



# ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

## X/2020

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS  
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

### Obsah:

#### Postavení zasílatele v přepravní smlouvě na moři – fenomén MERCHANT

Úvod	str. 2
Jak VOCC definují pojem Merchant	str. 2
Postavení třetích stran ve smlouvě o přepravě, povinnosti	str. 4
Praktiky rejdařů při vynucení zahrnutí zasílatele do Merchant	str. 7
Závěr	str. 8

[info@svazspedice.cz](mailto:info@svazspedice.cz)

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: [www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## TÉMA: MERCHANT CLAUSE v Master Bill of Lading

Jedním z fenoménů poslední doby v kontejnerové námořní přepravě je záplava cest a způsobů, jak si jednotliví rejdaři, jejichž moc tržní síla rychle roste díky vlně fúzí a koupí, zajišťují svoje inkasní zájmy i u dalších osob mimo okruh odesílatele (Shipper) a příjemce (Consignee). Věc postoupila tak daleko, že na základě upozornění ze strany FIATA zahájil americký dozorový orgán FMC šetření definované ve třech otázkách, které rozeslal dotčeným stranám (asociace exportérů, FIATA a národní svazy zasílatelů atd.) Základní premisou je „jak velcí rejdaři (VOCC) používají ve svých nákladních listech výraz „obchodník (Merchant)““. FIATA, konkrétně advokáti holandského svazu vypracovali přehled ustanovení (Merchant Clause) VOCC, který uvádíme dále. Očekává se, že FMC v průběhu příštího roku vydá rozhodnutí podobné tomu, které již existuje ve věci nadměrného demurrage a detention. Aniž bychom přeceňovali význam takového rozhodnutí pro trhy mimo USA, zcela určitě posílí argumentaci jedné ze stran (doufejme té zasílatelské) přepravní smlouvy. V mezičase FIATA doporučuje svým členům aktivně se bránit pokusům ze strany VOCC vtáhnout zasílatele do okruhu Merchant, například uvolněním zboží podmíněným souhlasem zasílatele s uplatněním Merchant Clause vůči němu (společná a nerozdílná odpovědnost za veškeré, i nepřímé výlohy spojené s provedením přepravní smlouvy), i když tento zasílatel není přímo účastníkem / smluvní stranou dotčené přepravy.

Tedy,

1. Jak VOCC definují ve svých smluvních podmínkách osobu „Obchodníka“ (Merchant)

Na první otázku FMC dostatečně odpovídá Ciffa. Chcete-li však porovnat s konkrétními rejdaři, zde jsou výňatky z jejich podmínek Contract of Carriage:

- Rejdař Evergreen definuje Obchodníka následovně:

„Obchodník“ zahrnuje přepravce, držitele, příjemce, příjemce zboží, jakoukoli osobu vlastnící nebo oprávněnou k držení zboží nebo tohoto konosamentu a kohokoli jednajícího jménem jakékoli takové osoby.

- Rejdařské sdružení ONE pojem definuje takto:

„Obchodník“ zahrnuje přepravce, odesílatele, příjemce, vlastníka a příjemce zboží a držitele tohoto oprávnění, a jakoukoli jinou osobu jednající jejich jménem; neboli jinými slovy „Obchodník“ zahrnuje přepravce, příjemce/Consignee, vlastníka, osobu vlastnící nebo oprávněnou k držení zboží nebo tohoto konosamentu, příjemce/Receiver, držitele a kohokoli, kdo jedná jménem takové osoby, mimo jiné včetně agentů, zaměstnanců, nezávislých dodavatelů, provozovatelů bez plavidel (tedy „NVOCC“) a zasílatelů.

- APL definuje Obchodníka následovně:

„Obchodník“ zahrnuje odesílatele, příjemce/Consignee, příjemce/Receiver, držitele nákladního listu, majitele nákladu nebo Osobu oprávněnou k držení nákladu nebo mající současný nebo budoucí zájem na Zboží, a dále zaměstnance a zástupce kteréhokoli z nich, z nichž všichni společně a nerozdílně odpovídají dopravci za zaplacení veškerého přepravného a za provedení závazku kteréhokoli z nich podle tohoto nákladního listu.

- Cosco definuje Obchodníka následovně:

„Obchodník“ zahrnuje odesílatele/Consignor, nalodovatele, příjemce/Receiver, příjemce/Consignee, majitele zboží, držitele nebo oprávněného z tohoto nákladního listu, jakoukoli dlužnou osobu, která je vlastníkem či má nárok na vlastnictví ke zboží nebo tohoto nákladního listu a kohokoli, kdo jedná jménem kterékoli z těchto osob.

- Hamburg Süd definuje Obchodníka následovně:

„Obchodník“ zahrnuje knihující stranu, přepravce, příjemce/Consignee, příjemce/Receiver, držitele tohoto konosamentu nebo jakoukoli osobu, která je vlastníkem nebo má nárok na vlastnictví ke zboží nebo tomuto náložnému listu, a zaměstnance, zástupce a zmocněnce kteréhokoli z nich, z nichž všichni budou společně a nerozdílně odpovídat dopravci za zaplacení všech poplatků a za provedení povinnosti kteréhokoli z nich podle tohoto konosamentu.

A samozřejmě existuje mnoho dalších oceánských dopravců, kteří ve svém účtu používají podobnou definici „obchodníka“ ve svých přepravních podmínkách.

2. Ve smyslu této definice, jak je použita, podléhají třetí strany, které nejsou ve smluvním vztahu s dopravcem, společné a/nebo nerozdílné odpovědnosti?

Krátká odpověď na tuto otázku je ANO. Vysvětlení je zde:

Stejně jako v odpovědi na druhou otázku FMC lze pozorovat, že alespoň MSC (jak zdůraznila Ciffa), a dále společnosti APL a Hamburg Süd zahrnuly společnou a nerozdílnou odpovědnost do definice „obchodníka“.

Avšak i tam, kde definice neobsahuje žádný odkaz na společnou a nerozdílnou odpovědnost, je tento bod pokryt jiným článkem v podmínkách smlouvy o přepravě. Například:

- Maersk v čl. 15 odst. 1:

Všechny osoby spadající do definice obchodníka v článku 1, včetně všech představitelů takových osob odpovídají společně a nerozdílně dopravci za splatné splnění všech závazků, které obchodník v tomto nákladním listu převzal.

- OOCL v čl. 15 odst. 4:

Všechny osoby spadající do definice obchodníka budou a zůstanou společně a nerozdílně odpovědné za veškeré dopravné a poplatky splatné podle tohoto náložního listu, příslušných tarifů a / nebo smluv spolu s jakýmkoli soudními náklady, výdaji a přiměřenými poplatky za právní zastoupení vzniklé při výběru jakýchkoli částek splatných dopravci.

- Evergreen v čl. 14 odst. 4:

Obchodník se zbožím odpovídá společně a nerozdílně dopravci za úhradu veškerých nákladů, palivových (BAF) a měnových (CAF) přírážek, terminálových manipulačních poplatků (THC), zdržného (demurrage a detention), Společné havárie, záchranných a dalších poplatků, mimo jiné včetně soudních nákladů, výdajů a přiměřených poplatků za právní zastoupení vynaložených v rámci vybírání částek splatných dopravci. Platba za námořní dopravu a poplatky za nákladní dopravu zasílateli, zprostředkovateli nebo komukoli jinému než dopravci nebo jeho oprávněnému zástupci nebude považována za platbu dopravci a bude provedena na výhradní riziko plátce.

- ONE v čl. 23 odst. 6:

Odesílatel, nalodovatel, příjemce, vlastník nebo příjemce zboží a držitel tohoto konosamentu odpovídají společně a nerozdílně dopravci za platbu veškerého dopravného a poplatků a za plnění závazku každého z nich podle této smlouvy. Viz též další podmínky nalezené v čl. 13 odst. 1:

Všechny osoby spadající do definice obchodníka v článku 1.1 budou společně a nerozdílně odpovídat dopravci za řádné splnění všech povinností obchodníka v tomto konosamentu

- Cosco v čl. 13 odst. 1:

Strany definované jako obchodník v článku 1 této smlouvy budou případně společně a nerozdílně odpovídat dopravci za řádné splnění všech závazků přijatých kterýmkoli z těchto subjektů pod tímto nákladním listem.

Zvláštním způsobem se k problematice staví rejdař Hapag Lloyd: Definice „Merchant“ od Hapag Lloyd zahrnuje „stranu knihující (...), příjemce zboží nebo tohoto náložného listu, a jakoukoli osobu vlastníci nebo oprávněnou k držení zboží nebo tohoto náložného listu“. Zásílatel, který provede rezervaci nebo obdrží zboží nebo vyúčtování dopravného, může být řešen dopravcem podle tohoto ustanovení. Bude na rozhodnutí soudu, zda existuje v tomto případě relevance či nikoliv bez ohledu na skutečnost, že zásílatel jedná jménem odesílatele nebo příjemce.

Je sporné, který právní vztah převáží a jak bude taková doložka vysvětlena. Například, jedinou osobou oprávněnou k převzetí zboží od dopravce je oprávněná osoba podle konosamentu. Tím je příjemce/Consignee (v závislosti na tom, zda je BL jméno, na řad nebo na doručitele), nebo příležitostně odesílatel/Shipper. Protože obě tyto strany jsou výslovně uvedeny v definici „Obchodník“, jak uvádí Hapag Lloyd, další osoba by měla být míněna jako „příjemce/Receiver zboží nebo tohoto náložného listu, a jakákoli osoba vlastníci nebo oprávněná k držení zboží nebo tohoto náložného listu“. Může to být také zásílatel, který zboží nebo BL obsluhuje pro svého příkazce. Bude na soudu, aby rozhodl, zda zásílatel spadá do definice obchodníka v tomto případě a pokud tak učiní, bude zásílatel rovněž odpovědný dopravci společně a nerozdílně podle čl. 12 odst. 1 podmínek Hapag Lloyd BL: "Všechny osoby spadající do definice obchodníka v čl. 1, včetně jakéhokoli zmocněnce odpovídají společně a nerozdílně dopravci za řádné splnění všech povinností obchodníka v tomto náložném listu."

Lze tedy konstatovat, že v podmínkách všech oceánských dopravců podléhají „Obchodníci“ povinnosti společné a nerozdílné odpovědnosti. Všichni oceánští dopravci uvedení výše uvádějí širší definice „obchodníka“ než jen odesílatele a příjemce, tedy včetně třetích stran, které i přes svůj nesouhlas budou vázány nebo jinak přijmou podmínky konosamentu.

3. Dopravci vynucují definici obchodníka vůči třetím stranám, které nevyjádřily souhlas s tím, že budou vázány nebo jinak přijmou podmínky konosamentu

Ano, již existuje více příkladů nároků oceánských dopravců na základě obchodní doložky jejich náložního listu. V těchto situacích zasílatel obvykle jednal jako knihující strana, jako agent pro odesílatele nebo jako notifi.

V této věci však není mnoho judikatury. Stávající judikatura je však (prozatím) více na straně zasílatele, buď proto, že definice „obchodníka“ (1) nebyla tak široká, aby zahrnovala obžalovaného, nebo (2) protože obžalovaný nikdy neobdržel BL, proto nemohl získat znalosti podmínek BL nebo (3) se žalovaný nestal smluvní stranou smlouvy o přepravě. Většina judikatury se týká otázky, zda je příjemce „obchodníkem“ a proto je smluvní stranou přepravní smlouvy (a je tedy vázán smluvními podmínkami přepravy). Judikatura týkající se jiných stran než odesílatele nebo příjemce je obvykle řešena nižšími soudy. Možná je to proto, že soudy mají tendenci odmítat žádosti oceánských dopravců založené na „Merchant Clause“, kterou se oceánští dopravci snaží donutit speditéry k podpisu dopisů, ve kterých (ve zkratce) zasílatel souhlasí s tím, že bude vázán přepravní smlouvou a že bude společně a nerozdílně odpovídat za veškeré náklady a škody související s přepravní smlouvou. V poslední době se vyskytli určití dopravci, kteří odmítli doručit náklad nebo konosament zasílateli, aniž by podepsal takový dopis. Naším členům jsme nedoporučili, a i nadále nedoporučujeme takové dokumenty podepisovat. Zatím vše vypadá klidně, i když je pravděpodobné, že některý ze jmenovaných

či jiný dopravce se rozhodne (znovu) předložit srovnatelný dokument zasílateli k podpisu proti uvolnění zboží či potvrzení knihování.

#### 4. Závěr

Tento problém se zjevně a urgentně týká již všech, ač dosud neexistuje žádné okamžité řešení. Pokud (FIATA) vytvoří více globálního povědomí a bude fungovat jako platforma pro sdílení tohoto druhu informací a možných „osvědčených postupů“, dosáhli jsme toho již hodně a možná v jedné nebo druhé zemi bude možné zahájit testovací případ s cílem vytvořit legální precedens. Tento krok samozřejmě nebude pro konkrétní firmu jednoduchý a bude vyžadovat mnoho odvahy, ale národní sdružení v UK (BIFA) se zdá být připraveno povzbuzovat a podporovat potenciální nároky. V první fázi však bohatě postačí i krátké upozornění na popsání praktiky, na jehož základě bude FIATA vytvářet účinný tlak na unii námořních dopravců prostřednictvím FMC. Proto vás redakce Zpravodaje prosí a vyzývá, abyste sdělili (samozřejmě při zachování důvěrnosti) svoje zkušenosti s uvedenými postupy rejdařů, které poté budou s vaším souhlasem použity (anonymně) pro doplnění do file FMC. Děkujeme.

Konec X. čísla

***Příjemné podzimní dny vám přeje Redakce SZ SSL***



