

Mezinárodní úmluva CMR z pohledu náhrady škody

Přeprava zboží, ať již silniční, železniční nebo letecká, je považována za nejrizikovější část obchodování se zbožím. Případná náhrada škody na zboží je pro všechny druhy přeprav limitována příslušnými mezinárodními úmluvami, ovšem dlužno dodat, že ne pro všechny škodní události. V případě silničních přeprav jde o tzv. Úmluvu CMR. Přináší benefity pro dopravce a negativa pro objednatele, nebo jaká je vlastně skutečnost? Jak přísné jsou soudy a jaké kladou na dopravce požadavky?

V oblasti silniční přepravy je Česká republika vázána Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě neboli „Úmluvou CMR“ (dále také jen „Úmluva“), vyhláškou ministra zahraničí uveřejněnou pod č. 11/1975 Sb. Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zboží za úplatu provedenou silničním vozidlem, jestliže místo převzetí a předpokládané místo vykládky zásilky leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden podepsal Úmluvu. Nutno mít v této souvislosti na paměti, že Úmluva se vždy aplikuje i na přepravu objednanou českou společností u českého dopravce, pokud místo převzetí a místo dodání leží ve dvou různých smluvních státech Úmluvy.

Úmluva zásadním způsobem upravuje zejména listiny užívané v rámci přepravy (nákladní list), odpovědnost za škodu, zánik nároků smluvních stran a řešení sporů mezi účastníky přepravy. To, co v Úmluvě není upraveno, musí být v rámci smluvního vztahu řešeno dle příslušných národních právních řádů.

Smluvní strany nejsou oprávněny libovolně si dohodnout v rámci konkrétního smluvního vztahu spadajícího pod režim Úmluvy ujednání od ní se odchylicí. Taková ujednání jsou vždy neplatná a právně neúčinná. Kogentní charakter Úmluvy neumožňuje libovolný rozšiřující výklad jejích jednotlivých článků, přičemž nejen české soudy, ale především evropské soudy rozhodující podle Úmluvy, se jí snaží vykládat co nejstriktněji, bohužel, jak z praxe vyplývá, převážně k tíži dopravců. Proto, aby byl dopravce připraven poprat se nejen s momentálně obtížnou situací v oblasti mezinárodní přepravy, je nezbytné, aby znal nejen úskalí faktické aplikace Úmluvy CMR zejména z hlediska nároků na náhradu škody, ale aby byl seznámen i s rozhodovací praxí českých soudů, které z ní vycházejí. Tato znalost umožní dopravci ušetřit náklady spojené s případným vedením sporů a zamezit vzniku zbytečných ztrát.

ZÁSADNÍ VÝZNAM NÁKLADNÍHO LISTU

Úmluva vymezuje dobu, během které dopravce za přepravované zboží odpovídá. Tato doba začíná převzetím zásilky dopravcem a skončí jejím předáním do faktické moci příjemce. V této souvislosti je nutné

zmínit nákladní list, který je zásadním dokumentem pro provedení jakékoli kontroly pohybu a množství přepravovaného zboží. Dle stávající praxe dopravců význam nákladního listu bývá často podceňován a dopravci, resp. jejich řidiči ne vždy dbají na to, aby byly v nákladním listu zaznamenány všechny skutečnosti rozhodné pro případná uplatnění nároků jedné či druhé smluvní strany související s přepravou zboží, která je zdokumentována nákladním listem.

Při převzetí zásilky k přepravě dopravce vždy musí ve svém zájmu přezkoumat

mu zamezuje, aby později výsledky kontroly, tedy např. částečnou ztrátu zboží, popíral.

Neobsahuje-li nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravce v řádném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listu. Prokázání opaku leží pak na dopravci samotném. Dopravci by v této souvislosti měli vzít na vědomí, že české soudy považují nákladní list za jednoznačný důkaz o množství zboží převzatém dopravcem, resp. předaném příjemci, a to,



Dopravce odpovídá během přepravy za ztrátu zásilky i za její poškození

správnost údajů obsažených v nákladním listu a měl by spolehlivě zjistit zjevný stav zásilky a jejího obsahu. Veškeré výhrady ohledně zásilky musí do nákladního listu zaznamenat. Rovněž by měl v nákladním listu odůvodnit všechny výhrady, které ke stavu zásilky učinil. Je přinejmenším žádoucí, aby zaznamenané výhrady dopravce odesílatel výslovně uznal, resp. podepsal.

Tím, že se dopravce zúčastní kontroly zásilky a svým podpisem (resp. podpisem řidiče) nákladního listu stvrdí vlastnosti zásilky, vztahuje se na něj čl. 30 odst. 2 Úmluvy, který

co není v nákladním listu uvedeno nebo zcela hodnověrně vyvráceno, pro české soudy neexistuje. A vyvrátit to, co je uvedeno v nákladním listu, je mnohdy prakticky nemožné.

NÁROK NA NÁHRADU ŠKODY

Odpovědnost dopravce v rámci silniční přepravy je odpovědností, kdy z pohledu poškozeného není potřebné zkoumat, zda škoda byla dopravcem způsobena zaviněně. Vzhledem ke stávajícím okolnostem provádějícím přepravu zboží (mám tím na mysli zejména časté krádeže zásilek, řešení nepředpokláda-

ných dopravních omezení a všechny další skutečnosti, které dopravcům zásadním způsobem komplikují plnění přepravních smluv) zastávám názor, že odpovědnost dopravce je odpovědností za neohrožení průběhu přepravy, nikoli odpovědností za výsledek. Jak vyplývá z rozhodovací praxe evropských soudů, na dopravce jsou prostřednictvím Úmluvy CMR a jejího výkladu kladeny zvýšené nároky týkající se péče o zboží projevující se v povinnosti neohrožovat jeho přepravu vlastní činností, nezodpovědným chováním a dále nároky týkající se povinnosti předcházet či odstraňovat jakékoliv útoky či zásahy, které by směřovaly vůči zboží a jeho přepravě.

Nejvýznamnějším ustanovením týkajícím se odpovědnosti za škodu je bezpochyby čl. 17 Úmluvy CMR, v němž je zakotvena zásadní povinnost péče dopravce o zásilku, tedy odpovědnost za její neohrožování ať už vlastní činností, nebo i vnějšími vlivy. Podle čl. 17 Úmluvy dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

POŠKOZENÍ NEBO ZTRÁTA

Rozlišení, zda jde o poškození či ztrátu zásilky, nemá z hlediska nároku na náhradu škody žádný zvláštní význam. Při poškození zásilky stejně jako při částečné ztrátě nákladu bude hrazena škoda, o kterou se hodnota zboží snížila a při absolutním zničení stejně jako při totální ztrátě zásilky bude dopravce povinen uhradit celkovou škodu; v obou případech s přihlédnutím k ustanovením o limitaci náhrady škody (viz níže).

Překročení dodací lhůty nastane tehdy, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané lhůtě. Pokud není lhůta dodání sjednána, pak je dopravce povinen dodržet lhůtu průměrnou okolnostem. Maximálně tato lhůta činí 60 dní od převzetí zásilky dopravcem, neboť podle čl. 20 Úmluvy po uplynutí této lhůty nastává nevyvratitelná právní domněnka ztráty zásilky, a objednatel přepravy bude oprávněn uplatnit nárok na náhradu takto vzniklé škody.

Samotné zpoždění dodávky ovšem nepředstavuje přímou povinnost dopravce zaplatit náhradu škody. Aby bylo možné požadovat náhradu škody, musí faktická škoda skutečně vzniknout. V případě, že je však překročena dodací lhůta a oprávněný prokáže, že škoda vznikla z tohoto důvodu, je dopravce povinen hradit škodu jen do výše dovozného. Pokud má objednatel v úmyslu uplatnit vůči dopravci své nároky vzniklé na základě překročení dodací lhůty, pak je povinen uplatnit je v písemné formě u dopravce do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci, jinak tento nárok zaniká. O doručení takového oznámení je objednatel povinen předložit důkaz. Odeslání písemné výhrady faxem či e-mailem by bylo možno považovat za dostačující za situace, kdy by současně bylo prokázáno i její doručení do-

pravci. Nemůže-li objednatel toto prokázat, nemůže úspěšně uplatnit vůči dopravci svůj nárok na náhradu škody.

LIMITACE NÁHRADY ŠKODY

S obecnou odpovědností podle čl. 17 Úmluvy je spojen zásadní benefit dopravce – limitace výše náhrady škody. Čl. 23 Úmluvy CMR stanoví maximální výši škody, která je dopravcem v případě škody způsobené nedbalostí nahrazována a která se vypočítá jako součin částky 8,33 * kurz SDR (Special Drawing Rights; česky: zvláštní práva čerpání – ZPC, v dubnu 2013 činila např. 29,701 Kč) * počet kg hrubé hmotnosti odcizené části zásilky. Výpočet škody vychází výhradně z kilogramové váhy zásilky, nezávisle na tom, jakou skutečnou hodnotu (cenu) ta která část zásilky má. Limitace náhrady škody platí jak pro poškození zásilky, tak pro ztrátu zásilky či opožděné dodání. Jestliže ke ztrátě zásil-

dují odškodnění nejen skutečné výše škody, ale škod následných včetně ušlého zisku, což je dle Úmluvy vyloučeno a nemá v ní žádnou právní oporu. Navíc nárok na náhradu za překročení dodací lhůty může být uplatněn jen tehdy, byla-li dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů (viz výše). To lze označit za jednoznačný benefit ve prospěch dopravce.

PŘIPUSTNOST VYŠŠÍCH LIMITŮ – ÚMYSLNÁ ŠKODA

Výše uvedené limity se neuplatní, jestliže došlo k jednání, které by bylo kvalifikováno podle čl. 29 Úmluvy jako úmyslné nebo jako jednání realizované způsobem rovnocenným úmyslu. Dopravce bude v takovém případě povinen uhradit celkovou vzniklou škodu, která v tomto případě může zahrnovat i úhradu dovozného, cla a jiných výloh vzniklých v souvislosti s přepravou zásilky,



V oblasti mezinárodní silniční přepravy je Česká republika vázána Úmluvou CMR

ky nedošlo úmyslně, nezahrnuje náhradová povinnost nárok na ušlý zisk ani jiné finanční ztráty – tzv. nepřímé škody. Objednatelé jsou v této souvislosti často nepřijemně překvapeni, neboť nechávají přepravovat zásilky o nízké hmotnosti, ale vysoké finanční hodnotě, přičemž náhrada škody se následně vyčísluje výhradně dle hmotnosti, nikoli dle hodnoty přepravovaného zboží.

V případě překročení sjednané dodací lhůty a vzniku škody z tohoto důvodu je dopravce povinen hradit škodu pouze do výše dovozného. Objednatelé se ale často doža-

jakož i ušlý zisk. V průběhu uplynulých let se pod úmysl či způsob rovnocenný úmyslu zařadila (zejména v zahraniční literatuře a rozhodnutích zahraničních soudů) i hrubá nedbalost, což považují za velmi přísný výklad významně znevýhodňující dopravce. Z ustálené judikatury, zejména evropských soudů, je zřejmé, že za hrubou nedbalost či vědomě lehkomyšlné jednání dopravce blízkí se svým charakterem úmyslnému jednání je nutno považovat např. nejen situaci, kdy je vozidlo při sjednání fixního termínu dodávky osazeno jednočlennou posádkou, která je

FOTO: SAE



Dopravce by neměl nechat zboží v kamionu nestřežené. V případě krádeže by mu to u soudu značně přitížilo

nucena dodržovat evropské předpisy o minimálních přestávkách v jízdě, nýbrž i výběr trasy a volbu časového rozvrhu v případě, že sjednaná doba dodání nebyla dopravcem dodržena. Dlužno dodat, že české soudy se k tomuto výkladu začínají rovněž přiklánět.

Vyšších limitů náhrady umožňují dosáhnout vedle čl. 29 Úmluvy i čl. 24 a 26 Úmluvy. Jednou z možností, zakotvenou v prvním ze zmíněných článků, je ujednání o vyšší hodnotě zásilky. Při sjednání vyššího limitu podle čl. 24 Úmluvy musejí smluvní strany dodržet dvě základní podmínky, bez kterých by bylo sjednání vyššího limitu neplatné. První z nich je povinnost dohodnout si a také zaplatit dohodnutý příplatek k přepravnému. Druhou nezbytnou podmínkou je uvedení zvýšené ceny odpovědnosti v nákladním listě. Čl. 26 Úmluvy pak umožňuje objednateli zvýšit limit náhrady škody pro případ, zaplatí-li objednatel dohodnutý příplatek k přepravnému a uvede v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty nebo poškození či překročení dodací lhůty.

ZPROŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE

Dopravce se zproští odpovědnosti za škodu v první řadě uplynutím promlčecí doby. Nárok na náhradu škody se promlčí za pou-

hý jeden rok od data vydání zboží, popř. po uplynutí sjednaného termínu dodání. Při úmyslném porušení povinností dopravcem je promlčecí doba prodloužena na tři roky. Po uplynutí promlčecí lhůty má dopravce právo odmítnout zaplatit jakoukoli náhradu škody.

Dopravce se dále může v souladu se čl. 17 odst. 2 Úmluvy zprostit odpovědnosti za škodu, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno objednatelem, příkazem objednatele, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky není v jeho moci odstranit. Tento poslední liberační důvod spočívající v neodvratitelnosti určité události, která je zcela mimo sféru působení dopravce, je v současné době v soudních sporech vycházejících z Úmluvy nejčastější. Důkazní břemeno v takovém případě vždy nese dopravce a musí předložit dostatečné důkazy o příčinách ztráty či poškození zásilky. Okolnostmi rozhodnými pro posouzení, zdali dopravce mohl ve smyslu ustanovení čl. 17 odst. 2 Úmluvy ztrátu zásilky odvrátit, či nikoli, jsou kromě okolností samotného skutku, při němž ke ztrátě zásilky došlo, také okolnosti spočívající v jednání dopravce, zejména plnění jeho povinností rizikům ztráty zásilky předcházet.



Nákladní list je zásadním dokumentem, bývá ale podečňován

FOTO: ARCHIV

SPECIÁLNÍ PŘÍPADY

Čl. 17, odst. 4 Úmluvy upravuje speciální případy vyloučení dopravcovy odpovědnosti. Důvody liberalizace dle tohoto článku se vztahují pouze na ztrátu a poškození zásilky, nikoli na pozdní plnění dopravcem. Dopravce je zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s:

- použitím otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě;
- chybějícím obalem či vadným obalem zásilky, která je tak pro svoji povahu vystavena ztrátám nebo poškozením;
- manipulací, naložením, uložením nebo vyložením zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce;
- přirozenou povahou určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců,
- nedostatečnou nebo vadnou značkou nebo čísly jednotlivých kusů zásilky;
- přepravou živých zvířat.

Prostý poukaz dopravce na některá z výše uvedených nebezpečí ke zproštění dopravce z odpovědnosti nepostačuje. Dopravce je povinen osvědčit příčinnou souvislost mezi existencí jím tvrzeného nebezpečí a možným vznikem škody a tuto kauzalitu prokázat.

Dopravce se jako zprošťujícího důvodu nikdy nemůže dovolávat vad vozidla, které bylo k přepravě použito, či odpovědnosti třetích osob, které k plnění přepravy využil. Z pohledu dopravce je rovněž důležité, že odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, jako za vlastní jednání a opomenutí, a to za předpokladu, že tito zástupci, pracovníci nebo ostatní osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů.

ZPROŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE V PRAXI ČESKÝCH SOUDŮ

Jednotlivé liberační důvody jsou výrazně ovlivňovány rozhodovací praxí soudů. České, ale i evropské soudy kladou na dopravce velmi vysoké nároky, což vede k jejich dalšímu znevýhodnění. České soudy kladou na dopravce následující požadavky:

- Dopravce musí vyvinout v rámci této povinnosti veškeré úsilí, aby zásilka nebyla vystavena nebezpečí její ztráty nebo poškození. Musí tak učinit všechny kroky k tomu, aby nedošlo k její ztrátě nebo poškození. Jedná se o zabránění všem nebezpečím, která mohou zpravidla při přepravě nastat.
- Dopravce je profesionálním podnikatelem a musí možná rizika ztráty či poškození zásilky při přepravě předvídat a činit taková prevenční opatření, aby tato rizika minimalizoval. V praxi tato opatření zpravi-

FOTO: ARCHIV

dla spočívají v naplánování co možná nejbezpečnějšího způsobu dopravy, zejména odpovídající trasy a časového rozvrhu přepravy, řádného naložení a zabezpečení nákladu, ostrahy nákladu, volby způsobilého vozidla i jeho osádky.

– Od dopravce se očekává a požaduje profesionální znalost technologie přepravy zboží po silnici, dopravního provozu, znalost rizik, a tudíž přijetí takových opatření, která odpovídají profesionální aktivní péči o zásilku. Každé riziko v mezinárodní přepravě představuje možnost nástupu škodných následků vůči přepravované zásilce, a dopravce tak může každé riziko ovlivnit svým profesionálně pečlivým přístupem.

Pokud jde o rizika související s dopravním provozem, povětrnostními vlivy, krádežemi nebo loupežemi, výběrem vozidla, neproškolením osádky, výběrem nevhodné trasy, výběrem nestřežených parkovišť, jízdou v konvoji, jízdou v jednočlenné osádce, pozdním nájezdu na vykládku apod., pak dle rozhodovací soudní praxe v takových případech zpravidla jde o okolnosti odvrátitelné, a tudíž škodné události, kdy dopravce za škodu či ztrátu zásilky odpovídá a zprostit odpovědnosti se nemůže. Pokud by se měl dopravce skutečně vyvinut, musí podat věrohodný důkaz, že skutek, který by ho měl liberovat, skutečně nastal a že tento skutek byl z hlediska kvalifikovaného a profesionálně pečlivého dopravce neodvrátitelný. Předložení takového důkazu je prakticky nemožné.

LOUPEŽ NEZPROSTÍ ZODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU

Zajímavé, že judikatura i skutek loupežného přepadení nebo ozbrojeného útoku nepovažuje za liberační důvod. Tento názor soudy odůvodňují tím, že není účelem Úmluvy, aby se dopravce mohl kdykoliv vyvinut ze své odpovědnosti za škodu na zásilce na základě pouhého tvrzení osádky vozidla, že jí byla zásilka ukradena nebo uloupěna.

Případ, kdy dopravce nechá vozidlo s přepravovaným nákladem na nehlídaném parkovišti bez dohledu, je pak judikaturou jednoznačně vnímán jako fatální porušení povinnosti dopravce jednat s péčí řádného hospodáře. Není ani liberačním důvodem, že byl zjištěn pachatel, který zásilku odcizil.

Soudní výklad Úmluvy má dopad na dopravce nejen v rámci soudních sporů, ale i v rámci pojistných smluv. Pojistné smlouvy velmi často obsahují pojistné podmínky určující, že pojišťovna je oprávněna pojistné plnění z předmětné události odmítnout, pokud dopravce nesplnil podmínky stanovené pojistnou smlouvou za účelem předcházení vzniku škody. Tyto podmínky pak reflektují současný vývoj judikatury a fakticky tak nutí dopravce, aby v rámci přepravy jednali v souladu s požadavky judikatury. Dopravci pojistné podmínky ne vždy detailně znají a následně se při uplatnění nároku na pojistné plnění diví, že pojišťovna jejich nárok oprávněně odmítá.

REGRESNÍ NÁROK DOPRAVCE

Je-li dopravce povinen uhradit objednateli škodu, měl by se zamyslet, zda se na vzniku škody kromě něho nepodílela ještě další osoba, která by byla povinna uhradit alespoň část škody místo dopravce. Takovou osobou může být zejména řidič, který má přímý vliv na provedení přepravy, nebo další dopravce podílející se na přepravě zásilky.

Ohledně případného uplatnění regresního nároku na náhradu škody dopravcem vůči řidiči je nutno upozornit, že aby dopravci-zaměstnavateli vznikl vůči řidiči-zaměstnanci nárok na náhradu škody, musí ten porušit pracovní povinnost. Taková povinnost může být stanovena samotným zákoníkem práce, v pracovní smlouvě nebo v interních předpisech dopravce (např. provozním řádu). Interní předpis může stanovit povinnost používat výhradně zajištěná, hlídaná a osvětlená parkoviště, povinnost parkovat tak, aby nebylo možné otevřít zadní dveře návěsu apod. Pokud se dopravci jako zaměstnavateli nepodaří prokázat úmyslné jednání řidiče v rámci způsobení škody, ale pouze jeho nedbalost, odpovídá zaměstnanec za vzniklou škodu v souladu s § 257 odst. 2 zákoníku práce pouze do výše čtyřnásobku jeho průměrného měsíčního výdělku. V případě, že řidič vykonává činnost pro dopravce nikoli jako zaměstnanec, ale na základě živnostenského listu, pak je výše náhrady škody neomezená.

VÍCE DOPRAVCŮ

Odpovědnost více dopravců podílejících se na jedné přepravě je upravena ve čl. 37 Úmluvy. V tomto případě je rozhodující, zda šlo o přepravu prováděnou postupně několika dopravci, nebo zda byla přeprava prováděna jen jedním dopravcem, jehož jiný dopravce provedením přepravy pověřil, přičemž se sám na realizaci dopravy fakticky nepodílel. V případě postupné přepravy náleží dopravci, který podle ustanovení Úmluvy zaplatil náhradu škody, právo postihu spočívající v částkách zaplacené náhrady škody, úroků a výloh, to vše proti dopravci, který se podílel na provedení přepravy a jehož jednáním byla škoda způsobena. V případě jen jednoho dopravce se jeho odpovědnost posuzuje podle čl. 17 - 29 Úmluvy, který soudní výlohy do odpovědnosti dopravce nezařazuje.

PŘÍSNÝ VÝKLAD

Odpověď na otázku, zda Úmluva představuje pro dopravce určitý benefit, je snadná – ano, představuje, ale pouze zdánlivě. Kromě benefitů dopravce spočívající v limitaci výše škody, jednoleté promlčecí lhůty, v krátkých reklamčních lhůtách a možnosti zproštění se odpovědnosti za škodu, Úmluva a pak zejména její soudní výklad je vůči dopravcům přísná a klade na ně zvýšené nároky v oblasti prevence náhrady škody, které reálně nelze nikdy zcela splnit. ✘

Mgr. Hedvika Hartmanová,
advokátka spolupracující s AK bpv Braun Partners

System GS1 Verifikace čárových a 2D kódů



Certifikovaná
zařízení REA

GS1 protokoly

Poradenství

The Global Language of Business®

www.gs1cz.org