

Dodání zboží a jeho přijetí příjemcem v mezinárodní železniční přepravě zboží



JUDr. JIŘÍ LOJDA, LL.M. EUR., Ph.D.,

advokát se specializací na právo poštovních služeb, přepravní a dopravní právo, v trvalé spolupráci s bpv Braun Partners, s. r. o.

Článek si klade za cíl informovat čtenáře o hlavních úskalích souvisejících s převzetím zboží v mezinárodní železniční nákladní přepravě podléhající Předpisům CIM, především s ohledem na možnou prekluzi nároků na náhradu škody při přijetí zásilky. Zároveň článek odpovídá na otázku, kdy je příjemce povinen při takových přepravách hradit náklady přepravy.

Dodání zboží¹ příjemci je okamžikem, kdy dopravce ukončuje své profesionální opatrování zásilky a kontrolu nad zbožím nabývá příjemce. Jedná se mnohdy o krátký časový okamžik, v rámci něž se však rozhoduje o existenci či vymahatelnosti celé řady nároků příjemce či odesílatele vůči dopravci. Právě v železniční nákladní přepravě podléhající Jednotným právním předpisům pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě (dále jen „**Předpisy CIM**“), jakožto přípojku B k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (dále jen „**COTIF**“) může mít opomenutí některého úkonu při dodání zboží dalekosáhlé následky. Situace je o to komplikovanější, že právní úprava obsažená v Předpisech CIM není zrovna přehledná a vyvolává celou řadu otázek, s nimiž se praxe potýká a jejichž zodpovězení nebývá zcela snadné, jakkoliv je třeba říci, že odpovědi na ně v rámci úmluvy COTIF a k ní existující judikatuře povětšinou nalézt lze. Cílem tohoto článku je čtenářům tyto odpovědi předložit.

Co je vlastně dodání zásilky a co je jejím přijetím?

Těžkosti při určení správného postupu při dodání zboží jsou způsobeny už jen skutečností, že Předpisy CIM

pracují s dvěma pojmy, z nichž každý má poněkud odlišný obsah, nicméně hranice mezi jejich významy nemusí být vždy zcela zřejmá. Skutečnost, že se dvěma pojmy pracují i rozhodná znění (nejedná se tedy o chybu v překladu, kterých je jinak v Předpisech CIM celá řada), však jednoznačně dokazuje, že tvůrci úmluvy COTIF zamýšleli dosáhnout rozdílných právních účinků použitím jednoho ze dvou těchto pojmů v každém jednotlivém případě. Těmito pojmy jsou „**dodání**“ zboží (anglicky „delivery“, německy „Ablieferung“) a „**přijetí**“ zboží (anglicky „acceptance“, německy „Annahme“). Dodání zboží má v souladu s čl. 23 odst. 1 Předpisů CIM především ten následek, že se jím ukončuje profesionální opatrování zásilky dopravcem, a tudíž i časový úsek, v rámci něž dopravce za škodu na zásilce či za zpoždění s jejím dodáním odpovídá. Přijetí zásilky má však podle čl. 47 § 1 Předpisů CIM za následek zánik nároků oprávněné osoby (nejčastěji příjemce) vyplývajících ze ztráty zásilky, jejího poškození či ze zpoždění s jejím dodáním, nedošlo-li k některé skutečnosti uvedené v čl. 47 § 2 Předpisů CIM (k tomu podrobněji níže).

Rozdíl v obsahu pojmů „dodání“ a „přijetí“ a důsledky jejich rozlišování lze ilustrovat na rozhodnutí rakouského

¹ Předpisy CIM pracují v českém překladu s pojmem „zboží“, což je přesnější překlad anglického pojmu „goods“ (nebo německého „Gütern“ či francouzského „merchandises“). Jakkoliv např. CMR pracuje s pojmem zásilka, ačkoliv rozhodná znění (anglické, francouzské) pracují s týmiž pojmy jako Předpisy CIM. Pojmy lze nicméně v naprosté většině případů zaměňovat bez ztráty či posunu významu sdělení.

nejvyššího soudu (Oberster Gerichtshof, dále jen „OGH“) ve věci sp. zn. 7 Ob 199/14m ze dne 26. listopadu 2014. V tomto případě soud rozhodoval spor z přepravní smlouvy, jejímž předmětem byla přeprava rolí plechu z Rakouska do Itálie dvěma ucelenými vlaky, přičemž k přepravě byla sjednána poměrně krátká dodací lhůta v délce 13 hodin. Při přepravě ovšem došlo k nemalému zpoždění, když první vlak dorazil do cíle své cesty po šesti dnech a druhý dokonce po jedenácti dnech. Důvod zpoždění nevyšel v řízení najevo, nicméně svou roli patrně hrála skutečnost, že vozy se zbožím byly dány k přepravě koncem kalendářního roku, tedy v období vánočních svátků. Po dobu zdržení na cestě byly vozy ponechány ve venkovních prostorách a vlivem nestálých venkovních teplot došlo ke korozi přepravovaného plechu. Zásilka byla fyzicky převzata po příjezdu do cíle zástupcem příjemce, nicméně k převzetí došlo podle originálních nákladních listů s výhradou pozdější kontroly. Škoda, kterou určil znalec po prohlídce zboží (znalce si najal zástupce odesílatele), byla stanovena na částku 276.378,28 EUR a tato skutečnost byla oznámena dopravci faxem. S ohledem na nemalou výši škody se chtěl dopravce celkem pochopitelně dovolat toho, že zboží bylo již příjemcem převzato, a tudíž došlo k zániku nároků podle čl. 47 § 1 Předpisů CIM. OGH ovšem odkázal na judikaturu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě nákladu (dále jen „CMR“) a judikoval, že **přijetí zboží s výhradou není přijetím zboží ve smyslu čl. 47 Předpisů CIM a nároky tedy v důsledku takového převzetí zboží nezanikají**. Soud judikoval, že přijetí zboží podle čl. 47 § 1 Předpisů CIM vyžaduje, aby příjemce zboží přejímal a současně s tím alespoň konkludentně potvrzoval, že přeprava proběhla podle přepravní smlouvy. Pokud ovšem příjemce vznesl výhradu v tom smyslu, že musí zboží zkontrolovat a určit rozsah škody, nemůže být o takovémto potvrzení o řádném provedení přepravy řeč. Soud se však již nezabýval otázkou, jak dlouho může příjemce zboží „kontrolovat“.

Přijetí zboží tedy není totožné jako jeho dodání. Dodání je dvoustranné právní jednání², při němž dopravce pozbývá fyzickou kontrolu nad zásilkou a současně tuto kontrolu nabývá příjemce či jím pověřená osoba,

nebo tyto osoby alespoň dávají najevo, že kontrolu nad zásilkou nabývají. Z logiky věci tak po dodání zboží již dopravce nemůže odpovídat za škodu na zásilce či za zpoždění s jejím dodáním, jelikož nad ní nemá kontrolu, tu má příjemce. Dopravce však nemůže svou kontrolu nad zásilkou v místě dodání jednostranným právním jednáním bez dalšího pozbyt a vydávat tento postup za dodání³. Oproti tomu přijetí zásilky ve smyslu čl. 47 § 1 Předpisů CIM je jednostranným právním jednáním, které může být součástí dodání zásilky, je-li z pohledu příjemce vše v pořádku, nebo může po dodání zásilky následovat, nazná-li příjemce, že je vše v pořádku až následovně a je otázka, zda musí vůbec nastat, když Předpisy CIM neukládají příjemci povinnost, aby zásilku přijal, tedy potvrdil, že přeprava proběhla v pořádku. Přijetí zásilky je nepochybně adresným právním jednáním a projev vůle musí tedy dopravci dojít, jakákoliv jeho reakce se však k přijetí zásilky nevyžaduje. Z výše řečeného však vyplývá rovněž to, že přijetí zásilky je součástí jejího dodání, pokud příjemce nedeclaruje, že tomu tak není.

Lze snad jen doplnit, že nepřijetí zboží není odmítnutím jeho převzetí, které by bylo překážkou při dodání ve smyslu čl. 21 § 1 a 3 Předpisů CIM, což potvrdil i OGH ve výše uvedeném rozhodnutí. Pojmy dodání či přijetí zásilky, jak byly popsány výše, pak nelze bez dalšího zaměňovat s pojmem „vyložení“ či „vykládka“⁴.

Jak zabránit prekluzi?

Jak již bylo řečeno, patrně největším „strašákem“ spojeným s dodáním zboží při přepravách podléhajících Předpisům CIM je zánik odpovědnostních nároků vůči dopravci při přijetí zboží dle čl. 47 § 1 Předpisů CIM. Jedná se skutečně o prekluzi, nikoli o promlčení (které je v případě neprekludovaných nároků upraveno v čl. 48 Předpisů CIM) ani o pouhé zhoršení důkazní situace k uplatňování nároků oprávněné osoby⁵.

Postupy, jimiž je možné prekluzi zabránit, lze rozlišovat podle toho, jakému nároku prekluze hrozí, jaký je charakter vzniklé škody a v jaké fázi se oprávněná

² Skutečnost, že jde o dvoustranné právní jednání, neznamena, že by musely být obě jednající strany přítomné současně, ale jejich vůle musí být shodná. Jednání dopravce, který dodává zboží, musí odpovídat jednání příjemce, který toto dodání zboží akceptuje.

³ Např. složení zásilky vyžaduje překážku při dodání (srov. čl. 22 § 2 Předpisů CIM), ale ani zde nemůže dopravce zboží ponechat svému osudu, ale musí jej uschovat u sebe nebo u třetí osoby. Není-li možné příjemce zastihnout, nemůže mu dopravce zboží prostě nechat „na rampě“ (srov. v silniční nákladní přepravě podléhající CMR Rozsudek ND 1997.335 Borgarting, Norsko, jak je uveden v: SCHELIN, J. Haftungsbegrenzung und ihre Durchbrechung nach der CMR in den skandinavischen Staaten und Finland. Transportrecht 2004, č. 3, s. 110).

⁴ V podrobnostech k nakládce a vykládce srov. PRAVDA, J. Odpovědnost při nakládce a vykládce zásilky v přepravě zboží. Právo v přepravě a zasilatelství 2021, č. 3, s. 2.

⁵ Srov. úpravu a důsledky dodání zásilky v mezinárodní silniční nákladní přepravě dle čl. 30 CMR.

osoba (nejčastěji příjemce) snaží prekluzi zabránit. Vyjdeme-li z prvního rozlišujícího kritéria, pak je třeba rozlišovat mezi škodami vzniklými částečnou⁶ ztrátou nebo poškozením zboží nebo na škody vzniklé v důsledku zpoždění s jeho dodáním. V případě škod vzniklých v důsledku zpoždění nedojde k zániku odpovědnostních nároků, pokud oprávněná osoba uplatní tyto nároky vůči některému z dopravců uvedených v čl. 45 § 1 Předpisů CIM, a to do šedesáti dnů. První otázka, která zde vyvstává, se týká osoby dopravce, vůči kterému lze nároky uplatňovat, druhá otázka se pak týká okamžiku, od něž se ona šedesátidenní lhůta počítá, a třetí otázka se týká toho, jakým způsobem má uplatnění nároků proběhnout.

Dopravcem, vůči kterému lze nároky ze zpoždění uplatňovat, je první dopravce, poslední dopravce nebo ten dopravce, na jehož úseku přepravy došlo k události zakládající nárok na náhradu škody. Je ovšem třeba pamatovat na to, že Předpisy CIM rozlišují mezi „dopravcem“ a „výkonným dopravcem“ (srov. čl. 3 Předpisů CIM). Jelikož ustanovení čl. 45 § 1 Předpisů CIM hovoří o „dopravci“, je možné, aby byl tímto dopravcem pouze smluvní dopravce nebo některý z tzv. navazujících dopravců (srov. čl. 26 Předpisů CIM) – nevyžaduje se ovšem, aby šlo o dopravce přepravy železniční, když se může jednat i o dopravce pomocných přeprav, jež jsou rovněž kryty Předpisy CIM dle čl. 1 § 3 a 4 těchto předpisů. Uplatněním odpovědnostních nároků vůči výkonnému dopravci podle názoru autora prekluzi nároků ze zpoždění dle čl. 47 § 2 písm. c) Předpisů CIM zabránit nelze, jelikož toto ustanovení odkazuje explicitně na čl. 45 § 1 Předpisů CIM, zatímco postavení výkonného dopravce v rámci vymáhání nároků je upraveno v ustanovení čl. 45 § 6 Předpisů CIM. Uplatněním nároků ze zpoždění ve smyslu čl. 47 § 2 písm. c) Předpisů CIM pak lze rozumět jak zaslání písemné reklamace dle čl. 43 Předpisů CIM, tak podání žaloby příslušnému soudu⁷ (oba postupy ovšem předpokládají, že osoba uplatňující nárok má současně aktivní legitimaci – srov. čl. 43 § 2 a čl. 44 Předpisů CIM). V obou případech je třeba,

aby bylo toto právní jednání v šedesátidenní lhůtě doručeno⁸. Předpisy CIM zde bohužel pouze uvádějí lhůtu šedesáti dní, neříkají už ovšem, od kterého okamžiku lhůta začíná plynout. Autor je toho názoru, že od okamžiku přijetí zboží, jelikož to vyplývá dle jeho názoru ze systematiky čl. 47 Předpisů CIM. Na druhou stranu lze nalézt názory, jež se dovolávají analogie ustanovení o promlčení nároků ze zpoždění dle čl. 48 odst. 2 písm. b) Předpisů CIM, podle kterého promlčecí doba těchto nároků začíná běžet okamžikem dodání zboží⁹.

Zatímco prekluzi nároku na náhradu škody z titulu zpoždění zabrání reklamace dle čl. 43 Předpisů CIM (nebo žaloba), v případě poškození zboží nebo částečné ztráty je třeba vyhotovení tzv. komerčního zápisu podle čl. 42 Předpisů CIM. Komerční zápis je písemný záznam ověřující, zda došlo ke vzniku škody, a pokud ano, pak jde rovněž o záznam o jejím rozsahu a příčinách, okamžiku jejího vzniku a o hmotnosti a stavu zásilky v době provádění uvedených zjištění. Rozdíl mezi komerčním zápisem a reklamací spočívá v tom, že reklamací se nárok uplatňuje¹⁰, komerčním zápisem se jeho možná existence toliko zjišťuje. Komerční zápis zabraňuje prekluzi nároků přijetím zásilky při její částečné ztrátě nebo poškození, avšak nestaví běh promlčecí lhůty, jako to činí reklamace (srov. čl. 48 § 3 Předpisů CIM). Provedení komerčního zápisu (tj. zjištění škody) nebrání pochopitelně podání reklamace (tj. uplatnění zjištěné škody), nicméně je třeba uvést, že zaslání reklamace dopravci není podmínkou podání žaloby na náhradu škody¹¹. I zde vyvstává otázka, který dopravce má podle čl. 42 Předpisů CIM vyhotovit komerční zápis. Ustanovení čl. 42 Předpisů CIM hovoří o „dopravci“, tedy tím, kdo by měl vyhotovovat komerční zápis, by měl být ve smyslu čl. 3 Předpisů CIM dopravce smluvní, nebo tzv. dopravce navazující (čl. 26 Předpisů CIM).

K vyhotovení komerčního zápisu má dopravce dle čl. 42 Předpisů CIM přistoupit buďto z vlastní iniciativy,

⁶ Z logiky věci k přijetí zásilky, jež byla ztracena celá, dojít nemůže.

⁷ Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch--Band 7. Transportrecht: Viertes Buch. Handelsgeschäfte. Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft (407-452d), Fünfter Abschnitt. Speditionsgeschäft (453-466), Sechster Abschnitt. Lagergeschäft (467-475h), Fünftes Buch. Seehandel (476-619), CMR, CIM, MÜ, CMNI. 2. Auflage. München: C. H. Beck, 2009, s. 1396.

⁸ Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch--Band 7. Transportrecht: Viertes Buch. Handelsgeschäfte. Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft (407-452d), Fünfter Abschnitt. Speditionsgeschäft (453-466), Sechster Abschnitt. Lagergeschäft (467-475h), Fünftes Buch. Seehandel (476-619), CMR, CIM, MÜ, CMNI. 2. Auflage. München: C. H. Beck, 2009, s. 1397.

⁹ KOLLER, I. Transportrecht. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2013., s. 1446.

¹⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. června 2012 ve věci sp. zn. 32 Cdo 645/2012, kde se pojmem „reklamace“ zabýval tento soud ve vztahu k přepravě podle CMR, nicméně dle názoru autora jsou závěry uvedeného soudu ohledně obsahu pojmu „reklamace“ použitelné i v rámci Předpisů CIM.

¹¹ Naproti tomu Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží (SMGS) podání žaloby na dopravce z titulu náhrady škody reklamací podmiňuje – srov. čl. 47 § 1 SMGS. Je však třeba říci, že situace, kdy bude dopravce v České republice žalován „bez varování“, je krajně nepravděpodobná, a to s ohledem na § 142a zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu.

a to pokud zjistí, že došlo k částečné ztrátě zásilky¹² nebo k jejímu poškození, případně pokud se domnívá, že se tak stalo. Zároveň je dopravce povinen přistoupit k vyhotovení komerčního zápisu, pokud oprávněný tvrdí, že ke škodě na zásilce došlo. Aby komerční zápis zabránil prekluzi nároku, je třeba, aby oprávněný vyzval dopravce k provedení komerčního zápisu před přijetím zásilky v případě, že se jedná o částečnou ztrátu zboží nebo jeho poškození, které je zjevné. Pokud je škoda zjevně neznatelná, musí oprávněný k zamezení vzniku prekluze vyzvat dopravce k vyhotovení komerčního zápisu v dodatečné lhůtě sedmi dní po přijetí zásilky, nadto bude muset ovšem prokázat, že ke škodě došlo v průběhu přepravy, tedy od přijetí zásilky k přepravě do okamžiku jejího dodání.

Nevyzve-li tedy oprávněný dopravce k provedení komerčního zápisu v případě částečné ztráty či poškození zásilky v uvedených lhůtách, neznamená to ještě automaticky, že jeho nárok prekluduje. První možností, kdy k prekluzi i přes nečinnost oprávněného (nejčastěji příjemce) nedojde, skýtá v případě zjevné škody ustanovení čl. 47 § 2 písm. a) bod 2 Předpisů CIM, když podle něj platí, že nárok na náhradu škody ze zjevné ztráty či poškození zásilky neprekluduje, pokud dopravce pouze vlastním zaviněním opomenul provést komerční zápis. Zde je třeba vrátit se k ustanovení čl. 42 Předpisů CIM z nějž, jak již bylo řečeno, vyplývá, že dopravce má vyhotovit komerční zápis, pokud zjistí ztrátu nebo poškození zboží, nebo se domnívá, že k tomu došlo. Pokud tedy dopravce s ohledem na okolnosti vzniku škody musí vědět, že ke škodě došlo, nebo se tak alespoň musí domnívat, pak pokud komerční zápis v takovém případě nevyhotoví a jeho opis nevydá zdarma oprávněnému (čl. 42 § 2 Předpisů CIM), nárok přijetím poškozené zásilky nezaniká. Jako příklad lze uvést situaci, kdy dopravce vydá zásilku bez dalšího i přesto, že v průběhu manipulačních prací na seřadovacím nádraží došlo k nehodě, při které byl těžce poškozen vagon, na němž byla zásilka naložena¹³. Druhým případem, kdy nečinnost oprávněného nevede k prekluzi nároku, je pak situace, kdy ke škodě došlo buď záměrně, nebo z důvodu lehkomyšlnosti a s vědomím, že by taková škoda mohla nastat, a to podle čl. 47 § 2 písm. d) Předpisů CIM (někdy se hovoří o tzv. kvalifikovaném zavinění). Přítomnost kvalifikovaného zavinění brání prekluzi všech nároků na náhradu škody, tedy nejen v případě částečné ztráty či poškození (bez ohledu na to, zda šlo o škody znatelné či nikoliv), ale i v případě zpoždění s dodáním.

Snad jen pro úplnost je třeba se krátce zastavit nad formou reklamace a komerčního zápisu. V tomto případě je třeba uvést, že Předpisy CIM samy na jednotný vzor těchto dokumentů neodkazují. Předpisy CIM jsou dle svého čl. 5 kogentní a umožňují sjednávat další povinnosti pouze v neprospěch dopravce (ledaže odchýlení se od svých ustanovení tyto předpisy vysloveně připouštějí). Zaváže-li se tedy dopravce, že vydá komerční zápis na určitém formuláři, jde o platné rozšíření jeho povinností. Pokud by však měla být omezována forma jednání oprávněného (např. forma reklamace omezená jen na určitý formulář), je autor toho názoru, že by takovéto ujednání mělo být považováno za neplatné právě pro rozpor s čl. 5 Předpisů CIM, jelikož jsou tím rozšiřovány povinnosti jiných subjektů než dopravce.

Nárok dopravce na úhradu nákladů přepravy vůči příjemci

S dodáním zboží příjemci pak rovněž souvisí poměrně volně otázka, zda může být příjemce při přepravách podle Předpisů CIM povinen hradit náklady přepravy a pokud ano, za jakých podmínek. Odpověď na tuto otázku komplikují dva faktory. Tím prvním je ne zrovna jasný překlad ustanovení čl. 10 Předpisů CIM, tím druhým usnesení Nejvyššího soudu (dále jen „NS“) ve věci sp. zn. 23 Cdo 442/2013 ze dne 25. února 2015.

Podle ustanovení čl. 10 § 1 Předpisů CIM platí, že náklady přepravy (dovozné, vedlejší poplatky, cla atp.) hradí primárně odesílatel. Je to logické, odesílatel je stranou přepravní smlouvy, tedy tím, kdo si u dopravce přepravu zboží objedná. Aby byl povinen hradit náklady přepravy příjemce, musejí být splněny podmínky uvedené v ustanovení čl. 10 § 2 Předpisů CIM podle nějž: *„Nejsou-li náklady na základě dohody mezi odesílatelem a dopravcem převedeny na příjemce a nepřevzal-li příjemce nákladní list, ani neuplatnil svá práva, která podle článku 17 § 3 vyplývají z přepravní smlouvy, ani nezměnil přepravní smlouvu podle článku 18, zůstává povinnost hrazení nákladů na odesílateli.“* Text daného ustanovení není zcela jasný, nicméně světlo do celé věci vnesl jedno z rozhodných znění úmluvy COTIF, v tomto případě lze použít např. znění anglické, které říká: *„When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17*

¹² Při úplné ztrátě zásilky opět logicky není co zjišťovat.

¹³ Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch--Band 7. Transportrecht: Viertes Buch. Handelsgeschäfte. Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft (407-452d), Fünfter Abschnitt. Speditionsgeschäft (453-466), Sechster Abschnitt. Lagergeschäft (467-475h), Fünftes Buch. Seehandel (476-619), CMR, CIM, MÜ, CMNI. 2. Auflage. München: C. H. Beck, 2009, s. 1396.

§ 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.“ Jinými slovy řečeno základním předpokladem k tomu, aby náklady přepravy hradil příjemce, je dohoda mezi dopravcem a odesílatelem. Tato dohoda však sama o sobě nestačí a příjemce bude v případě takovéto dohody povinen hradit náklady přepravy jen v tom případě, že převzal nákladní list, nebo podle čl. 17 § 3 Předpisů CIM po přivezení zboží do místa dodání o vydání nákladního listu a dodání zboží dopravce požádal, případně pokud alespoň příjemce využil svého dispozičního oprávnění podle čl. 18 Předpisů CIM. Potud se tedy (alespoň při využití některého z rozhodných znění úmluvy COTIF) jeví situace jasná, bohužel již zmíněný případ řešený NS ukázal, že věc je mnohem složitější.

V rozhodovaném sporu se jednalo o přepravu hliníku z Rotterdamu do Děčína. Přepravu objednával zasilatel pro svého příkazce, přičemž zasilatel měl zároveň uzavřenou zákaznickou dohodu s dopravci pro tuto trasu přepravy. V nákladním listě byla jako odesílatel uvedena nizozemská společnost zpracovávající hliník, příjemcem byl v tomto dokumentu příkazce. Dopravce vydávající zboží, kterým byl jiný dopravce než dopravce smluvní, se u příjemce (příkazce) domáhal zaplacení nákladů přepravy. NS shledal, že náklady má hradit odesílatel, přičemž osoba příjemce a odesílatele nebyla v tomto případě totožná, a tudíž příjemce nebyl pasivně legitimován. Příjemce podle názoru NS není povinen platit přepravné bez dalšího, ale má-li tuto povinnost mít, pak je třeba, aby byly splněny podmínky obsažené čl. 10 § 2 Předpisů CIM. Ke splnění těchto podmínek však podle NS v daném případě nedošlo, jelikož v tomto případě chyběla dohoda dopravce a odesílatele o tom, že náklady hradí příjemce (dlužno dodat, že v rámci sporu bylo argumentováno rovněž tak, že podle objednávky přepravy měl nést náklady přepravy zasilatel). NS nepřesvědčila ani doložka EXW obsažená v nákladním listě, jelikož se dle jeho názoru jedná o doložku typickou pro kupní smlouvu a nikoli pro smlouvu přepravní. NS tedy dovolání nevyhověl, jelikož příjemce nebyl pasivně legitimován.

Skutečnost, že se v nákladních listech objevují doložky INCOTERMS (není rozhodné v jaké verzi), je poměrně běžná. Obvykle jde o důsledek nepochopení účelu těchto doložek, které jsou doložkami smlouvy kupní, nikoli smlouvy přepravní. S tímto argumentem také soudy

často odmítají k těmto doložkám v nákladních listech (povětšinou v přepravě silniční) přihlížet, jelikož tyto doložky práva a povinnosti stran přepravní smlouvy neurčují. Situace v železniční nákladní přepravě podléhající Předpisům CIM je ovšem složitější. Podle ustanovení čl. 6 § 2 Předpisů CIM se totiž přepravní smlouva zaznamenává v nákladním listě jednotného vzoru¹⁴. Tento jednotný vzor byl vypracován ze strany CIT (Mezinárodní železniční přepravní výbor), nicméně kromě samotného tiskopisu k němu existuje rovněž tzv. Průvodce nákladním listem CIM. Je samozřejmě primárně otázkou, zda se nákladním listem podle jednotného vzoru myslí pouze tiskopis, nebo i uvedený průvodce. Autor se přiklání k závěru, že nákladním listem jednotného vzoru ve smyslu čl. 6 § 2 Předpisů CIM je pouze tiskopis. To ovšem neznamená, že by i průvodce nákladním listem nemohl být součástí přepravní smlouvy, a to např. v podobě obchodních (přepravních) podmínek dopravce¹⁵. Tyto se mohou (vycházejme z předpokladu, že právem rozhodným pro přepravní smlouvu je ve smyslu čl. 8 § 2 a 3 COTIF právo české) stát součástí přepravní smlouvy buďto obvyklým způsobem podle § 1751 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „OZ“) a nebo, v případě kdy se jedná o veřejnou drážní nákladní dopravu ve smyslu § 24 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, pouhým uzavřením přepravní smlouvy, pokud dopravce tyto přepravní podmínky zveřejnil v Přepravním a tarifním věstníku, tedy v souladu s § 31 odst. 1 a 3 Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu. Skutečnost, zda je nebo není Průvodce nákladním listem součástí přepravní smlouvy, má pak pro hrazení nákladů přepravy význam z toho důvodu, že podle bodu 5.2 tohoto průvodce uvedení zkratky EXW v příslušné kolonce nákladního listu má následující význam: „Všechny náklady (dovozné a vedlejší poplatky, clo a jiné výdaje) hradí příjemce“ Pokud tedy je Průvodce nákladním listem součástí přepravní smlouvy, pak doložka EXW v nákladním listě může být důkazem o dohodě odesílatele s dopravcem o tom, že náklady přepravy hradí příjemce. S ohledem na tuto skutečnost nelze tedy brát závěry NS obsažené ve výše uvedeném usnesení za platné v každém podobném případě¹⁶.

Závěrem

Dodání zásilky v mezinárodní nákladní přepravě, bez ohledu na to, zda se jedná o přepravu železniční, silniční

¹⁴ Což je rozdíl oproti přepravě silniční podléhající CMR, kde je patrně nejčastěji používán nákladní list na tiskopisech IRU, nicméně využití tohoto tiskopisu není podmínkou pro to, aby se jednalo o nákladní list ve smyslu úmluvy CMR.

¹⁵ Na průvodce nákladním listem CIM odkazují např. Všeobecné přepravní podmínky pro mezinárodní železniční nákladní přepravu (VPP-CIM).

¹⁶ Lze však jen doporučit stranám přepravní smlouvy, aby se, pokud je to možné, vyvarovaly použití doložek INCOTERMS v přepravních smlouvách a v nákladních listech.

nebo leteckou, je okamžikem, který může mít dalekosáhlé následky pro vymahatelnost odpovědnostních nároků vůči dopravci. Autor se již setkal se situací, kdy neprovedení některých úkonů v průběhu dodání zboží příjemci vedlo až k ohrožení existence společnosti,

kteřá utrpěla totální škodu na přepravované zásilce. Je proto třeba věnovat právě tomuto okamžiku náležitou pozornost, jelikož náprava vzniklých opomenutí může být *ex post* značně složitá, ne-li nemožná.

«
