

E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

1. Vydání

Březen 2018



K čl. 1 a 18 Montrealské úmluvy

Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Stuttgartu (OLG Stuttgart) ze dne 28. 6. 2017, sp. zn. 3 U 6/17, Transportrecht 10/2017, str. 431

Společnosti KM a A. GmbH (BS) prodaly čtyři oscilátory o celkové hodnotě 28.320,- EUR společnosti TAS. Jejich přepravou byla pověřena společnost Luftfrachtspediteurin IAL GmbH (dále jen „pojištěný“). Pojištěný následně přepravou pověřil žalovanou, která si zásilku převzala a uskladnila ve svém skladu. Běžnou praxí mezi pojištěným a žalovanou bylo, že žalovaná uskladnila ve svém skladu zásilku, a to až do chvíle, než obdržela patřičné dokumenty a letecký štítek k její přepravě. Po dohodě mezi pojištěným a žalovanou byla žalovaná oprávněna letecký štítek nalepit na zásilku a předat ji k přepravě.

V daném případě však došlo k záměně dvou leteckých štítků, když zaměstnanec žalované letecký štítek nalepil na jinou zásilku. V důsledku uvedené chyby byly oscilátory zabaveny celními orgány s podezřením na pašování a nakonec zničeny. Dle ujednání v kupní smlouvě nesla rizika přepravy kupující, která tak zaplatila kupní cenu v plné výši, společně s daní, aniž by jí byly oscilátory doručeny. Celková částka škody dosáhla výše 30.208,- EUR. Uvedenou částku požadovala kupující proplatit po pojištění, který kupující tuto částku skutečně zaplatil. Pojištěný se zároveň obrátil na žalobce – pojišťovnu, která pojištěnému nárok zcela kompenzovala. Pojištěný po vyplacení pojistného plnění postoupil na žalobce všechny nároky na náhradu škody vůči žalované.

Soud prvního stupně žalobě vyhověl a žalované uložil povinnost zaplatit částku 30.208,- EUR včetně úroků z prodlení, jakož i náhradu nákladů soudního řízení. Proti rozsudku podala žalovaná odvolání, když namítala nedostatek aktivní legitimace žalobce, neboť postoupení nároků bylo dle jejího názoru neúčinné. Žalovaná dále namítala, že nárok na náhradu škody neexistuje, neboť se jedná o typický případ selhání zaměstnance, což je důvod pro omezení výše náhrady škody. Odvolací soud však odvolání zamítl, když dospěl k závěru, že odvolání není důvodné. V odůvodnění odvolací soudu uvedl, že žalobce byl aktivně legitimován k podání žaloby s tím, že nárok na náhradu škody prokazatelně existuje. Soud také konstatoval, že pojištěný byl odpovědný za přepravu a odškodnění, které žalobce žalobou požaduje. Soud uvedl, že v případě ztráty či zničení zásilky musí být náhrada škody zaplacená ve výši částky, kterou musí poškozená strana skutečně vynaložit. Pokud by však poškozená osoba byla prodejcem, pak může požadovat pouze kupní cenu, kterou musí zaplatit, aby získala náhradu za zničené zboží, což bylo v daném případě naplněno.



Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 21. 9. 2017, sp. zn. I ZR 47/16, Transportrecht 1/2018, str. 11

Odesílatelka (žalobkyně) pověřila žalovaného dopravce přepravou slaného pečiva z Donauwörth do Katanie na Sicílii. Zboží bylo na cestě přeloženo, přičemž byla odstraněna plomba na vozidle. Příjemkyně z důvodu, že zásilka nebyla zaplombována, odmítla tuto převzít. Nezbylo, než zásilku přepravit zpět k odesílatelce, zboží bylo následně zničeno. Soud první instance potvrdil nárok žalobkyně na částku 27.297,24 EUR, soud odvolací však žalobu zamítl. Dle názoru Spolkového soudního dvora nepřísluší žalobkyni žalovaný nárok ani podle článku 17 odst. 1, ani podle článku 12 odst. 7 Úmluvy CMR z důvodu odstranění plomby na přepravovaném návěsu. Nárok dle článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR nenáleží žalobkyni především proto, že z důvodu odstranění plomby na zásilce nemá žalobkyně žádný nárok z důvodu poškození zboží. Tvrdí-li žalobkyně, že jí nárok na náhradu škody z důvodu odstranění plomby náleží, takový nárok nespočívá na ustanovení článku 17 Úmluvy CMR.

Rovněž tak takový nárok nemůže být založen na základě znění článku 12 odst. 7 případně odst. 1 Úmluvy CMR. Dle tohoto článku odpovídá dopravce za škodu, která je způsobena z důvodu nedodržení příkazů udělených oprávněným. Podle názoru BGH však dopravce žádný takový příkaz ve smyslu článku 12 odst. 7 Úmluvy CMR neporušil. Z odborné literatury i soudních rozhodnutí vyplývá, že příkaz nemusí být udělen písemně, může být udělen i konkludentně. Stejně tak nemusí být příkaz zahrnut do nákladního listu, neboť se jedná o jednostranné právo odesílatele ke změně přepravní smlouvy. Odstraněním plomby však hranice, které se uděleného příkazu týkají, porušeny nebyly. Předpokladem udělení příkazu není ani to, aby byl vystaven nákladní list. Podmínkou pouze je, aby byla uzavřena platná smlouva o přepravě. Dle názoru Spolkového soudního dvora neučinil odvolací soud řádné závěry ve smyslu toho, zda do nezaplombovaného návěsu někdo třetí proniknul, čímž by došlo k poškození zboží, ani nebylo prokázáno, že by odesílatel sdělil dopravci, že zaplombování návěsu je podmínkou pro dodání zásilky. Řidič dopravce měl jistě dohlížet na to, aby byl návěs zaplombován, nicméně taková skutečnost není porušením článku 12 odst. 1 Úmluvy CMR, pokud se týká udělení příkazu. Má-li být udělen příkaz, musí ve smyslu článku 12 odst. 1 Úmluvy CMR směřovat k dopravci, jde-li o právnickou osobu potom na její příslušný orgán. Ve smyslu toho nestačí, aby byl příkaz udělen pouze řidiči dopravce, neboť řidič všeobecně není osobou dopravcem pověřenou k přijímání příkazů. Dopravci musí být při udělení příkazu dle článku 12 odst. 1 Úmluvy CMR umožněno, aby si prověřil, zda nejsou příkazem překročeny hranice, které pro možnou změnu přepravní smlouvy jsou v provozu jeho podniku dány a umožněny. Zaplombování zásilky nebylo dohodnuto ani v rámci přepravní smlouvy, ani nebyl řidič dopravce povinen ve smyslu článku 12 Úmluvy CMR takovému příkazu vyhovět. Rovněž tak nebyl dopravce povinen informovat žalobkyni o odstranění plomby z návěsu. Nebylo tak prokázáno, že by odstranění plomby vedlo k úplné škodě na zásilce. Za účelem projednání nejvyšším soudem stanovených otázek byla proto věc vrácena soudu odvolacímu.



Rozsudek Nejvyššího soudu ČR č.j. 32 Cdo 5628/2016-182 ze dne 27. 2. 2018

Žalobkyně se po žalovaném dopravci dožadovala náhrady škody – ceny 4 palet solárních modulů, které neměly být údajně dopraveny z Hamburku do Jažlovic. Žalovaný na provedení přepravy uzavřel smlouvu s poddopravcem s tím, že hmotnost přepravovaného zboží činila 12.825 kg a počet přepravovaných palet byl v nákladním listě po nakládce v místě odeslání přepsán řidičem z nečitelné číslice na číslici 16. V kolonce určené pro výhrady a poznámky řidiče bylo uvedeno „nepřítomen při nakládce“. Při přijetí zásilky v místě určení v Jažlovicích nebyly uplatněny žádné výhrady s tím, že následně došlo k reklamaci 4 ks palet, když odesílatel tvrdil, že bylo naloženo celkem 20 palet, nikoli pouze 16 palet. Dopravce se hájil především tím, že počet převzatých kusů, jako skutečnost zřejmá při převzetí, měl být reklamován ihned při převjímcce zboží. Soud první instance žalobě vyhověl, odvolací Krajský soud v Brně však žalobu zamítl. Své stanovisko opřel především o to, že nedošlo k žádnému uplatnění výhrady dle článku 30 odst. 1 Úmluvy CMR a nárok žalobkyně není tudíž oprávněný.

Nejvyšší soud ČR při projednání dovolání konstatoval, že v jeho rozhodovací praxi dosud nebyla řešena otázka důsledků absence výhrady příjemce vůči dopravci při převzetí zásilky dle článku 30 odst. 1 Úmluvy CMR. Dovolací soud konstatoval, že právní úprava obsažená v tomto článku se vztahuje výlučně ke stavu zásilky při jejím vydání příjemci, nikoliv též ke stavu zásilky v době jejího převzetí k přepravě a článek 30 odst. 1 Úmluvy CMR konstruuje ve prospěch dopravce vyvratitelnou právní domněnku, dle které se v případě převzetí zásilky příjemcem bez náležitého zjištění jejího stavu či bez řádného a včasného uplatnění výhrady vůči dopravci má za to, že příjemce obdržel zásilku ve stavu uvedené v nákladním listě, nebude-li ovšem prokázán opak. Tato právní domněnka tedy zatěžuje příjemce zásilky důkazním břemenem o stavu zásilky v době jejího vydání příjemci. K tomu, že článek 30 odst. 1 Úmluvy CMR konstruuje skutečně předpoklady vyvratitelné právní domněnky, se Nejvyšší soud ČR vyjádřil již dříve v rozsudku sp. zn. 29 Odo 702/2001.

Dle stanoviska Nejvyššího soudu ČR soud odvolací pochybil v právním posouzení věci, neboť se při projednání uplatněného nároku nezabýval otázkou, jaký byl stav zásilky v době jejího převzetí k přepravě. Dovolací soud rovněž zpochybnil úvahu odvolacího soudu o tom, že příjemce měl při převzetí zboží porovnávat údaje o počtu zboží s dalšími listinami souvisejícími se zásilkou, přičemž by dospěl k jasnému rozporu s údajem uvedeným v mezinárodním nákladním listu a měl tak uplatnit výhradu ve smyslu článku 30 odst. 1 Úmluvy CMR. Nejvyšší soud ČR již v citovaném rozhodnutí sp. zn. 29 Odo 702/2001 formuloval závěr, že výhrady dle článku 30 odst. 1 Úmluvy CMR se musí týkat údajů uvedených v mezinárodním nákladním listu, nikoli údajů obsažených v jiných dokladech. Dovolací soud tak konstatoval, že nevznesení výhrady příjemcem dle článku 30 odst. 1 Úmluvy CMR ve stanovených lhůtách nemá za následek zánik (prekluzi) nároku na náhradu škody, nýbrž pouze ztížení důkazního postavení příjemce v následném reklamačním řízení či soudním sporu. To, že přepravované zboží bylo příjemci vydáno ve stavu uvedeném v mezinárodním nákladním listu, v souzené věci samo o sobě neopodstatňuje závěr, že k částečné ztrátě zásilky, a tudíž ke vzniku škody, nedošlo. Kromě stavu zásilky v době jejího vydání příjemci je pro posouzení nároku na náhradu škody, dle článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR, právně významnou skutečností též stav zásilky v době jejího převzetí k přepravě, přičemž počet palet převzatých k přepravě je skutečností mezi stranami spornou. Žalobkyně tvrdila, že žalovaná převzala k přepravě 20 ks solárních modulů a žalovaný toto tvrzení popírá. Z uvedeného důvodu byla věc vrácena soudu odvolacímu k dalšímu řízení.



Rozsudek Zemského soudu v Hamburku (LG Hamburg) ze dne 15. 6. 2016, sp. zn. 417 HKO 105/15, Recht der Transportwirtschaft 10/2017, str. 399

Pojišťovna odesílatele zažalovala dopravce za škodu způsobenou při vnitrozemské vodní plavbě, a to při přepravě 1.400 tun oleje Yubase 4 a 700 tun oleje Yubase 6 z Holandska do Německa. Žalovaný dopravce pověřil provedením přepravy dalšího dopravce, který přistavil loď dne 25.3.2015 s tím, že poté, co byl olej napuštěn do lodního tanku do výše chodidel dle pravidla „First-Foot-Probe“, bylo zjištěno znečištění oleje, přičemž původ znečištění zůstal sporný. Olej byl z lodního tanku vyčerpán v množství 36 tun a náhradním způsobem prodán. Žalobkyně požadovala náhradu s tím, že ke znečištění oleje došlo špatným čištěním lodního prostoru, zejména trubek, což však žalovaná rozporovala s tím, že před nakládkou byl tank lodě řádně vyčištěn k tomu specializovanou společností najatou dopravcem. Dopravce také předložil důkaz o vyčištění, jakož i úhradu za provedenou službu s tím, že odmítl uhradit vzniklou škodu ve výši 36.688,53 EUR. Pracovník najaté čistící firmy také u soudu detailně popsal způsob vyčištění lodního tanku i příslušejícího potrubí a vyloučil, že by kdekoli v potrubí zůstala jakákoli látka z původní přepravy.

Soud odmítl uznat odpovědnost žalovaného dopravce s odkazem na články 16 a 17 Úmluvy CMNI (Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách z roku 2001, pro Českou republiku platnost od 1. března 2006) s tím, že dle článku 16 Úmluvy CMNI sice dopravce odpovídá za škodu vzniklou ztrátou nebo poškozením zboží způsobenou v době od jeho převzetí k přepravě až do dodání zboží, avšak pokud dopravce neprokáže, že škoda byla způsobena okolnostmi, kterým by nemohl svědomitý dopravce zamezit a jejichž následky by nemohl odvrátit. Dle článku 17 Úmluvy CMNI pak dopravce sice odpovídá za jednání a opomenutí svých zaměstnanců nebo zástupců, jako by odpovídal za jednání vlastní, nicméně za činnost najatého třetího subjektu pověřeného řádným čištěním lodního tanku dopravce odpovídat nemůže, neboť neodpovídá za jeho vlastní porušení povinnosti řádné péče, čímž soud potvrdil, že dopravce je zbaven své odpovědnosti, když škoda byla způsobena okolností, kterou nemohl svědomitý dopravce odvrátit ani jí nemohl zamezit.



Rozsudek Okresního soudu v Rotterdamu (Rechtbank te Rotterdam) ze dne 14. 9. 2016, sp. zn. C/10/477731, European Transport Law 2017, str. 448

Vzhledem k tomu, že námořní průvodka není konosamentem nebo podobným cenným papírem ve smyslu Haagsko-Visbyských pravidel, tak výsostná doložka ve prospěch Haagských pravidel v ní obsažená představuje platnou volbu práva. Volba dohody, jež obsahuje pravidla jednotného mezinárodního práva a jež se na základě principu lex fori neaplikuje přímo, se považuje za mezinárodně soukromoprávní volbu práva ve smyslu článku 3 Nařízení Řím I pod podmínkou, že tato dohoda takovou volbu práva připouští. Haagská pravidla nezabraňují aplikaci této dohody na základě mezinárodně soukromoprávní volby práva, Haagská pravidla se na případ aplikují z důvodu této volby práva.



Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Stuttgartu (OLG Stuttgart) ze dne 11. 5. 2016, sp. zn. 3 U 214/15, Transportrecht 10/2017, str. 409

Žalobkyně se jakožto pojišťovna z postoupeného práva domáhala po žalované náhrady škody vzniklé jejímu pojistníkovi, společnosti H., při dopravě zboží vykonávané pro ni žalovanou. Zboží sestávalo ze 113 televizorů v celkové hodnotě 44.595,55 EUR a bylo přepravováno z Rakouska do Německa nákladním vozem. Spolu s převzetím zakázky udělila společnost H. žalované pokyn, aby při přepravě byla řidičem nákladního vozu využívána k přestávkám pouze střežená parkoviště. Žalovaná tento pokyn převzala konkludentně s převzetím náložního listu. Řidič nákladního vozu musel na nakládku čekat přes 6 hodin, ačkoli se ohlásil včas. Protože se doba čekání bere jako pracovní doba, musel řidič o 2 hodiny později udělat zákonem předepsanou přestávku na odpočinek. Řidič k přestávce využil parkoviště Roggendorf, jednalo se o jasně osvětlené, avšak nestřežené parkoviště. Řidič vozidlo zaparkoval přímo naproti osvětlovacímu zařízení a spolu se svou družkou přenocoval v kabině vozu. Při kontrole ráno řidič zjistil, že plomba je přetržená, plachta na několika místech rozřezaná a zboží pryč. Žalobkyně tedy požadovala náhradu škody, neboť dle jejího názoru, byla škoda způsobena kvalifikovaným zaviněním žalované ve smyslu § 435 německého obch. zákoníku, resp. čl. 29 Úmluvy CMR, spočívajícím v nevyužití střeženého parkoviště dle pokynu společnosti H.

Žalovaná argumentovala tím, že řidič byl ze zákona povinen vykonat přestávku a v okruhu 500 km se nenacházelo žádné střežené parkoviště. Střežené parkoviště se dle tvrzení žalované nenacházelo po celé přepravní trase. Toto bylo všeobecně známo a věděli to i zaměstnanci společnosti H.

Prvoinstanční Zemský soud v Rottweilu nároku žalobkyně vyhověl, když rozhodl, že žalovaná se nemůže dovolat omezení své odpovědnosti kvůli existenci kvalifikovaného zavinění. Úmyslné zavinění je dle německého práva i lehkovážné jednání s vědomím, že škoda pravděpodobně nastane. Lehkovážností se rozumí obzvláště těžké porušení povinností, jímž dopravce nebo jeho lidé hrubým způsobem nedbají zájmu smluvního partnera o bezpečnost. Vědomí pravděpodobnosti škody neplyne již z lehkovážného jednání samotného, nýbrž teprve poté, co je podle obsahu a okolností, za kterých ke škodné události došlo, tento závěr ospravedlnitelný.

Vrchní zemský soud ve Stuttgartu jakožto odvolací soud odvolání žalované zamítl a ztotožnil se s názorem soudu první instance, tedy, že kvalifikované zavinění dle čl. 29 Úmluvy CMR je dáno, když je v rozporu s pokynem využít k přestávkám střežená parkoviště využito nestřeženého parkoviště, a to i tehdy, když se na přepravní trase žádné střežené parkoviště nenachází. V takovém případě musí být přijetí objednávky odmítnuto nebo musí být předložena nabídka s náhradními bezpečnostními opatřeními (např. skříňový vůz, druhý řidič). V každém případě ale musí být dopravcem vyžádány pokyny dle čl. 14 odst. 1 ve spojení s čl. 12 odst. 1 Úmluvy CMR. Kdo tyto povinnosti opomene, jedná úmyslně s vědomím, že škoda pravděpodobně nastane.



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Saarsku (OLG Saarbrücken) ze dne 8. 2. 2017, sp. zn. 5 U 29/16, Transportrecht 11-12/2017, str. 453

Žalobkyně vykonávala pro žalovanou silniční přepravu zboží sestávajícího z plechových desek s celkovou hmotností přes 6 tun. Během přepravy se plechové desky v nákladním voze převrátily a poškodily konstrukci a plachtu vozu. Žalobkyně se tak jakožto dopravce domáhala náhrady škody ve výši 13.809,39 EUR (s denní paušální částkou ve výši 310 EUR) vůči žalované jakožto zasílateli pověřeným dopravou třetí stranou, tvrdíc, že žalovaná zavinila škodu nedostatečným zabalením zboží při nakládce na nákladní vůz žalobkyně.

Plechové desky byly žalovanou v místě nakládky naloženy nastojato na protiskluzové podložky na nákladní vůz žalobkyně a zde řidičem žalobkyně připevněny šesti napínacími popruhy. Nesporně přitom bylo řidiči žalobkyně řečeno žalovanou, že plechy mohou být tímto způsobem přepravovány ve velkém množství, aniž by došlo k jejich poškození. Žalovaná je ve vztahu k žalobkyni zasílatelem ve smyslu § 407 německého obchodního zákoníku (HGB).

Prvoinstanční soud žalobě vyhověl a dle § 414 odst. 1 bodu 1 HGB uložil žalované zaplatit žalobkyni náhradu škody. Dle tohoto ustanovení má odesílatel nahradit dopravci takovou škodu (a náklady s ní spojené), která byla způsobena nedostatečným – ať již zcela chybějícím nebo neadekvátně provedeným – zabalením, a to i tehdy, když se mu nepřičítá žádné zavinění.

Vrchní zemský soud v Saarsku jakožto odvolací soud se ztotožnil s rozhodnutím soudu prvního stupně a potvrdil, že žalovaná byla jakožto zasílatel povinna dle § 411 věty 1 HGB zabalit přepravované zboží, jak si vyžaduje jeho povaha s přihlédnutím ke smluvenému způsobu přepravy tak, aby zboží bylo chráněno před odcizením a poškozením a aby nevznikla škoda ani dopravci. Zboží musí být zabaleno tak, aby se s ním dalo při smluveném způsobu přepravy zacházet jen v zabaleném stavu, a zabalení v tomto případě musí být zajištěno tak, aby předvídatelné vlivy přepravy (typicky otřesy, odstředivé síly v ostrých zatáčkách, brzdné účinky a pohyb zboží na přepravním prostředku) nemohly způsobit škodu na zboží samotném nebo na přepravním prostředku dopravce. Absence zabalení zakládá odpovědnost z nedostatečného zabalení ve smyslu § 414 odst. 1 bodu 1 HGB.

Žalovaná se nemůže dovolat ani spoluzavinění žalobkyně na základě tvrzeného porušení povinnosti „provozně bezpečného nákladu“ dle § 414 odst. 2 HGB, protože řidič žalobkyně byl po vyjádření svých pochyb o provozní bezpečnosti nákladu a zabalení zboží ujištěn prohlášením odesílatele, že zboží je vždy baleno a nakládáno stejným způsobem, aniž by kdy došlo k poškození, a tomuto prohlášení důvěřoval.