

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

3. Vydání

září 2016



K čl. 23 odst. 3, 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 28.10.2015, č.j. 7 U 4228/14, Transportrecht 5/2016, str. 193

Žalobce uplatnil proti žalovanému nárok na náhradu škody z přepravy. Mezi účastníky sporu byla uzavřena rámcová smlouva ze dne 30.3.2004 o přepravě výpočetní techniky, přístrojů, softwaru a příslušenství, na základě které zajišťoval žalovaný přepravu. Rámcová smlouva obsahovala v čl. 5 – bezpečnostní směrnici, ve které bylo upraveno, jakým způsobem lze s nákladem zacházet, která opatření mají řidiči nákladních vozidel přijmout, stejně jako obsahovala definici bezpečného parkoviště.

Sporná přeprava se uskutečnila z Frankfurtu nad Mohanem do Finska s tím, že žalovaný pověřil přepravou vedlejšího účastníka č. 1, který dále pověřil vedlejšího účastníka č. 2. Nákladní vozidlo vedlejšího účastníka č. 2 opustilo nákladku ve Frankfurtu nad Mohanem dne 26.2.2013 kolem 16:05 hodin. Řidič vozidla přenocoval od 20:21 hodin do 5:23 hodin druhého dne na parkovišti „Autohof N.“ s tím, že uvedené místo bylo pouze osvětleno veřejným osvětlením. Při další povinné pauze vedlejší účastník č. 2 zjistil, a to konkrétně dne 27.2.2013 přibližně v 10.20 hodin, že v plášti návěsu je vystříhaná díra. Žalobce škodu na odcizených věcech vyčíslil částkou 48.406,57 EUR.

Soud první instance podané žalobě vyhověl pouze co do částky 2.600,- EUR, která odpovídala částce 8,33 SDR za kilogram chybějící hrubé váhy nákladu, a přiznal žalobci z této částky úroky, ve zbytku pak žalobu zamítl. Přiznal tedy žalobci pouze limitovanou náhradu dle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR s tím, že další nárok dle čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR odmítl.

Proti rozsudku podal žalobce odvolání.

Odvolací senát potvrdil rozhodnutí soudu první instance v tom, že obecně žalovaný, resp. jeho pomocníci, odpovídají za škodu pouze dle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR a neodpovídají za škodu ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR. Naproti tomu se však dle německého práva též posuzuje lehkomyšlnost a její vliv na pravděpodobnost vzniku škody. Vzhledem k tomu, že toto soud první instance neposuzoval, nepostupoval v tomto směru správně. Odvolací soud tak posuzoval chování dopravce, resp. jeho zaměstnanců s ohledem na ustanovení smlouvy a na porušení sjednané povinnosti.

Odvolací soud se zabýval ujednáním stran, že vozidlo během odpočívky nesmí stát na nehlídaném parkovišti, což soud první instance v řízení zcela pominul. Parkoviště, na kterém řidič přenocoval, bylo právě tím nehlídaným místem ve smyslu čl. 2 bezpečnostní směrnice.

Soud uzavřel, že škoda vznikla v důsledku lehkomyšlného jednání na straně žalovaného, neboť pokud by strana žalovaná nejednala lehkomyšlně, ke škodě by pravděpodobně nedošlo.

Obzvláště při přepravě tabákových výrobků nebo výpočetní techniky, které jsou snadno prodejné, lze za lehkomyšlné jednání požadovat přenocování na parkovištích při dálnicích, tj. jednání bez přijetí opatření k ochraně zboží. Soud zároveň uvedl, že nelze vyloučit, že by se spolupracovníci žalovaného mohli na krádeži podílet, obzvláště za situace, kdy dle rámcové smlouvy docházelo k pravidelné přepravě zboží.



K čl. 29 Úmluvy CMR

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 27.1.2016 – 7 Ob 229/15z, Transportrecht 5/2016, str. 200

V předmětném rozsudku se Nejvyšší rakouský soud vyjádřil k otázkám podmínek naplnění takzvané hrubé nedbalosti ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR.

Požaduje – li žalobce po dopravci úhradu na zásilce vzniklé škody v plném rozsahu ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR, musí mu prokázat kvalifikované zavinění. Naroveň takovému zavinění je v Rakousku stavěna také hrubá nedbalost, přičemž důkazní břemeno o naplnění hrubé nedbalosti nese poškozený. Všeobecně přitom nelze říci, přesně která opatření musí dopravce v zájmu zabránění krádeži při přepravě zboží učinit, tato lze pouze posoudit ve vztahu ke konkrétní přepravě a požadavku řádné péče. Při ztrátě zásilky formou krádeže při současné hrubé nedbalosti dopravce hrají roli různé faktory, jako například místní situace, zvláštní místní a časové okolnosti, poměr hodnoty a váhy zboží, výše rizika krádeže (při zohlednění výše uvedených faktorů), konkrétní jednání, jehož je potřeba ke krádeži a odnětí zboží. Čím větší je principiálně riziko krádeže, čím nenápadnější je možnost odcizení zboží z nákladního vozidla, čím menší je čas potřebný k přípravě krádeže, čím jednodušeji lze zboží odcizit, tím vyšší jsou požadavky na dopravce, aby zboží zajistil před krádeží v zájmu naplnění své hlavní povinnosti, tedy péče o zásilku. Zda dopravce jednal lehce či přímo hrubě nedbale je třeba posoudit po zhodnocení konkrétních okolností za účelem zodpovězení zásadní otázky odpovědnosti dopravce.

Nejvyšší soud se v daném případě ztotožnil s názorem předcházejících soudních instancí, že po zhodnocení konkrétní situace (omezená možnost parkování, částečné oplocení, osvětlení a množství jiných zaparkovaných vozidel), kdy vozidlo bylo sice nehlídané, ale přímo na dálnici v nijak exponované oblasti, pak nasazení pouze jednoho řidiče nepředstavuje naplnění podmínek hrubého pochybení dopravce.



K čl. 35 Montrealské úmluvy

Rozsudek Zemského soudu v Darmstadtu (LG Darmstadt) ze dne 27.6.2016 – 14 O 292/13

V březnu roku 2013 podala pojišťovací společnost příjemce se sídlem v Aschaffenburgu žalobu u Zemského soudu ve Frankfurtu nad Mohanem z důvodu škody na celkem 11 zásilkách přepravovaných ze Spojených států do Německa. Tato žaloba byla v září roku 2013 postoupena příslušnému soudu v Darmstadtu s ohledem na nepřislušnost soudu ve Frankfurtu nad Mohanem. Při jednání bylo nicméně zjištěno, že příjemce zboží v rozporu s ustanovením čl. 31, odst. 2 Montrealské úmluvy nezaslal dopravci reklamaci ve 14-denní lhůtě, což ve

smyslu čl. 31, odst. 4 Montrealské úmluvy znamenalo, že žaloba vůči dopravci již nebyla přípustná.

Nad rámec této skutečnosti však soud konstatoval, že žaloba nebyla tak jako tak podána ve lhůtě 2 let ode dne příletu letadla na místo určení, když nebyla v této lhůtě podána u příslušného, ale u nepřislušného soudu ve Frankfurtu nad Mohanem. Dle názoru soudu však žaloba vůči dopravci může být projednána pouze v případě, že byla ve 2-leté lhůtě podána u příslušného soudu, neboť marným uplynutím lhůty stanovené čl. 35 Montrealské úmluvy je letecký dopravce osvobozen od jakýchkoli případných nároků vůči jemu uplatňovaných.



K čl. 18 Montrealské úmluvy

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu (OLG Düsseldorf) ze dne 30.9.2015 – I – 18 U 53/15, Transportrecht 9/2016, str. 368

Pojišťovna odesílatele požadovala po leteckém dopravci úhradu škody vzniklé ztrátou zásilky odeslané z Německého Elsoffu do Hsinchu City na Tchaj-wanu. Zásilka byla převzata v září 2014 v sídle odesílatele, přepravena na letiště a odsud měla být letecky přepravena do místa určení. Tam však nikdy nedorazila a žalobkyně požadovala po leteckém dopravci úhradu plné hodnoty zásilky s ohledem na skutečnost, že její ztráta představuje hrubou nedbalost, když dopravce ani nebyl schopen blíže ozřejmit okolnosti ztráty zásilky v průběhu přepravy. Soud první instance žalobě vyhověl a odsoudil leteckého dopravce v rozsahu plné hodnoty zásilky (cca 8.000 USD) když konstatoval, že Montrealská úmluva není na daný případ použitelná. K odvolání dopravce konstatoval odvolací soud, že odvolání je přípustné, nicméně nedůvodné. Odvolací soud dospěl k závěru, že Tchaj-wan není stranou ani Montrealské, ale ani Varšavské úmluvy a na daný případ je proto třeba aplikovat německý obchodní zákoník. S ohledem na skutečnost, že nebylo ani zřejmé, na kterém úseku cesty ke ztrátě došlo (zda v rámci svozové služby na letiště či v průběhu letecké přepravy), konstatoval soud, že se jedná o kvalifikované pochybení leteckého dopravce ve smyslu § 435 německého obchodního zákoníku (HGB). Námitky dopravce, týkající se spoluodpovědnosti odesílatele s ohledem na to, že nebyla deklarována hodnota zásilky a nebylo ani upozorněno na hrozbu případně vysoké škody, soud odmítl, když konstatoval, že ve smyslu rozhodnutí Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 30.1.2008 – I ZR 146/05 hodnota zásilky nepřevyšovala desetinásobek případné limitované náhrady.



K čl. 33 Montrealské úmluvy

Rozsudek Okresního soudu v Düsseldorfu (AG Düsseldorf) ze dne 22.10.2015 – 32 C 167/15, Transportrecht 9/2016, str. 373

Žalobkyně se dožadovala náhrady za ztrátu dvou zásilek při letu z německého Düsseldorfu do Bejrútu. Dopravcem byla letecká společnost se sídlem v Istanbulu, kde také měla své hlavní místo podnikání. Dopravce popřel příslušnost soudu v Düsseldorfu k rozhodnutí ve věci s odkazem na ustanovení čl. 33 Montrealské úmluvy, když ve sporu nebylo prokázáno, jakým způsobem byla přepravní smlouva odesílatelem s údajnou pobočkou leteckého dopravce

v Düsseldorfu sjednána. Ani k výzvě soudu žalobkyně neprokázala, zda smlouvu sjednávala osobně, telefonicky nebo na příslušné obchodní pobočce. Na věc nebyla aplikovatelná ani příslušnost daná dle Nařízení EP 261/2004, ani použitelné evropské předpisy o soudní příslušnosti, neboť Turecko není členem Evropského společenství.

Žaloba byla odmítnuta, když se nepodařilo prokázat, že by byla ve smyslu čl. 33, odst. 1 Montrealské úmluvy podána u příslušného soudu.



K § 607 Obch Z

Rozsudek Vrchního soudu v Praze 12 Cmo 55/2016-536 ze dne 25.5.2016

Vrchní soud v Praze potvrdil rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 16.12.2015, jímž se žalobce – zasílatel domáhal po svém příkazci úhrady účelných a užitečně vynaložených nákladů nastalých v souvislosti s plněním zasílatelské smlouvy.

Příkazce si objednal u žalujícího zasílatele zajištění přepravy kontejnerů z Valencie ve Španělsku do Kachovky na Ukrajině. S ohledem na akreditivy vystavené kupující stranou (příjemcem) požadoval příkazce, aby byly konosamenty vystaveny dle jeho požadavků. Mezi stranami byla také v roce 2008 uzavřena Rámcová zasílatelská smlouva obsahující též Všeobecné zasílatelské podmínky zasílatele. Ty opravňovaly zasílatele přerušit provádění zasílatelských služeb za předpokladu, že jeho splatné i nesplatné pohledávky vůči příkazci přesáhnou částku Kč 500.000,-. Poté, co kontejnery určené pro ukrajinského příjemce dorazily do ukrajinského přístavu Oděsa, nebyly z administrativních důvodů k dispozici konosamenty vystavené v místě odeslání ve Valencii. Nastalé prodlení vedlo k vyúčtování zdrženého kontejnerů a skladného v Oděse ze strany zasílatelova kooperujícího partnera GEOLOGISTICS UKRAINE LTD ve výši 68.349,31 EUR. Tyto vícenáklady, související s pozdním dodáním konosamentů příkazcem resp. jeho bankou, žalující zasílatel uhradil a požadoval po příkazci v souladu s uzavřenou zasílatelskou smlouvou a Všeobecnými zasílatelskými podmínkami.

Souhlasně se soudem první instance i odvolací soud konstatoval, že žalující zasílatel neporušil žádnou smluvní povinnost, kterou na sebe v zasílatelské smlouvě převzal, když zdržení s dodáním konosamentů nebylo způsobeno zasílatelem. Účelnost, tedy nutnost a užitečnost vynaložení nákladů žalujícím zasílatelem, byla dána tím, že pokud by tak zasílatel neučinil, tyto náklady by se neustále zvyšovaly, nedošlo by k vydání zásilek k další přepravě a v konečném důsledku tato situace mohla vést až ke konfiskaci zásilek a jejich prodeji ve veřejné dražbě právě za účelem získání prostředků k úhradě nákladů vzniklých v přístavu. Odvolací soud konstatoval, že úhradou těchto nákladů došlo k zamezení vzniku dalších škod příjemci zásilek, případně jejich nedoručení.

Pokud se týkalo výhrad žalovaného příkazce k výši požadovaných vícenákladů, byly tyto dle názoru odvolacího soudu zasílatelem příkazci řádně vyúčtovány, vyčísleny a doloženy příslušnými doklady. Žalovaný příkazce k jejich výši v průběhu řízení nevznesl žádné konkrétní námitky, a to ani ve svých sedmi vyjádřeních k žalobě, ani při čtyřech jednáních soudu ve věci. Netvrdil ani neprokazoval, v jaké jiné konkrétní výši měly vícenáklady vzniknout, ale vždy vyjadřoval pouze obecně nespokojenost s požadovanou výší vícenákladů. Takto obecně vznesenou námitku nebylo možno před soudem prvního stupně projednat, stejně jako ani v odvolacím řízení přezkoumat.



Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 13.10.2015, sp. zn. X ZR 126/14, Transportrecht 5/2016, str. 209

Manželka cestujícího zakoupila u leteckého dopravce pro sebe a cestujícího zpáteční letenku z Mnichova do Cancúnu v Mexiku, kde manželé zamýšleli strávit třítydenní dovolenou. Cestující si do cestovního zavazadla přibalil malou potápěčskou láhev, která byla podle tvrzení cestujícího prázdná a jejíž ventil byl uvolněn. Před odletem z Mnichova byla tato potápěčská láhev pověřeným pracovníkem dopravce ze zavazadla cestujícího na základě bezpečnostních předpisů vyňata a nebyla dopravcem do Cancúnu přepravena, o čemž byl však cestující vyrozuměn až po přiletu do cílové destinace. Jelikož si cestující v místě dovolené nemohl obstarat náhradní potápěčskou láhev a věnovat se s manželkou potápění, uplatnil vůči dopravci nárok na náhradu škody odpovídající cestovním výlohám obou manželů. Soud prvního stupně žalobu zamítl a odvolací soud k odvolání cestujícího rozhodnutí soudu prvního stupně potvrdil. K dovolání cestujícího rozhodoval ve věci Nejvyšší soud. Ten konstatoval, že **pokud cestující, zavazadlo či zásilka vůbec není přepravena do místa určení, nejedná se o případ zpoždění podle čl. 19 Montrealské úmluvy**, jak naopak shledaly oba soudy nižšího stupně. Oprávněné osobě však náleží právo domáhat se nároku na náhradu škody podle vnitrostátních právních předpisů. **V případech, kdy jsou před provedením přepravy z cestovního zavazadla vyňaty věci, které podle bezpečnostních předpisů nesmějí být za určitých okolností přepravovány, je dopravce povinen dostát své povinnosti vyplývající ze smlouvy o přepravě a umožnit cestujícímu, aby měl možnost věc dopravci objasnit.** Ačkoliv v projednávaném případě byla věc z přepravy vyloučena již v 10:25 a odlet následoval až v 13:05, dopravce cestujícímu prakticky znemožnil namítnout, že potápěčská láhev byla prázdná a tudíž způsobilá přepravy. Nejvyšší soud proto rozhodnutí odvolacího soudu zrušil a vrátil mu věc k dalšímu řízení.



Rozsudek Zemského soudu v Erfurtu (LG Erfurt) ze dne 25.9.2015, sp. zn. 1 S 20/15, Transportrecht 4/2016, str. 160

Doprovce pověřil poddoprovce mezinárodní silniční přepravou zásilky čerstvého masa z Rakouska do Německa nejpozději do 31.1.2013 odpoledne. Objednávka přepravy obsahovala ustanovení deklarující, že přeprava se řídí výlučně Všeobecnými německými zásilatelskými podmínkami (ADSp) a Úmluvou CMR. Potvrzení objednávky oproti tomu odkazovalo na všeobecné obchodní podmínky poddoprovce obsahující mj. zákaz zápočtu vzájemných pohledávek s výjimkou pohledávek nesporných či pravomocně zjištěných. Z důvodů na straně dopravce nebyla nakládka provedena během povinné doby odpočinku řidiče nákladního vozidla poddoprovce, ale až téměř po 3,5 hodinách od jejího skončení. Poddoprovce následně doručil zásilku na místo určení až v ranních hodinách dne 1.2.2013. Poddoprovce uplatnil proti dopravci u soudu nárok na zaplacení přepravného ve výši 1.011,50 EUR. Dopravce ve vyjádření k žalobě učinil jednostranný zápočet pohledávky ve výši 1.000,- EUR z titulu náhrady škody způsobené překročením dodací lhůty na uplatněnou pohledávku poddoprovce. Soud prvního stupně vyhověl nároku poddoprovce v plné výši a odvolací soud jeho rozsudek potvrdil. Podle čl. 19 je proti pohledávkám z přepravní smlouvy (zde

přepravené) přípustné započtení pouze tehdy, je-li splatný protinárok nesporný, způsobilý k rozhodnutí ve věci či pravomocně zjištěný. **Při kolizi ustanovení všeobecných obchodních podmínek smluvních stran se tyto podmínky na smluvní vztah nepoužijí v takovém rozsahu, v jakém si vzájemně odporují** (zde v otázce, zda je zápočet na pohledávku způsobilou k rozhodnutí ve věci přípustný podle ADSp či nepřípustný podle všeobecných obchodních podmínek poddopravce). Odvolací soud nicméně shledal, že dopravci v daném případě pohledávka způsobilá k započtení nevznikla, neboť k překročení dodací lhůty nedošlo v důsledku porušení smluvní povinnosti poddopravce.



K § 435 HGB

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně nad Rýnem (OLG Köln) ze dne 25.9.2012, sp. zn. 3 U 6/12, Recht der Transportwirtschaft 5/2016, str. 180

Dopravce pověřil poddopravce vnitrostátní silniční přepravou zásilky televizorů s plochou obrazovkou. Objednávka přepravy obsahovala požadavek použití „plachtového nebo skříňového nákladního vozidla“. Poddopravce zvolil k přepravě zásilky plachtové nákladní vozidlo, které po nakládce ponechal přes noc v nehlídaném a volně přístupném areálu společnosti poddopravce. Z odstaveného vozidla byla celá zásilka odcizena. Poté, co dopravce uhradil odesílateli jako vlastníku zásilky vzniklou škodu, uplatnil proti poddopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši 62.682,- EUR způsobené ztrátou přepravované zásilky. Dopravce tvrdil, že byl mezi smluvními stranami odchylně od § 431 odst. 1 německého obchodního zákoníku (HGB) sjednán limit odpovědnosti za škodu až do výše 40 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti (SDR) a z opatrnosti rovněž poukázal na existenci kvalifikovaného zavinění poddopravce ve smyslu § 435 HGB. Soud prvního stupně vyhověl nároku dopravce v plné výši a odvolací soud jeho rozsudek potvrdil. Oba soudy z provedeného dokazování uzavřely, že mezi smluvními stranami byla platně sjednána limitace odpovědnosti za škodu až do výše 40 SDR. Odvolací soud doplnil, že bez ohledu na existenci uvedeného ujednání jednal poddopravce nedbale a odpovídá tak za ztrátu přepravované zásilky neomezeně. **Kvalifikované zavinění je dáno tehdy, pokud je povinnost nezbytné péče při přepravě porušena ve zvlášť velké míře a nedbá se toho, co musí být každému v daném případě zřejmé. Rozhodující je, zda učiněná opatření postačují aktuálním požadavkům nezbytné péče. Přijatá bezpečnostní opatření musí do sebe zapadat, spolehlivě fungovat a představovat ucelený plán bezpečnosti. Čím větší jsou rizika spojená s přepravou zásilky, tím větší požadavky jsou kladeny na přijetí odpovídajících bezpečnostních opatření. V této souvislosti je podstatné, zdali je přepravovaná zásilka lehce zpeněžitelná a tím zvláště ohrožená rizikem krádeže, jakou má hodnotu, zdali musela být dopravci známa existence tohoto rizika a jaké konkrétní možnosti přerušení jízdy byly dány. Samotná přeprava zásilky v plachtovém nákladním vozidle nezakládala podle odvolacího soudu vzhledem k objednávce přepravy kvalifikované zavinění.** Povinnost nezbytné péče porušil poddopravce až tím, že ponechal naložené plachtové nákladní vozidlo přes noc v nehlídaném a volně přístupném areálu společnosti poddopravce. Nehledě na to, že řidič nákladního vozidla věděl, že zásilka sestává z televizorů s plochou obrazovkou a je tak zvláště ohrožena rizikem krádeže, musel poddopravce vzhledem k již uskutečněným přepravám pro dopravce počítat s tím, že předmětem přepravy budou rovněž v daném případě domácí spotřebiče ohrožené rizikem krádeže.



Rozhodnutí Queen's Bench Division (Commercial Court), rozsudek ze dne 2.3.2015 - [2015] EWHC 458 (Comm) (Carlos Soto Sau v. AP Moller-Maersk AS), Recht der Transportwirtschaft 5/2016, str. 195

V popisovaném případě prodal dodavatel odesílateli smlouvou ze dne 24.10.2012 s doložkou INCOTERMS CFR dodávku zmrzlých mečounů za částku 112.250,- USD. Kupní cena měla být uhrazena prostřednictvím dokumentárního akreditivu ve lhůtě 45 dní po datu konosamentu. Dokumentární akreditiv byl vystaven 30.10.2012 a splatný byl 45 dní po datu odeslání zásilky.

Dne 24.10.2012 prodal odesílatel dodávku zmrzlých mečounů kupujícímu opět s doložkou CFR za kupní cenu 118.500,- USD. Splatnost kupní ceny byla dohodnuta 60 dní po datu konosamentu prostřednictvím neodvolatelného dokumentárního akreditivu, který nechal vystavit kupující dne 31.10.2012 ve prospěch odesílatele. Rejdař vystavil dne 14.11.2012 konosament, ve kterém byl dodavatel uveden v postavení odesílatele.

Dne 12.12.2012 odmítly přístavní úřady ve městě Vigo dodávku zmrzlých mečounů, protože jejich teplota byla moc vysoká a nebyla vhodná pro konzumaci. K tomuto okamžiku doposud žádná banka, která vystavila akreditiv, neposkytla plnění. Odesílatel předložil své bance potvrzení o odmítnutí dodávky a dne 19.12.2012 banka anulovala akreditiv vystavený ve prospěch dodavatele.

Kupující ovšem náklad neodmítl, neboť byl toho názoru, že dluží odesílateli celou kupní cenu, když bylo zboží přepravováno na jeho nebezpečí (doložka CFR). Kupující tedy za účelem snížení škody prodal dodávku zmrzlých mečounů zpět odesílateli za 11.853,24 USD. Španělská banka vyplatila kupní cenu odesílateli a vyzvala k plnění kupujícího.

Po odmítnutí dodávky zmrzlých mečounů přístavními úřady uplatnil dodavatel nárok na náhradu škody po rejdaři. Následně uzavřel dodavatel a rejdař dohodu o narovnání, ve které bylo uvedeno, že dodavatel jedná jako odesílatel a rejdař se zavazuje uhradit dodavateli 15.000,- USD, a to na úhradu všech nároků, přičemž v dohodě bylo uvedeno, že je to odesílatel, kdo je osobou oprávněnou z konosamentu.

Kupující a pojistitel podali proti rejdaři žalobu k anglickému soudu na náhradu škody. Kupující k tomu uvedl, že žádné ustanovení dohody o narovnání uzavřené mezi rejdařem a dodavatelem ho nezavazuje, neboť on jako kupující byl osobou oprávněnou z konosamentu a on zaplatil za dodání zboží a nesl nebezpečí škody na zboží.

Soud vyšel z toho, že kupující skutečně uhradil kupní cenu, že je osobou oprávněnou z konosamentu a že má nárok na vydání zboží. Zbývalo vyjasnit, zda byl kupující ke dni vyskladnění zboží jeho vlastníkem a zda vůbec kupující, resp. pojistitel, měli nést škodu na dodaném zboží.

Soud dospěl k závěru, že kupující nabyl k dodávanému zboží vlastnické právo v dobré víře, neboť na něj byl postoupen konosament se souhlasem odesílatele. Kupující tedy nabyl i konosament v dobré víře a k této době se stal vlastníkem dodávaného zboží.

K otázce zavinění a vzniku škody soud uvedl, že se nevyžaduje, aby žalobce prokázal, že porušení smlouvy bylo podstatnou příčinou vzniku škody, ale postačuje prokázat, že porušení smlouvy vůbec bylo příčinou vzniku škody. K zavinění došlo ze strany rejdaře, který porušil smluvní povinnosti při nakládce. Dále k tomu soud doplnil, že rejdař, proti kterému je uplatněn nárok na náhradu škody, nemůže nárok kupujícího odmítnout s tvrzením, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním, ale jednáním odesílatele v postavení prodávajícího, kdy tento již zaplacenou kupní cenu nevrátil zpět kupujícímu poté, co z důvodu vzniku škody nemusel zaplatit kupní cenu dodavateli.



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Karlsruhe (OLG Karlsruhe) ze dne 4.12.2015, sp. zn. 15 U 73/15, Transportrecht 5/2016, str. 195

V uvedeném případě byl řešen spor pojistitele (žalobce) společnosti R GmbH proti dopravci (žalovanému), který dne 11.1.2013 převzal závazek provést přepravu většího množství balíků z Itálie přes Německo do České republiky. Žalovaný pověřil provedením přepravy dalšího dopravce (poddopravce). Část balíků určených pro Českou republiku byla v průběhu přepravy přes Německo odcizena. Odcizením balíků byla způsobena škoda ve výši 24.731,25 EUR. Žalobce uplatnil u žalovaného nárok na náhradu škody dle čl. 3, 17 a 29 Úmluvy CMR, neboť žalovaný, resp. poddopravce, způsobil škodu přinejmenším z důvodu jeho lehkovážnosti při přepravě. K průběhu přepravy poddopravce uvedl, že nákladní automobil přistavil dne 12.1.2013 ve 4:20 hod. na místo nakládky balíků v Německu a v 6 hod. nákladní automobil odstavil u silnice na dobře osvětleném místě před bránou žalovaného. Odtud přeprava pokračovala do České republiky. Na místě odstavení nedošlo ještě nikdy předtím ke krádeži. K odcizení zásilky došlo tak, že zloději nacouvali s dodávkou k nákladnímu automobilu, v důsledku čehož se dostali mimo záběr bezpečnostní kamery. Žalovaný a poddopravce se dovolávali toho, že nemohli naplnit znaky kvalifikovaného zavinění dle Úmluvy CMR.

Vrchní zemský soud jako soud odvolací žalobu z větší části zamítl, neboť žalobce nedoložil způsobení škody v důsledku lehkovážnosti žalovaného. Žalobci se nepodařilo prokázat, že by se žalovaný, resp. poddopravce, dopustil jednání dle čl. 29 Úmluvy CMR, které by mu bylo možné klást za vinu. Z kamerového záznamu bylo patrné, že ulice byla i v noci dostatečně osvětlena a v ulici stálo několik nákladních automobilů. V průběhu soudního řízení dále vyšlo najevo, že žalovanému nebyl sdělen obsah balíků ani jejich hodnota, přičemž, jak soud uvedl, by mělo být v zájmu odesílatele sdělit dopravci podstatné okolnosti pro provedení přepravy. Pokud by žalovaný, resp. poddopravce, znal hodnotu balíků, mohl by přijmout další bezpečnostní opatření, neboť by mohl předpokládat, že jde o zboží, u kterého často dochází k odcizení. Dle soudu dopravce splnil bezpečnostní opatření, když pro přepravu použil uzamykatelný kontejner. Soud dále nepřihlédl k argumentu žalobce, že žalovaný měl poddopravci umožnit parkování na oploceném pozemku a ne mimo oplocení na ulici.

K určení výše škody soud uvedl, že není sporu o tom, že hodnota přepravovaného zboží bude určena dle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR, tj. nejvýše 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé váhy. Určujícím dnem pro přepočítání jednotek na měnu EURO není den odcizení zásilky, nýbrž dle čl. 23 odst. 7 Úmluvy CMR den vydání rozsudku. V otázce určení výše škody je ovšem na žalobci, aby prokázal, jak velká škoda (kolik kilogramů hrubé váhy zásilky) byla způsobena. Dopravce v tomto ohledu na druhou stranu stíhá povinnost při nakládce zboží tzv. rolováním, toto zboží převažovat a váhu zaznamenávat, pokud žalobce zásilku předtím nevážil.



Rozsudek Zemského soudu v Mannheimu (LG Mannheim) ze dne 18.7.2013, 23 O 62/12, Recht der Transportwirtschaft 4/2016, str. 160

Obchodní společnost v postavení žalobce uzavřela s žalovaným rámcovou smlouvu, na základě které prováděl žalovaný pro žalobce skladování, komisi a zasilatelské služby, a to jak běžného zboží, tak zboží citlivého na teplotu.

Dne 22.12.2011 obdržel žalovaný objednávku od žalobce zahrnující uskladnění koncentráту pro výrobu infuze v chladicí místnosti. Dne 4.1.2012 byl žalovaný žalobcem požádán, aby zboží vybalil a rozdělil jej do dvou zásilek. Zaměstnanec žalovaného zboží vybalil mimo chladicí místnost s tím, že po rozdělení zboží do zásilek zapomněl jednu z nich vrátit zpět do chladicí místnosti.

Žalobce tvrdil, že mu na zásilce vznikla škoda ve výši 25.337,86 EUR, a to z důvodu špatného uskladnění, resp. nedodržení jeho skladovací teploty. Žalobce k tomu dále doplnil, že žalovaný měl po dobu skladování pravidelně kontrolovat teplotu zboží.

Žalovaný naproti tomu tvrdil, že podle smluvních ujednání mělo být v chladicí místnosti prováděno pouze skladování a nikoliv vybalování a balení zásilek. Navíc zaměstnanec, který zboží vybaloval a znovu balil, pracuje u žalovaného dva roky a patří k nejspolehlivějším, nemohlo se tedy jednat o lehkovážnost na straně žalovaného. Žalovaný dále uvedl, že pokud vznikla škoda v důsledku jednání žalovaného, měl by nést žalobce spoluodpovědnost za vzniklou škodu, neboť žalovaného neupozornil na zvlášť vysoké nebezpečí vzniku škody na zboží.

Zemský soud žalobu zamítl a uvedl, že žalobce neprokázal poškození zboží při jeho skladování. Žalobce nese břemeno tvrzení a důkazní o tom, že škoda na zboží vznikla až po předání zboží ke skladování, nikoliv předtím. V oblasti přepravního práva nastupuje domněnka, že uzavřená zásilka obsahuje zboží, které je uvedeno v dodacím listě. Tato domněnka ovšem již neplatí ohledně otázky, zda převzaté zboží bylo v okamžiku jeho převzetí nepoškozené.

Žalobce v podstatě pouze tvrdil, že v důsledku přísných výrobních podmínek je vyloučeno, aby zboží bylo poškozeno v okamžiku uskladnění. Toto své tvrzení podpořil pouze tím, že dosud není známa žádná reklamáce tohoto typu zboží od jiných zákazníků. Žalobce již ale nedoložil, jak výroba probíhá, jaké předpisy mají být dodržovány a jaké kontroly byly prováděny a kdo je prováděl. Soud k tomu dále uvedl, že žalobce měl rovněž uvést, jaké procento zákazníků toto zboží běžně reklamuje pro jeho vady, ke kterým mohlo dojít v důsledku špatného skladování.

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