

Výjezdní seminář z obchodního práva

OZ a ZOK – stále jako nové

8. – 10. dubna 2014

Odpovědnost za škodu na zásilce v různých druzích přepravy

David Línek

4. ročník PF UK

Resumé

Příspěvek představuje základy úpravy odpovědnosti za škodu na zásilce v občanském zákoníku a v mezinárodní automobilové, železniční a letecké přepravě. Zaměřuje se přitom zejména na pojetí odpovědnosti (objektivní/subjektivní), liberační důvody a jejich kategorizaci a odpovědnost v případech, že přepravu provádí více dopravců. Dochází k závěru, že pojetí odpovědnosti je jak v tuzemské úpravě, tak v mezinárodních úmluvách objektivní, přičemž zejména mezinárodní úmluvy mají silně kogentní povahu.

1. Úvod a cíl práce

Přeprava zboží a smlouva o jeho přepravě je jedním z klasických jevů, k němuž dochází v oblasti obchodního styku v moderním hospodářství.¹ Typicky přitom navazuje na smlouvu o koupi zboží a bývá charakterizována jako komplementární služba k vlastnímu obchodu.² Její význam je třeba zohlednit i v právní úpravě včetně odpovědnosti za škodu na zásilce, k níž při provádění přepravy může dojít. Je rovněž třeba uvést, že v důsledku technického pokroku a globalizace získává čím dál větší význam přeshraniční přeprava zboží obsahující mezinárodní prvek.³ K přepravě zboží lze využít různé prostředky přepravy, které se vyznačují charakteristickými specifiky, což reflektují mezinárodní úmluvy o přepravě zboží pro jednotlivé druhy přepravy (jedná se o tzv. přímou metodu úpravy⁴). V zásadě rozlišujeme čtyři základní druhy přepravy, a to přepravu železniční, silniční, leteckou a lodní. Institut přepravy zboží je poměrně rozsáhlý a jeho komplexní prozkoumání by vydalo na nejednu knihu, text se tedy věnuje pouze základnímu nástinu odpovědnosti za škodu na zásilce. Z důvodu rozsahu článku je vynechána námořní a vnitrozemská vodní přeprava.

2. Odpovědnost za škodu při vnitrostátní přepravě

Oproti mezinárodním úmluvám je v občanském zákoníku⁵ (dále jen „ObčZ“) jednotná úprava přepravní smlouvy jakožto pojmenovaného smluvního typu a není zohledněno, jaký způsob pro přepravu zásilky dopravce zvolí. Dopravce se zavazuje, že přepraví zásilku z místa odeslání do místa určení⁶ s odbornou péčí a v ujednané době, případně bez zbytečného odkladu.⁷ Za to mu náleží odměna v podobě přepravného. Za škodu způsobenou na zásilce přitom dopravce odpovídá od jejího převzetí až do jejího vydání⁸ a je jedno, jaký druh

1 Srov. MAREK, K. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. Bulletin advokacie. 2014, č. 9, str. 29-34

2 Srov. KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-108-3., s. 294.

3 Srov. KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. et al. Mezinárodní právo soukromé. 8. vyd. Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-550-0., s. 23 a násl.

4 Srov. KUČERA 2015 op. cit., s. 199 a násl.

5 Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

6 Srov. ustanovení § 2555 odst. 1 ObčZ

7 Srov. ustanovení § 2558 ObčZ

8 Srov. ustanovení § 2566 odst. 1 ObčZ

přepravy je využíván. Odpovědnost je konstruována jako objektivní, přičemž dopravce má možnost liberace za splnění některého z těchto předpokladů:

- a) dopravce nemohl odvrátit škodu ani při vynaložení odborné péče,
- b) škodu způsobil odesílatel nebo příjemce,
- c) škoda vznikla vadou či přirozenou povahou zásilky, což platí i pro přirozený úbytek.

Zvláštní úprava existuje ve vztahu k vadnému obalu zásilky, kdy se dopravce odpovědnosti zproští v případě, že na takovýto vadný obal odesílatele upozornil, což však musí být uvedeno v přepravním listě, byl-li vydán. Dopravce se zproští povinnosti nahradit škodu v případech, že nemohl vadu obalu při převzetí poznat.⁹

Důkazní břemeno pak ve všech uvedených případech leží na dopravci. Výše uvedené povinnosti dopravce nemohou být smluvně omezeny, a to pod sankcí nicotnosti takového ujednání¹⁰, k němuž se nepřihlíží.¹¹ Škodu je třeba nahradit ve výši ceny zásilky v době jejího přijetí (v případě zničení nebo ztráty plnou, v případě poškození poměrnou k ceně při předání).¹²

Zákonodárcem formulované normy mají relativně abstraktní povahu a jejich konkretizace se ponechává judikatuře, příp. jurisprudenci.

3. Úprava přeshraniční přepravy

Jak již bylo naznačeno výše, v praxi dochází velice často k uzavírání smluv o přepravě zboží, které obsahují mezinárodní prvek.¹³ Typickým příkladem jsou situace, kdy místo odeslání je v jiném státu než místo doručení. Za tímto účelem bylo v průběhu 20. století sjednáno několik mezinárodních úmluv, které pomocí tzv. přímé metody bezprostředně upravují práva a povinnosti smluvních stran. Právě tyto úmluvy rozlišují různé druhy přepravy, když se vážou vždy k tomu danému technickému prostředku, jehož prostřednictvím se přeprava provádí. Kolizní normy se v praxi zejména z důvodů výrazně široce pojatých rozsahů přímých

9 Srov. § 2566 odst. 2 ObčZ

10 Srov. § 2566 odst. 4 ObčZ

11 Srov. § 554 ObčZ

12 Srov. § 2567

13 K tomu např. Statistiky zahraničního obchodu České republiky 1989-2014, dostupné: https://www.czso.cz/documents/10180/36785880/32018115_0601.pdf/da215d4d-f4a3-45ab-899e-521283305aa4?version=1.1

úmluv uplatňují zřídka¹⁴, přesto je třeba pro úplnost uvést, že rozhodné právo se v případech absence volby práva určí pomocí nařízení Řím I.¹⁵ Zásadní je pak její čl. 5 odst. 1, dle něž je právem rozhodným pro [smlouvy o přepravě zboží] právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení. Článek 5 odst. 3 ovšem obsahuje také tzv. „únikovou doložku“¹⁶, dle níž „*vyplývá-li ze všech okolností případu, že je smlouva, nedošlo-li k volbě práva, zjevně úžeji spojena s jinou zemí,[...] použije se právo této jiné země.*“ To platí i pro odpovědnost za porušení závazku, tedy způsobení škody na zásilce.¹⁷

3.1 Automobilová přeprava

V oblasti silniční přepravy zboží je základním pramenem Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (dále jen „**Úmluva CMR**“).¹⁸ Úmluva CMR se aplikuje na smlouvy o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí a dodání zásilky leží v různých státech, z nichž alespoň jeden z nich je smluvním státem Úmluvy. Úmluva dále obsahuje výjimky, na jejichž přepravu se nevztahuje¹⁹ a zvláštní pravidla v případech, kdy je k přepravě vozidla přepravujícího zásilku užito jiného druhu přepravy.²⁰

Odpovědnost dopravce je v Úmluvě CMR obsažena v čl. 17 až 29. Dopravce odpovídá za poškození zásilky, její ztrátu (byť jen částečnou) od jejího převzetí až do jejího vydání a

14 K tomu srov. teoretickou doktrínu např. KUČERA 2015 op. cit., s. 211 a čl. 25 nařízení Řím I. Ačkoliv čistě gramatický výklad by mohl svádět k závěru, že nařízením Řím I nejsou dotčeny pouze mezinárodní úmluvy, které stanoví kolizní normy pro smluvní závazkové vztahy, pomocí historického a jak výše naznačeno doktrinního výkladu je tato interpretace překonávána.

15 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)

16 Analogicky k tomu např. BŘÍZA, P. Řím I: Nový předpis EU upravující kolizní normy pro smluvní závazky. Bulletin advokacie. 2008, č. 11. s. 72.

17 Srov. čl. 12 odst. 1 písm. c) nařízení Řím I

18 K přepravě nebezpečného zboží pak Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí (ADR)

19 Srov. čl. 1 odst. 3 Úmluvy CMR

20 Srov. čl. 2 Úmluvy CMR

překročení dodací lhůty. Odpovědnost je objektivní²¹, ačkoliv existují i názory, které z čl. 17 odst. 2 dovozují spíše subjektivní pojetí²² v souvislosti s dikcí „*dopravce je zproštěn odpovědnosti [...] okolnostmi, které nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci*“. Nejvyšší soud pak mezi tyto okolnosti řadí např. loupežné přepadení, tedy „*vedle událostí přírodního charakteru i okolnost mající původ v lidském jednání (např. loupežné přepadení, ozbrojený útok apod.)*“.²³ Tento výklad později upřesnil s tím, že přepadení a ozbrojený útok nelze brát automaticky jako liberační důvod, ale je třeba zkoumat, zda dopravce mohl útok odvrátit.²⁴ Domnívám se, že analogicky lze požadavek individuálního zkoumání okolností případu aplikovat i v jiných případech liberace z důvodu vis maior, přičemž Nejvyšší soud stanoví poměrně přísná kritéria na možnost jejího odvrácení.²⁵

Ustanovení čl. 17 odst. 2 pak stanoví i další obecné liberační důvody, kterými jsou případy, kdy škoda byla způsobena oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce a vlastní vadou zásilky. Všechny výše uvedené liberační důvody prokazuje dopravce.

Specifika automobilové dopravy jsou pak zohledněna zejména v čl. 17 odst. 4, který stanoví v šesti případech privilegované liberační důvody, kdy škoda vznikne v souvislosti s využitím zvláště nebezpečných způsobů přepravy. Jsou jimi např. použití otevřeného vozidla bez plachet, bylo-li tak výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě, chybějící nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu vystavena ztrátám nebo poškození či přeprava živých zvířat. V případě skutkového naplnění některého z důvodů se stanoví právní domněnka, že škoda vznikla z těchto nebezpečí.²⁶ To však neplatí, je-li ztráta neobvykle veliká nebo se ztratí jednotlivý kus zásilky.

Úmluva CMR výslovně stanoví, že dopravce odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy za předpokladu,

21 KROFTA, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. aktualizované vydání. Praha. Leges, 2015, s. 110

22 SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009, s. 255 a násl.

23 Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.9.2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003

24 Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009

25 K tomu op. cit. 20 a rovněž shodně op. cit. 22

26 Srov. čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR

že jednají v rámci svých pracovních úkolů. Dle judikatury však není nutné, aby tyto osoby jednaly v zájmu dopravce, postačuje, že osoba jednala v rámci uložených pracovních úkolů, ačkoliv svým jednáním výlučně sledovala vlastní zájmy nebo zájmy třetí osoby.²⁷ Úmluva CMR je navíc téměř striktně kogentní, přičemž výjimkou je možnost odchýlit se od úpravy vzájemného následného postihu mezi dopravci při přepravě prováděné postupně několika dopravci.²⁸ Uplatňuje se přitom institut tzv. navazujícího dopravce²⁹, kdy v případě, že je přeprava prováděna několika dopravci, je každý z nich odpovědný za provedení celé přepravy.³⁰

Lze shrnout, že nároky kladené na dopravce v automobilové přepravě, jsou poměrně náročné a implicitně požadují jeho odbornost profesionála.

3.2 Železniční přeprava

Přeprava zboží vlaky je upravena Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě (dále jen „**COTIF**“) ve znění Vilniuského protokolu, který byl přijat 3. 6. 1999 (v platnost vstoupil až v roce 2006), zejména pak její Přípojek B - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (dále jen „**CIM**“). Aplikují se na každou smlouvu o přepravě s využitím železnic, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech.³¹ Případně je možná volba stranami, pokud je členem pouze jeden z dotčených států.

V porovnání s Úmluvou CMR lze vysledovat řadu podobných a totožných prvků. Dopravce rovněž odpovídá za škodu vzniklou na zásilce v době od přijetí zboží až do jeho dodání a to včetně pozdního dodání. Článek 23 § 2 pak obsahuje obecné liberační důvody, které jsou totožné s obecnými liberačními důvody v úpravě silniční dopravy (viz výše). Několik privilegovaných liberačních důvodů je také v zásadě shodných s úpravou v Úmluvě CMR (např. chybějící nebo vadný obal zboží, jeho přirozená povaha či přeprava živých zvířat)³², jiné jsou lehce modifikované. Specifická je pak odpovědnost při povinnosti doprovodu při

27 Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010

28 Srov. čl. 41 Úmluvy CMR

29 Srov. Kučera 2008 op. cit., s. 300

30 Srov. čl. 34 a násl. Úmluvy CMR

31 Srov. čl. 1 CIM;

32 Srov. čl. 23 CIM a čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR

přepравě (ať smluvní nebo zákonné), při přepравě železničních vozidel jedoucích po vlastních kolech, ale i odpovědnost při jaderné události. Dopravce rovněž odpovídá za své zaměstnance a jiné osoby, které používá k provádění přepравy.³³ Mezi ty jsou řazeni i provozovatelé železniční infrastruktury, na níž se přeprava uskutečňuje.

Zajímavé řešení přináší COTIF pro řešení odpovědnosti v případech, že je zásilka přepравována více dopravci (v oblasti železniční dopravy je to typický jev, vzhledem k monopolizaci trhu způsobené podnikateli vlastněnými státem či s jeho účastí³⁴). Kromě institutu navazujícího dopravce, může dopravce převést provedení výkonu na vedlejšího dopravce, s nímž je ve zvláštním smluvním stavu. Ten pak odpovídá pouze za přepравu, kterou provádí.³⁵ Úprava je rovněž téměř výhradně kogentní.³⁶

Lze shrnout, že úprava v COTIF a CIM vychází z podobných principů jako Úmluva CMR, přičemž je více kazuistická a bohužel i o něco méně přehledná.

3.3 Letecká přeprava

Letecká přeprava je ideálním odvětvím na demonstrování vývoje pojetí odpovědnosti za škodu na zásilce v jednotlivém druhu přepравy v rámci mezinárodní unifikace. Rozlišujeme totiž dva prameny úpravy formou přímé metody. Prvním je tzv. Varšavský systém, jehož základem je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě přijatá roku 1929 a na ni navazující protokoly (dále jen „**Varšavská úmluva**“). Druhým je pak pozdější Úmluva o unifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou přepравu z roku 1999 (dále jen „**Montrealská úmluva**“). Varšavská úmluva zůstává pro Českou republiku v platnosti ve vztahu ke státům, které k Montrealské úmluvě neratifikovaly³⁷

Varšavská úmluva totiž vychází z pojetí subjektivní odpovědnosti, přičemž se presumuje zavinění dopravce. Ten tedy nese důkazní břemeno a pro zbavení se odpovědnosti za škodu musí prokázat, že „*on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učiniti.*“³⁸ Varšavskou úmluvu obsahuje institut navazujícího

33 Srov. čl. 40 CIM

34 Srov. DVOŘÁKOVÁ, A. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepравě zboží. 2013. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta, s. 18

35 Op cit. 28

36 Srov. čl. 5 CIM

37 Kučera 2008 op cit., s. 304

38 Srov. čl. 20 Varšavské úmluvy

doprovce a zákaz smluvního ustanovení směřujícího ke zproštění smluvního nebo skutečného dopravce odpovědnosti pod sankcí nicotnosti a neplatnosti.³⁹

Oproti tomu Montrealská úmluva stojí na principu odpovědnosti objektivní, přičemž obsahuje obecné i privilegované liberační důvody. Dopravce neodpovídá za škodu (nebo odpovídá jen v omezené míře) v případech, kdy prokáže, že byla způsobena:

- a) vlastní vadou přepravovaného nákladu,
- b) vadným balením (obdobně jako úprava CMR a COTIF),
- c) válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu, nebo
- d) zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s tranzitem nákladu.⁴⁰

K bodu c) pak lze dodat, že není v silách dopravce zabránit poškození či úplnému zničení zásilky v důsledku ozbrojeného konfliktu třetích stran, pokud neporuší uložená bezpečnostní opatření. Mezi ně by dle mého názoru bylo možné zařadit např. narušení bezletové zóny. Věřím, že pod pojem válečný konflikt lze rovněž zařadit akty teroristických útoků.

Bod d) pak reflektuje zvýšená bezpečnostní opatření a organizační nároky při letecké dopravě obecně (zejména z důvodu bezpečnosti, zamezení střetu letadel a plynulosti provozu letišť).

Pokud přepravu provádí více dopravců, může poškozený uplatnit nárok na náhradu škody vůči tomu dopravci, který prováděl přepravu, během níž vznikla škoda. První dopravce však může výslovně převzít odpovědnost za celou cestu. Odesílatel může uplatnit nárok vůči prvnímu přepravci vždy a příjemce může uplatnit nárok vůči poslednímu dopravci. Tím není dotčena odpovědnost dopravce, při jehož přepravě škoda vznikla - vzniká solidární odpovědnost.⁴¹

Nařízením č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, byla Montrealská úmluva provedena do práva EU.

4. Závěr

V úpravě odpovědnosti za škodu na zásilce ve výše uvedených druzích přepravy lze vysledovat podobné principy, mezi něž patří zejména klonění se k objektivnímu pojetí odpovědnosti. Úmluvy obsahují v zásadě shodné obecné liberační důvody a rovněž některé privilegované (vada zásilky, vadný obal). Individuální charakter přepravy je vyjádřen zejména v privilegovaných a jiných specifických liberačních důvodech. Pro konkretizaci jednotlivých

39 Kučera 2008 op. cit., s. 306

40 Srov. čl. 18 odst. 2 Montrealské úmluvy

41 Srov. čl. 36 Montrealské úmluvy

pojmu je třeba zohlednit judikaturu, která je alespoň částečně shromažďována na internetových stránkách jednotlivých organizací.⁴² Úprava v ObčZ je oproti jmenovaným úmluvám více abstraktní, což je však s ohledem na přehlednost základního soukromoprávního kodexu pochopitelné.⁴³

⁴² Např.: <http://www.otif.org/en/law/case-law.html> nebo <http://www.unidroit.org/instruments/transport/cmr-convention> ; v případě Montrealské úmluvy SDEU: <http://curia.europa.eu/>

⁴³ Autor si je přitom vědom kritiky některých členů odborné veřejnosti na místy příliš vysokou míru kazuistiky ObčZ.

5. Prameny

Odborná literatura:

BŘÍZA, P. Řím I: Nový předpis EU upravující kolizní normy pro smluvní závazky. Bulletin advokacie. 2008, č. 11. s. 72.

KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. a kol. Právo mezinárodního obchodu. Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-108-3

KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M.; RŮŽIČKA, K. et al. Mezinárodní právo soukromé. 8. vyd. Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-550-0

KROFTA, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. aktualizované vydání. Praha. Leges, 2015

MAREK, K. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. Bulletin advokacie. 2014, č. 9, str. 29-34

SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). 1. vydání. Praha: VOX a.s. - Nakladatelství, 2009

Normativní právní akty:

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě

Přeprava zboží vlaky je upravena Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě

Judikatura:

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.9 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010

Internetové zdroje:

Statistiky zahraničního obchodu České republiky 1989-2014, dostupné:

https://www.czso.cz/documents/10180/36785880/32018115_0601.pdf/da215d4d-f4a3-45ab-899e-521283305aa4?version=1.1