopravci vydat zásilku určenému příjemci; pokud nebyl oprávněný příjemce na místě vykládky přítomen nebo vyžádalo-li by si jeho dosažení zdržení vozidla delší jak 2 hodiny, mohla být zásilka vydána jiné organizaci nebo osobě v okolí určeného místa vykládky, pokud byly ochotny zásilku převzít, a pokud tato osoba prokázala svoji totožnost (tzv. náhradní příjemce).

Dopravce neodpovídal za škody, které vznikly na přepravované zásilce úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením v době od převzetí k přepravě až do jejího vydání nebo do její likvidace, jestliže byla škoda způsobena

- okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit
- odesílatel nebo příjemcem
- vadností zásilky
- vadností obalu nebo balení
- zvláštní povahou přepravované zásilky (přičemž za takové škody se považovaly škody vzniklé výbušností, samozápalností, hořlavostí, křehkostí, vypařováním, vysycháním, rezivěním, zmrznutím nebo zapařením, u živých zvířat poraněním, uhytnutím nebo vyhladověním).

Pro uplatnění reklamace byla stanovena šestiměsíční lhůta, a to rozdílně buď ode dne, kdy přeprava byla nebo měla být provedena, šlo-li o přepravu osob, nebo ode dne vzniku přepravní smlouvy, šlo-li o přepravce, kterým byla organizace, nebo ode dne převzetí zásilky od odesílatele, kterým byl občan. V ostatních případech pak bylo nutno reklamovat ve lhůtě 6 měsíců od události zakládající právo. Promlčení a zánik práv z přepravy se pak řídily příslušnými ustanoveními občanského zákoníku.

9. Potřebný obsah přepravních řádů do nové právní úpravy

Z výše uvedeného shrnutí i vývoje přepravních řádů jednoznačně vyplývá, že absence přepravních řádů v důležitých oborech přepravy na území České republiky, at

již jde o přepravu silniční, vodní, leteckou, ale i stávající a určitým způsobem zastarale upravenou veřejnou drážní a silniční osobní přepravu, znamená současně absenci právní úpravy v rozhodujících institutech úpravy přepravy – v otázce nakládky a vykládky, práv a povinností cestujících, přípustné délky přepravy, náhrad a dalších.

To se týká především následujících oblastí:

a) Specifické přepravy

Přepravní řády upravují specifické přepravy určitého zboží či věci, jako například odpadů, mrtvol, vybavení domácností, vybavení kanceláří, a to již buď přímo, nebo odkazem na specifické přepravní podmínky či řády. Vynětí určitých přeprav z obecné regulace má své hluboké opodstatnění, a to pro značné zvláštnosti takových přeprav (jako jsou lidské ostatky, odpady, služby stěhovací). Regulace v této oblasti by jistě subjektům na trhu přepravy a zasilatelství ulehčila jejich činnost i obtížnou práci při sjednávání tohoto druhu přeprav a jejich specifických podmínek.

b) Nakládka a vykládka zásilek

Zřejmě jedna z nejpotřebnějších oblastí přepravy, upravená běžně v zahraničí ať již přímo v občanských či obchodních zákonících, popřípadě v přepravních řádech. Otázka odpovědnosti a práv a povinností při nakládce a vykládce zásilek není v České republice prakticky nikde řešena, v rámci sjednávání přepravních smluv bývá často opomíjena. Novela občanského zákoníku v tomto smyslu nepřinesla žádnou novou úpravu. Alespoň minimální ustanovení, zakládající povinnost odesílatele za řádné uložení zásilky na ploše vozidla a povinnost dopravce ve smyslu bezpečné přepravy takové zásilky po silnici, železnici či jiné dopravní cestě, by byla jistě nesmírně potřebná. To již nehovoříme o výjimkách, týkajících se přepravy sypkých či tekutých zásilek, nadrozměrného zboží a dalších. Spory vznikající z tohoto specifického institutu potřebu jeho úpravy jednoznačně dokládají.

c) Uzavírání přepravní smlouvy

Ani tato otázka není v současném právním řádu České republiky pro oblast přepravy a zasilatelství speciálně řešena. Jak však vyplývá z popisu v jednotlivých přepravních řádech, ať již tuzemských či zahraničních, způsob uzavření přepravní smlouvy je jedním z hlavních témat přepravních řádů, a to co se týká otázky nabídky, jejího přijetí, tak i odlišných způsobů

uzavření přepravní smlouvy ve zvláštních případech. Jsem přesvědčen, že odkaz na obecnou právní úpravu s ohledem na význam přepravní smlouvy je nedostačující. Právní úprava v tomto směru by nesporně ulehčila rozhodování soudů a navodila potřebný řád při zjišťování, zda a jakým způsobem k uzavření přepravní smlouvy došlo.

d) Poskytování náhrad při škodách při přepravě

Poskytování odškodnění při poškození či ztrátě zavazadel, paušalizování takových náhrad, způsob uplatnění těchto nároků ze strany cestujících, délka případného reklamačního řízení i výše těchto náhrad, včetně náhrad při přepravě zboží (zásilek) je také v řadě druhů přepravy neregulovanou oblastí, která by naléhavě vyžadovala úpravu. Obecná právní úprava občanského zákoníku se těmito otázkami nezabývá a pro jejich detailnost přirozeně ani zabývat nemůže. Nejsou-li tyto otázky řešeny ve smlouvách o přepravě či ve vydaných přepravních podmínkách, je absence této úpravy při uplatňování nároků pocítována o to citelněji.

e) Věci vyloučené z přepravy

Jak vyplynulo z rozboru přepravních řádů uvedeného výše, každý z nich uvádí věci, které jsou z přepravy určitého druhu vyloučeny, a to pro nebezpečnou povahu těchto věcí, obtížnost přepravy, možné ohrožení cestujících, prostě negativní zkušenosti s přepravou určitého zboží na straně dopravců či rizika průvodních jevů (hluk, zápachu, kontaminace). Detailnější úprava by usnadnila určení podmínek přepravy a ozřejmila zájemcům o přepravu podmínky přepravy takových věcí, či spíše přímo označila takové přepravy za nerealizovatelné pro jejich rizikovost či výjimečnost, spojenou často s nemalými náklady. Právní úprava by také měla stanovit, jaká je regulace v případě, že i přes vyloučení takových věcí z přepravy bude přeprava dopravcem realizována. Jde totiž o běžné případy, na nichž se stanoviska smluvních stran značně rozcházejí. Přijetí věci vyloučené z přepravy dopravcem a následná škoda na takové věci vede často k jen těžce řešitelným konfliktům.

f) Osoby uplatňující nároky

Také otázka, které osoby mohou vůči dopravci, popřípadě vůči kterému dopravci uplatňovat nároky, je současnou právní úpravou opomíjena, zatímco přepravními řády byla v potřebné míře řešena. Jde zejména o rozhodnutí, zda musí být přepravní dokumenty vázány k určité osobě (subjektu), zda jsou

přenositelné, popřípadě převoditelné, zda k uplatnění nároků za poškození cestovního zavazadla postačí přepravní lístek nebo jiný přepravní dokument nezávislý na tom, zda zavazadlo patřilo konkrétnímu cestujícímu, popřípadě stanovení okruhu pozůstalých k uplatňování nároků, jako je tomu např. v rámci Montrealské úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999. Stejně tak důležitou je otázka, zda lze nároky uplatňovat vůči prvnímu z řady dopravců, vůči provádějícímu dopravci či vůči dopravci, který například zásilku vydal či přepravu v konečném úseku dokončil.

g) Plnění smlouvy více dopravci

Případy, kdy je na přepravě zúčastněno více dopravců, jsou poměrně časté. Také z této skutečnosti vyplývá celá řada právních otázek, jež byly přepravními řády řešeny a na které přepravní řády v potřebném rozsahu pamatovaly. Určitou návodnou úpravu lze nalézt například v některých mezinárodních úmluvách (například právě v Montrealské úmluvě). Stejně významnou je pak otázka podílu jednotlivých na přepravě zúčastněných dopravců na vzniklé škodě či újmě cestujícího, tedy otázka,

zda jde o odpovědnost solidární, či založenou na jiných skutečnostech, jako je rozsah účasti dopravce na přepravní cestě apod. Stejně významnou je pak otázka, zda uplatnění nároku některého z na přepravě zúčastněných dopravců znamená uplatnění nároku vůči každému z nich a zda poskytnutí náhrady případné škody jedním z dopravců zakládá jeho legitimaci požadovat poměrnou část takové náhrady po některém ze zúčastněných dopravců, aniž by muselo v rámci soudního řízení docházet znovu k přezkoumávání původních podmínek přepravy.

Všechny výše uvedené skutečnosti pak nesporně svědčí pro přijetí nových přepravních řádů, když detailnost jejich úpravy se jednoznačně nehodí do obecné úpravy Občanského zákoníku, jejich existence je nicméně Občanským zákoníkem předpokládána a mnoholetá absence přepravních řádů vytváří v oblasti přepravy a zasilatelství mezeru, která může být jen stěží vhodně nahrazena detailním ustanovením přepravních smluv či přepravních podmínek dvoustranných či vícestranných.

«

NEJROZSÁHLEJŠÍ ZNALOSTNÍ SYSTÉM PRO PROFESIONÁLY

S ASPI získáte vzájemně provázané právní informace a nástroje,
na které se můžete vždy spolehnout.

ASPI

TIP PRO VÁS - ASPI specializace DOPRAVA

Předpisy / Mezinárodní smlouvy / Judikatura / Komentáře - průběžně aktualizované
Praktické monografie / Komentované vzory / Přeložená legislativa / Monitor legislativy
Navigátory - grafické průvodce předpisy....

Zkuste si zdarma výhody ASPI online a registrujte se na >> www.noveaspi.cz

Více informací vám rádi sdělí naši kolegové >> obchodnici.aspi.cz

 Wolters Kluwer

Když si musíte být jistí

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu k multimodální přepravě a svozové službě

*Oberlandesgericht Düsseldorf ze dne 5. 12. 2018, č. 1–18 U 149/17,
Transportrecht 6/2019, s. 282*

Vrchní zemský soud v Düsseldorfu posuzoval ve svém rozsudku otázku aplikace Montrealské úmluvy na případy multimodální přepravy, rovněž se však zabýval i výkladem tzv. svozové služby dle čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy, a to v případě ztráty zásilky leteckým dopravcem za situace, kdy není známo místo vzniku škody na zásilce, resp. její ztráty.

Žalobkyně jako pojistitelka odesílatele zažalovala leteckého dopravce o náhradu škody ve výši 8.796,70 EUR kvůli ztrátě jednoho balíku ze souboru tří balíků během přepravy do místa D ve Virginia Beach ve Spojených státech. Na škodnou událost bylo poskytnuto ze strany dopravce plnění pouze 510 EUR. Žalobkyně tvrdila, že ve ztraceném balíku se nacházelo příslušenství v ceně 9.306,70 EUR, proto žaloba zněla na 8.796,70 EUR. Žalovaná dopravní společnost popřela jak aktivní legitimaci žalobkyně, tak se odvolala na odpovědnostní omezení ve smyslu čl. 9.2. svých přepravních podmínek a na odpovědnostní omezení dle Montrealské úmluvy (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999, 123/2003 Sb. m. s.). Rovněž tak rozporovala ztrátu balíčku, co se týče do jeho hodnoty a obsahu.

Prvoinstanční Zemský soud v Düsseldorfu žalobě vyhověl a odsoudil žalovanou k plnění ve výši 8.796,70 EUR včetně úroků. V odůvodnění soud I. instance uvedl, že o aktivní legitimaci žalobkyně není pochyb, neboť tato vyplývá z konkludentního postoupení pohledávky v podobě předání škodní dokumentace. Montrealská úmluva na daný případ není použitelná, když ke ztrátě došlo během pozemní přepravy nákladním vozidlem z Philadelphie do Virginia Beach. Co se týče obsahu a hodnoty ztracené zásilky, vyplývají tyto jednak z dokumentů, jednak z výslechu svědka P. Žalovaná současně odpovídá za kvalifikované zavinění ve smyslu § 435, 428 německého obchodního zákoníku (HGB), když neunesla své sekundární důkazní břemeno a blíže neosvětlila příčinu a okamžik ztráty zásilky. Spoluzavinění pojištěného odesílatele nepřichází dle názoru soudu I. instance v úvahu ani z důvodu neuvedení hodnotové deklarace zásilky, když nebylo prokázáno, že by hodnotová deklarace vedla k vyšším

bezpečnostním opatřením. Stejně tak odkaz žalované na maximální hodnotu odesílaných zásilek 5.000 EUR nepřichází v úvahu, když pojišťovna žalované běžně odškodňovala zásilky dosahující až 50.000 USD.

V odvolání žalovaná namítala, že soud I. instance nesprávně potvrdil aktivní legitimaci žalobkyně, když není zřejmé, kdy přesně na žalobkyni právo žalovat přešlo. Stejně tak stanovisko prvoinstančního soudu, že Montrealská úmluva není na daný případ použitelná, není správné, když ke škodní události sice došlo při pozemní přepravě, nicméně nebylo zjištěno, kde ke ztrátě jednoho z balíků došlo. Předmětný balík byl naposledy fyzicky skenován 18. 6. 2015 na air hubu ve Philadelphii, přičemž není zřejmé, zda byl přepravován dále po silnici či nikoli. Není tedy objasněno, zda balíček opustil území letiště či nikoli.

Stejně tak v odvolání žalovaná namítala spoluzavinění žalobkyně, když tato předala k přepravě zásilku přesahující 5.000 EUR, neboť ze skutečnosti, že žalovaná přepravila i zásilky až do hodnoty 50.000 USD, nelze odvodit pravidelnost či běžnost takových přeprav. Ve vyjádření k odvolání žalobkyně namítala, že ustanovení čl. 18 odst. 4 věty druhé Montrealské úmluvy není na předmětný případ použitelné, neboť místo škodní události je neznámé a s největší pravděpodobností ke škodě došlo během pozemní přepravy. Současně tvrdila, že žalovaná neunesla své sekundární důkazní břemeno a není schopna určit, ve kterém místě ke ztrátě balíčku došlo. Předpoklad čl. 18 odst. 4 věty druhé Montrealské úmluvy je nepoužitelný také proto, že se nejedná o svozovou službu ve smyslu tohoto ustanovení MU, ale o náhradní leteckou přepravu, když mezi Virginií Beach a Philadelfií bylo možno využít leteckou přepravu s letovým časem jedna hodina a pět minut.

Odvolací soud označil odvolání za přípustné, nikoli však úspěšné. Pokud se týče aktivní legitimace žalobkyně, považoval soud tuto za nespornou, a to z předložených dokumentů i z dopisu pojištěné odesílatelky své pojišťovně ze dne 3. 2. 2016, jímž byly předány veškeré škodní dokumenty, ale též z faktu, že neexistují žádné důvody se domnívat, že by tento postup, tedy žalobu pojišťovny, pojištěná jakkoli namítala či byla proti ní. Na vztahy mezi spornými stranami se použije dle čl. 5 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 (Řím I) německé právo, neboť žalovaná má sídlo v Německu, místo převzetí nákladu k přepravě se nachází v Německu a Německo je též sídlem odesílatelky. Důvody pro to, aby bylo konstatováno, že smlouva má vztah k jinému státu, nebyly zjištěny.

Dle § 452 věty první HGB podléhá smlouva o multimodální přepravě, o jakou v daném případě jde, § 407 a násl. HGB, pokud použitelná mezinárodní úmluva nestanovuje jinak. Pro smíšené přepravy, jež se odehrávají částečně letecky a částečně jiným dopravním prostředkem, platí dle čl. 38 odst. 1 Montrealské úmluvy právě Montrealská úmluva s výhradou úpravy dle čl. 18 odst. 4, tedy v případě, že ke škodě došlo v době péče dopravce o zásilku. Dle čl. 18 odst. 4 věty první Montrealské úmluvy nezahrnuje doba letecké přepravy zásadně přepravu pozemní, námořní anebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště. Pokud ale dochází k takové přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání, potom, s možností prokázání opaku, se dle čl. 18 odst. 4 věty druhé Montrealské úmluvy předpokládá, že ke škodě během letecké přepravy došlo. V případě, že je však místo vzniku škody nejasné, musí ten, jenž zpochybňuje vznik škody v průběhu letecké přepravy, ztrátu nebo poškození zboží v průběhu jiné přepravy prokázat. Pak nese letecký dopravce tzv. sekundární důkazní břemeno, neboť, pokud byla přeprava řádně organizovaná, musí být pro dopravce možné, aby lokalizoval škodní místo a označil okamžik vzniku škody. Neprokáže-li dopravce v rámci svého sekundárního důkazního břemene, kde ke škodě došlo, platí, že ke škodě došlo během pozemní přepravy. Při zohlednění těchto principů pak odvolací soud konstatoval, že je nutno použití Montrealské úmluvy na daný případ odmítnout, neboť přepravu z philadelphského hubu do Virginia Beach již nelze považovat za svozovou službu ve smyslu čl. 18 odst. 4 věty druhé Montrealské úmluvy. Současně se žalované nepodařilo prokázat, jak bylo s balíkem naloženo poté, co byl naposledy fyzicky skenován na hubu ve Philadelphii.

Dle stanovisek Nejvyššího soudu (BGH), stejně jako dle názoru odvolacího senátu, se v daném případě nejedná o žádnou svozovou službu ve smyslu čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy. Svazová služba představuje ryze pomocnou

funkci k letecké přepravě. Znamená-li však tato přeprava již část dopravní cesty, nejedná se nadále o svozovou službu, neboť tato ztratila svoji pomocnou funkci, ale o náhradní přepravu. Že by bylo nutné, aby přeprava z Philadelphie do Virginia Beach byla prováděna po silnici, je nevěrohodné.

I z tohoto důvodu se žalovaná nemůže odvolávat na své odpovědnostní omezení a je odpovědná na základě kvalifikovaného zavinění ve smyslu čl. 435 německého obchodního zákoníku. Příčina vzniku škody je procesně nejasná, tedy existují zde důvody pro přiznání lehkovážnosti jednání leteckého dopravce.

Stejně tak odvolací soud odmítl námitku žalované strany, že žalobkyně by byla spoluodpovědná z důvodu neuvedení hodnotové deklarace zásilky. V souladu s judikaturou by uvedení ceny zásilky muselo prokazatelně vést k lepším bezpečnostním opatřením, což nebylo prokázáno, popřípadě by muselo být její neuvedení kauzální ke vzniku škody. To v daném případě nelze potvrdit. Žalovaná netvrdila, a to v žádném stadiu řízení, že by uvedení hodnotové deklarace vedlo alespoň teoreticky k lepšímu dohledání zásilky. Navíc jí minimálně z celních dokladů muselo být zřejmé, že zásilka má větší hodnotu, než v přepravních podmínkách uvedených 5.000 EUR.

Komentář k rozsudku:

Rozsudek se týká multimodální přepravy, která bohužel v České republice dosud není nijak právně upravena. Nová právní úprava v této oblasti by tak byla velice potřebná. Vždy je nutno při posuzování obdobných sporných případů rozhodnout, na jakém úseku cesty došlo ke škodní události, aby bylo možno aplikovat příslušnou mezinárodní úmluvu. Nejde-li místo zjistit, představuje taková situace jednu z nejsložitějších právních otázek, zejména v České republice.

V daném případě je zřejmé, že soud odmítl aplikovat na škodní případ ust. čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy o tzv. svozové službě, když konstatoval, že přeprava po silnici při letecké vzdálenosti přesahující jednu hodinu již není v pomocné funkci k samotné přepravě, ale představuje přepravu náhradní za původně přepravu leteckou, na níž ale již nelze aplikovat Montrealskou úmluvu. To vede ve svém důsledku k závěru, že se dopravce již nemůže odvolávat hodnotových omezení, ačkoli i v případě hrubé nedbalosti při letecké přepravě podléhající Montrealské úmluvě a týkající se nákladu (nikoli osob) takové omezení platí, nikoli však již v případě přepravy silniční. Proto soud konstatoval, že ztráta kontroly nad zásilkou představuje hrubou nedbalost dopravce s jeho neomezenou odpovědností za vzniklou ztrátu (vzniklou při silniční přepravě). «

Rozsudek Švýcarského spolkového soudního dvora k postoupení nároku na náhradu škody na pojišťovnu

Schweizerisches Bundesgerichtshof ze dne 7. 5. 2018, 4 A 602/2017, European Transport Law 2019, s. 122

Švýcarský spolkový soudní dvůr rozhodoval ve věci zákonného přechodu nároku na odškodnění vůči třetí osobě na pojistitele, který vyplatil poškozenému pojistné, a to v případě dopravní nehody zaviněné řidičem autobusu, při které došlo ke zranění cestujícího.

Dne 12. května 2014 došlo ke zranění cestující (narozené v roce 1928) v autobuse společnosti „C“ u zastávky „X“ ve městě „U“. Cestující utrpěla kompresní zlomeninu třetího bederního obratle a následně byla hospitalizována v nemocnici a proběhla u ní kompletní rehabilitace. Kromě povinného základního pojištění byla cestující soukromě pojištěna u pojišťovny „A“. (dále též jen „žalobce“). Pojišťovna A zaplatila za hospitalizaci a rehabilitaci zraněné cestující celkem čtyři faktury v hodnotě 33.088,40 CHF. Společnost C byla povinně pojištěna u družstva „B“ (dále též jen „žalovaný“).

Dne 29. března 2016 podal žalobce u obchodního soudu v Bernu žalobu, kterou se domáhal uložení povinnosti žalovanému zaplatit částku 33.088,40 CHF společně s příslušenstvím. Žalobce se domníval, že při změně rozhodovací praxe ve smyslu rozhodnutí Spolkového soudu (čj. BGE 137 III 352) by mu měla být přiznána náhrada proti osobám odpovědným za škodu způsobenou cestující, resp. jejich pojišťovně. V citovaném rozhodnutí totiž Spolkový soud dospěl k závěru, že pojistitel, který plnil na základě pojistné smlouvy, má regresní nárok vůči tomu, kdo škodu způsobil, když této náhrady škody je pojistitel oprávněn se soudně domáhat.

Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby, přičemž popřel svou základní odpovědnost za to, že by byl povinen cokoli žalobci hradit, dále také rozporoval, že by pobyt na polosoukromém oddělení nemocnice byl škodou ve smyslu zákona o odpovědnosti.

Rozhodnutím ze dne 14. srpna 2017 obchodní soud v Bernu žalobu zamítl, když dospěl k závěru, že změna dosavadní praxe není přiměřená, a že prohlášení o postoupení nároku z poškozené na žalobce není účinné, když čl. 60 odst. 2 SVG (Zákon o silničním provozu – Strassenverkehrsgesetz) se nepoužije. Citované ustanovení čl. 60 odst. 2 SVG přitom upravuje, že škodu

způsobenou v důsledku dopravní nehody jsou povinny nahradit osoby zúčastněné na této dopravní nehodě, a to dle míry zavinění zúčastněné osoby.

Proti rozsudku podal žalobce opravný prostředek a navrhl, aby byl rozsudek obchodního soudu v Bernu ze dne 14. srpna 2017 zrušen a aby odvolací soud žalovanému uložil povinnost zaplatit částku 33.088,40 CHF s příslušenstvím. Žalobce coby odvolatel v odvolání tvrdil, že soud prvního stupně nesprávně aplikoval právní praxi ve smyslu rozhodnutí Spolkového soudu (čj. BGE 137 III 352) a trval na tom, že v daném případě lze aplikovat čl. 60 odst. 2 SVG o odpovědnosti osob za škody způsobené při dopravní nehodě. Žalovaný v replice požadoval, aby bylo odvolání zamítnuto.

Opravný prostředek se týká občanskoprávního případu (viz čl. 72 BGG) a směřuje proti konečnému rozhodnutí (viz čl. 90 BGG) soudu v Bernu, který rozhodl jako specializovaný soud pro obchodní spory [viz čl. 75 odst. 2 písm. b) BGG]. Lhůta pro odvolání byla dodržena (čl. 100 BGG) a stížnost, coby opravný prostředek, byla dostatečně odůvodněna (viz čl. 42 odst. 2, čl. 106 odst. 2 BGG).

Podle čl. 72 odst. 1 spolkového zákona o pojistné smlouvě přechází nárok na odškodnění vůči třetí osobě, která porušila své povinnosti, na pojistitele, pokud ten vyplatil pojistné plnění (poskytl odškodnění). Pokud žalobce odkazoval na změnu dosavadní praxe, soud naznal, že ke změně v rozhodování může v odůvodněných případech skutečně dojít, avšak za předpokladu, že nové řešení odpovídá lepšímu pochopení poměrů v zákonech, změněných okolnostech nebo změněných právních názorech. Změna v rozhodovací praxi tedy musí být založena na závažných faktických důvodech, zejména v zájmu právní jistoty.

Žalobce v rámci soukromého doplňkového pojištění vyplatil cestující dávky v souvislosti s jejím pobytem

v nemocnici, kdy zranění cestující bylo v příčinné souvislosti s nehodou v autobuse provozovaném společností C.

Soud dal za pravdu žalobci v tom směru, že žalovaný je odpovědný vůči žalobci, neboť dopravní nehoda a zranění cestující bylo zaviněno řidičem autobusu provozovaného společností C a plnění, které žalobce cestující poskytl, představovalo léčebné výlohy spojené s rehabilitací v důsledku této nehody. Odvolací soud dospěl k závěru, že žalovaný je obecně povinen žalobcem uhrazené nemocniční výlohy nahradit, čímž přisvědčil žalobcovým tvrzením, že by se dosavadní rozhodovací praxe, která tyto nároky nepřiznávala, měla skutečně změnit.

Z uvedeného důvodu požadoval odvolací soud za nutné, aby se soud prvního stupně více zabýval aplikovatelností čl. 60 odst. 2 SVG, jehož použití striktně odmítl.

Soud následně uzavřel, že je nejprve třeba bez vyloučení pochybností potvrdit základní odpovědnost žalovaného coby pojistitele společnosti C za škodu, kterou žalobce nahradil cestující, coby oběti nehody. Jelikož soud prvního stupně nezjistil, zda veškeré náklady vzniklé žalobci skutečně představují škodu vzniklou v důsledku nehody, a zda všechny služby, které byly cestující poskytnuty, jí byly poskytnuty v příčinné souvislosti s nehodou, nemohl sám rozhodnout. Z uvedeného důvodu byl rozsudek soudu prvního stupně zrušen a věc vrácena k dalšímu projednání.

Soud prvního stupně by tak měl aktuálně znovu rozhodovat o tom, zda je žalovaný povinen k náhradě žalobcem zaplacených léčebných výloh, tedy zda se na daný případ aplikuje ust. čl. 60 SVG o odpovědnosti účastníků dopravní nehody a zda na žalobce vyplacením pojistného plnění (uhrazením všech léčebných výloh) přešel ve smyslu čl. 72 zákona o pojistné smlouvě nárok na náhradu škody vůči žalovanému.

Dále by se měl soud prvního stupně zabývat tím, zda skutečně veškeré zaplacené výlohy v celkové částce 33.088,40 CHF byly hrazeny v příčinné souvislosti s dopravní nehodou.

Komentář k rozsudku:

Ani v České republice není otázka přechodu nároku na pojišťovnu (v rámci zákonné subrogace) ve smyslu ust. § 1937 odst. 2 zák. č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, zcela jasná. Řada pojišťoven si nároky přebírá automaticky, jiné si na sebe z opatrnosti nechávají nároky postupovat na základě smluv o postoupení pohledávek, nebo pověřují pojištěné, aby pohledávku dle pokynů pojišťovny vymáhali, když za tímto účelem dochází k uzavírání speciálních smluv upravujících vztahy mezi pojistitelem a pojištěným.

«

Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Zweibrücken k rozsahu náhrady škody v silniční přepravě

Oberlandesgericht Zweibrücken ze dne 12. 3. 2019, 5 U 63/18, Transportrecht 6/2019, s. 268

Vrchní zemský soud ve Zweibrücken se v tomto případě zabýval otázkou aplikace limitované náhrady škody dle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR a jejího prolomení dle čl. 29 Úmluvy CMR ve věci žaloby o náhradu škody na přepravované zásilce léčiv, při které byla překročena dohodnutá přepravní teplota, a to za situace, kdy odesílatel neprokázal dodržení teploty před vlastní nakládkou léčiv na silniční vozidlo.

Žalobkyně jako pojišťovna společnosti A podala žalobu na žalovanou jakožto dopravce, a to o náhradu škody způsobené při přepravě léčiv ve výši 11.185 EUR, když dále požadovala náhradu nákladů na vypracování znaleckých posudků ve výši 852 EUR.

K poškození přepravovaných produktů (léčiv) mělo dle žalobkyně dojít při hromadné přepravě vypravené dne 18. 5. 2016 z Bulharska (se zastávkami v České republice, Maďarsku a Itálii) a též při manipulaci s nákladem dne 22. 5. 2016 v sídle žalované a dne 23. 5. 2016 v sídle

pojistníka, tj. společnosti A. Škoda dle žaloby představuje úplné znehodnocení zdravotnických produktů značky H. a vakcíny značky MMR V. ve výši 10.080 EUR a 1.105 EUR a dále částky 852 EUR představující další náklady, když celková částka byla společnosti A vyúčtována oprávněnou osobou dne 26. 9. 2016.

Podle inspekční zprávy byly přepravované medikamenty teplotně regulovanými farmaceutickými výrobky s tím, že v období od 21. 5. 2016 od 16:40 hodin do 22. 5. 2016 do 9:10 hodin došlo k překročení nejvýše povolených teplot, tedy došlo ke znehodnocení přepravovaných produktů, a proto bylo nezbytné vyhodnotit celou zásilku jako zničenou. Z citované zprávy zároveň vyplývá, že přepravovaná látka s názvem „BOTOX“ nebyla nijak poškozena.

Z nákladního listu bylo zjištěno, že společnost A pověřila žalovanou přepravou celkem 4 krabic léků o celkové hmotnosti 45 kg s tím, že zároveň bylo dohodnuto nepřekročení teploty nad 5 °C. Žalovaná, resp. její subdodavatel, použil k přepravě chladiřenský návěs zn. Thermo-King, který běžně (prostřednictvím GPS) odesílá teplotu naměřenou v návěsu každých 15 minut do řídicího střediska žalované ve Frankenthalu (Palatinate).

Bylo zjištěno, že medikamenty byly naloženy dne 18. 5. 2016 v Bulharsku s tím, že návěs byl dne 19. 5. 2016 v České republice a Maďarsku a dne 20. 5. 2016 v Itálii naložen dalšími medikamenty. Podle chladičích protokolů došlo v době od 21. 5. 2016, 16:40 hodin k neustálému zvyšování teploty, a to z 8,5 °C na 13,5 °C (teplota zaznamenaná dne 22. 5. 2016 v 8:15 hodin).

V době, kdy byla zvýšená teplota zjištěna, se návěs nacházel v okolí Plzně s tím, že žalovaná poškozený návěs ponechala v certifikovaném farmaceutickém skladu a teprve následně, po opravě návěsu, pokračovala zásilka až do místa určení. Společnost A poté, co jí byla zásilka doručena, tuto převzala s výhradami.

V žalobě žalobkyně uvedla, že léky bylo nutné považovat za zničené, neboť po dobu nejméně 16,5 hodiny byly vystaveny vyšším než povoleným teplotám. Podle žalobkyně odpovídá žalovaná za neuchlazení zásilky a přerušení chladičích řetězců, a tedy za výslednou celkovou ztrátu zásilky podle čl. 17, 29 Úmluvy CMR. Podle žalobkyně se žalovaná nemůže spoléhat na omezení odpovědnosti, neboť škoda byla způsobena úmyslně, resp. s vědomím, že k škodě pravděpodobně dojde.

Žalovaná se v rámci řízení bránila tím, že žalobkyně neprokázala, že by byla dodávka léků zcela vadná, a že žalobkyně nevysvětlila, kde byly léčivé přípravky skutečně vyrobeny, jak byly od výrobce přepraveny

a meziskladovány, než byly předány farmaceutickému velkoobchodníkovi v Bulharsku. Nárok je dle názoru žalované navíc ve smyslu čl. 23 Úmluvy CMR omezen na částku přibližně 470 EUR. Soud prvního stupně žalobu rozsudkem ze dne 30. 4. 2018 zamítl.

V odůvodnění uvedl, že žalobkyně nemá vůči žalované žádné nároky na náhradu škody. Soud prvního stupně poukázal na to, že žalobkyně nese důkazní břemeno v tom smyslu, že léky, které byly později údajně zničeny kvůli narušenému chladičím řetězci, byly v době jejich naložení nepoškozené, řádně a důkladně předchlazené. Dva svědci, kteří byli žalobkyní navrženi k výslechu, se totiž k plánovanému soudnímu jednání v Německu nedostavili. Předběžný výslech obou svědků v Bulharsku, který žalobkyně požadovala, soud nepřipustil, neboť neměl možnost posoudit věrohodnost svědků při jednání. Proti citovanému rozsudku podala žalobkyně odvolání.

Odvolací soud posoudil předmětnou věc znovu a rozsudek soudu prvního stupně změnil, když uložil žalované povinnost zaplatit žalobkyni částku 12.037 EUR s příslušenstvím. Odvolací soud dal za pravdu žalobkyni a uznal, že jí vznikl nárok na náhradu v celkové výši ztráty léčiv (konkrétně vakcíny H. a MMR Vaxpro) a souvisejících nákladů na zjišťování škod za překročení dohodnuté přepravní teploty po dobu delší než 16 hodin, a to podle čl. 17 Úmluvy CMR. Žalobkyně dle názoru odvolacího soudu dále prokázala, že na žalovanou se neaplikuje omezení odpovědnosti podle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR.

Při přepravě chlazené zásilky musí dopravce zajistit nejen vhodné přepravní vozidlo, ale musí také během přepravy sledovat fungování chladičích jednotky. V závislosti na okolnostech individuálního případu musí kontrolovat teplotu chlazení v intervalech během přepravy, a využívat přitom všechny možnosti sledování, které se mu nabízí (viz např. rozsudek OLG Düsseldorf ze dne 9. 10. 2002, Az.: 18 U 38/02). Nestačí tedy jen, aby řidič nastavil požadovanou teplotu a zapnul chladič jednotky. Musí také kontrolovat teplotu v intervalech během jízdy, např. kontrolou vnějšího teploměru a pečlivě zajistit, aby byla udržována správná teplota (viz Koller, Transportrecht, 9. vydání 2016, čl. 17 Úmluvy CMR Rn 51).

Odvolací soud poukázal na to, že bylo prokázáno porušení povinností na straně žalované, když nedodržela v návěsu dohodnutou teplotu s tím, že pokud dle jejího názoru žalobkyně neprokázala řádné skladování léčiv před jejich naložením, jde toto k tíži žalované, která si při nakládce měla zjistit, zda jsou léčiva v době nakládky předchlazená.

Podle jednotlivých okolností případu se žalobkyni podařilo prokázat, že se žalovaná dopustila stejného selhání při celkové ztrátě základních teplot, a nemůže se tedy dovolávat omezení odpovědnosti podle čl. 29 Úmluvy CMR, takže kromě nákladů na náhradu hodnoty zásilk

ve výši 10.080 EUR vznikl žalobkyni také nárok na úhradu nákladů na posouzení škody.

Rozsudek byl také dle § 708 německého občanského soudního řádu označen za předběžně vykonatelný. «

Rozsudek Nejvyššího soudu Spojeného království k otázce stavení promlčecí lhůty

The Supreme Court of the United Kingdom ze dne 17. 10. 2018, sp. zn. [2018] UKSC 52, Transportrecht 6–12, s. 271

Nejvyšší soud Spojeného království se zabýval zodpovězením otázky týkající se výkladu čl. 16 Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 (dále jen „Athénská úmluva“) a jeho použití na skotskou právní úpravu promlčení a zejména pak otázkou stavení a přerušení promlčecích lhůt.

Pan Lex Warner si pronajal motorový člun Jean Elaine, provozovaný společností Scapa Flow Charters (dále jen „SFC“), a to na dobu jednoho týdne od 11. 8. do 18. 8. 2012. Dne 14. 8. 2012 se pan Warner připravoval na palubě pronajatého motorového člunu k ponoru do hloubky 88m pod hladinou k vraku potopené lodi severozápadně od Cape Wrath. Oblečen do potápěčského vybavení upadl na palubě pronajatého motorového člunu, posádka mu pomohla zpět na nohy, aby se pan Warner mohl pustit do plánovaného ponoru. Během ponoru se však pan Warner dostal do problémů a navzdory pomoci ostatních potápěčů, kteří jej dostali zpět na palubu lodi, se jej již nepodařilo oživit a následně byl prohlášen za mrtvého.

Vdova po panu Warnerovi podala proti společnosti SFC žalobu, kterou požadovala náhradu újmy jako manželka a také jako matka pečující o jejich společného rok starého syna Vincenta, kdy tvrdila, že smrt jejího manžela byla zapříčiněna v důsledku nedbalosti společnosti SFC. Společnost SFC tvrdila, že nárok paní Warner je promlčen, a to s odkazem na Athénskou úmluvu, která stanoví, že v případě úmrtí, k němuž dojde během přepravy, je zakotvena dvouletá promlčecí lhůta, která běží ode dne, kdy se měl cestující vylodit, tedy v tomto případě od 18. 8. 2012. Mezi účastníky bylo nesporné, že se pan Warner měl vylodit nejpozději dne 18. 8. 2012 a že se na posuzovaný případ a jeho skutkové okolnosti použije Athénská úmluva.

Athénská úmluva má ve Spojeném království sílu zákona, a to jako ustanovení § 183 Merchant Shipping Act 1995.

Nařízení o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1987 (SI 1987/670) zakotvilo aplikaci Athénské úmluvy na vnitrostátní přepravu cestujících po moři.

Článek 16 Athénské úmluvy pak stanoví:

1. *Právo na náhradu škody v případě smrti nebo zranění cestujícího nebo ztráty nebo poškození zavazadel se promlčuje uplynutím dvou let.*
2. *Promlčecí lhůta začíná plynout:*
 - a) *v případě zranění ode dne vylodění cestujícího;*
 - b) *v případě smrti cestujícího, k níž došlo během přepravy, ode dne, kdy se měl cestující vylodit, a v případě zranění, k němuž došlo během přepravy a které vedlo ke smrti cestujícího po jeho vylodění, ode dne smrti za předpokladu, že nastala nejvýše tři roky po dni vylodění;*
 - c) *v případě ztráty nebo poškození zavazadel ode dne vylodění nebo ode dne, kdy mělo k vylodění dojít, podle toho, co nastalo později.*
3. *Důvody pro stavení a přerušení promlčecí lhůty se řídí právem soudu, ke kterému je žaloba podána, avšak žaloba podle této úmluvy nesmí být podána po uplynutí doby 3 let ode dne vylodění cestujícího nebo ode dne, kdy mělo dojít k vylodění, podle toho, co nastalo později.*
4. *Bez ohledu na odstavce 1, 2 a 3 tohoto článku může být promlčecí lhůta prodloužena prohlášením dopravce nebo dohodou stran po vzniku žalobního nároku. Takové prohlášení nebo dohoda musí mít písemnou podobu.*

Námitka promlčení vznesená ze strany společnosti SFC byla soudem prvního stupně projednána v průběhu řízení, aniž by byly provedeny důkazy, jelikož skutečnosti, na základě kterých mohl soud o (ne)úspěchu žaloby rozhodnout, nebyly mezi stranami sporné. Soud prvního stupně poté, co vyslechl argumenty obou stran, rozhodl ve prospěch promlčení namítaného ze strany společnosti SFC a žalobu zamítl.

Proti tomuto rozhodnutí podala paní Warner odvolání k odvolacímu soudu, který rozsudek soudu prvního stupně potvrdil co do části týkající se nároku na náhradu újmy paní Warner jako manželky zemřelého, ovšem ve vztahu k nároku na náhradu újmy uplatněnému v zastoupení jejího syna odvolací soud rozhodnutí soudu prvního stupně změnil tak, že tento promlčen nebyl. Nárok paní Warner dle názoru odvolacího soudu podléhá dvouleté promlčecí lhůtě v souladu s čl. 16 odst. 1 Athénské úmluvy, ledaže se aplikuje čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy a dojde k prodloužení této lhůty. Proti tomuto rozhodnutí odvolacího soudu podala společnost SFC dovolání.

V projednávaném případě bylo použito jako rozhodné právo, resp. právo soudu, skotské právo, a to v souladu s čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy. Společnost SFC poukázala na skutečnost, že přirozený význam slovního spojení „*důvody pro zastavení a přerušení promlčecí lhůty*“ v čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy vede k závěru, že jde o důvody vedoucí k přerušení běhu lhůty, která již započala běžet. Poukázal přitom na ostatní právní řády, které rozlišují mezi stavením a přerušením. Prvně uvedený výraz se týká situací, v nichž promlčecí lhůta, která započala běžet, byla pozastavena v důsledku události, jakou je například vznik duševní poruchy, přičemž však tato začíná opět běžet poté, co tato duševní porucha opadne a plyne po zbytek původní délky. Posléze uvedený výraz „*přerušení*“ označuje případy, kdy promlčecí lhůta, jejíž běh byl zastaven v důsledku dané události, začíná běžet od začátku v momentě, kdy předmětná událost přestane existovat, přičemž doba, která uplynula předtím, než tato událost nastala, se nadále nezapočítává do běhu promlčecí lhůty.

Závěrem společnost SFC uvedla, že stavení či přerušení se uplatní pouze tehdy, pokud promlčecí lhůta započala běžet předtím, než nastala událost, která vedla k jejímu pozastavení či přerušení. Dle jejího názoru Athénská úmluva v čl. 16 odst. 3 umožňuje vnitrostátnímu pravidlu upravujícímu promlčení dle práva soudu prodloužit dvouletou promlčecí lhůtu až o 1 rok, pokud tato

vnitrostátní úprava upravuje stavení běhu promlčecí lhůty v případě, že tato již započala, ovšem nikoli naopak. Ustanovení § 18 Zákona o promlčení z roku 1973 dle názoru společnosti SFC odkládá počátek běhu promlčecí lhůty, na rozdíl od jejího přerušení či stavení, jako to předpokládá Athénská úmluva, proto byl i druhý nárok paní Warner promlčen po uplynutí dvou let.

Ustanovení § 18 Zákona o promlčení z roku 1973 uvádí:

1. *Tento paragraf se vztahuje na jakoukoliv žalobu, na základě které jsou po úmrtí jakékoliv osoby v důsledku zranění uplatňovány nároky na náhradu škody (újmy) způsobené zraněními či smrtí.*
2. *V souladu s odstavci 3 a 4 níže a dále s § 19A tohoto zákona, žádnou žalobu, na niž se vztahuje tento paragraf, není možné podat, ledaže se tak stalo nejpozději v době 3 let ode:*
 - a) *dne smrti zesnulého; nebo*
 - b) *dne (pokud jde o den pozdější, než je datum úmrtí), kdy se žalobce dozví nebo by bylo, dle názoru soudu, spravedlivě zajištěno, aby se za všech okolností případu žalobce dozvěděl obě níže uvedené skutečnosti, totiž, že*
 - i. *zranění zesnulého lze zcela či zčásti přičítat jednání či opominutí; a*
 - ii. *žalovaný byl osobou, jehož jednáním či opominutím byla zranění způsobena zcela nebo zčásti, potažmo byl žalovaný zaměstnancem či zmocněncem takové osoby.*
3. *V případě, že je žalobce příbuzným zesnulého, nebude při výpočtu lhůty uvedené v odst. 2 brána na zřetel jakákoliv doba, během níž byl žalobce stížen právní překážkou z důvodu nezletilosti či duševní poruchy.*

Nejvyšší soud Spojeného království k dovolání uvedl, že cílem Athénské úmluvy, podobně jako v případě řady dalších mezinárodních úmluv upravujících mezinárodní přepravu, je v rámci své oblasti úpravy vytvořit mezinárodní kodex (zákoník), který by nahradil odlišné vnitrostátní právní řády jednotlivých států, jež k dané úmluvě přistoupily, jednotnými mezinárodními pravidly, přičemž při výkladu mezinárodní úmluvy se vnitrostátní soudy musejí zabývat objektivním významem použitých slov a účelem úmluvy jako celku.¹ Vzhledem k tomu, že pravidla zakotvená v mezinárodní úmluvě musejí být posuzována zahraničními soudy, je v zájmu zachování jednotnosti, aby výklad nebyl rigidně kontrolován vnitrostátními precedenty staršího data, ale spíše aby jazyk těchto pravidel byl

¹ Srov. případ *Fothergill v. Monarch Airlines Ltd* [1981] AC 251, 272 per Lord Wilberforce, 279 per Lord Diplock, 290-291 per Lord Scarman.

vystavěn na široce přijímaných zásadách všeobecné akceptace.²

Dovolací soud dále uvedl, že není vhodné v evropském kontinentálním právním systému hledat technický význam slov užitých v mezinárodní úmluvě, která byla navržena tak, aby mohla být užitá také v systému common law. Zmínil, že v případě právního systému Austrálie (konkrétně Victoria, Queensland, Západní Austrálie a Tasmánie) je promlčecí lhůta stavena v případě, kdy je žalobce zasažen vlivem určitého postižení, a to ve chvíli, kdy k takové události dojde, přičemž lhůta začne znovu běžet poté, co toto postižení zanikne. V Izraeli je „stavení“ označováno jako odložení počátku běhu promlčecí lhůty v případě, je-li důvodem žaloby podvod, a to z důvodu, aby mohl běh promlčecí lhůty započít až ve chvíli, kdy je žalobce obeznámen s osobou, která podvod spáchala. Podobná odpověď byla poskytnuta též z Irska. To dle dovolacího soudu není nijak překvapivé vzhledem k tomu, že výraz „stavení“ ve svém přirozeném významu může snadno zahrnout odklad počátku běhu promlčecí lhůty.

Nejvyšší soud uvedl, že ani v systémech evropského kontinentálního práva či smíšených právních systémech, které jsou kontinentálním právem silně ovlivněny, nedošlo k zakotvení jednotného užití výrazu „stavení“ v roce 1974, kdy Athénská úmluva byla přijata. Současně však dodává, že v některých otázkách existuje široký konsensus, a to především v otázce rozdílu mezi následkem stavení a přerušení tak, jak jej vymezila žalovaná společnost SFC.

Výraz „stavení“ je dle Nejvyššího soudu třeba vyložit ve více než jednom smyslu, a to tak, že zahrnuje jak dočasnou pauzu v běhu předepsané doby, která již předtím začala běžet, tak odložení počátku běhu předepsané doby, neboť ani v kontinentálním právním systému nedochází k mezinárodnímu konsensu, že ke stavení dochází pouze po zahájení běhu promlčecí lhůty, jak to dovozuje žalovaná společnost SFC. Dovolací soud především zmínil francouzský občanský zákoník 1974, který pod nadpisem „*příčiny, které staví běh promlčecí lhůty*“ uvádí v ustanovení § 2252 „*promlčecí lhůta neběží v případě nezletilých a zletilých, kterým byl jmenován opatrovník...*“. To zahrnuje i odložení počátku běhu promlčecí lhůty. Občanský zákoník provincie Québec pod nadpisem „*Stavení promlčení*“ obsahuje příklady okolností, za nichž dochází k odkladu počátku běhu promlčecí lhůty, jako například

dle § 2904: „*Promlčecí lhůta neběží u osob, které ve skutečnosti nejsou schopny samy jednat či být zastoupeny jinými osobami*“. Zákon o promlčení z roku 1943 Jihoafrické unie, který v § 7 odst. 1 písm. d) uvádí, že „*prekluzivní lhůta bude pozastavena až do dne, kdy by věřitel mohl rozumně očekávat, že se dozví skutečnosti týkající se jeho práva podat žalobu, pokud podvodné jednání dlužníka věřiteli bránilo tyto skutečnosti odhalit...*“ a rovněž i článek 132 tureckého závazkového kodexu považuje určité okolnosti za stavení počátku běhu promlčecí lhůty.

Výklad čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy, který naznačuje společnost SFC a který by vyloučil užití vnitrostátních pravidel, jejichž účinkem je odklad počátku běhu promlčecí lhůty, by způsobil vážné anomálie, neboť mnoho právních systémů pozastavuje běh promlčecí lhůty v případě, že žalobcem je nezletilý, nebo je-li u něj zjištěna právní překážka, jakou je například duševní porucha. To by vedlo k závěru, že Athénská úmluva by uznala jako důvod stavení promlčecí lhůty nesvéprávnost, k jejímuž vzniku došlo po zahájení běhu promlčecí lhůty, ovšem nikoliv takovou nesvéprávnost, která by předcházela počátku této lhůty. Nezletilý, který se narodil před začátkem běhu promlčecí lhůty, by nemohl využít jednoho přidaného roku, který je upraven v čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy, ovšem nezletilý, který se narodil po začátku běhu promlčecí lhůty, by tohoto dodatečného roku mohl využít. Podobná anomálie by vznikla v závislosti na datu, kdy byl věřitel či žalobce postižen nějakou překážkou, například duševní poruchou.

Dle Nejvyššího soudu je znění čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy „*důvody pro stavení běhu... promlčecí lhůty*“ dostatečně široce formulováno tak, aby pokrylo vnitrostátní pravidla, která odkládají počátek běhu promlčecí lhůty, jakož i pravidla, která běh lhůty zastavují poté, co běh promlčecí lhůty započal a zdůraznil, že výraz „stavení“ zahrnuje též odložení či stavení něčeho, co ještě nezačalo.

V souladu s režimem promlčení nároků vyplývajících ze smrti osoby v důsledku zranění dle skotského právního řádu je pro tyto zakotvena tříletá promlčecí lhůta, a při určení této promlčecí lhůty od jejího počátku dle § 18 odst. 2 Zákona o promlčení z roku 1973 se nebere v úvahu doba, po kterou je žalobce postižen právní překážkou v podobě věku nižšího než 16 let (ve smyslu § 1 skotského zákona věku pro dosažení svéprávnosti z roku 1991) nebo duševní poruchy.

² Srov. případ *Stag Line Ltd v. Foscolo, Mango and Co Ltd* [1932] AC 328, kde Lord Macmillan uzavřel.... ? uzavřel něco? (v bodě č. 350).

Počátek běhu promlčecí lhůty dle § 18 Zákona o promlčení z roku 1973 je určen dnem uvedeným v odst. 2 a 3, který soudu ukládá, aby nezohlednil dobu, po kterou je žalobce zatížen právní překážkou. Není pochyb o odložení počátku běhu promlčecí lhůty; toto zůstává určeno datem vymezeným v odst. 2. V případě, že žalobcova právní překážka svým počátkem působení předchází počátek běhu promlčecí lhůty, bude praktický dopad tohoto nezohlednění při výpočtu uplynutí tříleté promlčecí lhůty stejný, jako odklad počátku běhu promlčecí lhůty; zákonným mechanismem však není odklad počátku běhu promlčecí lhůty. Běh promlčecí lhůty tedy počíná okamžikem (punctum temporis) vzniku události dle § 18 odst. 2 Zákona o promlčení z roku 1973 a ono nezohlednění staví běh promlčecí lhůty až do doby, kdy dojde k zániku zákonné překážky.

Nejvyšší soud se neztotožnil s tím, že čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy vyžaduje, aby vnitrostátní pravidla dle právního řádu práva soudu, upravující stavení běhu promlčecí lhůty, přesahovala vnitrostátní právní režim promlčecí lhůty tak, aby byla zároveň zahrnuta úprava promlčení dle Athénské úmluvy. Ustanovení § 18 odst. 3 Zákona o promlčení z roku 1973 slouží pouze k odkladu uplynutí promlčecí lhůty zakotvené v § 18 odst. 2 Zákona o promlčení z roku 1973, na tomto však nezáleží. Článek 16 odst. 3 Athénské úmluvy ukládá soudu, aby zkoumal právo soudu a našel vnitrostátní právní důvody pro stavení promlčecích lhůt. Dle § 18 odst. 3 Zákona o promlčení z roku 1973 je důvodem pro nezohlednění určité doby skutečnost, že žalobce je postižen právní překážkou v podobě nezletilosti nebo duševní poruchy. Dle čl. 16 odst. 3 Athénské úmluvy má taková právní překážka, kterou vnitrostátní předpisy práva soudu považují za důvod pro stavení běhu promlčecí lhůty, za následek stavení běhu promlčecí lhůty zakotvené v čl. 16 odst. 1 a 2 Athénské úmluvy, konkrétně ony dva roky ode dne, kdy se měl pan Warner vylodit. Na rozdíl od tvrzení společnosti SFC nepřináší aplikace důvodů pro stavení běhu promlčecí lhůty dle § 18 odst. 3 Zákona o promlčení z roku 1973 žádný nesoulad s ustanovením čl. 16 odst. 2 Athénské úmluvy.

Stavení běhu promlčecí lhůty zakotvené v Athénské úmluvě podléhá i úpravě posledního dne jejího běhu dle čl. 16 odst. 3: „*v žádném případě nesmí být žaloba podle této úmluvy podána po uplynutí doby 3 let ode dne...kdy mělo dojít k vylodění...*“. Úprava výrazu „stavení“ dle ustanovení vnitrostátního práva nemůže odložit uplynutí promlčecí lhůty dle Athénské úmluvy na dobu, která by nastala později, než takto upravený poslední den jejího běhu.

Z výše uvedených důvodů Nejvyšší soud Spojeného království potvrdil rozhodnutí odvolacího soudu a zamítl dovolání žalované společnosti SFC s tím, že nárok paní Warner jakožto matky a osoby pečující o nezletilého syna zemřelého není promlčen ve smyslu Athénské úmluvy.

Právo v přepravě a zasilatelství

ročník I.
číslo 0/2019

Redakční rada:

Předsedkyně redakční rady:
prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.
Členové redakční rady:
Mgr. Michal Florián,
JUDr. Vladimír Handl,
PhDr. Jana Krausová, MBA,
JUDr. Jiří Krofta,
Ing. Petr Rožek, Ph.D.,
JUDr. Pavel Sedláček

Vydává:

Wolters Kluwer ČR, a. s.
U Nákladového nádraží 3265/10,
130 00 Praha 3-Strašnice

Odpovědná redaktorka:

Mgr. Veronika Kučerová

Příspěvky posílejte na adresu:
veronika.kucerova@wolterskluwer.com

Nevyžádané příspěvky nevracíme.

Za správnost údajů uvedených
v článcích odpovídají jejich autoři.
Přetisk a jakékoli šíření dovoleno
pouze se souhlasem vydavatele.

Vydávání povoleno Ministerstvem
kultury pod číslem MK ČR E 23797.
ISSN 2694-5095.

Roční předplatné činí 1 350 Kč bez DPH.

Časopis lze objednat na
www.wolterskluwer.cz/obchod.

Všeobecné obchodní
podmínky naleznete na
www.wolterskluwer.cz/obchod.

Vychází čtyřikrát ročně, číslo 0/2019,
celkově číslo 0, ročník I.

Redakční uzávěrka 1. 10. 2019,
den vydání 16. 12. 2019.

Tisk: **SERIFA**[®], Jinonická 80,
158 00 Praha 5 Jinonice

© **Wolters Kluwer ČR, a. s., 2019**



Časopis je dostupný také v ASPI



Vytištěno na 100% recyklovatelném
papíru se značkou Eco-label EU.