

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Kdo platí přepravné v mezinárodní železniční přepravě nákladu?

Mezinárodní železniční přeprava nákladu, tedy přeprava, kdy je zboží přepravováno výlučně nebo především po železnici, je v rámci Evropy nejčastěji regulována Předpisy CIM [1]. Podle ustanovení článku 10 § 1 Předpisů CIM hradí náklady přepravy odesílatel, pokud se dopravce a odesílatel nedohodnou jinak. Toto ustanovení rozhodně nevypadá, že by s ním měly být spojeny nějaké problémy, jak bude ovšem podrobněji rozebráno dále, může mít i toto ustanovení svá úskalí.

Kdo je obecně odesílatel?

Při vyslovení otázky: "Kdo je to odesílatel?" se zdá být odpověď poměrně jasná - ve většině případů bychom se dočkali vysvětlení, že se jedná o toho, kdo dopravci dává zboží k přepravě. Nelze říci, že by tato odpověď byla vysloveně nepravdivá, bohužel se však jedná o vymezení neúplné a nepřesné. Co se však na první pohled může jevit jako hra se slovy, může představovat v některých případech zásadní problém, od jehož vyřešení se odvíjí výsledek případného sporu. Nejinak tomu bylo i v případě, který rozhodoval Nejvyšší soud ČR pod čj. 23 Cdo 442/2013, o kterém bude řeč níže.

V právních úpravách přepravní smlouvy pro přepravu vnitrostátní i mezinárodní je pojem „odesílatel“ vyhrazen pro jednu stranu přepravní smlouvy. Tou druhou stranou je potom dopravce. V přepravní smlouvě se stručně řečeno zavazuje dopravce odesílateli provést pro něj přepravu nákladu z určitého místa do určitého jiného místa a odesílatel se zavazuje zaplatit za tuto činnost dopravci úplatu (přepravné). Odesílatelem může být ten, kdo předává dopravci zásilku k přepravě (nejčastěji v návaznosti na kupní smlouvu osoba prodávajícího), stejně tak to může být osoba, které má být zásilka dodána (v kupní smlouvě nejčastěji osoba kupujícího). Může se však jednat i o osobu, která zásilku nikdy ani neuvidí. Důležité je, že odesílatelem je ten, kdo s dopravcem uzavřel přepravní smlouvu. Nejinak je tomu i v mezinárodní železniční přepravě nákladu, na kterou je zaměřen i tento článek. Jen dodám, že někdy je možné setkat se i s pojmem přepravce, což je synonymum pro odesílatele a nikoli dopravce.

Praxe mezinárodního obchodu a možná úskalí

V praxi mezinárodního obchodu však není situace tak jednoduchá. Přepravní smlouva slouží totiž mnohdy k realizaci kupní smlouvy. Prodávající nebo kupující pak většinou musejí zajistit pro předmět koupě přepravu u jiného subjektu, s výjimkou případů, kdy mohou přepravu zajistit vlastními prostředky. Rovněž obstarávání přepravy nezajišťují tyto subjekty často vlastními silami, ale najímají si zasilatele, který pro ně má přepravu obstarat. Obdobný byl i případ řešený NS pod čj. 23 Cdo 442/2013.

V daném případě si žalovaná společnost sjednala zasilatelskou smlouvu a požádala zasilatele, aby pro ni objednal přepravu hliníku z Nizozemska do ČR. Zasilatel tuto přepravu objednal u nizozemského dopravce, který přepravu provedl ve spolupráci se žalující společností. Na přepravu se vztahovaly Předpisy CIM a žalující strana se domáhala zaplacení přepravného po straně žalované, jelikož v nákladním listu byla coby příjemce uvedena právě žalovaná, jako odesílatel pak v tomto dokumentu figurovala nizozemská společnost, která zásilku hliníku expedovala. Nadto byl v nákladním listě uveden i zápis „INCOTERMS EXW“.

Spletenec právních vztahů rozmotal NS v několika krocích a pro strany sporu asi ne příliš překvapivě, jelikož došel ke stejnému závěru jako soudy nižších instancí, avšak s místy odchylnou argumentací. NS vyšel především z toho, že podle ustanovení článku 10 § 1 Předpisů CIM hradí náklady přepravy odesílatel, pokud se dopravce a odesílatel nedohodnou jinak. Pro NS nebylo ani tak podstatné, kdo odesílatelem v daném případě byl. V daném případě považoval za dostatečné, že odesílatelem nebyla žalovaná. Vzhledem k této skutečnosti chyběla na straně žalované pasivní legitimace. I když byla žalovaná příjemcem, není příjemce podle Předpisů CIM povinen platit přepravné ex lege. Zbývá ještě doplnit, že soud první instance dospěl k závěru, že odesílatelem byla zasilatelská společnost.

Uvést jméno či název v nákladním listě nestačí

V mezinárodní železniční přepravě, na kterou dopadají Předpisy CIM (stejně jako např. v přepravě silniční podle Úmluvy CMR [2]), je přepravním dokumentem nákladní list. Nákladní list nemusí být vyhotoven. Pokud však dojde k vystavení dokumentu, který má mít povahu nákladního listu, musí v něm být mimo jiné uvedena osoba odesílatele. Neznamená to ovšem obráceně, že osoba, která je v nákladním listě uvedena, je nutně odesílatelem. Nákladní list slouží mimo jiné k usnadnění dokazování v případném sporu, nezakládá však nevyvratitelnou domněnku, že osoba v tomto dokumentu uvedená je odesílatelem. Proti důkazu provedenému nákladním listem je přípustný důkaz opaku a to i co se týče osoby odesílatele v něm uvedeně.

I když byla jako odesílatel uvedena ve výše uvedeném případě společnost, která hliník z Nizozemska expedovala, můžeme s využitím judikatury k Úmluvě CMR, tedy úmluvě platné pro mezinárodní silniční přepravu, zajít ještě o něco dále, než kam až musel dovést svou argumentaci Nejvyšší soud. Předpisy CIM jsou totiž mladší, než Úmluva CMR a v mnohém z této úmluvy vycházejí. Proto je možné čerpat z judikatury k Úmluvě CMR i pro Předpisy CIM (což také teorie i praxe často činí). Zmínit lze proto i zde rozhodnutí polského Sadu Najwyzszyho [3], který judikoval, že osoba, která nebyla stranou přepravní smlouvy, nemůže být považována za odesílatele jen proto, že byla jako odesílatel uvedena v nákladním listě.

Omezený dosah doložky EXW

Určitou roli sehrálo patrně ve výše uvedeném případě i nepochopení funkce doložky EXW ve významu výkladových pravidel INCOTERMS. Soubor doložek INCOTERMS má totiž význam především pro kupní smlouvu. V případě přepravní smlouvy je použita doložka pouze informací pro odesílatele. Z použité doložky se totiž odesílatel dozví, v jakém rozsahu je třeba přepravu s dopravcem sjednat. To se netýká pouze doložky EXW, ale i dalších doložek. Doložka EXW ve významu INCOTERMS 2010 však může sloužit jako příklad.

Podle této doložky [4] splní prodávající svou povinnost dodat zboží, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího, anebo v jiném místě. Proávající není povinen zboží nakládat na dopravní prostředek, a pokud by to učinil, pak by takto konal na riziko a náklady kupujícího. Z takto koncipovaného dodání je poměrně zřejmé, že to bude kupující, kdo bude muset zajistit pro zboží přepravu [5]. Konkrétně v železniční přepravě podléhající Úmluvě COTIF pak bude hrát mj. roli, zda půjde o přepravu zásilky vozové, nebo kusové. Podle ustanovení článku 13 § 1 Předpisů CIM se má odesílatel s dopravcem především dohodnout na tom, kdo nakládku provede, pokud k tomu ale nedojde, nakládá kusové zásilky dopravce, vozové zásilky pak nakládá odesílatel [6]. Tady by si měl být tedy odesílatel vědom toho, že má-li být přepravena zásilka vozová, nebude ji dopravce nakládat sám od sebe a pokud jde o zásilku, která má být přepravena za účelem realizace kupní smlouvy obsahující doložku EXW INCOTERMS 2010, bude nezbytně třeba, aby se odesílatel s dopravcem dohodl na tom, že dopravce zásilku naloží. Uvedení poznámky v nákladním listě ve znění „EXW

INCOTERMS 2010“ však bez dalšího neprokazuje, že dopravce se s odesilatelem dohodl na tom, že nakládku provede dopravce. Stejně tak skutečnost, že kupující by si měl zajistit přepravu zásilky, která je předmětem kupní smlouvy, ještě sama o sobě neznamená, že kupující je odesilatelem ve smyslu Předpisů CIM, jak ukázal i případ řešený NS ČR a uvedený výše.

Závěrem

V případě sporů z mezinárodní přepravy se většinou objevuje snaha zainteresovaných stran řešit vše „selským rozumem“. Jakkoliv nejsem zastáncem toho zbytečně věci komplikovat, je třeba v těchto případech především zkoumat, jaké smlouvy byly uzavřeny, jaké jsou jejich strany a jaké tedy těmto stranám plynou práva a povinnosti. Nesprávné posouzení těchto otázek může vést ke zbytečným sporům, v nichž je žalována strana, která nemá pasivní legitimaci, přičemž na žalování strany, která je pasivně legitimována, už po neúspěchu v prvním sporu může být pozdě.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

[1] Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM), Přípojek B k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (u nás publikována pod číslem 8/1985 Sb.)

[2] Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě (publikována pod č. [11/1974](#) Sb.)

[3] Sad Najvyzszy v rozsudku II CKN 415/01, OSNC 2004/10/163 ze dne 3. září 2003. (GÓRSKI, W.; WESOŁOWSKI, K. Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. 1. vydání. Gdaňsk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 286.)

[4] K doložce EXW blíže ŠUBERT, M. Uplatňování pravidel Incoterms 2010 v praxi zahraničního obchodu. 1. Vydání., Praha: ICC Česká republika, 2011, s. 16 a násl.

[5] K doložce EXW blíže ŠUBERT, M. Uplatňování pravidel Incoterms 2010 v praxi zahraničního obchodu. 1. Vydání., Praha: ICC Česká republika, 2011, s. 16 a násl.

[6] Základní rozdíl zde spočívá v tom, že vozová zásilka je přepravována celým vozem, kusová zásilka je pak ve voze se zásilkami jiných odesílatelů. Proveditelná by tedy byla nakládka dopravcem v obou případech, u kusových zásilek by však nakládka odesílateli působila nemalé potíže.

© EPRAVO.CZ - Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [DEAL MONITOR](#)
- [Tři dekády v advokacii a otevřený pohled na to, co profesi i justici nejvíc škodí](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Ombudsman na Maltě - základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v Česku?](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na](#)

sportovní právo

- DEAL MONITOR