

## E-bulletin

# soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

4. Vydání

Prosinec 2017

K čl. 28 Úmluvy CMR

**Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 30.11.2016, sp. zn. 7 Ob 197/16w, Recht der Transportwirtschaft 6/2017, str. 210**

Pojišťovna, která odškodnila odesílatele, žalovala dopravce, který byl pověřen přepravou textilního zboží z Německa do Rakouska, přičemž do přepravy byli zapojeni dva další poddopravci. Druhý z poddopraců, provádějící dopravce, doručil zásilku poškozenou, když dne 21.8.2000 došlo na trase k dopravní nehodě.



Žalobkyně původně podala žalobu u Landgerichtu v Essenu, nicméně ta byla z důvodu nedostatku mezinárodní příslušnosti německých soudů odmítnuta, a to i v odvolacím řízení. Poté podala žalobkyně žalobu u Landgerichtu v Riedu proti druhému poddopravci na úhradu částky 24.295,96 EUR. Podstatou žaloby se stala odpovědnost za nedostatečnou údržbu vozidla a tím za způsobenou dopravní nehodu. Žaloba byla pravomocně zamítnuta. Žalobkyně tvrdila, že vozidlo vykazovalo takové závady na brzdícím systému, které vedly k dopravní nehodě. Druhý poddopravce byl přitom povinen přistavit k přepravě bezvadné vozidlo. Z tohoto důvodu jednal dle tvrzení žalobkyně dopravce hrubě nedbale. Žalovaný tvrdil, že nedostatečná údržba nebyla příčinou dopravní nehody a namítal dále promlčení, a to i s odkazem na Himalaya-Clause dle článku 28 Úmluvy CMR. Odvolací soud zrušil zamítavý rozsudek soudu první instance a vrátil věc k novému projednání, když dospěl k závěru, že z důvodu neexistence průběžného nákladního listu přicházejí v úvahu pouze delikt ní nároky odesílatele vůči druhému poddopravci. Proti rozsudku odvolacího soudu podal žalovaný dopravce rekurs k Nejvyššímu soudu.

Nejvyšší soud konstatoval, že rekursní žaloba je přípustná, nicméně není opodstatněná. Soud dále konstatoval, že žaloba byla v první instanci zamítnuta proto, že soud první instance nepovažoval žalobní tvrzení ve vztahu k delikt nímu jednání žalovaného dopravce za dostačující. Tato tvrzení se naopak soudu odvolacímu zdála dostačující. Nejvyšší soud konstatoval, že chybí-li straně sporu aktivní legitimace uplatňovat své nároky na základě uzavřené smlouvy, jak předpokládá Úmluva CMR, může tato strana Úmluvou CMR neřešené nároky uplatňovat pouze ve smyslu článku 28 Úmluvy CMR jako mimosmluvní nároky. Ty jsou předmětnou žalobou uplatněny na základě subrogačního nároku nabytého pojišťovnou od odesílatele. Delikt ní nároky v předmětném případě spadají pod úpravu rakouského práva dle rakouského zákona o mezinárodním právu soukromém. Dle rakouského zákona o silniční přepravě má provozovatel vozidla povinnost pečovat o jeho způsobilost a to jak technickou, tak z hlediska jeho posádky. Zákon o silniční přepravě představuje ochrannou normu ve smyslu § 1311 rakouského občanského zákoníku s cílem předcházet nehodám. V předmětném případě neexistuje mezi odesílatelem a druhým poddopravcem z důvodu absence průběžného nákladního listu žádný smluvní vztah. Existuje však delikt ní odpovědnost druhého poddopravce

vůči odesílateli z důvodu jakýchkoliv případných vad na brzdícím systému vozidla. K tomu Nejvyšší soud dodal, že právnícká osoba odpovídá na základě stálé judikatury nejen za jednání svých statutárních orgánů, ale deliktně též za další osoby, které pro ni byly činné na odpovědnostním, řídicím nebo dohlížecím principu. Jsou-li vůči dopravci uplatněny mimosmluvní nároky za ztrátu, poškození nebo překročení dodací lhůty, a to ať už přímo proti ní, nebo vůči osobám, které použil dopravce ke splnění svého závazku dle článku 3 Úmluvy CMR, mohou se tyto osoby dovolat ustanovení článku 28 odst. 2 Úmluvy CMR, který jejich odpovědnost omezuje, což je případ i druhého z poddopravců. To se týká i případných námitek promlčení při uplatňování nároků. Z tohoto důvodu Nejvyšší soud konstatoval, že je nutné znovu posoudit případné promlčení nároku s ohledem na předchozí spor, který byl veden před německými soudy, včetně stanovení promlčecí doby. To však neznamená, že by automaticky měly být promlčeny též deliktní nároky.



K čl. 5 odst. 3 Nařízení EP a Rady č. 261/2004

**Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 4.5.2017, sp. zn. C-315/15, European Transport Law 2017, str. 241**

Žalobci si u žalované společnosti T.S. rezervovali dne 10.8.2013 let z Burgasu do Ostravy, který byl uskutečněn se zpožděním příletu v délce pět hodin a dvacet minut. Uvedený let měl plánovanou rotaci Praha – Burgas – Brno – Burgas – Ostrava. Po příletu letadla z Prahy do Burgasu byla zjištěna technická závada ventilu proudového motoru a odstranění této závady si vyžádalo hodinu a čtyřicet pět minut času. Při přistávání letadla na letišti v Brně se letoun střetl s ptákem, což si vyžádalo další kontrolu a tím i další zdržení. Poté pokračoval let do Burgasu a odtud zpět do Ostravy.

U Obvodního soudu pro Prahu 6 se každý z žalobců domáhal náhrady škody ve výši 250,- EUR dle čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (dále jen „nařízení č. 261/2004“) Soud této žalobě vyhověl s odůvodněním, že okolnosti, které vedly ke zpoždění letadla nemohou být kvalifikovány jako mimořádné ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, neboť volba způsobu zprovoznění letounu po srážce s ptákem je v kompetenci žalované, a ta dle soudu neprokázala, že učinila vše pro to, aby ke zpoždění nedošlo, pouze tvrdila, že bylo nutné vyčkat na příjezd autorizovaného technika. Žalovaná se proti tomuto rozsudku odvolala.

Městský soud v Praze odvolání žalované odmítl pro nepřipustnost, neboť rozhodnutím soudu prvního stupně bylo rozhodnuto o dvou samostatných nárocích, z nichž ani jeden nepřekročil částku 10.000,- Kč (cca 365,- EUR).

Proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 podala žalovaná stížnost k Ústavnímu soudu s odůvodněním, že bylo porušeno její základní právo na spravedlivý proces a na zákonného soudce, neboť Obvodní soud pro Prahu 6 byl soudem poslední instance a měl tedy položit předběžnou otázku Soudnímu dvoru EU podle čl. 267 Smlouvy o fungování EU, neboť sporná otázka, zda je střet letounu s ptákem mimořádnou okolností ve smyslu č. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, není zřejmá ani z uvedeného nařízení ani z dosavadní judikatury Soudního dvora. Ústavní soud této stížnosti vyhověl a vrátil věc zpět soudu první instance.

Obvodní soud pro Prahu 6 řízení přerušil a obrátil se na Soudní dvůr s předběžnou otázkou týkající se výkladu pojmu „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, resp. zda je střet s ptákem mimořádnou okolností či nikoliv. Jelikož letecký dopravce je zproštěn povinnosti poskytnout cestujícím náhradu podle čl. 7 nařízení č. 261/2004, pokud prokáže, že zrušení nebo zpoždění letu o tři a více hodin bylo způsobeno mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Takové mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz leteckého dopravce. Soudní dvůr dovedl, že jako mimořádné okolnosti lze kvalifikovat takové události, které nejsou z důvodu své povahy vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Z toho naopak vyplývá, že mimořádnou okolností není závada vyvolaná předčasným selháním některých součástí letounu, neboť taková porucha zůstává vnitřně spjata se systémem fungování letounu a tím se nevymyká účinné kontrole leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letadel, které provozuje pro účely své hospodářské činnosti. **Soudní dvůr odpoví na první otázku uzavírá tím, že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.**

K další předběžné otázce Soudní dvůr uvedl, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že zrušení nebo významné zpoždění letu není způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud je toto zrušení nebo významné zpoždění následkem toho, že letecký dopravce využil odborníka dle vlastního výběru, aby znovu provedl bezpečnostní kontrolu, kterou si vyžádal střet letadla s ptákem, poté, co již tuto kontrolu provedl odborník oprávněný na základě použitelných předpisů.

Podstatou další předběžné otázky je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že „přiměřená opatření“, která je letecký dopravce povinen provést, aby snížil nebo zcela eliminoval riziko střetu letounu s ptákem a zprostil se tak povinnosti poskytnout cestujícím náhradu škody, zahrnují použití opatření preventivní kontroly výskytu uvedených ptáků. Soudní dvůr potvrdil, že **letecký dopravce může taková opatření přijmout, pokud jej nenutí podstoupit neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku a zároveň musí prokázat, že zmíněná opatření byla skutečně přijata ve vztahu k letu, který byl dotčen střetem s ptákem.**

Dále Soudní dvůr potvrdil, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, má být vykládán v tom smyslu, že v případě zpoždění letu na přiletu o tři a více hodin, jež bylo způsobeno nejen mimořádnou okolností, kterým nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci a ve vztahu k níž letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům, ale i jinou okolností nespadající do této kategorie, musí být za účelem posouzení, zda za zpoždění tohoto letu na přiletu má být poskytnuta náhrada škody podle čl. 7 nařízení č. 261/2004, zpoždění způsobené první zmíněnou okolností odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na přiletu.



K čl. 17, 23 a 29 Úmluvy CMR

**Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 29.03.2017, sp. zn. 7 Ob 91/16g, Transportrecht 7-8/2017, str. 315**

Žalobkyně pověřila žalovanou v rámci stálého obchodního vztahu zasláním zboží z Rakouska do Rumunska a Bulharska. Toto upravovala mezi stranami sjednaná rámcová smlouva. Bylo pravidlem, že žalovaná dále úkoly zadávala svému stálému dopravci nebo předem ověřenému vnitrozemskému dopravci po předchozím odsouhlasení žalobkyní. Žalovaná využívala ke zprostředkování přepravy platformu mezinárodní a speciálně rumunskému trhu přizpůsobené obchodní burzy B. V dubnu 2011 se u žalované ucházela o přepravní zakázku společnost G.H. Transport GmbH (dále jen „GH Transport“). Zástupce žalované prověřil GH Transport, jak je ve spedičním odvětví obvyklé, a nabídl jí zakázku přepravy do Rumunska. Žalobkyni bylo žalovanou sděleno, že stálý dopravce byl vynechán, ale tzv. první kontakt byl k dispozici; název dopravce, ani to, že byl získán na internetové dopravní burze, žalobkyni sděleno nebylo. Dne 21. dubna 2011 žalobkyně naložila náklad na vůz polského dopravce, jež jí GH Transport předtím avizovala prostřednictvím žalované. Pokud by se zaměstnanec žalobkyně zeptal řidiče na přesnou adresu vyložení, zjistil by (v případě pravdivé odpovědi), že polský dopravce byl již předtím pověřen GH Transport jet nikoli do Rumunska, nýbrž do skladu GH Transport v Maďarsku (také ostatní mezinárodní zasílatelé byli v dubnu 2011 GH Transport tímto způsobem podvedeni a poškozeni). Náklad v hodnotě 422.903,- EUR se tak ztratil a již se nenašel. Žalobkyně se domáhala náhrady škody na žalované, neboť žalovaná jednak v rozporu se smluveným závazkem využila neznámého poddoprovce a zadruhé byla obecně odpovědná za úmyslné jednání svého poddoprovce jakožto osoby použité při provádění přepravy dle čl. 3 ve spojení s čl. 29 Úmluvy CMR. Žalovaná žádala zamítnutí žaloby, jelikož provedla při volbě poddoprovce veškerou rozumnou a standardu péče řádného zasílatele odpovídající kontrolu a také proto, že ztráta zboží byla pro žalovanou neodvratná ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, neboť se stala obětí mezinárodního organizovaného zločinu a tento zločin se nestal „při plnění pracovních úkolů“.

Nejvyšší soud rozhodl tak, že dopravcem pověřený poddoprovce, jemuž byla svěřena řádná, stejně jako technicky bezchybná realizace přepravy, a tudíž převeden závazek péče o předmět přepravy, jedná v rámci této oblasti působnosti „při výkonu svých pracovních úkolů“ ve smyslu čl. 3 Úmluvy CMR. Dopravce proto odpovídá za jím pověřeného poddoprovce také tehdy, když tento poddoprovce záměrným a organizovaným zločinným jednáním dispoziční pravomoc danou mu k provedení práce zneužije a náklad se ztratí. Jednající poddoprovce je na základě přepravní smlouvy uzavřené hlavním dopravcem vlastním jménem a na vlastní účet pouze v právním vztahu k hlavnímu dopravci, tudíž nevstupuje do existujícího smluvního vztahu mezi hlavním dopravcem a odesílatelem. Dopravce je odpovědný nejen za své zaměstnance a osoby pravidelně činné v rámci jeho podnikání, nýbrž také za jiné osoby, které se na jeho žádost podílí na provedení konkrétní přepravy, zejména za své poddoprovce a jejich personál.



**Rozsudek Zemského soudu v Düsseldorfu (LG Düsseldorf) ze dne 28.03.2017, sp. zn. 35 O 59/16, Transportrecht 7-8/2017, str. 311**

Žalobkyně jakožto pojišťovací agent přepravního pojišťovatele společnosti z A (dále jen pojistníka) požadovala po žalované jakožto podnikateli v oboru balicích služeb a logistiky náhradu škody ve výši 8.371,08 EUR vzniklé ztrátou zásilky přepravované žalovanou. Žalovaná nerozporovala, že ke škodě, tj. ztrátě zásilky došlo v době, kdy ji žalovaná měla v péči. Pojistníka žalobkyně na základě oznámení o škodě ve výši vzniklé škody odškodnila a oprávnění z této škody (vůči žalované) nechala převést na sebe, z čehož vyplývá její aktivní legitimace. Odesílatel neudal vyšší cenu zásilky, a proto žalovaná argumentovala, že odpovídala za škodu do max. výše 510,- EUR dle č. 9.2 jejích přepravních podmínek, a že se odesílatel dopustil opomenutím udání ceny zásilky spoluzavinění, neboť cenné balíky žalovaná přepravuje za zvláštních bezpečnostních a kontrolních opatření. Soud shledal žalobu důvodnou. Zásadně musí žalobce zdůvodnit a případně prokázat, že zboží zmizelo v době úschovy u dopravce a jak vysoká je nastalá škoda. Toto zahrnuje vedle důkazu převzetí zboží jako takového také důkaz jeho identity, druhu, množství a stavu. Soudce si ve věci má vytvořit názor o správnosti tvrzeného rozsahu zásilky na základě celkových okolností jednotlivého případu. Pro to není zásadně nutné, aby byly k prokázání rozsahu zásilky předloženy jak dodací listy, tak korespondující faktury. Žalobkyně zde obsah i cenu zásilky prokázala. Svědek O., vedoucí výroby odesílatele, obsáhle a věrohodně popsal obsah balíku, dva elektrické přístroje, které sám zabalil, i jejich cenu. Na zákonem stanovené, popřípadě v jejích všeobecných obchodních podmínkách zakotvené, omezení odpovědnosti se žalovaná nemůže úspěšně odvolat; odpovídá za jí připisovanou kvalifikovanou škodu dle čl. 29 Úmluvy CMR. Žalovaná neunesla své sekundární břemeno tvrzení, zejména co se týče podrobných výpovědí o okamžiku ztráty, místě a zúčastněných zaměstnancích. Dle judikatury Spolkového soudního dvora má dopravce dbát na zaznamenávání konkrétních provedených kontrol tak detailně, aby soud z dodaných podkladů jasně rozeznal, v jakém pořadí, jak přehledně a jak spolehlivě do sebe jednotlivá stanovená opatření dopravce v praxi zapadají. Přitom se judikatura Spolkového soudního dvora aplikuje zásadně také na podniky se zásilkovými službami, u nichž dochází k hromadnému balení, hromadnému skladování a hromadné přepravě a jejichž zákazníci očekávají cenově výhodné dodání zásilek. Co se možnosti mylného doručení týče, žalovaná zejména nedoložila, že by se s ohledem na možnost nesprávného doručení zeptala jiného příjemce zásilek, takže se vzdala možnosti balík, ocitnuvší se mimo její kontrolu, přece jen ještě nalézt. Ke spoluzavinění zde nedošlo, neboť chybějící udání ceny nemělo na vznik a výši škody vliv, protože v mezinárodní přepravě se vydání tzv. „Pre-sheets“ nepředpokládá. K tomu není u mezinárodního dopravce dle Úmluvy CMR vyžadován žádný „High Value Report“; u téže přepravy neexistuje ani „High Value Alert“. Uplatněný nárok na úrok shledal soud opodstatněný dle čl. 27 odst. 1 Úmluvy CMR.



**Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Stuttgartu (OLG Stuttgart) ze dne 7.12.2016, sp. zn. 3 U 108/16, Transportrecht 7-8/2017, str. 309**

Žalobkyně předala dopravci zboží k přepravě, příjemkyni došlo po smluveném termínu dodání. V průběhu přepravy se zboží dopravci (žalované) ztratilo, o čemž informovala žalobkyni, která na základě této informace ještě před plánovaným termínem dodání zaslala dopis žalované, že započala se zhotovením nového zboží. Žalovaná nicméně ztracené zboží po uplynutí smluveného termínu dodání našla, příjemkyni dodala a příjemkyně zboží přijala. Protože žalobkyně mezitím zhotovila nové zboží, příjemkyně přijaté původní zboží na pokyn žalobkyně zničila. Žalobkyně se domáhala náhrady nákladů vynaložených na zhotovení nového zboží, přičemž argumentovala domněnkou ztráty zboží a následně vykonaným právem volby dle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR.

Zemský soud ve Stuttgartu žalobě vyhověl, když naznal, že se jednalo o ztrátu zboží dle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR, za niž je žalovaná odpovědná dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR. Proti tomu podala žalovaná odvolání s tvrzením, že žalobkyně nevyužila práva volby dle čl. 20 Úmluvy CMR před uplynutím termínu dodání účinným způsobem, neboť žalovaná jí ztrátu zboží neoznamovala jako definitivní, navíc volbu za žalobkyni učinila příjemkyně konkludentně tím, když zboží po smluveném termínu dodání přece jen přijala.

Odvolací soud dal žalované za pravdu a shledal, že žalobkyni přísluší pouze nároky ze zpoždění se zásilkou, nikoli z její ztráty. Ačkoli se smluvní strana může dovolat fikce ztráty zboží dle čl. 20 Úmluvy CMR i po uplynutí lhůty pro doručení zásilky, přestože se zboží opět nalezne, strana dovolávající se práva volby z této fikce ztráty náležejícího je povinna předtím dát jasně najevo, že zboží považuje za ztracené. Příjemkyně v tomto případě tedy mohla přijetí znovunalezeného zboží odmítnout, to se však nestalo, zboží bylo přijato, a žalobkyně se proto nemohla dovolávat fikce ztráty zboží. Právo volby dle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR náleží oprávněným osobám, tj. zde nejen žalobkyni jakožto odesílateli, nýbrž i příjemkyni. Příjemkyně tak zde přijetím zboží vykonala právo volby ve smyslu žádosti o vydání dle čl. 20 odst. 3 Úmluvy CMR za žalobkyni, a tomuto výkonu nebyl předchozí dopis žalobkyně žalované o zahájení výroby nového zboží na překážku. Z dopisu žalobkyně jasně nevyplývalo, že by chtěla uplatnit právo volby z fikce ztráty zboží, tj. že by neměla na jeho dodání již zájem, ale především žalobkyni k okamžiku jejího oznámení ještě žádné právo volby nenáleželo, neboť lhůta dle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR neuplynula. Je sice přípustné, aby se příjemce odvolal na fikci ztráty i po přijetí zboží, ale může to představovat nepřipustné zneužití práva „venire contra factum proprium“. To je i tento případ, když příjemkyně původní zboží po dohodě se žalobkyní zničila, ale v případě jejího odvolání se na fikci ztráty náleželo dopravci právo dle čl. 20 odst. 4 Úmluvy CMR naložit se zbožím dle svého.



K §§ 164, 280, 286, 288, 291 BGB, §§ 420, 438 HGB

**Rozsudek Okresního soudu v Aalenu (AG Aalen) ze dne 14.6.2017, sp. zn. 12 C 116/17, Recht der Transportwirtschaft 8/2017, str. 311**

Žalobkyně uplatnila u Okresního soudu v Aalenu nárok na zaplacení zbývající odměny (přepravného) ve výši 379,61 EUR. Svůj nárok žalobkyně uplatnila postupem dle ust. § 420 obchodního zákoníku (Handelsgesetzbuch = HGB) ve spojení s uzavřenou přepravní smlouvou. V daném případě šlo o to, že žalovaná nevyplatila žalobkyni část přepravného z důvodu prodlení žalobkyně s doručením zásilky, když nevyplacená část přepravného měla představovat část nároku žalované za překročení dodací lhůty.

Mezi stranami bylo nesporné, že došlo k uzavření přepravní smlouvy a ujednání přepravy, ke které mělo dojít nejdříve 15.12.2015, a dále, že žalovaná prodlení žalobkyni oznámila dopisem (stížností) ze dne 4.2.2016. Zůstalo však sporné, kdy, komu a kým byla stížnost oznámena a zda je žalobkyně oprávněna dovolávat se nedodržení lhůty dle ust. § 438 odst. 3 HGB.

Soud po provedeném dokazování dospěl k závěru, že odvolání žalobkyně na nedodržení lhůty dle ust. § 438 odst. 3 HGB, podle kterého nárok na náhradu za překročení lhůty zanikne, neobdrží-li dopravce stížnost ve lhůtě 21 dnů ode dne překročení dodací lhůty, je přípustné. V souvislosti s uvedeným se soud zabýval otázkou, kdo se citovaného ustanovení může dovolat, přičemž dospěl k závěru, že povinen oznámit překročení dodací lhůty dle citovaného ustanovení není odesílatel, ale pouze příjemce zásilky. Odesílatel je pak oprávněn upozornit na překročení dodací lhůty, avšak postupem podle ust. § 164 odst. 1 a 2 občanského zákoníku (Bürgerlichesgesetzbuch = BGB), a to výlučně jménem příjemce zásilky. Soud zároveň konstatoval, že vzhledem k tomu, že se žalované v daném případě nepodařilo prokázat doručení stížnosti ve lhůtě 21 dnů, nárok za překročení dodací lhůty jí zanikl.



K čl. 23 Úmluvy CMR

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Karlsruhe (OLG Karlsruhe) ze dne 15.12.2016, sp. zn. 9 U 159/14, Transportrecht 5/2017, str. 217**

Předmětem soudního řízení byl nárok na náhradu škody z přepravní smlouvy v důsledku ztráty přepravovaného zboží. Dne 19.4.2012 pověřila společnost W. AG (odesílatel) společnost T. KG přepravou třinácti kontejnerů šrotu z Rakouska do sídla odesílatele ve Villingenu. Společnost T. přepravou pověřila žalovanou a žalovaná pověřila přepravou dopravce, a to společnost C.H. Dopravce kontejnery naložil dne 20.4.2012 s tím, že v době mezi 21.4.2012 a 23.4.2012 byl naložený kamión ukraden a zboží nebylo nalezeno. Z uvedeného důvodu podala pojišťovna odesílatele žalobu proti společnosti T. na náhradu škody ze ztracené zásilky s tím, že společnost T. navrhla vstup žalované do řízení na její straně.

Rozsudkem ze dne 12.12.2013 soud prvního stupně přiznal žalobkyni nárok na náhradu škody ve výši 66.252,82 EUR společně s 5% úrokem ze žalované částky, a to od 27.4.2012. Soud k uvedenému rozhodnutí dospěl z důvodu, že žalobkyně prokázala, že jí v důsledku krádeže nákladu vznikla škoda v žalované výši, tento rozsudek nabyl právní moci. S ohledem na citovaný rozsudek a vzhledem k tomu, že žalovaná (pojišťovna společnosti T.) vyplatila plnění odesílateli, podala žalobkyně (pojišťovna společnosti T.) žalobu na náhradu škody vůči dopravci, přičemž požadovala úhradu nejen způsobené škody, ale také úhradu nákladů, které byla povinna v předchozím řízení zaplatit. Dne 27.11.2014 vydal soud prvního stupně rozsudek, kterým celý nárok žalobkyni vůči dopravci přiznal. Dopravce však podal proti tomuto rozsudku odvolání.

Odvolací soud dospěl k závěru, že odvolání je sice přípustné, avšak nedůvodné, neboť žalobkyni vznikl jak nárok na zaplacení částky 66.252,82 EUR společně s 5% úrokem ze žalované částky od 27.4.2012, tak též na nárok na úhradu částky představující vyplacené náklady předcházejícího řízení. Odvolací soud své rozhodnutí odůvodnil tím, že žalobkyni nárok na úhradu částky představující vyplacené náklady předcházejícího řízení vznikl dle občanského zákoníku, neboť v rámci mezinárodní přepravy zboží je tento nárok vyloučen článkem 23 Úmluvy CMR.



K čl. 10, 31 Úmluvy CMR

**Rozsudek Zemského soudu v Aachenu (LG Aachen) ze dne 21.3.2017, sp. zn. 41 O 57/15, Recht der Transportwirtschaft 9/2017, str. 355**

Žalobkyně byla společností podnikající v přepravě založenou podle belgického práva s tím, že i její sídlo se nacházelo v Belgickém království. Žalovaná byla společností založenou podle práva francouzského zabývající se výrobou skla. Žalovaná pověřila žalobkyni přepravou skel z Francie do Kolína s tím, že za tímto účelem došlo pro období od 2002 do 2005 k uzavření rámcové přepravní smlouvy. V daném sporu pak byla významná smlouva ze dne 21.12.2005. Tato smlouva v čl. 1 obsahovala ujednání a podmínky pro transport plochých skel, zejména organizaci přepravy, povinnosti žalobkyně, pojištění a další podmínky. V čl. 10 smlouvy bylo mezi stranami sjednáno, že přepravní podmínky podléhají Úmluvě CMR v platném znění, přičemž bylo mezi stranami též ujednáno, že případný spor mezi stranami bude rozhodován podle německého práva, a to soudy v Aachenu.

Dopisem ze dne 28.8.2014 žalovaná sdělila žalobkyni, že smlouva ze dne 21.12.2005 skončí ke dni 31.8.2014. Na uvedené žalobkyně reagovala dopisem ze dne 1.9.2014, ve kterém upozornila na to, že výpovědní lhůta byla ujednána v délce trvání 18 měsíců s tím, že lhůta počíná běžet prvním dnem měsíce následujícího po měsíci, ve kterém byla výpověď doručena. Na uvedené reagovala žalovaná dopisem ze dne 27.10.2014 a tvrdila, že uvedené ujednání je neplatné, přičemž odkazovala na doložku „ex Works“. Jelikož žalobkyně se žalovanou nesouhlasila, podala na žalobu o náhradu škody ve výši 5.698.947,07 EUR, představující škodu v důsledku nerealizace nasmlouvaných přeprav.

Soud se v daném případě zabýval tím, které soudy jsou příslušné v dané věci vydat rozhodnutí, přičemž dospěl k závěru, že čl. 10 smlouvy ze dne 21.12.2005 je neplatný pro rozpor s čl. 31 Úmluvy CMR ve spojení s čl. 41 odst. 1 Úmluvy CMR. Příslušnost rozhodovat spor Zemským soudem v Aachenu tak není dle čl. 31 Úmluvy CMR dána. Soud dále dospěl k závěru, že na smlouvu na přepravu skel z Francie do Německa uzavřenou ve formě rámcové smlouvy se použijí ustanovení Úmluvy CMR, ačkoliv rámcová smlouva odkaz na Úmluvu CMR neobsahuje, a vzhledem k tomu je tak nutné příslušnost soudů stanovit postupem podle čl. 31 Úmluvy CMR. Tento článek sice stranám umožňuje, aby si dohodly příslušnost soudu, avšak neumožňuje, aby si strany určily konkrétní soud. Z formulace „*jurisdikce soudů v Aachenu*“ a volby německého práva však vyplývá, že příslušnými k rozhodování sporů jsou německé soudy s tím, že příslušným soudem je soud, v jehož obvodu leží místo, kde byla zásilka převzata k přepravě nebo místo určené k jejímu vydání (viz čl. 31 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR).



K čl. 13 Úmluvy CMR



**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Koblenzi (OLG Koblenz) ze dne 9.3.2016, sp. zn. 2 U 415/15, Transportrecht 3/2017, str. 109**

Článek 13 Úmluvy CMR váže povinnost příjemce zaplatit dopravci částku uvedenou v nákladním listu na předpoklad, že tento příjemce požaduje vydání zásilky, anebo náhradu škody. Pokud příjemce žádný takový nárok neuplatňuje, nejsou dány předpoklady pro vznik jeho platební povinnosti podle uvedeného článku. Článek 13 Úmluvy CMR dále vylučuje aplikaci vnitrostátního práva také v případech, kdy neexistuje nákladní list.



K čl. 6, 11, 20 a 21 Úmluvy CMNI

**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 1.6.2017, sp. zn. I ZR 29/16, Recht der Transportwirtschaft 11/2017, str. 411**

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní říční přepravou nově zhotoveného lodního tělesa tankeru z Oršavy v Rumunsku do Nizozemska. Dopravce dále pověřil přepravou zásilky na části trasy do rakouského Engelhartszellu poddopravce. Mezi účastníky přepravy byla sjednána aplikace Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) a zároveň vyloučení odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou tzv. nautickým zaviněním (tj. činem, nedbalostí nebo zaviněním ze strany kapitána, námořníka, lodivoda nebo osob ve službách dopravce ve vedení nebo správě lodi). Nákladní list vystavený dopravcem neobsahoval údaj o hmotnosti zásilky, neboť mu odesílatel tento údaj před započítáním přepravy nesdělil. Lodní těleso bylo přepravováno tím způsobem, že bylo upevněno na levobok lodi. Dne 18.10.2010 brzy ráno došlo nedaleko Gabčíkova v pravém ohybu Dunaje ke srážce s lodí plující v opačném směru a k poškození přepravované zásilky. Mezi účastníky přepravy bylo sporné, zda byl v době kolize na přídi přítomen námořník, který by ostatní mohl včas varovat. Znaleckým zkoumáním bylo zjištěno, že zvolený způsob přepravy zásilky na levoboku byl v praxi sice neobvyklý, ale v zásadě možný, a že obě lodi mohly kolizi zabránit, pokud by včas upravily svůj kurs.

Odesílatel uplatnil vůči dopravci a poddopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši 246.968,50 EUR z titulu poškození zásilky. Soud prvního stupně žalobu zamítl. K odvolání odesílatele odvolací soud žalobě vyhověl co do částky odpovídající 666,67 zúčtovacím jednotkám za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku podle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMNI a ve zbytku žalobu zamítl (viz rozsudek Vrchního zemského soudu ve Frankfurtu nad Mohanem (OLG Frankfurt am Main) ze dne 26.1.2016, sp. zn. 5 U 17/13, Transportrecht 10/2016, str. 400, shrnutý v E-Bulletinu č. 4/2016). Dovolání odesílatele, dopravce i poddopravce Spolkový soudní dvůr zamítl. Předně se ztotožnil s názorem odvolacího soudu, že vyloučení odpovědnosti za škodu způsobenou nautickým zaviněním nezbavuje v daném případě dopravce a poddopravce odpovědnosti podle Úmluvy CMNI, neboť selhání hlídky na přídi lze považovat za lehkomyšlné jednání s vědomím toho, že škoda pravděpodobně vznikne, ve smyslu čl. 25 odst. 2 písm. a) Úmluvy CMNI. Ve vztahu k dovolání odesílatele soud konstatoval, že **odesílatel může po dopravci požadovat částku odpovídající dvěma zúčtovacím jednotkám za každý kilogram hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží ve smyslu čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMNI pouze tehdy, když je hmotnost zásilky uvedena v přepravních listinách. Dopravce přitom není povinen odesílatele upozornit, aby mu v souladu s jeho povinností vyplývající z čl. 6 odst. 2 písm. a) Úmluvy CMNI písemně sdělil hmotnost zásilky připravené k přepravě.** Soud rovněž neshledal v daném případě důvody pro aplikaci čl. 21

odst. 1 Úmluvy CMNI umožňujícího prolomit odpovědnostní limity dopravce dle uvedené úmluvy, neboť nebylo prokázáno hrubé organizační zavinění dopravce a poddopravce. K tomu soud v obecné rovině uvedl, že **ztráta práva na omezení odpovědnosti podle čl. 21 odst. 1 Úmluvy CMNI nastává jen v případě vlastního kvalifikovaného jednání dopravce, zatímco zavinění jednání jeho zaměstnanců nelze dopravci přičítat.**



K čl. 286 ZPO

**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 11.1.2017, sp. zn. IV ZR 74/14, Recht der Transportwirtschaft 6-2017, str. 207**

Během mezinárodní silniční přepravy zásilky obsahující elektroniku došlo v ranních hodinách dne 4.12.2008 při nájezdu na dálnici k přepadení nákladního vozidla, ze kterého byla celá zásilka neznámými pachateli odcizena. Jediným dokladem o obsahu a tvrzené hodnotě zásilky 449.588,25 EUR byla faktura vystavená prodávajícím. Nákladní list pouze odkazoval na uvedenou fakturu bez bližšího popisu zásilky. Svědci přítomní nakládce byli schopni potvrdit pouze naložení 33 palet zboží, obsah zásilky jim však nebyl znám.

Pojišťovací makléř kupujícího jako příjemce zásilky uplatnil proti pojistiteli přepravy nárok na náhradu škody odpovídající tvrzené hodnotě odcizené zásilky. Soud prvního stupně tuto žalobu zamítl a k odvolání pojišťovacího makléře kupujícího odvolací soud prvoinstanční rozhodnutí potvrdil. Dovolání pojišťovacího makléře kupujícího Spolkový soudní dvůr rovněž zamítl. V odůvodnění svého rozhodnutí soud uvedl, že **ten, kdo požaduje náhradu škody z titulu ztráty přepravované zásilky, musí tvrdit a v případě sporu i prokázat, že ke ztrátě zásilky došlo během přepravy, kdy tato zásilka byla v péči dopravce, a jaká byla výše vzniklé škody. Není spravedlivé, aby pojištěnému (zde kupující zastoupený pojišťovacím makléřem) svědčilo ulehčení důkazního břemene ohledně okolností, které nespadají do znalostní sféry pojistitele a které by měl při řádné dokumentaci přepravy bez nutnosti vynaložení nepřiměřených nákladů předložit sám pojištěný.** V daném případě pojišťovací makléř kupujícího své důkazní povinnosti nedostál, neboť předložená faktura nepředstavovala dostatečný důkaz o obsahu přepravované zásilky.

---

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