18. 5. 2020

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

Odpovědnost zasílatele (nejen) v námořní přepravě

Otázka skutečného rozsahu odpovědnosti zasílatele není problematikou novou a zabývají se jí právníci přinejmenším již více než 100 let. Existují různé právní názory na to, co ještě rozsah potřebné péče a činnosti zasílatele zahrnuje a co již ne. Zajímavé v tomto směru je sledovat zejména vývoj rozhodování Nejvyššího soudu ČR.

Odpovídá zasílatel prakticky za vše?

Posledním dohledatelným rozhodnutím k problematice odpovědnosti zasílatele za škody na zásilce způsobené v důsledku jeho nedostatečné péče při obstarání přepravy je rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 31.10.2018, sp.zn. 32 Cdo 5316/2016. Toto rozhodnutí se - v zásadě jako doposud jediné rozhodnutí Nejvyššího soudu týkající se odpovědnosti zasílatele - zabývá problematikou odpovědnosti zasílatele v případě přeprav námořních. Co se týče předmětu sporu, byť jeho základem je odměna zasílatele za obstarání přepravy, leží v obraně žalovaného, tj. příkazce, jenž se brání zápočtem škody na zásilce, která nastala tak, že v průběhu námořní přepravy u zásilky, která byla přepravována na palubě lodi, došlo k postupnému uvolnění upevňovacích lan a k následnému pádu části zásilky do moře. Soud první instance žalobu zasílatele zamítl. V rámci odvolacího řízení však odvolací soud při hodnocení případu vyšel z dřívější judikatury k odpovědnosti zasílatele bez dalšího, když uvedl, že povinností zasílatele je uzavřít smlouvu o přepravě (či uskutečnit přepravu sám), přičemž pro jeho postup při sjednávání přepravy jsou určující požadavky odborné péče a zájmy příkazce známé zasílateli. Obecně lze konstatovat, že je třeba zkoumat zachování odborné péče. Odvolací soud napadený rozsudek z těchto důvodů zrušil a věc vrátil k dalšímu projednání soudu prvního stupně. Proti rozhodnutí odvolacího soudu podala žalovaná dovolání k Nejvyššímu soudu. Dovolací soud pak sice také vyšel v zásadě z dosavadní judikatury, ale nad její rámec poněkud nepochopitelně a nekoncepčně však navíc uvedl, že dovolatelce je nutno přisvědčit též v tom, že odvolací soud zcela pominul její argumentaci zvýšením odpovědnosti zasílatele za bezpečné dodání nákladů při námořní přepravě z pohledu mezinárodně platných doporučení Mezinárodní námořní organizace (IMO), jmenovitě pak článků 1.9.1. a 2.6.1. Kodexu bezpečného umístění nákladu a jeho zabezpečení *(Code of Safe Practice for Cargo Storage and Securing)* vydaného dne 6. 11. 1991 (tzv. CSS Code). V tomto směru dovolací soud také podotkl, že odvolací soud mimo jiné nevěnoval žádnou pozornost zjištění, které soud prvního stupně učinil o obsahu nákladního listu použité námořní lodi (o poznámce, že 4 CKT jsou naloženy na palubu na riziko naloďovatele, přičemž dopravce není odpovědný za ztrátu nebo škodu jakkoliv vzniklou), a nezabýval se s dostatečnou důsledností ani otázkou, zda skutečnost, že sjednaná loď nebyla vybavena potřebným náčiním pro upevnění zásilky, v důsledku čehož došlo ke ztrátě části zásilky potopením v moři, lze přičítat dopravci nebo zasílateli.

Zajímavé je, s ohledem na shora popsané závěry rozhodnutí dovolacího soudu, že z odůvodnění rozhodnutí se podává, že soud naopak v dovolacím rozhodnutí zjevně nevěnoval žádnou pozornost jedné z významných námitek žalobkyně (zasílatele), a to, že nabídl žalované (příkazci) přepravu dvěma loďmi, a poté, co žalovaná (příkazce) zvolila nejlacinější variantu s jednou lodí, zajistila žalobkyně maximální bezpečnost zásilky, když nechala mezinárodním odborníkem vypracovat certifikát na správné uložení a zabezpečení zásilky na palubě lodi.

Ačkoliv je tedy dané rozhodnutí jedním z prvních zabývajících se odpovědností zasílatele při obstarávání námořních přeprav a mohlo by v tomto směru vzbuzovat mnohá očekávání, máme bohužel za to, že v rámci těchto přeprav nemůže představovat kvalitní relevantní vodítko při úvahách o rozsahu odborné či potřebné péče zasílatele.

Předcházející judikatura a souvislosti

Za povšimnutí zejména stojí, že ačkoliv soud v citovaném rozhodnutí odkázal bez dalšího na aplikaci tzv. CSS Code, již se vůbec nezabýval povahou těchto pravidel a otázkou jejich aplikovatelnosti, resp. rozsahu jejich použití. Pokud i pomineme, že daná pravidla vůbec nejsou závazným právním předpisem, ale jen doporučeními, je třeba uvést, že dle informací dostupných na stránkách IMO (*International Maritime Organisation),* je tato instituce celosvětovou organizací stanovující standardy pro bezpečnost, zajištění a ekologické provozování mezinárodní lodní přepravy. Jejím hlavním úkolem je vytvářet regulatorní rámec pro lodní průmysl, který je spravedlivý, efektivní, univerzálně přijímaný a univerzálně zaváděný. Jinými slovy, jejím úkolem je vytvářet takovou úroveň hracího pole, aby provozovatelé lodí nemohli své finanční záležitosti řešit jednoduchým snižováním nákladů při kompromisech v rámci bezpečnosti, zajištění a ekologického provozu.[1] Soudem zmiňovaný čl. 1.9.1. a 2.6.1. tzv. CSS Code nejenže také nezmiňuje jakékoliv povinnosti zasílatele, ale jejich aplikace je navíc v souvislosti s okolnostmi případu zjevně zcela nelogická (a to i vzhledem k dále uvedenému).[2]

K problematice rozlišení odpovědnosti zasílatele za škody na zásilce vzniklé v rámci obstarání přepravy a v rámci provedení takto obstarané přepravy existuje již poměrně rozsáhlá judikatura Nejvyššího sodu ČR. Pokud se IMO hlásí k tomu, že se v rámci svých doporučení zaměřuje v zásadě na odpovědnost provozovatelů lodí, máme za to, že i případnou aplikovatelnost tzv. CSS Code je třeba primárně posuzovat z hlediska škod vzniklých při provádění přepravy a nikoliv při obstarávání přepravy, což ostatně vyplývá i z celkové koncepce a znění samotných tzv. CSS Code. Obdobné závěry je dle našeho názoru třeba učinit také k vybavení lodi náčiním na zajištění zásilky. To vše pak samozřejmě při zohlednění dále popsaných judikatorních závěrů k rozlišení mezi odpovědností za škodu na zásilce v důsledku obstarání přepravy a v důsledku provedení přepravy.

Již v rozsudku sp. zn. 23 Cdo 1914/2013 ze dne 25. 6. 2014 Nejvyšší soud ČR dovodil, že pro postup zasílatele při sjednávání přepravy jsou určující požadavky odborné péče a zájmy příkazce známé zasílateli. V tomto směru pak **nutno rozlišovat mezi škodou, která vznikla v souvislosti s obstaráváním smlouvy o přepravě, a tou, která případně vznikla v souvislosti s přepravou**.

Na toto rozhodnutí logicky navazuje rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 5. 2016, sp. zn. 23 Cdo 1045/2016, který dovozuje, že při posuzování odpovědnosti zasílatele je třeba zjistit, zda škoda vznikla v souvislosti s obstaráváním smlouvy o přepravě porušením požadavku odborné péče, anebo zda přímo v souvislosti s přepravou. V daném případě pak žalobce tvrdil, že žalovaná jako zasílatel nepostupovala s odbornou péčí, když nesjednala vhodný způsob přepravy, když při ní došlo k poškození zboží vlhkostí. Soud však dovodil, že ze skutkových zjištění se nepodává, že by zasílatel byl příkazcem upozorněn na nutnost sjednat způsob přepravy tak, aby bylo zboží chráněno před vzdušnou vlhkostí. Ze zájmů příkazce známých zasílateli tedy nikterak nevyplývalo, že by měl obstarat způsob přepravy chránící zboží proti vlhkosti a proto ani neporušil svou povinnost sjednat vhodný způsob přepravy odpovídající známým zájmům příkazce. Škoda tedy nevznikla v souvislosti s obstaráváním smlouvy o přepravě, ale v souvislosti s přepravou, když došlo k poškození zboží působením vzdušné vlhkosti během přepravy.

Aplikace judikatorních závěrů na obstarání námořních přeprav

Při důkladném studiu rozhodnutí popsaného v bodě I. zjistíme, že Nejvyšší soud ČR se blíže

nezabýval zejména důsledným rozlišením, zda pád kontejnerů do moře v průběhu námořní přepravy lze skutečně přičítat (také) žalobkyni coby zasílateli nebo zda za ně odpovídá výhradně příslušný námořní dopravce a zasílatel nikoliv.

Rozhodnutí popsané v bodě I. vychází ještě z aplikace (dnes již neúčinného) obchodního zákoníku. Jelikož současná právní úprava dle zákona č. 89/2012, občanský zákoník, v platném znění (dále jen „OZ"), je dle našeho názoru přísnější v požadavcích na péči zasílatele než dřívější obchodní zákoník (do budoucna je navíc podstatné zmínit právě úpravu v OZ), budeme se dále rozborem odpovídající odpovědnosti zasílatele zabývat z pohledu OZ. Kromě toho máme za to, že příslušná úprava dřívějšího obchodního zákoníku, která byla aplikovatelná na daný předmět sporu, je v zásadě shodná s relevantní úpravou v OZ a tedy i pokud bychom vycházeli z posouzení věci dle obchodního zákoníku, byly by důsledky prakticky shodné jako při jejich posuzování dle OZ.

Jak popsáno výše, závěr soudu o aplikaci tzv. CSS Code na odpovědnost zasílatele se jeví být nekoncepčním, nepromyšleným a nahodilým, když se soud vůbec nezabýval takovými otázkami jako je závaznost daných pravidel, okruh osob, na něž se aplikují, apod.

V ostatním bude zajímavé sledovat, jak případně nižší soudy, jímž byla věc vrácena, posoudí otázku odpovědnosti zasílatele za to, že loď neměla být vybavena běžným zařízením na utahování lan, tj. zařízením pro zajištění zásilky v průběhu námořní přepravy.

S ohledem na omezený rozsah tohoto příspěvku ponecháme stranou další velmi zajímavé aspekty odpovědnosti zasílatele, které lze z předmětného rozhodnutí také vyčíst, zejména zda a v jaké míře byla zasílatelova původní nabídka na dvě lodi schopná zamezit pádu kontejneru do moře či takové škody podstatně omezit, na rozdíl od přepravy lodí jedinou. Stejně jako, zda zasílatel upozornil příkazce na rizika vyplývající z využití pouze jedné lodi. S ohledem na § 2918 OZ totiž máme za to, že skutečnost, že příkazce i přes nabídku na zajištění dvou lodí, nakonec výhradně z cenových důvodů požadoval loď jedinou, je přinejmenším okolnost, kterou by mu bylo případně možné přičítat jako jeho spoluzavinění.[3]

Z pohledu kontroly vybavení lodi nebude možné směšovat požadavek na přezkoumání způsobilosti lodi (tzv. *seaworthiness*[4]) ze strany samotného námořního dopravce s požadavkem na zajištění vhodného způsobu a podmínek přepravy ze strany zasílatele. Ze strany zasílatele totiž případně tento požadavek bude třeba zkoumat z pohledu § 2475 OZ, dle nějž způsob a podmínky přepravy zasílatel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zasílatel zná. Z judikatury se pak podává, že co se způsobu a podmínek přepravy týče, vychází zasílatel zásadně z jemu známých zájmů příkazce.

Pojem tzv. *seaworthiness* je v rámci námořního práva pojmem velmi širokým a poměrně komplikovaným. Povinnost kontroly způsobilosti lodi k přepravě dané zásilky pak bývá v odborné literatuře v oboru námořního práva vykládána ve vztahu k námořnímu dopravci a jeho odpovědnosti, zásadně však již ne ve vztahu k zasílateli. Je tedy otázkou, zda nedostatek, který se podává z příslušného rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR, tedy nedostupnost nástroje na přitažení popruhů upevňujících náklad v případě jejich rozvolnění a případný požadavek na kontrolu takového vybavení, lze zahrnovat pod požadavky na zasílatele spadající do § 2475 OZ. V souladu s požadavky kladenými v rámci námořního práva na kontrolu tzv. *seaworthiness* ze strany dopravce by pravděpodobně mohla být taková kontrola vybavení lodi součástí odpovídajícího *due diligence* ze strany dopravce[5]. Máme za to, že ze strany zasílatele však nikoliv. Povinností zasílatele je totiž obstarat přepravu a nikoliv dopravní prostředek jako takový. Proto dle našeho názoru v situaci, kdy zasílatel řádně obstará pečlivého prověřeného námořního dopravce, který zpravidla přepravuje odpovídající druhy zásilek, nelze jeho povinnost potřebné péče rozšiřovat až tak dalece, aby musel také prověřovat, zda konkrétní námořním dopravcem použitá loď skutečně do nejmenších detailů

obsahuje veškeré vybavení potřebné pro příslušnou přepravu. Takováto odpovědnost by totiž již spadala pod odpovědnost za provedení přepravy, nikoliv pod odpovědnost za obstarání přepravy[6]. Tento závěr dovozujeme nejen z § 2475 OZ, ale zejména ze základního ustanovení § 2471 OZ, podle nějž zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu. Tedy, povinností zasílatele je obstarat přepravu a nikoliv obstarat konkrétní dopravní prostředek.

Závěr

Ze shora uvedeného se podává, že zasílatel - a to i v případě námořních přeprav - odpovídá v rámci potřebné péče zejména za sjednání způsobu a podmínek přepravy, které odpovídají co nejlépe zájmům příkazce, které zasílatel zná.

V tomto směru je třeba pečlivě rozlišovat v případě škod na zásilce, zda k těmto škodám došlo při provádění přepravy, aniž by byly přičitatelné nesplnění shora uvedené potřebné péči zasílatele anebo zda naopak jsou takové škody na zásilce také důsledkem nesplnění potřebné péče zasílatele.

V rámci námořních přeprav tak dle našeho názoru bude podstatné, zda a jakým způsobem zasílatel prověřoval způsobilost dopravce a vhodnost způsobu a podmínek přepravy pro přepravu určité zásilky, nikoliv však již v detailech způsobilost konkrétní lodi užité dopravcem k plavbě a přepravě daného zboží (tzv. *seaworthiness*).

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.,
advokátka, Associate Partner

Rödl & Partner

Rödl & Partner Tax, k.s.

Platnéřská 2
110 00 Praha 1

Tel.: +420 236 163 111
e-mail: prag@roedl.cz

---

[1] Viz.k dispozici >>> zde.

[2] Čl. 1.9.1. tzv. CSS Code upravuje povinnost odesílatele (resp. v angličtině shipper, tedy ten, kdo zasílá zboží – což není pojem shodný se zasílatelem v českém právním významu tohoto slova) informovat vlastníka nebo provozovatele lodi o určitých zde stanovených okolnostech týkajících se zásilky v zásadě za účelem řádného ověření tzv. seaworthiness ze strany takovéhoto vlastníka či operátora lodi. Toto ustanovení se tedy netýká zasílatele, nýbrž odesílatele (resp. osoby zadávající zboží k přepravě). Navíc z odůvodnění rozhodnutí se nepodává, že by předmětem sporu bylo jakékoliv poskytování informací o zásilce kýmkoliv komukoliv a že by toto poskytování informací jakkoliv souviselo s danou škodou a ani že by mohlo jakkoliv souviset s ohledem na další okolnosti vyplývající z odůvodnění rozhodnutí s danou škodou . I pokud by tomu tak bylo, jednalo by se zjevně primárně o informační povinnost samotného příkazce. Nicméně z odůvodnění rozhodnutí se nepodávají žádné okolnosti, na jejichž základě by bylo možné dovodit nesplnění čl. 1.9.1. tzv. CSS Code zasílatelem nebo, slovy soudu, zvýšení odpovědnosti zasílatele v souladu s těmito ustanoveními. Daný závěr soudu je tedy nelogický a zcela nekoncepční.

Čl. 2.6.1. tzv. CSS Code upravuje povinnost kontroly nakládky a prohlídky uložení zásilky. Neupravuje však již subjekty povinné k těmto činnostem a to je tedy zjevně třeba dovodit z celkového kontextu tzv. CSS Code a dalších okolností tak, jak je podrobně rozebráno v tomto článku. Naopak např. čl. 2.2.1. tzv. CSS Code upravuje ve směru kontroly uložení výslovně povinnosti kapitána lodi, tj. opět nikoliv zasílatele. Opět je tedy nejasné a zcela nelogické, na základě čeho soud dospěl k závěru o jakémsi blíže nespecifikovaném zvýšení odpovědnosti zasílatele v souladu s těmito ustanoveními.

[3] Viz přiměřeně např. rozsudek BGH z 30. 3. 2003, sp. zn. I ZR 57/03. Toto rozhodnutí dospívá k závěru, že „odesílatel tím, že rezignuje na další zpoplatněné ochranné postupy, vědomě podstupuje riziko ztráty, které je mu částečně přičitatelné.“

[4] Jako tzv. seaworthiness bývá chápána jako způsobilost lodi bezpečně plout zamýšlenými vodami v tom smyslu, že její trup, motory a veškeré vybavení jsou před a během započetí zamýšlené plavby v bezpečném stavu. Tzv. cargoworthiness znamená vhodnost lodi pro bezpečné provedení přepravy zamýšleného zboží (zásilky) pro konkrétní cestu. Tzv. seaworthiness je tedy relativní pojem a loď musí být způsobilá jen pro konkrétní cestu. Tzv. seaworthiness zahrnuje ne jen stav lodi obecně, ale také vhodnost a dostatečnost jejího vybavení, zásobníků atp., dostatečnost a kompetentnost jejího kapitána, důstojníků a posádky a také to, co je popisováno jako tzv. cargoworthiness.

[5] I tento závěr však nemusí být zcela jednoznačný. Nakolik z odůvodnění předmětného rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR lze dovodit, že v okamžiku nakládky byla loď zřejmě způsobilá, když zásilka na ni byla řádně naložena a k rozvolnění lan došlo nejspíše až v průběhu plavby. Namítáno pak je, že nedostatek měl údajně spočívat v nedostatku vybavení na přitažení popruhů upevňujících náklad v případě jejich rozvolnění. Např. z rozhodnutí McFadden v. Blue Star Line se však podává, že z hlediska požadavku na tzv. seaworthiness je třeba, aby loď byla způsobilá až do okamžiku nakládky. Neexistuje již pak žádná další pokračující záruka, že loď bude způsobilá k přepravě i po nakládce během plavby.

[6] Viz přiměřeně i závěry rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 5. 2016, sp. zn. 23 Cdo 1045/2016.

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

Další články:

- Využívání holdingových struktur a na co si dát pozor
- Pluralita vedoucích odštěpného závodu
- „Těžko na cvičišti, lehko na bojišti“, aneb proč je kvalitní prodejní dokumentace klíčová (nejen) v automotive segmentu
- Územní plán jako klíčový faktor při oceňování pozemků
- Výpis z německého živnostenského rejstříku – kdy ho můžete potřebovat a kde a jak jej získat
- Aktuality ze světa nekalé soutěže
- Podíly pro zaměstnance v obchodních společnostech
- Evidence skutečných majitelů se uzavírá veřejnosti
- Transfer Pricing: Na co si dát pozor s blížícím se koncem roku
- Byznys a paragrafy, díl 24.: Digitalizace korporátního práva: EU cílí na snížení administrativy při přeshraničním podnikání
- Oceňování ochranných známek