

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

2. Vydání

Červen 2017



K odpovědnosti za ztrátu nepřevzaté zásilky

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (OLG Hamburg) ze dne 29.9.2016, sp. zn. 6 U 2018/15, Recht der Transportwirtschaft 2/2017, str. 74

Žalobkyně byla pověřena svým příkazcem přepravou 5 kontejnerů obsahujících nepotravinářské zboží a technické náhradní díly na jeho výletní loď. Žalobkyně pověřila žalovanou přistavením prázdných kontejnerů a jejich převzetím s následným dodáním do přístavu k naložení. Žalovaná přistavila prázdné kontejnery k nakládku, přičemž dva kontejnery byly naloženy a umístěny na silniční návěsy. První z kontejnerů byl skutečně žalovanou odvezen, nicméně druhý kontejner zůstal přes noc naložen u dodavatele zboží a do rána odcizen. Byl sice následně nalezen, nicméně bez zboží. Žalobkyně podala vůči žalované žalobu s žádostí o náhradu škody ve výši 127.907,- EUR, zastává právní názor, že naložený kontejner se již nacházel v péči žalované a ke škodě došlo v důsledku lehkovážnosti žalované s tím, že kontejner byl dočasně skladován žalovanou před samotnou přepravou. Žalovaná nicméně tvrdila, že nevykonávala řádnou vládu nad kontejnerem ani nad zásilkou, když tyto se nacházely stále ještě u dodavatele v jeho podniku. Zemský soud žalobu zamítl, když zdůraznil, že žalovaná dosud naložený kontejner nepřevzala a neodpovídá ani proto za ztrátu zásilky, k níž došlo v podniku dodavatele. Proti rozsudku podal příkazce v postavení vedlejšího účastníka odvolání k Vrchnímu zemskému soudu, když zdůrazňoval, že dopravce byl v prodlení s převzetím zásilky k přepravě a odpovědnost za ztrátu zásilky v době dočasného skladování kontejneru v podniku dodavatele musí jít proto k tíži dopravce, tedy strany žalované.

Odvolací soud však odvolání zamítl, když konstatoval, že převzetí zboží k přepravě předpokládá, že dopravce úmyslně a vědomě buď sám nebo prostřednictvím svých pomocníků přímo nebo nepřímo převezme vládu nad přepravovaným zbožím. To může dopravce učinit za situace, když jsou ukončeny nakládací úkony ze strany odesílatele a dopravce uzavře nákladní prostor kontejneru, čímž zboží přechází pod odpovědnost dopravce nebo jím pověřených pomocníků. Tato situace však nenastává tehdy, nachází-li se kontejner, byť zaplombován a uzavřen, stále v podniku dodavatele, aniž nad ním může dopravce vykonávat jakoukoli vládu, tedy kontrolu a přijmout opatření proti ztrátě zboží. Na tom nemění nic ani skutečnost, že zboží bylo již dodavatelem do kontejneru naloženo, neboť faktickou vládu nad samotným kontejnerem i v něm uloženým zbožím vykonával na území svého podniku stále ještě dodavatel, nikoliv dopravce.



K vydání zboží bez předložení konosamentu

Rozsudek The Maritime and Commercial High Court of Copenhagen ze dne 14.3.2013, sp. zn. S-7-12, European Transport Law 2016, str. 531

V roce 2011 kanadský výrobce pneumatik H.T. uzavřel smlouvu o přepravě s žalobcem, kanadským zasílatelem E.Z., jejímž předmětem byla přeprava 490 ks. pneumatik ze Singapuru ke kupujícímu do Kodaně. E.Z. pověřil žalovaného, dánského zasílatele S.G.L., zajištěním přepravy na území Dánska. Žalobce zaslal žalovanému email s instrukcemi, ve kterém výslovně uvedl, že zásilka má být kupujícímu vydána až po předložení konosamentu. K tomuto emailu byl v příloze připojen pouze návrh konosamentu ze dne 8.8.2011, na kterém byl H.T. označen jako odesílatel a jako příjemce byl uveden kupující v Kodani, v kolonce „počet vydaných konosamentů“ byla uvedena nula a na dokumentu chyběl podpis. Žalobce vystavil tzv. domácí konosament (speditérský konosament), ten obsahoval stejné údaje jako návrh připojený k emailu s tím, že v kolonce „počet vydaných konosamentů“ byl již uveden celkový počet vystavených dokumentů, tedy tři. Konosament byl také orazítkován jako originál a podepsán, datován rovněž 8.8.2011. Tento konosament však žalobce žalovanému neposlal a žalovaný o něm nesporně nevěděl. Když žalovaný doručil zásilku příjemci, který se při převzetí namísto originálního konosamentu prokázal osobním průkazem totožnosti, žalovaný takový způsob prokázání považoval za dostatečný a zásilku příjemci vydal. Jak se ukázalo, kupující nikdy za zásilku pneumatik prodávajícímu nezaplatil. Škodu ve výši 27,330.85 USD uplatňoval prodávající u žalobce, ten ji nahradil a podal žalobu na dánského dopravce. Soud shledal, že přepravní instrukce žalobce zněly jednoznačně a žalovaný neměl oprávnění předat zásilku kupujícímu, a proto odpovídá za škodu v plné výši.



Rozsudek holandského odvolacího soudu v Antverpách (Hof Van Beroep Te Antwerpen) ze dne 4.5.2016, sp. zn. 2013/AR/2634, European Transport Law 2016, str. 430

Pokud obchodní podmínky leteckého dopravce umožňují přepravu zboží i ostatními druhy přepravy, je přeprava náhradním dopravním prostředkem přípustná. Smluvní strany se pak řídí úpravou zvoleného druhu přepravy, jestliže poddoprovce zvolí přepravu po zemi, bude tato podléhat Úmluvě CMR. Poddoprovce tak není odpovědný za určitou škodu, pokud letecký dopravce neprokáže, že poskytl náhradu škody za krádež zásilky.



Rozsudek holandského odvolacího soudu v Antverpách (Hof Van Beroep Te Antwerpen) z 26.9.2016, sp. zn. 2014/AR/1652, European Transport Law 2016, str. 546

Pouze oprávněný držitel převoditelného konosamentu je oprávněn domáhat se na dopravci dodání zboží. Zasílatel, který příjemci po potvrzení platby přepravného a souvisejících

nákladů poskytne uvolňovací kódy, aniž by mu byl předložen originál konosamentu, jedná hrubě nedbale.

Pokud kupující odmítne převzít zboží, které neodpovídá kupní smlouvě, jelikož trpí vadami, má povinnost vydat toto zboží prodávajícímu, který je stále jeho držitelem. Dodání hmotných movitých věcí neoprávněnému zakládá jeho bezdůvodné obohacení a povinnost naturální restituice v rozsahu, v jakém má tyto věci stále k dispozici.



Rozsudek odvolacího soudu v Lyonu (Cour d'appel de Lyon) ze dne 15.9.2016, sp. zn. N15/06269, European Transport Law 2016, str. 423

Společnost WOLTER KLUWER TRANSPORT SERVICES (dále jen „WKTS“), která provozuje jednu z nejvýznamnějších spedičních burz Teleroute.fr a ke které mají přístup výhradně držitelé přepravní licence, uzavřela dne 15.12.2010 se společností NORBERT DENTRESSANGLE rámcovou smlouvu umožňující této společnosti a jejím dceřiným společnostem na tuto burzu přístup.

V lednu 2012 zadala společnost TND FRIGO INDUSTRIE (dceřiná společnost společnosti NORBERT DENTRESSANGLE) na burzu Teleroute.fr požadavek na přepravu 33 palet zboží z Itálie do Francie, na který odpověděla společnost SZASZA 2004 BT zaregistrovaná na burze od 16.1.2012. Zboží bylo řádně naloženo, ale nebylo dodáno. Šetření prokázalo, že poskytnuté údaje, konkrétně telefonní číslo, byly falešné. WKTS podala trestní oznámení pro podvod. Poté, co společnost TND FRIGO INDUSTRIE uhradila svému zákazníkovi (společnosti FERRERO) škodu ve výši 40.203,37 EUR, požadovala tuto částku po WKTS s odůvodněním, že WKTS nedostála své povinnosti ověřit informace poskytnuté ze strany SZASZA 2004 BT, a dne 12.5.2014 podala proti WKTS žalobu na náhradu škody u obchodního soudu v Lyonu. Soud prvního stupně žalobě dne 22.7.2015 plně vyhověl.

Podle rámcové smlouvy uzavřené dne 15.12.2010 mezi WKTS a NORBERT DENTRESSANGLE se WKTS v čl. 6.6 zavázala umožnit přístup na burzu až po ověření těchto dokumentů: (platného výpisu z obchodního rejstříku, přepravní licence, telefonního čísla, e-mailové adresy, DIČ nebo čísla Siret¹, data založení, adresy sídla). Uvedené ustanovení smlouvy dále stanoví, že data není možné ověřit u zákazníků používajících minitel², neboť v takovém případě nejsou údaje ověřitelné, a dále stanoví, že WKTS provozuje program zabezpečení, kdy některé společnosti sdělují i další informace (např. pojistku, certifikát ISO či etický kodex), a jsou tak zařazeny do úrovně 3. Všeobecné obchodní podmínky WKTS v čl. 2.1 stanoví, že zákazník bere na vědomí, že Teleroute neodpovídá za přesnost, úplnost a pravdivost informací poskytnutých zákazníkem nebo uživatelem služeb, ani za takto poskytnuté dokumenty.

¹ Odpovídá přibližně českému identifikačnímu číslu.

² Elektronický telefonní seznam v minulosti používaný ve Francii.

Proti rozsudku podala WKTS odvolání s odůvodněním, že svým smluvním povinností dostála, neboť neposkytovala smluvní záruku proti „krádeži identity“³. Uvedla, že jí provedené ověření nenahrazuje ověření, které má provést její zákazník před tím, než zadá provedení přepravy třetí osobě, což vyplývá z čl. 3.1 odst. 6 všeobecných obchodních podmínek, které dle WKTS neodporují rámcové smlouvě. Poukázala na odpovědnost zasílatele za výběr svého zástupce vyplývající z článku 6 dekretu ze dne 30.8.1999 a na čl. 12.2 rámcové smlouvy, podle které je její povinností navázání kontaktů mezi dopravci a výměna dokumentů mezi nimi. Argumentovala, že povinnost ověřit dokumenty dle čl. 6.6 rámcové smlouvy (tj. platný výpis z obchodního rejstříku, přepravní licenci, telefonní číslo, e-mailovou adresu, DIČ nebo číslo Siret, datum založení, adresu sídla) nezaručuje skutečnou existenci společností figurujících na této burze, zejména v případě podvodu. Tvrdila, že provedené ověření – dle karty ověření přiložené k registračnímu spisu – odpovídají jejím smluvním povinnostem, že maďarská společnost SZASZA skutečně existuje, o této společnosti byly společnosti WKTS poskytnuty správné údaje o zápisu do obchodního rejstříku, DIČ a přepravní licence, ale uvedená adresa a telefonní číslo byly falešné, přičemž internetové stránky a pojistná smlouva byly pro tento účel padělány. Společnost TND FRIGO INDUSTRIE ve vyjádření k odvolání uvedla, že podle rámcové smlouvy a údajů z registrační karty společnosti SZASZA, na které je uvedeno „*úroveň zabezpečení 2/3*“ a „*ověřeno ze strany Téliéroute*“ je odpovědnost WKTS zřejmá, když její pochybení vedlo ke škodě, kterou musela nahradit.

Odvolací soud z výše popsaných ustanovení rámcové smlouvy a všeobecných obchodních podmínek dovodil, že se **WKTS zavázala, že před registrací dopravce na burzu nejen shromáždí určité dokumenty a informace, ale také je ověří**. Nejedná se tedy o pouhé zprostředkování kontaktů mezi dopravci podle čl. 12.2 rámcové smlouvy, a to bez ohledu na obecná ustanovení upravující vlastní povinnost uživatele burzy jakožto zasílatele ověřit si totožnost třetí osoby. Společnost WKTS sice poukázala na to, že veškeré informace byly ověřeny, ale v kartě ověření datované dnem 18.1.2011⁴ je zaškrtnuta kolonka „*ověřeno*“ bez specifikace typu ověření, přičemž u telefonního čísla je uvedeno „*k dispozici*“ a „*ověřeno z jiných zdrojů*“, přičemž adresa měla být údajně ověřena na internetu.

Odvolací soud tak dospěl k závěru, že neověřením telefonního čísla falešné společnosti SZASZA porušila WKTS svou smluvní povinnost ověřit předem údaje o společnosti, která se ucházela o registraci na burze, což vedlo k registraci neexistující společnosti a ztrátě svěřeného zboží, kdy se TND FRIGO INDUSTRIE obrátila na **seriózní renomovanou burzu**, která negarantovala bezpečnost přepravy, ale právě **věrohodnost informací v případě úrovně 2/3**.

Rozsudek soudu prvního stupně proto odvolací soud ve výroku o náhradě škody potvrdil (upravil pouze datum, od kterého se počítají úroky), uložil WKTS uhradit škodu, včetně úroků a nákladů řízení.

³ Jak je uvedeno v textu níže, společnost SZASZA skutečně existuje, její údaje však byly zneužity třetí osobou se záměrem dostat se na danou spediční burzu za účelem odcizení zboží ze zadané přepravy.

⁴ Zřejmě se jedná o datum 18.1.2012, neboť teprve dne 16.1.2012 se společnost SZASZA registrovala.



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu (OLG Düsseldorf) ze dne 29.1.2014, sp. zn. I-18 U 151/10, Recht der Transportwirtschaft 4/2017, str. 136

Pojišťovna odesílatele požadovala po leteckém dopravci náhradu škody za pozdě doručenou zásilku zdravotnického materiálu přepravovanou z Berlína do Kodaně. Zásilka byla doručena s několikadenním zpožděním při současném porušení požadavků na nepřerušenosť chlazení, čímž došlo k poškození zboží s důsledkem jeho neupotřebitelnosti. Soud první instance přiznal žalobci nárok pouze ve výši omezené odpovědnosti dopravce dle článků 18 a 22 Montrealské úmluvy.

Odvolací vrchní zemský soud však konstatoval, že v Rámcové smlouvě došlo k uzavření dohody o tom, že odpovědnostní omezení dle Montrealské úmluvy se neuplatní v případě, kdy dojde ke škodě v důsledku úmyslného nebo lehkovážného jednání dopravcem s vědomím, že ke škodě s vysokou pravděpodobností dojít může. Dopravce nebyl schopen zdůvodnit, proč při přepravě zboží označeného jako zdravotnický materiál, diagnostické zboží, lehce zkazitelné, s náročností na dodržení teploty mezi 4 a 8 °C, došlo k předmětné škodě, jak byla zásilka konkrétně přepravována, jak s ní bylo nakládáno, kde došlo k prodlení, čímž dle názoru soudu došlo k lehkovážnému jednání, neboť dopravce nebyl schopen doložit průběžnou kontrolu v průběhu přepravy a musel si být vědom toho, že diagnostická zásilka může být v takovém případě zničena. V daném případě se jednalo totiž o diagnostické preparáty pro zjišťování rakoviny. Přerušování chlazení byť jen na krátkou dobu znamenalo totální zkázu zboží, čehož si dopravce musel být nesporně vědom. Odvolací soud proto neměl žádných pochyb o tom, že dopravce odpovídá za škodu v plném rozsahu, nehledě na limitovanou odpovědnost danou Montrealskou úmluvou, a to s ohledem na výslovné ujednání stran v Rámcové smlouvě.



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně (OLG Köln) ze dne 25.8.2016, sp. zn. 3 U 28/16, Transportrecht 2/2017, str. 62

Žalobkyně, pojišťovna zasílatele - společnosti S.I. GmbH., podala u Zemského soudu v Aachenu žalobu o zaplacení 7.717,45 EUR s příslušenstvím, a to z titulu nároku na náhradu škody podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR. V žalobě uvedla, že Úmluva CMR je přímo aplikovatelná a má přednost před tuzemskou právní úpravou z důvodu, že se jedná o náhradu škody vzniklé při přepravě zboží vnitrostátní silniční dopravou mezi různými státy, které jsou Úmluvou CMR vázány.

V projednávaném případě došlo k přepravě zboží pomocí kamionové dopravy z místa N, nacházejícího se v Německu, do místa N2 ve Velké Británii. Podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR odpovídá dopravce za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

Přepravovaným zbožím byly potraviny (šťáva) s tím, že tyto byly převáženy v chladicím návěsu. Při naložení byla na nákladním listu zapsána poznámka „čistě a v pořádku vyložit na místě vykládky“. Zboží však do cílové destinace v pořádku nedorazilo, neboť v průběhu

přepravy došlo u belgických hranic k vykradení návěsu a zboží bylo zcela zničeno v důsledku nárůstu teploty v návěsu. Soud prvního stupně v průběhu řízení zkoumal, zda dopravce učinil veškerá opatření k tomu, aby kamion na odpočívadle řádně zabezpečil a dospěl k závěru, že dopravce pochybil, když návěs nijak proti vykradení nezabezpečil. Soud uvedl, že návěs měl být zaparkován tak, aby nebylo možné zadní dveře návěsu otevřít, neboť u tohoto typu návěsu nedochází k vloupání z jeho boku, ten je pevný.

Soud prvního stupně proto žalovanou odsoudil k náhradě škody v plné výši a zároveň jí uložil zaplatit i náklady, které žalobkyni v souvislosti se škodnou událostí vznikly.

Proti rozsudku podala žalovaná odvolání s tím, že odvolací soud odvolání částečně vyhověl. Odvolací soud dospěl k závěru, že žalovaná odpovídá za škodu na zboží, tj. za škodu ve výši 7.714,45 EUR, nikoliv však za náklady vzniklé v souvislosti se škodnou událostí.

Odvolací soud se tak v otázce nároku na náhradu škody ztotožnil s rozhodnutím soudu prvního stupně, neboť též dospěl k závěru, že žalovaná řádně nezabezpečila náklad na odpočívadle, ačkoliv k tomu byla povinna.

Soud zároveň naznal, že nárok není ani promlčený. Žaloba byla žalobkyní uplatněna v souladu s čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR, neboť o odmítnutí reklamace bylo žalovaným rozhodnuto dne 23.1.2013 a žaloba byla podána dne 23.1.2014.



K § 449 II. 2 HGB

Rozsudek Zemského soudu v Hamburku (LG Hamburg) ze dne 6.11.2014, sp. zn. 407 HKO 8/14, Recht der Transportwirtschaft 3/2017, str. 117

Žalobkyně, pojišťovna zasílatele - společnosti S. GmbH., uplatnila nárok na náhradu škody za poškození potravin o celkové váze 18.245,152 kg. Společnost S. GmbH. oslovila ústní formou žalovanou a pověřila jí objednávkou, vyzvednutím a naložením kontejneru s proviantem pro výletní loď plující z Hamburku do Dubaje. Konosament vystaven nebyl.

Žalovaná námořní přepravou pověřila vedlejšího účastníka s tím, že náklad měl být přepravován při teplotě minus 20 stupňů Celsia. V průběhu plavby však došlo k poškození dvou částí přístrojů na kontejneru. Z uvedeného důvodu byl kontejner za účelem zjištění poškození otevřen. Při této kontrole však bylo zjištěno, že teplota nad minus 20 stupňů Celsia nestoupla. Následně byl kontejner vyložen v Itálii (23.1.2013), prohlédnut a naložen na cestu do Dubaje.

Dne 4.2.2013 dorazil kontejner do Dubaje s tím, že po jeho otevření bylo konstatováno, že veškeré zboží je zničeno, neboť nebyla dodržena požadovaná teplota. Škoda na zboží byla vyčíslena částkou 126.250,96 EUR a byla pojišťovnou (žalobkyní) zcela zaplácena.

Ačkoliv žalovaný jako multimodální dopravce měl odpovídat za způsobenou škodu v celém rozsahu, snažil se dovolat odpovědnosti pouze do výše hmotnosti převáženého nákladu po moři. Žalobkyně v průběhu řízení poukazovala na to, že omezení odpovědnosti podle ust.

§ 660 německého obchodního zákoníku (HGB) není možné aplikovat, neboť žalovanému byl stav přepravovaného zboží při nakládce znám.

Žalovaný se dále bránil tím, že vznesl námitku nedostatku aktivní legitimace žalobce a také trval na tom, že nákladní list obsahuje zboží ze dvou kontejnerů a trval na tom, aby žalobkyně přesně uvedla, jaké zboží a jaké množství se v poškozeném kontejneru nacházelo.

Soud po provedeném dokazování dospěl k závěru, že příčinou vzniklé škody bylo nebezpečí na moři, když v období od 18. do 19.1.2013 dosahovaly vlny v Černém moři výšky 10 m a vítr rychlosti 11 metrů za sekundu. Z uvedeného důvodu dospěl soud k závěru, že žalovaný neodpovídá za skutečnou škodu. Soud dále uvedl, že žalovaný odpovídá za škodu ve výši 2 SDR za kg poškozeného zboží, neboť ze vzájemné korespondence mezi účastníky vyplývá, že se na daný právní vztah aplikují Německé všeobecné zásílatelské podmínky (ADSp).

K námitce žalovaného, že nárok žalobkyně je promlčený, soud uvedl, že nárok promlčený není, neboť žaloba byla soudu doručena poslední den lhůty a byla tak podána řádně a včas.



K čl. 3 § 2; 4 § 2 Haagských pravidel

Rozsudek Court of Appeal ze dne 10.11.2016, sp. zn. [2016] EWCA Civ 1103, Recht der Transportwirtschaft 4/2017, str. 155

Dopravce se zavázal dopravit z Kolumbie do různých částí severního Německa celkem 20 kontejnerů naložených kávovými boby balenými v pytlích, přičemž každý kontejner obsahoval celkem 275 pytlů kávy po 70 kg, a to za podmínek LCL/FCL (celokontejnerová zásilka, servis z domu do domu). Dle uvedené podmínky bylo na dopravci, aby pytle s kávou naložil do kontejnerů a aby je dopravil na místo vykládky. V období mezi lednem a dubnem 2012 byly v Panamě kontejnery vyloženy, znovu naloženy a následně odeslány do severní Evropy k vyložení do Německa. Dopravce vydal konosament v souladu s Haagskými pravidly.

Při vykládce však vyšlo najevo, že 18 kontejnerů z 20 je poškozeno v důsledku kondenzace vody. Kondenzace byla způsobena tím, že z pytlů se uvolňoval teplý vzduch, který při kontaktu se studenou střešou kontejneru zkondenzoval. V důsledku poškození převáženého zboží příjemce konosamentu podal u londýnského soudu žalobu na dopravce, a to z titulu způsobené škody. Účastníci se shodli, že by ke škodě nemohlo dojít, pokud by kávové boby byly převáženy v klimatizovaném kontejneru, avšak shodli se též na tom, že obchodní praxí je, že tento druh zboží je převážen v kontejnerech bez ventilace.

Žalobní nárok byl uplatněn dle čl. 3 § 2 Haagských pravidel, neboť dopravce měl na starosti vše, co se týkalo přepravy kávy. Podle příjemce tak bylo na dopravci, jaký materiál k ochraně kávy před kondenzací zvolí. Žalovaný na svou obranu uvedl, že byl sice povinný zajistit, aby nedošlo k poškození zboží, ale tato povinnost nebyla absolutní a měl by tedy odpovídat dle čl. 4 § 2 písm. m) Haagských pravidel, neboť z dokladů vyplývá, že dochází k přepravě běžného zboží a nebyla požadována žádná speciální opatření při přepravě.

Soud dospěl jednak k závěru, že na danou přepravu se aplikují Haagská pravidla, a dále, že dopravce porušil své povinnosti dle čl. 3 § 2 Haagských pravidel a odpovídá za způsobenou škodu.

Soud uvedl, že úprava obsažená v čl. 4 § 2 písm. m) Haagských pravidel neznamena věcné osvobození dopravce od náhrady způsobené škody, ale jedná se o výhradu proti postupu dle čl. 3 § 2 Haagských pravidel. Uvedená výhrada pak slouží k tomu, že dopravce nemusí vědět, jaký efektivní systém předcházení škodám má u dané přepravy zvolit, neboť toto by měl znát především odesílatel a měl by tak v průvodních listech uvést, jak a v čem má být zboží přepravováno. Zároveň však soud namítl, že je-li něco běžnou praxí při přepravě, neznamena to bez dalšího, že se jedná o dostatečný systém zabezpečení proti poškození přepracovaného zboží. Dopravce se proti rozhodnutí soudu odvolal.

Odvolací soud dospěl k závěru, že rozhodnutí soudu prvního stupně není správné, neboť odpovědnost dopravce měla být posuzována dle čl. 4 § 2 písm. m) Haagských pravidel. Podle závěru odvolacího soudu leží při posuzování vhodnosti systému ochrany zboží důkazní břemeno na příjemci, tzn. ten je povinen nevhodnost opatření prokázat. Odvolací soud též naznal, že indiciemi k prokázání uvedeného jsou zcela jednoznačně všeobecné standardy, které se při tomto konkrétním typu přepravy používají. V daném řízení bylo důkazy prokázáno, že ke kondenzaci by došlo nezávisle na tom, jaký druh obalovaného materiálu byl použit, neboť by ke kondenzaci vody nedošlo pouze v případě, byl-li by použit kontejner s odvětráváním, a odvolací soud tak na základě uvedeného potvrdil rozsudek soudu prvního stupně.



K § 280, 305b, 425 a 426 HGB

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hammu (OLG Hamm) ze dne 21.4.2016, sp. zn. 18 U 17/14, Recht der Transportwirtschaft 3/2017, str. 111

Na základě rámcové smlouvy ze dne 20.11.2009 prováděl dopravce pro odesílatele silniční přepravy zboží. Po celou dobu probíhající obchodní spolupráce měl dopravce sjednáno havarijní pojištění kryjící škodu způsobenou mj. na návěsech ve vlastnictví odesílatele používaných při přepravě v rozsahu nižším, než ke kterému se zavázal v rámcové smlouvě. Odesílatel však dopravci tento nedostatek nikdy nevytkl. Dne 28.7.2011 odesílatel pověřil dopravce mezinárodní silniční přepravou zásilky mezi pobočkami odesílatele. Zboží bylo přepravováno v chladírenském návěsu ve vlastnictví odesílatele taženém tahačem ve vlastnictví dopravce. Během přepravy po dálnici se vzňala pravá přední pneumatika chladírenského návěsu a ten včetně zásilky podlehl požáru. Příčinou požáru byl podle znaleckého posudku defekt ložiska kola. Odesílatel uplatnil vůči dopravci u soudu nárok na náhradu škody z titulu zničení přepravované zásilky. Soud prvního stupně žalobě vyhověl a uložil dopravci zaplatit odesílateli částku 98.870,03 EUR s příslušenstvím. K odvolání dopravce odvolací soud rozhodnutí soudu prvního stupně změnil tak, že žalobu v plném rozsahu zamítl. Odvolací soud v prvé řadě uvedl, že **pokud je vlečené vozidlo svěřeno do péče vlečeného vozidla, a to zejména když je vlečené vozidlo bez posádky, jedná se o smlouvu o přepravě a nikoliv o smlouvu o dílo**. Tak tomu bylo i v tomto případě, kdy dopravce převzal k přepravě chladírenský návěs ve vlastnictví odesílatele a kdy odesílatel od okamžiku předání neměl dále možnost vlečení chladírenského návěsu jakkoliv ovlivnit. Dopravce obecně odpovídá za škodu na zásilce způsobenou během přepravy podle § 425 HGB. Této odpovědnosti se však může podle § 426 HGB zprostit, pokud škoda spočívá v

okolnostech, jimž dopravce nemohl při nejlepší péči zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. **Měřítko péče vychází z konceptu tzv. „ideálního dopravce“, který prokáže pozornost, dovednosti a opatrnost výrazně přesahující průměr a duchapřítomné a vhodné jednání v rámci lidských možností. Dopravce je povinen vyvinout úsilí k zabránění vzniku škody do té míry, do které se vynaložené úsilí nejeví na první pohled nepřiměřeným. Břemeno tvrzení a důkazní břemeno pro splnění podmínek § 426 HGB tíží dopravce.** V daném případě odvolací soud shledal, že řidič dopravce objektivně nemohl před započítím přepravy či v jejím průběhu rozpoznat závadu na ložisku pravého předního kola chladírenského návěsu. Dopravce se tudíž odpovědnosti za zničení chladírenského návěsu a přepravované zásilky podle § 426 HGB zprostil. Odvolací soud neshledal ani odpovědnost dopravce za škodu způsobenou v důsledku porušení smluvní povinnosti sjednat havarijní pojištění kryjící škodu způsobenou mj. na návěsech ve vlastnictví odesílatele ve smyslu § 280 odst. 1 německého občanského zákoníku (BGB). Vzhledem k praxi účastníků řízení mohl podle odvolacího soudu dopravce z chování odesílatele vyrozumět, že havarijní pojištění sjednané dopravcem považuje odesílatel za dostatečné. **Dílčí ujednání mezi smluvními stranami učiněná v jakékoliv formě, včetně ústní dohody, mají podle § 305b BGB vždy přednost před všeobecnými smluvními podmínkami** (zde rámcovou smlouvou ze dne 20.11.2009). **To platí i v případě, kdy všeobecné smluvní podmínky stanovují, že ústní dohody mezi smluvními stranami jsou neúčinné a že změna či vzdání se požadavku písemné formy je přípustná pouze na základě písemné dohody smluvních stran.**



Rozsudek Odvolacího soudu Anglie a Walesu (England and Wales Court of Appeal) ze dne 27.7.2016, sp. zn. [2016] EWCA Civ 789, Recht der Transportwirtschaft 4/2017, str. 153

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní námořní dopravou zásilky 35 kontejnerů surové bavlny z přístavů Bandar Abbás v Íránu a Jebel Ali ve Spojených arabských emirátech do přístavu Čattagrám v Bangladéši. Každý z konosamentů vystavených v souvislosti s přepravou obsahoval ujednání o tom, že dopravce umožní odesílateli využít 14 volných dní, po které není odesílatel povinen platit stojné, počínaje dnem vykládky kontejneru z námořního plavidla a že odesílatel je povinen zajistit navrácení kontejnerů na místo určené dopravcem nejpozději poslední volný den. Mezi odesílatelem a příjemcem došlo ke sporu, takže příjemce odmítl zásilku převzít. Zároveň však byla v souvislosti se sjednaným dokumentárním akreditivem odesílateli vyplacena kupní cena přepravovaného zboží, a tím přešlo vlastnické právo k tomuto zboží na příjemce. O této skutečnosti informoval odesílatel dopravce dne 27.9.2011. Nepřevzaté zboží tak zůstalo v přístavu Čattagrám pod kontrolou celního orgánu. Dne 2.2.2012 dopravce nabídl odesílateli, že mu kontejnery prodá, k dohodě však nedošlo. Dopravce proto uplatnil žalobou u soudu vůči odesílateli nárok na zaplacení stojného ode dne následujícího po uplynutí sjednaných 14 volných dní. Soud prvního stupně žalobě vyhověl a uložil odesílateli povinnost uhradit dopravci stojné do 27.9.2011, kdy odesílatel dopravce vyrozuměl o tom, že v důsledku přechodu vlastnického práva ke zboží není nadále oprávněn s ní disponovat, a kdy tudíž podle jeho názoru došlo k odpadnutí obchodního účelu smlouvy (*frustration of the commercial purpose*). K odvolání obou stran sporu se věcí zabýval odvolací soud. Ten konstatoval, že **povinnost odesílatele k zaplacení stojného není závislá na tom, že dopravce určí místo, kam mají být kontejnery**

navráceny. V daném případě počala povinnost odesílatele platit stejné jako náhradu škody za prodlení s vrácením kontejnerů po uplynutí 14 volných dní počítaných od vykládky kontejnerů v přístavu Čattagrám. Odvolací soud zároveň uvedl, že k odpadnutí obchodního účelu smlouvy došlo až dne 2.2.2012 nabídkou prodeje kontejnerů. K tomuto dni totiž vzhledem ke změně okolností v důsledku prodlení odesílatele s plněním povinnosti vrátit kontejnery dopravci nemohla být smlouva splněna v té podobě, v jaké byla mezi stranami sporu sjednána, a tato smlouva tudíž zanikla. **Dojde-li při přejímce kontejnerů v místě určení k takovému prodlení, že obchodní účel smlouvy odpadne, má dopravce podle odvolacího soudu nárok na zaplacení stejného k tomuto dni a mimo to rovněž nárok na náhradu škody za ztrátu kontejneru.** Odvolací soud tak prvoinstanční rozsudek změnil tak, že uložil odesílateli zaplatit dopravci stejné do 1.2.2012, a v odůvodnění dále vyslovil názor, že dopravce je oprávněn vymáhat náhradu škody ve výši 3.262,- USD za kontejner odpovídající hodnotě kontejneru ke dni 2.2.2012.



K čl. 17, 20, 29 a 34 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 21. 7. 2016, sp. zn. 23 U 3256/15, Transportrecht 1/2017, str. 25

Německé obchodní společnosti pověřily provedením přepravy z Německa do Itálie prvního dopravce, a to společnost SP GmbH. Tento dopravce pověřil provedením přepravy dalšího dopravce, společnost A GmbH, která zase pověřila provedením přepravy společnost T GmbH. Dle nákladního listu měla společnost T GmbH naložit náklad v areálu společnosti SP GmbH. Tento dopravce pověřil provedením přepravy žalovaného č. 1 a žalovaný č. 1 pověřil dále jako poslední subjekt provedením přepravy žalovaného č. 2. Zásilka nebyla žalovaným č. 2 doručena do místa určení. Zaplacení ceny zásilky se domáhal po žalovaných zmocněnci pojišťovny, který zastupoval jednak zájmy společností, jež přepravu objednal a jednak nároky postoupené z titulu výplaty pojistného plnění jednomu z dopravců, společnosti A GmbH. Žalobkyně v žalobě tvrdila, že zásilka byla zpronevěřena společně žalovanými č. 1 a č. 2.

Soud prvního stupně označil žalobu za přípustnou a odůvodněnou a v plném rozsahu jí vyhověl.

Odvolací soud na druhou stranu považoval podané odvolání za odůvodněné a žalobu za neopodstatněnou. Dle odvolacího soudu totiž nemá žalobkyně proti žalovanému č. 2 žádný nárok na náhradu škody, neboť společnost A GmbH nemá žádný nárok na náhradu škody vůči žalovanému č. 2, a to právě z důvodu neexistence smluvního vztahu mezi těmito subjekty. V rozporu s názorem žalobkyně neplyne společnosti A GmbH z čl. 17, 29 a 30 Úmluvy CMR žádný nárok na náhradu škody proti žalovanému č. 2, neboť žalovaný č. 2 nebyl smluvním partnerem společnosti A GmbH. Nespornou je naopak skutečnost, že vlastníci zboží pověřili společnost SP GmbH provedením přepravy, která následně pověřila provedením přepravy společnost A GmbH, která vydala příkaz k provedení přepravy společnosti T GmbH, a ta jej vydala žalovanému č. 1 a ten zase žalovanému č. 2.

Doprovce může dle čl. 12, 17 a 32 Úmluvy CMR vznést regresní nárok pouze vůči svému smluvnímu partnerovi, který škodu způsobil. Nárok společnosti A GmbH na náhradu škody tak existuje pouze vůči společnosti T GmbH, avšak nikoliv vůči žalovanému č. 2, jakožto

poslednímu dopravci. V tomto případě nepřipadá ani v úvahu aplikace postihu dle čl. 37 Úmluvy CMR, neboť čl. 34 Úmluvy CMR se v tomto případě vůbec neaplikuje.

V souladu s judikaturou BGH není dle čl. 34 Úmluvy CMR na přepravě zúčastněný dopravce a poddopравce bez dalšího také po sobě následujícím silničním dopravcem ve smyslu této Úmluvy. Pouhá existence pořadí mezi dopravci v souvislosti s přepravou a přepravovaným zbožím není dostačující. Následným silničním dopravcem ve smyslu čl. 34 Úmluvy CMR je pouze takový poddopравce, který přijetím zboží a převzetím nákladního listu, jako tzv. plně odpovědný dopravce, vystupuje jako smluvní strana odesílatele vedle jím pověřeného dopravce. Nákladní list je poté dle čl. 34 Úmluvy CMR vystaven na celou přepravu a jedná se o dokument vystavený mezi odesílatelem a hlavním dopravcem. Chybí-li takový nákladní list nebo je-li tento nákladní list poddopравcem odmítnut nebo mu není předán, nejedná se o následného dopravce dle čl. 34 Úmluvy CMR.

Z těchto důvodů nemůže být na společnost A GmbH a ani na žalovaného č. 2 nahlíženo jako na následné dopravce. (V uvedeném případě bylo dokonce vydáno několik objednávek přepravy a několik nákladních listů mezi jednotlivými subjekty)

Odvolací soud nemohl přiznat nárok žalobkyně ani z důvodu tzv. *Drittschadensliquidation*, neboť v případě tohoto institutu dochází k uplatnění nároku na náhradu škody jiným subjektem, než kterému byla škoda způsobena, tj. dochází k uplatnění tzv. cizí škody. Společnost A GmbH ovšem vůči žalovanému č. 2 nedisponuje ani smluvními a ani mimosmluvními nároky na náhradu škody. Odvolací soud tak změnil rozhodnutí soudu prvního stupně a žalobu zamítl.

Revizní žaloba byla jako nepřijatelná zamítnuta.



K čl. 4 odst. 5 Haagských pravidel

Rozsudek královského soudu (Commercial Court) ze dne 14. 10. 2016, sp. zn. [2016] EWHC 2514 (Comm), Recht der Transportwirtschaft 4/2017, str. 156

V uvedené věci převzal rejdař ve smlouvě o přepravě ze dne 23. 8. 2013 závazek přepravit 2.000 tun rybího oleje ze souostroví Vestmannaeyjar na Islandu do Norska. Za přepravu byla dohodnuta paušální odměna ve výši 817.500,- norských korun. V této smlouvě byl dále odkaz na Haagská pravidla. Rejdař zvolil pro přepravu nákladu loď AQASIA. Dne 6. 9. 2013 převzal rejdař na Islandu 2.056.296 kg rybího oleje, který byl přímo natankován do předem připravených tanků na lodi. Kapitán lodi vystavil na tuto přepravu konosament, do kterého uvedl – načerpáno 2.056.296 kg rybího oleje. V průběhu přepravy načerpala loď jako další zásilku ještě další rybí olej, a to přímo v Norsku. Tento olej byl natankován do stejných zařízení jako předchozí zásilka a došlo ke smíchání těchto olejů. Při vykládce bylo zjištěno, že 547.309 kg rybího oleje nacházejícího se v tancích 1P, 2P a 5S bylo poškozeno.

Příjemce zásilky podal na rejdaře žalobu na náhradu škody ve výši 367.836,- USD. Rejdař neodmíтал svoji odpovědnost za škodu na zásilce, ale sporným se stal výklad čl. 4 § 5 Haagských pravidel, ve kterém je upravena limitovaná náhrada škody na 100 liber šterlinků za jednotku nebo balení, proto by měla být dle rejdaře výše škody pouze 54.730,90 GBP, neboť limitovaná náhrada škody dle Haagských pravidel počítá rovněž s kapalným nákladem, který nemusí být přímo zabalen, ale je zjištěitelný v jednotkách. Váha zásilky byla mezi

stranami uvedena, aby bylo určeno množství zboží. Z toho důvodu by se mělo vycházet pro výpočet náhrady škody z hodnoty 2.000 tun.

Obchodní soud dal za pravdu rejdaři. Čl. 4 § 5 Haagských pravidel se vztahuje na fyzickou jednotku přepravy a nikoliv na jednotku míry nebo jednotku nákladu. Kdyby popis jednotka v Haagských pravidlech byl rozhodující pro přepravu nebaleného nákladu, mohla by být jako jednotka považován celý nebalený náklad. Je-li dohodnuta paušální odměna za přepravu celého nákladu, není důvodu zjišťovat hodnotu jednotky nákladu.



K čl. 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Zemského soudu v Hamburku (LG Hamburg) ze dne 15. 4. 2016, sp. zn. 412 HKO 73/15, Transportrecht 1/2017, str. 32

Žalovaný v postavení dopravce byl pověřen obchodní společností A.D. GmbH, aby pro společnost T.E. GmbH přepravil 6 palet s notebooky z Německa do Dánska. Žalovaný dále pověřil provedením přepravy dalšího dopravce. Žalovaný po provedení nakládky potvrdil odesílateli převzetí palet a převezl nákladní automobil s nákladem do svého skladu, odkud měl být tento náklad převzat dalším dopravcem k provedení přepravy. Řidič dalšího dopravce odstavil přes víkend neuzamčený nákladní automobil se 6 paletami s notebooky v průmyslové zóně. Když se k nákladnímu automobilu vrátil v pondělí, zjistil, že část nakládky chybí. Následně byl nákladní automobil převezen zpět do skladu žalovaného, kde nechal žalovaný škodu znalecky ocenit.

Žalobkyně v postavení pojišťovny tvrdila, že jednání řidiče dalšího dopravce, který zanechal naložený nákladní automobil plný notebooků neuzamčený v průmyslové zóně přes víkend, lze považovat za hrubou nedbalost. K tomu se měl řidič dalšího dopravce dopustit porušení bezpečnostních opatření dohodnutých zvláště s odesílatelem. Žalovaný rozporoval jednak aktivní legitimaci žalobkyně, a to z důvodu, že na ni neměla přejít pohledávka z titulu práva na náhradu škody, a jednak skutečnost, že při převzetí zásilky byly notebooky zabaleny a v krabicích a uloženy na paletách, nebylo tedy možné překontrolovat skutečný obsah zásilky.

Zemský soud rozhodl, že žaloba je přípustná a opodstatněná a vyhověl jí v plném rozsahu. Dle soudu je odpovědnost žalovaného dána čl. 17 odst. 1 a 3 Úmluvy CMR. Omezení odpovědnosti dle čl. 29 Úmluvy CMR nepřichází v úvahu, neboť žalovaný odpovídá dle čl. 3 Úmluvy CMR za jednání jím použitých osob při přepravě, a tyto osoby jednaly se zaviněním rovným úmyslu. Řidiči dopravce muselo být zřejmé, že se jedná o zásilku, u které hrozí zvýšené riziko krádeže, přičemž k tomu přistupuje skutečnost, že nákladní automobil byl ponechán neuzamčený po dobu dvou dnů bez dozoru. O výši škody nebyly rovněž žádné pochybnosti, neboť tato byla stanovena znaleckým posudkem.

Machytková, Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář, s.r.o.
Dlouhá 16, 110 00 Praha 1
e-mail: info@akmsv.cz
<http://www.akmsv.cz>
Tel.: (+420) 221 779 970
Fax: (+420) 221 779 999