

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

4. Vydání

Prosinec 2016



K čl. 22 Montrealské úmluvy

Usnesení Městského soudu v Praze č.j. 12 Co 12/2016-133 ze dne 23.8.2016

Městský soud v Praze jako odvolací soud zrušil rozsudek soudu prvního stupně, jímž byla zamítnuta žaloba odesílatele letecké zásilky obsahující DVD a náramkové hodinky Vacheron z Paříže do Prahy. Zásilka byla porušena a hodinky byly odcizeny, když byla zásilka v únoru roku 2001 předána žalobkyni.

Žalovaný dopravce se odvolával na své Všeobecné obchodní podmínky s omezením odpovědnosti za cennosti do výše max. 1.000,- USD, tato částka také byla žalobkyni uhrazena. Co do zbývající částky, udané žalobkyní při předání zásilky k letecké přepravě ve výši 3.000,- USD, soud první instance žalobu zamítl. Odvolací soud se však s názorem prvoinstančního soudu neztotožnil. Přisvědčil námitkám žalobkyně, že právní situaci při letecké přepravě zásilky je třeba hodnotit podle čl. 22 odst. 3, věty 2. Montrealské úmluvy, neboť uvedení hodnoty zásilky ve výši 3.000,- EUR lze považovat za zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení. Je přitom nerozhodné, že nebyl zaplacen příslušný poplatek, když tento nebyl ze strany dopravce ani požadován. Nelze přičítat k tíži žalobkyně, že k přijetí zásilky s deklarovanou hodnotou 3.000,- EUR došlo v rozporu s podmínkami přepravy žalovaného dopravce v důsledku chyby zaměstnance, když ten přijal k přepravě zásilku dle obchodních podmínek dopravce z přepravy vyloučenou. Přijetím zásilky dle názoru odvolacího soudu došlo k podřízení její přepravy Montrealské úmluvě a podmínky přepravy dopravce odporující mezinárodní úmluvě již nebyly použitelné. Dle nastalé situace bylo tedy na straně leteckého dopravce, aby plnil až do výše udané částky, pokud neprokáže, že deklarovaná částka je vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení.

Odvolací soud přisvědčil žalobkyni i ve výtce ohledně postoje soudu prvního stupně k předložené judikatuře jiných soudů zemí Evropské unie. Způsob, jakým se soud prvního stupně s předloženou rozhodovací činností v obdobných věcech vypořádal, resp. se jí vůbec nezabýval, vedl odvolací soud k závěru o důvodně uplatněné odvolací námitce nedostatečného projednání věci před soudem prvního stupně. Soud prvního stupně se mohl pokusit k věci se vztahující rozhodnutí po jejich označení žalobkyní opatřit sám a nebo měl žalobkyni vytvořit procesní prostor pro jejich řádné uplatnění i s opatřeným překladem do českého jazyka. Pokud by zaujal odlišný právní názor, měl by se s takovými rozhodnutími pro naplnění požadavku přezkoumatelnosti rozhodnutí vypořádat.

Odvolací soud uložil soudu prvního stupně, aby na základě návrhů účastníků provedl dokazování k výši škody a učiněná zjištění právně zhodnotil v rámci závazného právního názoru odvolacího soudu podle ustanovení Montrealské úmluvy při konfrontaci již v obdobných věcech vydaných rozhodnutí.



Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 3.3.2016, sp. zn. I ZR 245/14, Recht der Transportwirtschaft 8/2016, str. 299

Žalobkyně, pojišťovna společnosti F. GmbH & Co. KG (dále jen „**pojištěný**“), na kterou přešel nárok výplatou pojistného plnění, podala žalobu na žalovaného z titulu náhrady škody, která pojištěnému vznikla z důvodu ztráty přepravovaného nákladu.

Pojištěný pověřil v červnu 2008 žalovaného přepravou měřících přístrojů z Rakouska od tamního podnikatele. Přepravní smlouva obsahovala přepravní podmínky žalovaného, které mimo jiné upravovaly, že žalovaný nepřepraví žádné zboží, které je z přepravy vyloučeno dle odstavců (I) až (IV). Odstavec (III) obsahoval pravidlo, že hodnota balení nesmí překročit celkem částku 50.000,- USD v příslušné měně. Dne 13. června 2008 předal rakouský zasílatel přepravované zboží řidiči žalovaného.

Žalobkyně prohlásila, že přepravní kontejner, speciální box v hodnotě 750 EUR, nebude pojištěným otevřen dříve jak 16. června 2008 s tím, že ke dni přepravy dosahovala hodnota přepravovaných přístrojů částky 32.555,- EUR. Poté, co pojištěný přepravní boxy otevřel, zjistil, že jsou prázdné.

Vzhledem k uvedenému zažalovala žalobkyně žalovaného o náhradu škody ve výši 32.555,- EUR společně s úroky z prodlení a náhradou nákladů řízení ve výši 1.307,81 EUR. V žalobě uvedla, že žalovaný ručí za ztrátu zboží neomezeně, neboť se z jeho strany jednalo o kvalifikované zavinění, když porušil podmínky přepravy zásilky.

Zemský soud však žalobě vyhověl pouze částečně, a žalobkyni přiznal nárok ve výši 32.030,- EUR, přičemž soud v odůvodnění rozsudku dospěl k závěru, že žalovaný porušil přepravní podmínky, když hodnota přepravovaných přístrojů byla vyšší jak 50.000,- USD.

Proti rozsudku podal žalovaný odvolání, avšak odvolací soud rozsudek soudu prvního stupně potvrdil.

Proti rozsudku odvolacího soudu podal žalovaný dovolání s tím, že dovolací soud dospěl k závěru, že není možné v dané věci rozhodnout, a proto zrušil rozsudek odvolacího soudu a vrátil mu věc k dalšímu řízení.

Dovolací soud ve svém rozhodnutí uvedl, že odvolací soud nevzal v potaz spoluzavinění pojištěného a řádně nezjistil, zda k porušení přepravních podmínek nedošlo pouze z důvodu změny kurzu dolaru vůči EURu. Podle revizního soudu měl odvolací soud zkoumat kurz měny v době odeslání zboží a v době jeho přijetí pojištěným.

Revizní soud pak dále namítl, že se odvolací soud nijak nezabýval spoluodpovědností pojištěného, když např. v prosinci 2006 došlo k přepravě zboží, jehož hodnota byla vyšší než ujednaných 50.000,- USD, přičemž tehdy pojištěný proti této přepravě ničeho nenamítal. Dle názoru dovolacího soudu musel pojištěný počítat s tím, že bude tato hranice překročena a že může dojít k poškození nebo ke ztrátě přepravovaného zboží.



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

Žalobkyně, pojišťovna společnosti X. GmbH (dále jen „zadavatel“), podala žalobu na žalované z titulu náhrady škody, když tento nárok na žalobkyni přešel v důsledky vyplacení pojistného plnění zadavateli.

Zadavatel postavil pro podnikatele z Nizozemska tanker s dvojitým trupem, který chtěl přepravit z Rumunska do Nizozemska. Za tímto účelem zadavatel oslovil žalovaného č. 1. Žalovaný č. 1 přepravu zadal žalovanému č. 2, který měl provést pouze krátkou přepravu z Rumunska do Rakouska.

V obou přepravních smlouvách bylo ujednáno, že se na přepravní vztah aplikuje nizozemské přepravní právo dle Úmluvy CMNI (Úmluva o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách) a že dopravce nenese odpovědnost, dojde-li k poškození nákladu v rámci námořní přepravy.

Dne 18.10.2010 došlo na Slovensku ke kolizi s projíždějící lodí, jejímž vlastníkem byl vedlejší účastník. Přesný průběh havárie, který byl vyšetřován správními orgány v Bratislavě, byl mezi stranami sporný.

Žalobkyně v podané žalobě uplatnila nárok na náhradu škody vzniklé na přepravovaném tankeru v důsledku havárie ve výši 240.165,50 EUR, tato částka představovala náklady na opravu tankeru a další vynaložené náklady.

Žaloba však byla ze strany zemského soudu zamítnuta s odůvodněním, že odpovědnost žalovaných je dle čl. 25 odst. 2 písm. a) Úmluvy CMNI vyloučena, když žalobkyně neprokázala, že by kolize byla způsobena lehkovážným jednáním žalovaných.

Žalobkyně podala proti tomuto rozsudku odvolání, ve kterém odkazovala na obsah uzavřených přepravních smluv. Uvedla, že kolize vznikla v důsledku lehkovážnosti na straně žalovaných, když nebylo možné navigovat pomocí radaru, který byl poškozený, a stráž na přídi lodí absentovala. Odvolací soud dospěl k závěru, že žalobkyně je v daném sporu k podání žaloby aktivně legitimována a že odvolání je důvodné.

Po provedeném dokazování soud žalobě žalobkyně vyhověl, když dospěl k závěru, že v daném případě se nejedná o loď ve smyslu Úmluvy CMNI, nýbrž se jedná pouze o trup, resp. venkovní skořápku, kterou lze zařadit pod pojem zboží dle čl. 1 odst. 7 Úmluvy CMNI. Aplikace čl. 21 Úmluvy CMNI o omezení odpovědnosti je pak dle odvolacího soudu vyloučena, pokud dopravce nebo jeho zaměstnanci nedbají bezpečnosti věcí převážených pro smluvního partnera.

Vzhledem k tomu, že v daném případě se jednalo o lehkovážné jednání, odpovídají žalovaní za vzniklou škodu v plné výši. Soud pak dospěl též k závěru, že dle čl. 21 Úmluvy CMNI odpovídá dopravce i za to, že k lehkovážnému jednání došlo na straně osob, které mu s přepravou pomáhaly, neboť dopravce je odpovědný za volbu svých pomocníků.

Závěrem soud uvedl, že dojde-li v důsledku lehkovážného jednání k havárii, obrací se důkazní břemeno, které nově leží na žalovaném, aby prokázal, že se o lehkovážné jednání nejednalo a že nebylo možné havárii zabránit.

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu (OLG Düsseldorf) ze dne 3. 12. 2014, sp. zn. I-18 U 185/13, Transportrecht 10/2016, str. 391**

Žalobkyně v postavení dopravce podala na žalovanou v postavení odesílatele k Zemskému soudu v Duisburgu žalobu na zaplacení částky 95.799,69 EUR představující přepravné za přepravy provedené od prosince do února 2009. Žalovaná před soudem uplatnila vůči žalobkyni vzájemný návrh představující nárok na náhradu škody za odcizenou zásilku ve výši 95.799,69 EUR. V projednávané věci pověřila žalovaná žalobkyni provedením přepravy počítačů z České republiky do Itálie, a to na dvě místa vykládky nacházející se v sídlech obchodní společnosti D a obchodní společnosti T. Vykládka ve společnosti D měla proběhnout 10. února v 09:00 hodin ráno. Žalovaná udělila žalobkyni bližší pokyny pro řidiče spočívající v povolení provádět přestávky pouze v Německu a ve Švýcarsku. Žalobkyně dále pověřila provedením přepravy dalšího dopravce. Při provádění přepravy odstavil řidič dopravce vozidlo na nestřeženém parkovišti v Itálii za účelem vykonání přestávky. Po skončení přestávky pokračoval řidič v jízdě. Jelikož se řidič dostavil na místo vykládky ke společnosti D již v 07:45 hodin ráno, nebylo možné pro nepřipravenost příjemce provést vykládku, v důsledku čehož musel řidič odstavit vozidlo na ulici před sídlem společnosti D. Když byla v 08:30 hodin ráno prováděna vykládka, bylo zjištěno, že je poškozena plomba na návěsu vozidla a že chybí část zásilky pro společnost T v hodnotě 95.799,69 EUR.

Žalobkyně v řízení před soudem tvrdila, že ke ztrátě zásilky muselo dojít při odstavení vozidla před společností D, neboť vozidlo jelo do Itálie v konvoji a parkoviště v Itálii, na kterém bylo odstaveno, bylo osvětlené a každé dvě hodiny kontrolované policií. Dále bylo zjištěno, že společnost D prováděla vykládku jiných vozidel již v době, kdy se k vykládce dostavil řidič předmětného vozidla.

Po provedeném dokazování žalovaná neprokázala, že by dodací list s uvedeným množstvím dodávaného zboží pro společnost T odpovídal skutečnosti, resp., že toto zboží bylo skutečně naloženo. Nepřicházelo ani v úvahu dovolání se domněnky uvedené v čl. 9 Úmluvy CMR, protože nákladní list neobsahoval údaje o žalované jako o odesílateli ani o žalobkyni jako o dopravci. Podpis řidiče na nákladním listu rovněž nemohl mít důkazní hodnotu, neboť bylo prokázáno, že řidiči nebylo umožněno se nakládky účastnit ani mu nebylo umožněno zkontrolovat množství zásilky. Dle soudu prvního stupně nemohl být dopravce odpovědný za škodu dle čl. 29 Úmluvy CMR, když nebylo prokázáno, že škoda byla způsobena úmyslně, nebo že řidič dopravce jednal lehkovážně. Soud prvního stupně dále uvedl, že dopravce nemůže být ani odpovědný za škodu v limitované výši, a to z toho důvodu, že přestože bylo prokázáno, že při vykládce u společnosti D chyběla část zásilky, nebylo možné již zjistit, které zboží bylo předáno příjemci, resp. konkrétně které balíky s jakým obsahem byly odcizeny. Soud prvního stupně tak návrh žalované zamítl.

Vrchní zemský soud v Düsseldorfu odvolání žalované zamítl a potvrdil rozsudek soudu prvního stupně. **K dané věci odvolací soud dále doplnil, že odmítne-li příjemce zásilky dopravci vjezd na svůj pozemek a dojde-li v průběhu doby čekání na přijetí zásilky k její krádeži, vylučuje tato skutečnost sama o sobě úmysl nebo lehkovážné jednání dopravce.**

K jednání řidiče dopravce, který po dobu čekání na přijetí vozidla k vykládce usnul v kabině, odvolací soud uvedl, že dopravce není povinen se v průběhu čekání na přijetí vozidla k vykládce zdržovat v těsné blízkosti tohoto vozidla. Usne-li dopravce během této doby v kabině, nezakládá takové jednání úmysl nebo lehkovážné jednání dopravce.



Rozsudek Okresního soudu v Limburgu (město Roermond, Nizozemsko) ze dne 19. 3. 2014, C/04/113100, European Transport Law 2016, str. 223

Nejedná se o porušení povinnosti srovnatelné s úmyslným jednáním, když dopravce bezprostředně po opuštění rampy pro nakládku a vykládku a v průběhu čekání na bezprostředně následující odjezd odstaví tahač s návěsem na časově omezený okamžik, nebo když dopravce zanechá klíčky od nákladního automobilu v zapalování a nechá odemknutou kabinu nákladního automobilu na neoploceném území. Dopravce se nicméně nemůže za těchto okolností odvolávat na vyloučení odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR.



Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky č.j. 23 Cdo 5160/2014-368 ze dne 27.9.2016

Dovolatelka coby odesílatel námořních zásilek z České republiky do Dubaje se u Nejvyššího soudu v rámci dovolání dožadovala zrušení rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem a Vrchního soudu v Praze, jimiž byla zamítnuta její žaloba na náhradu škody za nepředání konosamentů k přepravovanému zboží, jakož i za jeho ztrátu. Na základě dvou přepravních smluv mělo být zboží přepraveno z České republiky do Hamburku a dále po moři do Dubaje. Zásilky byly skutečně do Dubaje doručeny, nicméně nebyly převzaty příjemcem přesto, že příjemce byl celkem třikrát vyzván k převzetí zboží, avšak toto nepřevzal.

Soudy prvního i druhého stupně konstatovaly, že na věc je aplikovatelná Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, vyhlášená v ČR pod č. 193/1996 Sb. (Hamburská pravidla). Podle názoru obou soudů počala dvouletá promlčecí lhůta podle čl. 20 Hamburských pravidel běžet dne 7.5.2008, resp. 13.5.2008 s tím, že žaloba byla podána až dne 7.9.2010, tedy po dvouleté promlčecí lhůtě. Dle názoru soudů obou instancí tak byl nárok promlčen.

Dovolatelka namítala, že podle čl. 20 odst. 2 a 3 Hamburských pravidel počíná běžet promlčecí lhůta až dnem, kdy „dopravci skončila povinnost zboží vydat“. Pokud se však dopravce sám zavázal, že zboží vydá ještě do 15.11.2008, nemohla promlčecí lhůta začít běžet dříve, než 16.11.2008. Dle názoru dovolatelky také měli žalovaní dopravci prokázat, který konkrétní den již neměli náklad ve svém držení.

Dovolací soud konstatoval, že otázkou čl. 20 odst. 2 Hamburských pravidel se dosud nezabýval, proto je dovolání přípustné, nicméně není důvodné.

Pro zodpovězení otázky vyplývající z dovolání bylo nutno nejprve vyřešit, zda pojmy „vydání“ a „dodání“, které užívá český překlad Hamburských pravidel, mají odlišný význam. Nejvyšší soud konstatoval, že při výkladu českého překladu je třeba zohlednit originální jazykové verze, tedy anglickou a francouzskou. Z nich pak vyplynulo, že slovům „vydání“ a „dodání“ je nutno přisoudit stejný význam. Článek 20 odst. 2 Hamburských pravidel nelze vykládat tak, jak jej vykládá dovolatelka. Posledním dnem, kdy zboží mělo být vydáno, je nutno rozumět poslední den doby pro dodání zboží, tj. doby, během které dodání zboží není opožděným dodáním podle čl. 5 odst. 2 Hamburských pravidel. Jiný výklad by totiž vedl ke zmaření účelu čl. 20 Hamburských pravidel, kterým je nastolení jistoty v obchodním styku tím, že se časově omezí možnost úspěšného vymožení práva. V případě, že doba dodání zboží není ujednána jako v této věci, je dobou dodání doba, ve které by to bylo rozumné požadovat

od pečlivého dopravce s ohledem na okolnosti případu dle čl. 5 odst. 2 Hamburských pravidel.

Zásadní okolností případu v této věci jsou výzvy k převzetí zboží, ve kterých dopravce uvádí datum, kdy bude zboží připraveno k vyzvednutí. Dopravce by nebylo možno považovat za pečlivého, pokud by zboží nejpozději do tohoto data nedodal. Soudy sice nečinily zjištění, jaká je obvyklá doba dodání na trase Hamburk – Dubaj, tato skutečnost však nehraje roli, neboť v případě, že by končila později, než dne uvedeného dopravcem na výzvě, nebylo by možno tuto obvyklou dobu považovat za rozumnou s ohledem na okolnosti případu – výzvu k převzetí zboží. Zároveň není rozhodné, zda výzvy byly doručeny příjemci, neboť slouží pouze pro určení doby dodání. Na takto určené době dodání by nic neměnila ani další pozdější výzva k vyzvednutí zboží. Jestliže poslední část zboží měla být podle oznámení ze dne 13.5.2008 připravena k převzetí dne 15.5.2008, počala promlčecí lhůta běžet nejpozději téhož dne, a protože se tento den nepočítá do promlčecí lhůty, jejím posledním dnem byl 16.5.2010. Z toho vyplývá, že závěr odvolacího soudu o tom, že právo dovolatelky bylo promlčeno, je správný.



K čl. 132-8 francouzského obch. zákoníku, čl. 5 odst. 1 Řím I, Úmluva CMR

Rozhodnutí francouzského kasačního soudu ze dne 1.3. 2016, č.j. P 14-22.608

První žalovaná pověřila druhou žalovanou, která má sídlo ve Švýcarsku, přepravou kontejnerů mezi Chalon-sur-Saône (ve Francii) a Tavazzano Con Villavesco (v Itálii); druhá žalovaná pověřila částí přepravy (v úseku mezi Chalon-sur-Saône a Tavaux (ve Francii)) žalobkyni, jejíž sídlo je ve Francii. Příjemcem byla první žalovaná se sídlem v Itálii. Vzhledem k tomu, že druhá žalovaná neuhradila žalobkyni přepravné, podala žalobkyně s odkazem na čl. L132-8 francouzského obchodního zákoníku žalobu proti první žalované jakožto odesílateli. Žaloba proti první žalované byla zamítnuta jak soudem prvního stupně, tak odvolacím soudem. Proti rozhodnutí odvolacího soudu podala žalobkyně kasační stížnost. Dle názoru žalobkyně se na vztah mezi žalobkyní jakožto dalším dopravcem a druhou žalovanou, která ji přepravou (resp. částí přepravy) pověřila, vztahuje – při neexistenci volby práva – právo francouzské. Žalobkyně tak podala žalobu též proti první žalované (která nebyla jejím smluvním partnerem), a to s odkazem na čl. L132-8 francouzského obchodního zákoníku, podle kterého platí, že: „*nákladní list představuje smlouvu mezi odesílatelem, dopravcem a příjemcem, nebo mezi odesílatelem, příjemcem, zasílatelem a dopravcem. Dopravce může podat žalobu na plnění přímo proti odesílateli nebo příjemci, kteří ručí za dopravné. K opačným ujednáním se nepřihlíží*“. Uvedla, že nákladní listy CMR uvádějí jako odesílatele první žalovanou, jako dopravce druhou žalovanou (se sídlem ve Švýcarsku) a jako příjemce první žalovanou (se sídlem ve Francii). Dle jejího názoru je na smlouvu mezi žalobkyní a druhou žalovanou, která se týkala výlučně úseku ve Francii, přičemž v nákladním listu nebyla žalobkyně ani uvedena, třeba použít francouzské právo, které ve výše uvedeném článku umožňuje, aby se dopravce domáhal plnění i po odesílateli.

Kasační soud rozhodl, že ačkoliv žalobkyně prováděla přepravu pouze na francouzském území, působila v rámci jediné smlouvy o přepravě, na jejímž provádění se postupně podílelo více dopravců a která se řídí Úmluvou CMR, o čemž svědčí doklady, které žalobkyně sama vyplnila při nakládce kontejnerů a které byly přiloženy k nákladnímu listu CMR; přepravní smlouva tak vykazuje mezinárodní povahu a přepravu v úseku provedeném žalobkyní nelze oddělit; odvolací soud proto správně rozhodl poté, co zjistil, že smluvní strany si nezvolily právo, kterým se bude smlouva řídit, že je třeba rozhodné právo určit podle čl. 5 nařízení EP a

Rady evropského společenství (Řím I)¹. Za situace, kdy byl provedením přepravy pověřen dopravce se sídlem ve Švýcarsku, ale místo nakládky a vykládky a bydliště (sídlo) odesílatele nebyly v této zemi a ze všech okolností případu nevyplývá, že by byla smlouva zjevně úžeji spojena s Francií ve smyslu čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení, rozhodl odvolací soud správně, že podle čl. 5 odst. 1 je rozhodným právo italské jako právo místa doručení, proto na danou věc nelze aplikovat čl. L132-8 francouzského obchodního zákoníku. Francouzský kasační soud proto kasační stížnost žalobkyně zamítl.



K čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy, § 438 a § 452b HGB

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (OLG Hamburg) ze dne 17.3.2016, sp. zn. 6 U 4/15, Transportrecht 10/2016, str. 411

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní multimodální přepravou zásilky jezdeckých rukavic z Dettingenu v Německu příjemci do Tokia. Dopravce následně pověřil provedením objednané přepravy dva poddopravce. První poddopravce zajistil silniční přepravu zásilky z Dettingenu do Stuttgartu, kde zásilku předal druhému poddopravci, jenž obstaral silniční přepravu zásilky ze Stuttgartu na letiště do Amsterdamu a odtud dál leteckou přepravu zásilky do Tokia. Při předání zásilky příjemci bylo zjištěno poškození kartonů a částečné promočení a znehodnocení části přepravovaných jezdeckých rukavic. Místo, kde ke škodě na zásilce skutečně došlo, nebylo možné zpětně zjistit. Odesílatel postoupil svůj nárok na úhradu škody z titulu odpovědnosti dopravce za zničení části přepravované zásilky na svého pojistitele, který jej uplatnil u soudu vůči dopravci. Soud prvního stupně žalobu zamítl, neboť dospěl k názoru, že poškození zásilky nebylo reklamováno ve lhůtě podle čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy. K odvolání pojistitele odesílatele rozhodoval ve věci odvolací soud. Během odvolacího řízení uhradil dopravce pojistiteli odesílatele škodu ve výši odpovídající omezení jeho odpovědnosti na částku 19 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) podle čl. 22 odst. 3 Montrealské úmluvy ke dni převzetí zásilky k přepravě. S ohledem na to odvolací soud vyhověl odvolání jen co do nároku pojistitele odesílatele na úrok z prodlení z částky uhrazené dopravcem. **Odvolací soud konstatoval, že není-li v případě multimodální přepravy během reklamační lhůty stanovené čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy zjištěno, na kterém úseku přepravy došlo ke vzniku škody, použije se § 452b ve spoj. s § 438 německého obchodního zákoníku (HGB).** Cit. ustanovení na rozdíl od čl. 31 odst. 4 Montrealské úmluvy nespojují se zmeškáním reklamační lhůty prekluzí žalobního nároku vůči dopravci.

¹ Podle čl. 5 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 593/2008, který upravuje smlouvy o přepravě, platí, že „v míře, ve které nebylo právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zboží zvoleno podle článku 3, je právem rozhodným pro takové smlouvy právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.“



Rozsudek Nejvyššího soudu Spojeného království (Supreme Court of the United Kingdom) ze dne 28.10.2015, sp. zn. [2015] UKSC 65, Transportrecht 9-2016, str. 356

Odesílatel, jímž byla známá britská tabáková společnost B.A.T., pověřil hlavního dopravce, britskou přepravní společnost Exel, mezinárodní silniční přepravou několika zásilek cigaret. V rámcové smlouvě o přepravě tyto smluvní strany ujednaly, že jejich smluvní vztah se řídí anglickým právem a že případné spory spadají do pravomoci anglických soudů. Během první přepravy prováděné z pověření hlavního dopravce poddopravcem, holandskou společností Essers, na trase ze Švýcarska do Holandska došlo ke ztrátě celé zásilky v Belgii. Při druhé přepravě, jejímž provedením z Maďarska do Dánska pověřil hlavní dopravce další holandskou společnost Kazemier jako poddopravce, byla při odstavení nákladního vozidla na parkovišti nedaleko Kodaně odcizena část přepravované zásilky. Ani v jednom z mezinárodních nákladních listů CMR, na základě kterých převzali zmínění poddopravci příslušné zásilky k přepravě, nebylo ujednání odesílatele a hlavního dopravce o výlučné pravomoci anglických soudů jakkoliv zmíněno. Odesílatel uplatnil žalobou u anglického soudu vůči hlavnímu dopravci a oběma poddopravcům nárok na náhradu škody způsobené ztrátou jedné a částečnou ztrátou druhé přepravované zásilky. Anglické soudy v první řadě zkoumaly otázku své pravomoci ve vztahu k oběma žalovaným poddopravcům. Zatímco soud prvního stupně shledal v daném případě nedostatek pasivní legitimace, odvolací soud rozhodl, že zmínění poddopravci mohou být žalováni před anglickými soudy. Nejvyšší soud vyhověl dovolání poddopravců proti rozhodnutí odvolacího soudu, neboť shledal, že pravomoc anglických soudů není dána. **Dohoda mezi odesílatelem a prvním dopravcem o pravomoci soudů určitého členského státu Úmluvy CMR k řešení sporů z přeprav podléhajících Úmluvě CMR podle čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR se vztahuje na následné dopravce ve smyslu čl. 34 Úmluvy CMR pouze v případě, kdy je tato dohoda zanesena do mezinárodního nákladního listu CMR.** Tak tomu v případě poddopravců nebylo. **Ustanovení čl. 36 Úmluvy CMR, podle kterého může být nárok z odpovědnosti za ztrátu zásilky uplatněn současně proti prvnímu i poslednímu dopravci, pak nelze vykládat jako rozšíření pasivní žalobní legitimace v těch případech, kdy není podle čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR vůbec dána.**



Usnesení Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 4.4.2016, sp. zn. I ZR 102/15, Transportrecht 7/8-2016, str. 301

Odesílatel pověřil hlavního dopravce mezinárodní silniční přepravou zásilky počítačů a příslušenství z Německa do Švédska. Hlavní dopravce následně pověřil provedením přepravy poddopravce, jenž si za tímto účelem v postavení objednatele od poskytovatele, se kterým jej pojila předchozí dlouhodobá spolupráce na bázi smluv o zprostředkování logistiky, objednal poskytnutí nákladního vozu s řidičem. Během přepravy odstavil řidič nezajištěné nákladní vozidlo na parkovišti ve Švédsku, kde byla v noci ze 30. na 31.8.2010 část zásilky v ceně 24.056,- EUR odcizena. Pojistitel odesílatele se žalobou u soudu úspěšně domohl přiznání nároku na náhradu škody ve výši 24.056,- EUR vůči hlavnímu dopravci odpovídajícímu za ztrátu části zásilky podle čl. 17 a 29 Úmluvy CMR, jehož jako vedlejší účastníci ve sporu

podporovali poddopravce a poskytovatel. Pojistitel poddopravce následně uhradil hlavnímu dopravci částku odpovídající výši nároku pravomocně přiznaného pojistiteli odesílatele spolu s náklady předchozího soudního řízení a uplatnil žalobou u soudu vůči poskytovateli nárok na náhradu škody ve výši 37.927,48 EUR s příslušenstvím z titulu tvrzené odpovědnosti pronajímatele za zaviněnou ztrátu části zásilky během přepravy. Soud prvního stupně žalobu zamítl a odvolací soud k odvolání pojistitele poddopravce rozsudek soudu prvního stupně potvrdil (srov. rozsudek Vrchního zemského soudu v Norimberku (OLG Nürnberg) ze dne 17.3.2015, sp. zn. 3 U 1573/2014, shrnutý v E-bulletinu – září 2015). Nejvyšší soud se ztotožnil s právními názory soudů nižšího stupně a stížnost pojistitele poddopravce odmítl jako nepřijatelnou. **Mezi poskytovatelem a poddopravcem nebyla v daném případě uzavřena smlouva o přepravě, ale smlouva o zprostředkování logistiky. Tato smlouva je z hlediska práva smlouvou nepojmenovanou, mající znaky nájemní smlouvy i smlouvy o poskytování služeb, a je pro ni určující závazek poskytovatele přenechat objednateli podle jeho pokynů nákladní vozidlo s řidičem k libovolné nakládce a jízdě, aniž by se poskytovatel sám zavázal k provedení přepravy. V daném případě tak poskytovatel splnil svůj závazek vůči poddopravci v postavení objednatele poskytnutím nákladního vozidla s řidičem a nelze mu přičítat odpovědnost za zaviněnou ztrátu části zásilky podle čl. 17 odst. 1, 23 a 29 Úmluvy CMR.**

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