

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 unifikací 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 (popřípadě 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.

«