

## E-bulletin

### soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

2. Vydání

Červen 2019



K § 459, 504 HGB

**Rozsudek Hansovního vrchního zemského soudu v Hamburku (Hanseatisches OLG Hamburg) ze dne 2.3.2017, sp. zn. 6 U 86/16, Transportrecht 2017, str. 275**

Žalobkyně byla pojišťovací společností německého dovozce, jenž od společnosti na Taiwanu zakoupil partie elektronických dílů na paritě FOB Hongkong. Německý kupující (dovozce) pověřil žalovanou, německou spediční společnost, aby za pevné náklady objednala přepravu z Hongkongu do Hamburku lodí a následně po silnici do sídla kupujícího.

Žalovaná zadala přepravu po moři hongkongské námořní společnosti s tím, že zásilka byla 4.6.2013 naložena na loď MOL Comfort, přičemž hongkongská námořní společnost vystavila 4.6.2013 konosament na předmětnou přepravu. V rubrice *množství nákladu* bylo uvedeno 6 palet a v rubrice *popis zboží*, pak S.T.C. OF 199 CTNS OF Varistor/Thernistor... hrubá váha zásilky pak činila 1.762 kg. Na mezizastávce v Singapuru se loď MOL Comfort rozlomila, a to dne 17.6.2013. Celá loď byla zničena. Poté, co pojišťovna odškodnila kupující, dožadovala se na základě postoupeného nároku ve svém žalobním návrhu, aby 1. žalovaná vystavila konosament na realizovanou přepravu a 2. jí byla uhrazena částka ve výši 30.297,- EUR.

Zemský soud nároku č. 1 nevyhověl a u 2. nároku pak pouze do výše 4.777,38 EUR. Soud byl toho názoru, že ve smyslu § 504 odst. 1 věta 1 německého HGB se zboží nacházelo na 6 paletách (6 palet x 666,67 zvláštních práv čerpání). Na kilogramovou alternativu odškodnění soud nepřistoupil, neboť by byla nižší.

K odvolání žalobkyně, která požadovala znovu dodatečné vystavení konosamentu a doplacení částky 25.519,62 EUR, odvolací soud opět rozhodl v neprospěch žalobkyně. V daném případě se jednalo o to, zda bude odškodnění počítáno buď z množství 6 palet, nebo 199 kartonů, které se na těchto paletách nacházely, a to dle tzv. kontejnerové klauzule dle § 504 odst. 1 věta druhá HGB. Byl-li by vystaven konosament na příslušnou přepravu s udáním množství zboží 199 kartonů, byla by žalobkyně odškodněna ve vyšším rozsahu, než pokud jsou vzaty v úvahu jen počty předmětných palet. Dle ustanovení německého HGB (§ 459 zasilatel za pevnou sazbu) má německý zasilatel též povinnosti námořního dopravce. To znamená, že k žádosti odesílatele vystaví při převzetí zboží k námořní přepravě též konosament. Jak však bylo zjištěno, to kupující při předání zboží k přepravě na paritě FOB Hongkong nepožadoval. I z tohoto důvodu se proto senátu zdálo nepřiměřené, aby dodatečně byl vystaven konosament uvádějící počet kartonů za situace, kdy při předání zboží k přepravě konosament vyžadován nebyl. Navíc, stejně jako v jiných případech, by tento konosament nebyl vystaven skutečným

dopravcem, ale zasílatelem. Odvozovat nároky vůči konečnému dopravci z konosamentu, jenž by byl vystaven zasílatelem v pozici dopravce, však není podle práva možné. I z tohoto důvodu nebylo možno žalobě vyhovět.



K § 15 odst. 1 MiLoG

**Rozsudek Hessenského finančního soudu (Hessisches FG) ze dne 7.11.2018, sp. zn. 7 V 476/18, Transportrecht 5/2019, str. 242**

Strany se soudily o zákonnost finanční kontroly v rámci minimální mzdy týkající se rozhodnutí o kontrole dle § 2 zákona o potírání nelegálního zaměstnávání. Navrhovatelka je mezinárodní logistický podnik se sídlem v Polsku. Dne 11.9.2017 byly v rámci široké kontroly spedičních, transportních a logistických činností kontrolovány mnohá nákladní vozidla ze strany odpůrkyně. Byla také kontrolována nákladní vozidla navrhovatelky. Řidič polského nákladního vozidla uvedl, že od 30.7.2017 pracuje pro navrhovatelku a má pevný plat ve výši 1.850,- polských zlotých. Měsíčně provádí transporty do Německa v průběhu 5-10 dnů, maximálně ovšem 90 hodin za měsíc. Řidič nesdělil, zda provádí v rámci přepravy nakládku a vykládku v Německu. Předložil však pracovní smlouvu v německé řeči, navrhovatelka byla odpůrkyní požádána, aby předložila doklady o mzdách za poslední 3 měsíce, a to faxem. Faxem z téhož dne pak procesní zmocněnec navrhovatelky deklaroval svoje právní zastoupení a požadoval předložení kontrolního opatření s uvedením požadovaných dokumentů. To bylo také navrhovatelce ze strany odpůrkyně poskytnuto. V něm bylo požadováno předložit pracovní smlouvu řidiče, výpočet mezd za období od července do srpna 2017, stejně jako pracovní výkony za období červenec až srpen 2017. Dále bylo požadováno rozlišení, zda se prováděly přepravy v rámci Německa či mimo něj.

Následně dopisem ze dne 25.10.2017 požádala navrhovatelka, aby bylo toto opatření odloženo. Navrhovatelka uvedla, že existují vážné pochybnosti o správnosti kontrolního opatření, neboť toto obsahuje neodstranitelné vady. Jednak směřuje vůči špatnému adresátovi, jednak z rozhodnutí Finančního úřadu Berlín – Brandenburg ze dne 7.2.2018 vyplývá, že pokud se týká dopravních společností, není zřejmé, zda § 20 zákona o minimální mzdě dopadá též na společnosti sídlící sice na území EU, nemající však pobočky na území Spolkové republiky Německo. Zejména pak z dalších rozhodnutí finančních úřadů vyplývá, že v případě kabotáží prováděných cizozemskými subjekty není použitelný zákon o minimální mzdě. To, že se zákon o minimální mzdě nevztahuje na zahraniční dopravní společnosti vyplývá minimálně z tiskového sdělení Spolkového ministerstva práce ze dne 30.1.2015, které zavedlo přechodnou úpravu pro tranzitní přepravy a zákon o minimální mzdě přechodně vyloučilo z použití. Kontrolní opatření je proto v rozporu s Ústavou, a to s § 20 odst. 3 základního zákona. Navrhovatelka proto požadovala stažení kontrolního opatření ze dne 21.9.2017, neboť není v souladu s evropským právem.

Soud konstatoval, že tento přípustný návrh je také opodstatněný. Kontrolní opatření, stejně jako doprovodné dokumenty, se týkají skutečně navrhovatelky, neboť z dokumentů o tom není žádných pochyb. Kontrolní opatření je ovšem kvůli vážným pochybnostem nutno zrušit. Je pravdou, že existují pochybnosti o právní otázce, která byla rozhodnuta dvěma soudy I. instance, nicméně nedošlo ještě ke sjednocení právního názoru nejvyšším soudem, a to Spolkovým finančním dvorem (BFH). Existují minimálně dvě prvoinstanční rozhodnutí týkající se předmětné otázky, zda je zákon o minimální mzdě použitelný na zahraniční dopravní společnosti v případě, že provádějí kabotáže v rámci Německa. Finanční soud

v Baden-Württembergu dospěl k otázce, zda lze v tuzemsku činné zaměstnance ve smyslu § 20 zákona o minimální mzdě chápat také ve smyslu § 16, 17 a 20 jako pracovníky transportních subjektů, kteří jsou nicméně zahraničními pracovníky a zda je tak v souladu s Ústavou a evropskými předpisy. V případě, že nejsou prováděny tranzitní přepravy, souhlasil Finanční soud Baden-Württemberg s použitím § 16, 17 a 20 zákona o minimální mzdě na zahraniční pracovníky v přepravě. Současně ale konstatoval, že je i v odborné literatuře uváděno, že použití zákona o minimální mzdě je vázáno na minimální pracovní dobu a dále že provádění čistě transportní přepravy musí být vyňato z oblasti působnosti zákona o minimální mzdě. Naopak, Finanční soud v Berlíně Brandenburgu dospěl k opačnému rozhodnutí a zrušil kontrolní opatření. Rozhodující pro rozhodnutí bylo, že se tato opatření nemohou týkat, v rámci zákona o minimální mzdě, cizích subjektů provozujících zejména transportní a logistickou přepravu v rámci Evropské unie, nemající nicméně pobočky na území Spolkové republiky Německo. Je zcela otevřenou otázkou, zda též krátkodobé činnosti na území Spolkové republiky Německo znamenají, že se tito zaměstnanci podílejí na německém sociálním zabezpečení a na nákladech německé životní úrovně. Ze dvou obsahově shodných rozhodnutí ze dne 17.7.2018 pak Finanční soud v Baden Württembergu žaloby zamítl a konstatoval, že zahraniční pracovníci spadají pod zákon o minimální mzdě, provádějí-li tranzitní přepravu na území Německa a mají-li přitom jejich zaměstnavatelé sídlo mimo Německo a provádějí nakládky, vykládky nebo kabotáž. V civilních rozhodnutích byl zákon o minimální mzdě částečně i pro kabotážní transporty uznán jako nepoužitelný kvůli rozporu s evropským právem na svobodné zaměstnání. Soud nicméně konstatoval, že pokud se týče zahraničních zaměstnanců, nejsou kontrolní opatření vůči zahraničním zaměstnancům mimo Spolkovou republiku Německo účinná, a z tohoto důvodu bylo také kontrolní opatření zrušeno.



K § 519 HGB

**Rozsudek Hansovního vrchního zemského soudu v Hamburku (Hanseatisches OLG Hamburg) ze dne 13.7.2017, sp. zn. 6 U 149/16, Transportrecht 2017, str. 424**

V daném případě se jednalo o žalobu výrobce strojů, jenž žaloval zasílatele za škodu vzniklou při multimodální přepravě zboží z Baden-Württembergu do Chile. Na námořní úsek přepravy z Antverp do Chile byl německým speditérem zajištěn námořní dopravce, jenž vystavil na přepravu svůj vlastní konosament. V Biskajském zálivu se však loď dostala do potíží a strojní zařízení bylo poškozeno jiným, v nákladním prostoru se nacházejícím zbožím.

Žalobkyně podala určovací žalobu s návrhem, aby bylo určeno, že jí je žalovaná zasílatelská společnost povinna nahradit vzniklou škodu. Žalovaná se hájila tím, že s ohledem na blokační povahu konosamentu nemá žalobkyně vůči žalované aktivní legitimaci k uplatnění nároku. Z konosamentu může totiž nároky uplatňovat jenom ten, kdo je v něm jako odesílatel či příjemce uveden. Vzhledem k tomu, že příjemkyně v Chile již zboží převzala, náleží jí jediné podle námořních předpisů právo uplatňovat škodní nároky vůči námořnímu dopravci. Zemský soud byl nicméně jiného názoru a uložil žalované, aby vzniklou škodu skutečně nahradila. V odvolání potom žalovaná opět upozorňovala na znění § 519 věta 1 německého HGB s tím, že žalobkyni chybí aktivní legitimace. Vzhledem k tomu, že zboží bylo vydáno příjemkyni v Chile, je tato jediná, kdo může z konosamentu nároky vůči námořnímu dopravci uplatňovat.

Odvolací senát zamítl odvolání žalované s přesvědčením, že žalobkyně byla na základě použitelného německého práva oprávněna k uplatňování škodních nároků. K tomu nebyla povolána příjemkyně zboží v Chile. Na povahu konosamentu ve smyslu § 519 věta 1 HGB se nemůže žalovaná dle názoru senátu odvolávat. Dle toho zákonného ustanovení mohou být nároky z konosamentu uplatňovány jen tím, kdo je k uplatňování těchto nároků z konosamentu přímo oprávněn. § 519 věta 1 HGB však nepředjímá, že by dopravce, jenž byl vyzván k úhradě nároků vyplývajících ze smlouvy o námořní přepravě, musel sám vystavit konosament. Smluvní námořní dopravce musí být totiž identický s dopravcem vystavujícím konosament. Tento závěr odpovídá totiž § 519 věta 1 německého HGB, který říká „...v konosamentu zaznamenané námořně dopravní nároky...“. Hlavní dopravce se totiž také nemůže odvolávat na konosament, jenž byl vystaven jím pověřeným poddoprovězem. Odesílatel zboží coby smluvní partner hlavního námořního dopravce zůstává oprávněn uplatňovat nároky z námořní přepravy vůči hlavnímu dopravci. Konosament poddoprověze totiž nebrání tomu, aby byly uplatněny nároky vůči hlavnímu dopravci z uzavřené námořní smlouvy. Nárok žalobce byl tak potvrzen.



K čl. 12, 13 a 17 Úmluvy CMR

**Rozsudek Zemského soudu v Saarbrücku (LG Saarbrücken) ze dne 27.6.2018, sp. zn. 17 HKO 9/16, Transportrecht 4/2019, str. 172**

V projednávaném případě byl posuzován nárok žalobkyně na náhradu škody ze ztráty zboží. Žalobkyně byla společností vyrábějící zemědělské stroje a příslušenství se sídlem v Itálii s tím, že žalovaná byla velká německá společnost, poskytující služby mezinárodní přepravy. Dne 10.4.2015 obdržela žalobkyně objednávku na větší dodávku lithiových baterií v hodnotě 49.000,- EUR, a to zřejmě od společnosti I. SAS, ..., C. (Francie). Objednávka byla zaslána e-mailem, když odesílatelem byl jistý pan J.-P. B, který působil jako zaměstnanec nákupního oddělení společnosti I. Žalovaná byla pověřena přepravou zboží společností M. SA, konkrétně panem P. V e-mailu pana P. adresovaného žalované bylo uvedeno, že zboží by mělo být dodáno na adresu: „U. Way, ..., L. England“. Žalovaná dále pověřila vedlejšího účastníka 1) provedením přepravy s tím, že tento pověřil vedlejšího účastníka 2). Žalobkyně poskytla zboží dne 23.06.2016 ve svém distribučním skladu v Itálii. Při vyzvednutí zboží vedlejším účastníkem 2) byl žalobkyni předložen nákladní list. Přeprava pak probíhala na základě těchto dokladů. Celková hmotnost přepravovaných lithiových baterií činila 17.717 kg, když tato váha byla zaznamenána v nákladním listu.

Žalobkyně vyúčtovala zboží společnosti I. SAS, a to za dohodnutou částkou 58.740,- EUR s tím, že když se následně žalobkyně dotázala společnosti I. SAS, zda jí bylo zboží doručeno, obdržela žalobkyně informaci, že zboží nebylo doručeno a zástupci společnosti I. SAS o uzavřené kupní smlouvě nevěděli. Z dotazů žalobkyně vplynulo, že žádný z pověřených zástupců společnosti příkaz k objednání zboží nevydal. V dopise ze dne 28.09.2015 proto žalobkyně požádala žalovanou, aby zaplatila náhradu za ztrátu zboží ve výši kupní ceny, a to na základě článku 17 Úmluvy CMR. Dopisem ze dne 07.10.2015 žalovaná návrh žalobkyně odmítla.

Žalobkyně má za to, že žalovaná odpovídá za ztrátu zboží podle článku 17 Úmluvy CMR, když dále uvedla, že jako odesílatel zboží je též aktivně legitimována k podání žaloby. Žalovaná dle názoru žalobkyně odpovídá za ztrátu zboží, neboť zboží bylo ztraceno předáním

neoprávněné osobě před dodáním. Žalobkyně poukazovala na to, že doručení musí být provedeno pouze oprávněné osobě, tj. příjemci nebo jím pověřeným osobám. Dodávka však v daném případě nebyla doručena ani společnosti I., která nemá v místě dodání své sídlo, ani pověřené osobě. Žalovaná navrhlá zamítnutí žaloby s tím, že vedlejší účastníci 1) a 2) rovněž navrhlí, aby byla žaloba zamítnuta.

Soud po provedeném dokazování žalobu zamítl a žalobkyni uložil povinnost nahradit náklady řízení. Soud dospěl k závěru, že nároky žalobkyně podle článku 17 Úmluvy CMR jsou neopodstatněné, neboť žalovaná neporušila žádné povinnosti. Žalovaná ani vedlejší účastníci ničeho neporušili, neboť zboží bylo dodáno v dohodnutém místě dodání určenému příjemci, a to v souladu s pokyny, neboť dodávka zboží do pobočky společnosti I. SAS dohodnuta nebyla a žalovaná nemohla rozpoznat, že přeprava byla objednána podvodníkem.



K čl. 17 odst. 1, 29 Úmluvy CMR

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu (OLG Düsseldorf) ze dne 5.9.2018, sp. zn. 18 U 46/17, Transportrecht 2/2019, str. 73**

Předmětem žaloby byl nárok na náhradu škody způsobené v souvislosti s přepravou dámské obuvi z Itálie do Mönchengladbachu vůči poddopravci, ke které došlo dne 09.11.2012. Přepravou zboží byl pověřen žalobce, který byl dne 10.7.2015 odsouzen Zemským soudem v Mönchengladbachu k zaplacení částky 65,122,55 EUR s příslušenstvím představující náhradu škody. Přepravou však byla žalobcem pověřena žalovaná. Soud žalobci uložil povinnost k náhradě škody, neboť shledal kvalifikované zavinění na straně žalobce v důsledku lehkovážného chování řidiče. Vyjma náhrady škody byla žalobci uložena povinnost k úhradě nákladů ve výši 6,953.50 EUR s příslušenstvím.

V rámci nadepsaného řízení proto žalobce požadoval po žalované zaplacení částky, kterou žalobce byl povinen v důsledku citovaného rozsudku zaplatit. Žalobce tvrdil, že žalovaná převzala dne 09.11.2011 obuv v Itálii v perfektním stavu s tím, že řidič žalované byl upozorněn na most a na jeho nízkou výšku. Vzhledem k tomu, že řidič upozornění nedbal a do mostu vjel, došlo mezi přední stěnou a střešou návěsu k vytvoření otvoru, kterým pronikla dešťová voda dovnitř návěsu. Když kamion dorazil do Mönchengladbachu, voda stála na podlaze návěsu a kartony s botami byly zcela rozmočeny. Z tohoto důvodu bylo 150 párů dámských bot zcela zničených. Prodejní cena každého páru činila 83,99 EUR. Žalovaná tvrdila, že žalobkyně nemá aktivní legitimaci, dále namítala, že její odpovědnost je omezena hmotností zásilky a vznesla námitku promlčení.

Zemský soud žalobě vyhověl, a to rozsudkem ze dne 24.02.2017, když žalované uložil povinnost zaplatit žalobkyni částku 76.153,88 EUR s příslušenstvím, avšak v části, ve které se žalobkyně domáhala úhrady nákladů přípravného řízení, soud žalobu zamítl. Proti rozsudku soudu prvního stupně podali oba účastníci odvolání. Odvolací soud se však s názorem soudu prvního stupně zcela ztotožnil a odvolání účastníků zamítl.

Žalobkyně dle názoru odvolacího soudu měla právo požadovat po žalované náhradu částky zaplacené dle rozsudku zemského soudu v Mönchengladbach (sp. zn. 7 O 98/13 LG) a nákladů v celkové výši 76.153,88 EUR s příslušenstvím. Odvolací soud shledal, že se řidič žalované, resp. jejího subdodavatele, naplnil předpoklady kvalifikovaného zavinění, což zakládá neomezenou odpovědnost žalované za způsobenou škodu. Pokud šlo o námitku

promlčení, dle odvolacího soudu nebyl nárok promlčen, neboť se promlčoval ve lhůtě 3 let od dodání poškozeného zboží s tím, že v této době byly splněny podmínky pro stavení promlčecí lhůty dle § 204 odst. 1 č. 6, § 2 BGB.



K čl. 29 a 32 Úmluvy CMR

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (OLG Hamburg) ze dne 7.3.2018, sp. zn. 6 U 40/16, European Transport Law 2018, str. 305**

Žalobce uplatnil u soudu prvního stupně vůči žalované dopravní společnosti nárok na náhradu škody. V roce 2012 byla žalovaná pověřena společností R. GmbH & Co. KG k přepravě částí pro letadla, konkrétně koncovek výfuku pro Airbus 320 s číslem 5075, 5078 a 5090. Zboží mělo být přepraveno do závodu Airbusu v Toulouse. Přeprava začala 6. 2. 2012, avšak dne 7. 2. 2012 došlo na dálnici A9 k nehodě, když nákladní vůz, který díly přepravoval, byl v důsledku poryvu větru převrácen.

Žalobce tvrdil, že nehoda vedla k úplnému zničení přepravovaného zboží a že celková škoda činí 441.987,76 EUR. Žalovaná je pak dle názoru žalobce povinna nahradit všechny škody, neboť škoda byla způsobena lehkovážným chováním žalované, resp. jejího řidiče.

Dle názoru žalobce měl návěs vysoko těžiště s tím, že nebyl dostatečně těžký, aby odolal tlaku větru. Z uvedeného důvodu měla žalovaná provést průzkum počasí a dle toho přizpůsobit plánování jízdy. Uvedené se však nestalo, když dle tvrzení žalobce žalovaná nedbala ani dalších upozornění na silný vítr, čímž došlo na její straně k naplnění kvalifikovaného zavinění, a nárok na náhradu škody se tak promlčuje ve lhůtě tři let.

Soud prvního stupně však žalobu zamítl, když dospěl k závěru, že nárok žalobkyně podle čl. 17 Úmluvy CMR je promlčený, a to v jednoleté promlčecí lhůtě dle čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR. Proti rozsudku podala žalobkyně odvolání.

Odvolací soud odvolání zamítl, když dospěl k závěru, že nelze z provedených důkazů dovodit kvalifikované zavinění, neboť samotná skutečnost, že se nákladní automobil převrátil, neumožňuje takový závěr. Vzhledem k tomu, že se tedy nejednalo o kvalifikované zavinění, činila promlčecí lhůta 1 rok a žaloba byla podána opožděně.



K čl. 29 Úmluvy CMR

**Rozsudek francouzského kasačního soudu (Cour de cassation de France) ze dne 4.5.2017, sp. zn. X 22-712, European Transport Law 2018, str. 297**

Společnost P. pověřila žalovaného č. 1 jako zasílatele zajištěním přepravy zboží z Portugalska do města Marly-la-Ville v severní Francii, žalovaný č. 1 pověřil žalovaného č. 3 jako dopravce provedením silniční přepravy. Dopravce přepravu provedl, přičemž řidič na trase vykonal dvě noční zastávky. První zastávku vykonal dne 26.9.2011 v Labenne mezi 23:00 až 08:00 na malé ploše u silnice umístěné nedaleko záchytného SOS bodu a druhou přestávku pak vykonal dne 27.9.2011 na odpočívadle u silnice č. 104 ve městě Marcoussis u čerpací

stanice BP mezi 19:30 a 04:45. V obou případech se tak jednalo o neoplocená a nestřežená místa, navíc dveře návěsu nebyly po celou dobu přepravy zamčené ani zapečetěné.

Na místě dodání bylo při vykládce zjištěno, že část zásilky, konkrétně 78 kartonů, chybí. Dopravce však nebyl schopen poskytnout jakoukoliv informaci o okolnostech, za nichž došlo ke zmizení části zásilky, vyjma podezření řidiče, že ke krádeži mohlo dojít při druhé noční zastávce. Následně se žalobce, na kterého byla postoupena práva pojištěné společnosti P., domáhal po zasílateli, dopravci a pojišťovně jako žalované č. 2 náhrady způsobené škody ve výši 6.378,37 EUR, přičemž dopravce se dovolával omezení výše náhrady škody ve smyslu čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR.

Odvolací soud rozhodl tak, že odsoudil žalovanou pojišťovnu a dopravce k povinnosti solidární náhrady škody ve výši 6.378,37 EUR, ovšem v případě dopravce byla tato náhrada škody limitována do částky 5.740,53 EUR a dále příslušenství představující úrok z náhrady škody ve výši 5% ode dne 13.12.2011. Žalobce podal proti rozhodnutí odvolacího soudu dovolání.

Kasační soud rozhodnutí odvolacího soudu potvrdil s tím, že dle francouzského práva je hrubá nedbalost vykládána jako úmyslné porušení povinností obsahující povědomí (srozumění) jednatelů o pravděpodobnosti způsobení škody a jeho bezohledného přijetí ze strany jednatelů bez spravedlivého důvodu. Obecně tedy zaparkování návěsu v noci na neoploceném a nehlídaném parkovišti s neuzamčenými a nezapečetěnými dveřmi lze považovat za případ hrubé nedbalosti. V tomto případě však nejsou okolnosti krádeže části zásilky známy, když ke zmizení části zásilky došlo za „neznámých okolností“, proto je skutečnost, že ke krádeži došlo během noci, když návěs nebyl jakkoliv zabezpečený, pouhou domněnkou.

Kasační soud tak přisvědčil závěru odvolacího soudu, že v daném případě chyběla příčinná souvislost mezi porušením povinností přičítaném dopravci na straně jedné a krádeží na straně druhé. To, že dopravce nebyl schopen poskytnout jakékoliv informace o okolnostech, za nichž došlo ke zmizení části zásilky, nezakládá hrubou nedbalost. Žalobce zároveň neposkytl žádný důkaz o hrubě nedbalostním jednání dopravce, které by mělo příčinnou souvislost s předmětnou krádeží.

Vzhledem k tomu, že nedošlo ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR ke způsobení škody úmyslným jednáním nebo hrubou nedbalostí, může se dopravce dovolávat omezení jeho odpovědnosti dle čl. 23 Úmluvy CMR.



K čl. 13 Úmluvy CMR

**Rozsudek Okresního soudu v Limburgu (Rechtbank Limburg) ze dne 28.2.2018, sp. zn. C/03/212747, European Transport Law 2018, str. 481**

Příjemce zásilky, který jako takový není přímo definován Úmluvou CMR a ani předpisy národního práva, je potencionálně oprávněn vlastním jménem uplatnit proti dopravci nárok z přepravní smlouvy v souladu s čl. 13 Úmluvy CMR. Příjemcem je především osoba, na které se odesílatel a dopravce dohodli, že mu je dopravce povinen dodat zásilku, jinými slovy, osoba, která má nárok na dodání zboží na dopravci. Podle názoru soudu musí být odlišen příjemce a adresát (*jak je uvedeno v literatuře Weg a Wagen, červen 2017, svazek 31, číslo*

82, s.3.), příjemcem může být také osoba, která určí adresáta, jenž zásilku skutečně převezme. Tento adresát má nárok obdržet od dopravce zásilku a za tím účelem podepsat nákladní list jménem příjemce, nemá však právo uplatňovat vlastním jménem proti dopravci nárok z přepravní smlouvy dle čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMR jako příjemce zásilky.

Existuje-li zde důvodná pochybnost o způsobilosti adresáta v této věci, skutečnost, že je jeho jméno jedním ze dvou jmen zmíněných v kolonce „příjemce“ na nákladním listu nestačí k tomu, aby měl dostatečný zájem na uplatnění nároku dle čl. 13 Úmluvy CMR.



K čl. 17, 23, 40, 41 Úmluvy CMR

**Rozsudek Okresního soudu v Zeeland Severní Branbantsko (Rechtbank Zeeland – West-Brabant) ze dne 13.12.2017, sp. zn. C/02/324432, European Transport Law 2018, str. 469**

V případě škody způsobené požárem na nákladním vozidle dopravce a přepravované zásilce, která mu byla svěřena k přepravě hlavním dopravcem, je taková zásilka považována za zásilku ve smyslu čl. 17 Úmluvy CMR, dopravce se tak nemůže dovolávat obecného liberačního důvodu uvedeného v čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, jestliže se ukázalo, že příčinou požáru bylo špatné vyvážení přívěsu nákladního vozidla řidičem dopravce.

Limitace náhradové povinnosti dopravce dohodnutá odchýlně od čl. 23 Úmluvy CMR ve výši 19 SDR/kg podle Varšavské, resp. Montrealské úmluvy je porušením čl. 41 odst. 1 Úmluvy CMR a takové odchýlení od kogentní úpravy Úmluvy CMR nelze považovat za platné v souladu s čl. 40 Úmluvy CMR.



K čl. 32 Úmluvy CMR

**Rozsudek Soudního dvora v 's-Hertogenbosch (Gerechtshof 's-Hertogenbosch) ze dne 13.2.2018, sp. zn. 200.173.191/01, European Transport Law 2018, str. 460**

Nedostatek důkazů o lehkomyšlném jednání s vědomím, že z takového jednání pravděpodobně vznikne škoda, vede k tomu, že nelze aplikovat prodlouženou tříletou promlčení lhůtu dle čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR, ale namísto toho se bude aplikovat pouze jednoletá promlčecí lhůta. V projednávané věci nebyly uplatněny žádné konkrétní skutečnosti, které by prokazovaly lehkomyšlné jednání, rovněž nevyplývalo, že by (doprovce) takovou situaci vytvořil nebo v ní pokračoval.

**Rozsudek Obchodního soudu v Antwerpách (Ondernemingsrechtbank te Antwerpen) ze dne 13.11.2018, sp. zn. A/14/06109, European Transport Law 2018, str. 486**

Prodej diamantů s výhradou vlastnického práva nelze zaměňovat s komisí. Komise obsahuje základní závazek vrácení zboží. Ale při prodeji s výhradou vlastnického práva, smluvní strany nezamýšlejí vracet dodané zboží, ve skutečnosti mají zájem na převodu vlastnického práva k věci, s tím, že takový převod odloží jako pojistku pro převod peněz.



Pouhá skutečnost, že diamanty, které byly dány prodávajícím komisionáři, byly fyzicky předány komisionářem potencionálnímu kupujícímu, nezakládá další komisi.

Likvidátor pojišťovny zde není proto, aby právně kvalifikoval skutečnosti a okolnosti, které získá v průběhu jeho šetření a pokud tak již učiní, soud takovou právní kvalifikací není vázán.

Dle čl. 111 odst. 2 zákona o pojištění, v případě převodu movité věci, dochází k ukončení pojištění přímo ze zákona a to okamžikem, kdy již pojištěný není držitelem této movité věci, leda si smluvní strany sjednaly jiný okamžik ukončení smlouvy o pojištění. Prodej s výhradou vlastnického práva na tom nic nemění.



### **Rozsudek francouzského kasačního soudu (Cour de cassation de France) ze dne 13.12.2017, sp. zn. Y 16-17.542, European Transport Law 2018, str. 445**

V průběhu silniční přepravy zboží zaparkoval řidič v pátek dne 20.5.2011 kolem 15. hodiny u přístupové brány do průmyslové zóny v Rieux à Lillers. Přívěs s přepravovaným zbožím zde odpojil a ponechal jej na místě přes víkend, zatímco s tahačem odjel, dle jeho vyjádření, za účelem umytí kabiny. Dále dle vyjádření řidiče mu jeho manželka v neděli dne 22.5.2011 kolem 19:30 hod. sdělila, že přívěs se stále nachází na místě. V noci z 22. na 23.5.2011 byl však přívěs s přepravovaným zbožím ukraden, přičemž bylo zjištěno, že tento byl zaparkován na málo osvětleném místě, a navíc nebylo použito žádné zařízení proti krádeži.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti bylo v řízení namítáno, že ke škodě došlo v důsledku neopatrnosti, nedbalosti a nedůslednosti řidiče dopravce, který sice na uvedeném místě běžně parkoval, nikdy však neodpojoval přívěs od tahače, což v tomto případě krádež usnadnilo. Navíc mohl po umytí kabiny tahač ihned znovu zapojit; řidič se tedy sám dobrovolně rozhodl nezachovat elementární opatrnost, ačkoliv pracoval jako řidič již šest let. Z těchto skutečností tak bylo dovozováno kvalifikované zavinění, kdy si řidič (resp. dopravce) musel být vědom možnosti krádeže a tuto možnost bez řádného důvodu akceptoval.

Odvolací soud na straně dopravce kvalifikované zavinění (neomluvitelné pochybení – fr. „*la faute inexcusable*“) shledal (jak vyplývá z rozhodnutí kasačního soudu, rozhodl takto pouze na základě skutečnosti, že na straně řidiče shledal neopatrné a nedbalé jednání).

V podaném dovolání bylo s odkazem na ust. článku L. 133-8 francouzského obchodního zákoníku, podle kterého platí, že „*za rovnocenné úmyslu se považuje neomluvitelné pochybení dopravce nebo zasílatele. Neomluvitelným je úmyslné pochybení, která zahrnuje vědomí pravděpodobnosti vzniku škody a lehkomyšlná akceptace pravděpodobnosti vzniku škody bez rozumného důvodu.*“, namítáno, že v tomto případě se o neomluvitelné pochybení (kvalifikované zavinění) nejedná. Dovolatel dále poukazyval na ust. čl. 121-3, odst. 3 a 4 francouzského trestního zákoníku, podle kterého platí, že o trestný čin se jedná i v případě pochybení v důsledku neopatrnosti, nedbalosti nebo nedodržení požadavku na opatrnost nebo bezpečnost, pokud pachatel nejednal s ohledem na povahu své činnosti nebo postavení či pravomoc nebo prostředky, kterými disponoval, s běžnou péčí.

Francouzský kasační soud na základě podaného dovolání rozhodl, že rozsudek odvolacího soudu, podle kterého je dostatečně odůvodněn závěr, že jednáním rovnocenným úmyslu (tedy jednáním, kdy se dopravce nemůže odvolávat na ustanovení vylučující nebo omezující jeho odpovědnost – fr. „*la faute inexcusable*“), je bez dalšího neopatrnost (fr. „*l'imprudence*“), nedbalost (fr. „*la négligence*“) nebo nepozornost (fr. „*l'inattention*“), není řádně odůvodněn. Dále konstatoval, že jednáním rovnocenným úmyslu je úmyslné rozhodnutí, ze kterého vyplývá, že si je dopravce vědom možnosti vzniku škody a bez řádného důvodu je s takovým následkem srozuměn. Proto kasační soud rozsudek odvolacího soudu v Métách ze dne 25.2.2016 v celém rozsahu zrušil a přikázal, aby jej znovu projednal odvolací soud v Colmaru.

### *Informace – sdělení*

---

Dámy a pánové,

tímto číslem E-bulletinu – soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství dočasně přerušujeme jeho vydávání. Věříme však, že Vám byla publikovaná zahraniční rozhodnutí přínosem při Vaší praxi.

Nadále se chceme plně soustředit na zahájení vydávání tištěného čtvrtletníku Právo v přepravě a zasilatelství, který bude vycházet v nakladatelství Wolters Kluwer. Naše činnost se tak nyní přenesla na vydání prvního tzv. nultého čísla, na které se můžete těšit již na podzim tohoto roku, od 1. ledna následujícího roku pak budou následovat řádná čísla.

**Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář, s.r.o.**

---

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