

Škodní události v dopravě – možnosti řešení

Na základě ohlasů našich čtenářů jsme se rozhodli od tohoto čísla uveřejňovat ve spolupráci s renomovanými právníky případy, které mohou nastat v průběhu dopravní cesty. Cílem není jen poukázat na samotný případ, ale nalézt možné řešení problému a v neposlední řadě i předestřít možnou prevenci. Chceme se zabývat případy, kdy zásilka neskončila u určeného příjemce, protože v průběhu dopravní cesty, došlo k jejímu zpronevření, krádeži, nebo k další možnosti ztráty z důvodu jiných kriminálních činů. Bude užitečné na jednotlivých případech vystopovat slabá místa v procesu sjednávání přepravních smluv, ve způsobu předání zásilky dopravci, nakládání zásilkou v průběhu přepravy a při předávání přepravy příjemci.

Na příkladu, který se udál a založil závažnou škodní událost, uvidíme blíže jednání účastníků, které ve svých jednotlivých úkonech nebylo možno rozpoznat jako chybné. Šlo o přepravu elektroniky vysoké hodnoty, kdy dopravce byl nucen ve velmi krátké době zajistit přistavení vozidla u odesílatele v zahraničí. Dispečerovi dopravce se podařilo prostřednictvím systému databáze vozidel zjistit firmu, která mu nabídla přepravní služby, neboť údajně měla právě svůj

kamion v místě požadované nakládky. Pro rozhodnutí se pro tohoto dopravce mluvila jednoznačně naléhavost dodržení termínu nakládky a tedy předpoklad, že tato dopravní zakázka bude vůči dlouhodobému zákazníkovi včas splněna.

Lze říci, že ve většině případů, u nichž to nedopadlo dobře, účastníci zasílatelské, případně přepravní smlouvy byli přesvědčení, že vykonali



JUDr. Václav Roubal – REGULA

všechno potřebné a že nelze vytknout nedostatek odborné péče v kterékoliv fázi přepravy, neboť formulace smluvních ujednání myslela předem na případy možného selhání a byla proto použita ve smlouvách taková sankční opatření, která měla být dostatečnou kautelou pro dodržování smluvních ujednání. Problém je v tom, že toto přesvědčení mohlo být omezeno jen na jednu stranu smluvního vztahu, zatímco druhý účastník již od počátku plánoval svým předstíráním pečlivého partnera ať už v roli zasílatele, dopravce, nebo jiné funkce, která mu v dopravním řetězci příslušela, pro něho požadovaný účinek, tj. zmocnění se zásilky kriminálním způsobem, který ovšem byl velmi dobře maskován, na první pohled korektními smluvními vztahy. V každém smluvním vztahu by měly být dodrženy některé základní podmínky. Do těchto podmínek nepochybně patří tyto základní, na které se budeme při řešení dalších případů odvolávat.

1. Dopravce musí mít po celou dobu přepravy platné pojištění odpovědnosti za zásilku v průběhu přepravy. Jestliže se jedná o mezinárodní silniční dopravu, pak se požaduje, aby dopravce garantoval, že pojistné na sjednanou pojistnou smlouvu, ohledně jeho odpovědnosti za zásilku je řádně zaplacen a např. že nemá spotřebovanou pojistnou částku náhrady, pokud je vymezena limitem ve smlouvě.
2. Přeprava může být prováděna pouze vozidlem, na které se příslušná pojistná smlouva vztahuje a změna vozidla, případně začlenění poddopravce k provedení přepravy, že je možná jen s výslovným písemným souhlasem příkazce.
3. Bez písemného souhlasu objednatele přepravy nesmí být k nákladu nic doloženo, nebo zboží přeloženo na jiné vozidlo.
4. Každá změna oproti dispozicím uvedeným v objednávce, resp. v návrhu přepravní smlouvy (SPZ, typ vozidla, nedodržení termínů, čekání na naložení nebo vyložení věci, apod.) musí být ihned nahlášeno příkazci.
5. V případě problémů a nejasností v průběhu



přepravy včetně zdržení je dopravce povinen neprodleně informovat objednatele.

6. Dopravce má povinnost být účasten nakládky a vykládky, zkontrolovat počet kusů a označení zásilky, zjevný stav zásilky a způsob uložení zásilky na vozidle. V případě, že nebude moci dopravce toto provést, tak učiní písemnou výhradu do nákladního listu CMR, nikoliv pouze čísly, ale slovně. Stejně tak, bude dopravce postupovat při špatném uložení zásilky, kde nejdříve upozorní odesílatele a pokud odesílatel nepřeloží zásilku, tak informuje dopravce objednatele a učiní písemnou výhradu do nákladního listu CMR.
7. Dopravce je povinen mít k dispozici u nakládky potřebné zajišťovací materiály na upevnění nákladu, podle uváděného druhu nákladu. Případně je povinen dopravce si u nakládky zajistit tento materiál, aby byla zásilka zajištěna v souladu s bezpečnostními předpisy.
8. Uvedená cena za přepravu je smluvní cena, v které jsou zahrnuty veškeré poplatky související s přepravou zásilky. Dopravce má nárok na zaplacení smluvní ceny za přepravu pouze za předpokladu, že dodrží všechny podmínky a termíny přepravy, jinak má nárok pouze na úhradu prokázaných nutných nákladů do poloviční výše smluvní ceny za přepravu.
9. Pokud dopravce nedodrží smluvené termíny nakládky a vykládky, je mezi oběma stranami smluvena smluvní pokuta ve výši ceny přepravy.
10. Smluvní poměry mezi stranami se řídí Obchodním zákoníkem a dalšími příslušnými právními předpisy.
11. Všechna ustanovení o smluvní pokutě v této objednávce přepravy nemají vliv na případné uplatnění náhrady škody.

I když výše uvedené smluvní podmínky nemusí být podle okolností konkrétní zakázky vyčerpávající, poskytuje takto formulovaná smlouva,

standardní podmínky pro její pečlivé splnění, pokud tento úmysl je oboustranný. Bohužel v případě, o kterém je řeč bylo až ex post zjištěno, že druhý účastník přistupoval k sjednání tohoto smluvního vztahu z pozice svého zájmu, tj. zmocnit se zásilky a nakládat s ní, jako s věcí vlastní. Tento jeho přístup ovšem nebylo možno odhalit při běžném způsobu zajištění konkrétního dopravce pro daný přepravní případ. Každý zkušený speditér, případně do-



pravce, zná situaci, kdy přijal objednávku přepravy, nebo zasilatelský příkaz a teprve při jeho uskutečňování mu mohl vyvstat problém, že právě pro tuto přepravu mu vypadlo vozidlo, které předpokládal použít a nezbylo než využít svých zkušeností a znalostí s využíváním databáze, např. Evropské burzy přeprav, která poskytuje nabídku nalézt správného partnera za výhodnou cenu. Potřebujete dopravce v určitém místě? Žádný problém. V rozsáhlém, podle poštovních směrovacích čísel řazeném seznamu uživatelů naleznete rychle příslušnou přepravní firmu. Tento způsob zajišťování potřebné do-

pravní kapacity je jistě velkou pomocí, bohužel nelze nikdy stoprocentně vyloučit, že v kterémkoliv systému databáze nebude škodná. I když dopravce zaslal svému příkazci k prokázání své kvalifikace koncesní listinu, eurolicenci, i pojištnou smlouvu na pojištění odpovědnosti, což bylo možno považovat za dostatečné záruky spolehlivosti dopravce, zásadní rozpory v této dokumentaci se objevily až po činu, tj. po zjištění, že zásilka byla zpronevěřena ze strany dopravce. Až v této situaci si mohl příkazce povšimnout toho, že např. pojištná smlouva, byť potvrzená oběma účastníky pojištného vztahu, tj. pojišťovny i dopravce, byla sjednána s datem krátce po vyhotovení písemné objednávky přepravy, když předtím smluvní vztah byl sjednán telefonicky, oznámením SPZ vozidla, které dopravce přistavil k nakládku u zahraničního odesílatele. Až dodatečně mohlo být zjištěno, že pojistné prémie na zmíněnou pojistku nebyly zaplacené. Zajímavé je na tom to, že přeslechnutím došlo k nesprávnému označení SPZ kamionu, který zásilku měl převzít k přepravě a jakkoliv toto nesprávné označení bylo oznámeno odesílateli, je zřejmé, že ani ten nezachoval potřebnou pečlivost při kontrole dopravce, který se dostavil na místo odeslání k převzetí zásilky a naložil zásilku vysoké hodnoty, v každém případě tedy na jiné vozidlo, než mu bylo, byť omylem, ze strany objednatele přepravy nahlášeno. V tomto případě vzniká pro odpovědného dopravce šance poukazovat na zanedbání odborné péče odesílatele, neboť ten mohl odvrátit škodu, vzniklou předáním zásilky neoprávněné osobě, u níž došlo k jejímu zpronevěření, kdyby řádně kontroloval SPZ vozidla, které mu bylo ohlášeno, jako oprávněné k převzetí zásilky, když je zřejmé, že jemu oznámená SPZ se nemohla shodovat s tím vozidlem, které ve skutečnosti bylo přistaveno k nakládku a odesílatel na toto vozidlo zásilku naložil. Při vyšetřování bylo dále pak zjištěno, že ani původně udané číslo SPZ, bez jeho zkomolení z důvodů jeho telefonického předání, nemohlo patřit vozidlu, které zásilku převzalo k přepravě, neboť bylo přiděleno osobnímu vozidlu s přívěsem, tedy nikoliv kamionu, který byl disponován na místo nakládky.

Z tohoto případu plyne jistě řada poučení pro ty pracovníky, kteří sjednávají přepravy zejména, když jsou nuceni použít pro pověření k přepravě jim neznámé dopravce. Rozhodně je třeba, aby sdělení provádějíciho dopravce o tom, jaké vozidlo a jaké registrační značky použije, nebylo provedeno jen formou telefonického rozhovoru právě pro nebezpečí možného přeslechnutí špatného označení SPZ apod., jestliže tento údaj pak příkazce používá k udělení dispozic odesílateli. Je jistě paradoxem, že právě v tomto případě omyl v přeslechnutí registrační značky vozidla, je tak zvanou poslední záchranou pro příkazce, jak se bránit proti výlučné odpovědnosti za vznik škody na zásilce z důvodu jejího zpronevěření. ■

JUDr. Václav Roubal

