

Únor 2007

1

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Úvod

Vážení přátelé,

dovolujeme si Vám předložit náš elektronický bulletin dopravního práva. Jde o první vydání informačního bulletinu, který si klade za cíl zpracovávat významná témata z oblasti mezinárodní i tuzemské přepravy, informovat o nejnovějších tuzemských i zahraničních soudních rozhodnutích, vývoji právní úpravy i názorech odborné veřejnosti a přispívat tak k informovanosti a možnosti srovnání vývoje odborných názorů a rozhodnutí v oblasti přepravy. Netajíme se tím, že záměrem naší kanceláře je přispět k větší informovanosti v tomto úzkém právním odvětví, které nedisponuje vlastní tiskovinou umožňující získat potřebné informace a vyjádřit názory v oblasti přepravy tak, jak je v zahraničí zajištěno například díky časopisům Transportrecht nebo ETL – European Transport Law.

Tyto časopisy jsou nám samozřejmě inspirací a zdrojem informací i názorů a budeme je přirozeně, včetně vlastní praxe naší kanceláře, při zpracování elektronického bulletinu využívat. Elektronický bulletin dopravního práva je proto určen především všem osobám v odvětví přepravy, zasílatelství, skladování, nově řečeno logistiky, zejména pak všem, kteří se v této oblasti zabývají řešením problémů právních. Věříme, že bude přínosem a obohacením pro jeho adresáty a že v něm naleznete řadu zajímavých témat, poučení i inspiraci. Předpokládáme, že se k jeho tématům bude možno kdykoliv vrátit, ať už v profesionální „logistické“ nebo právní praxi. Elektronický bulletin, připravovaný skromnými silami naší advokátní kanceláře, bude k dispozici čtyřikrát ročně a bude poskytnut všem, kteří o něj projeví zájem elektronickou, nebo i ústní formou.

Obsah

- I. Výročí Úmluvy CMR o mezinárodní silniční přepravě
- II. Německé Logistik-AGB – výzva i pro nás?
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Výročí Úmluvy CMR o mezinárodní silniční přepravě

Ve dnech 12. až 14.10.2006 se v Hamburku uskutečnil seminář, pořádaný Mezinárodní asociací mladých advokátů se sídlem v Bruselu k 50. výročí přijetí Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR).

Úmluva byla přijata v Ženevě dne 19. května 1956 a k její změně došlo pouze jednou, v roce 1978 přijetím Protokolu, který zavedl početní jednotku SDR coby jednotku kilogramové náhrady škody na přepravované zásilce. Podtextem celé slavnostní akce bylo srovnání národních právních režimů a národní právní interpretace Úmluvy CMR a jejich význam pro další aplikaci Úmluvy CMR v praxi.

V úvodu semináře promluvil profesor **Dr. Rolf Herber**, autor velice rozšířené publikace o Úmluvě CMR a uznávaný právní specialista na výklad a aplikaci Úmluvy CMR. Ve svém příspěvku profesor Herber zmínil, že neexistuje mnoho komentářů týkajících se okolností přijetí Úmluvy CMR, jež by mohly být výkladovým zdrojem pro jednotlivé národní právní řády a aplikaci Úmluvy CMR v činnosti soudů. Ačkoli se ve Spolkové republice Německo i v Rakousku staly základní principy Úmluvy CMR přímo součástí národní právní úpravy, je i po padesáti letech její výklad v řadě zemí značně rozdílný. Příkladem může být stanovisko Itálie, kde převládá názor soudů o nemožnosti aplikovat Úmluvu CMR na přepravy, pro něž nebyl vystaven nákladní list CMR. Profesor Herber také zdůraznil, že nová konference signatářů Úmluvy CMR by vedla nutně k vytvoření dalšího právního systému, jenž by nepřispěl ke stabilitě právní úpravy v rámci mezinárodní silniční přepravy, a vyjádřil i své přesvědčení, že v horizontu nejbližších dvaceti let není ani revizní konference k Úmluvě CMR zapotřebí.

Vystoupení jednotlivých účastníků konference se pak na problematice nejsložitějších právních otázek a úpravy Úmluvy CMR snažila zdůraznit národní zvláštnosti ve výkladu Úmluvy CMR a přístupu soudů v jednotlivých zemích,

Advokát **Raf Van Gysel** z advokátní kanceláře Ponet & De Vleeschauwer z Antverp odkázal na celou řadu rozhodnutí belgického Nejvyššího soudu a zdůraznil, že ve smyslu kapitoly VI. Úmluvy CMR (čl. 34-40), týkající se přepravy prováděné postupně několika dopravci, se belgické soudy striktně drží podmínek článku 34 Úmluvy CMR a vyžadují splnění všech náležitostí pro naplnění statutu následného dopravce, tedy převzetí zásilky a nákladního listu ze strany následného dopravce, za současného použití téhož dopravního prostředku a přísně navazující povahy následné (pokračující) přepravy. Ve vztahu k článku 3 Úmluvy CMR, tedy odpovědnosti dopravce za použité zástupce a pracovníky, se belgické soudy přiklánějí k širšímu výkladu a zprošťují dopravce odpovědnosti za vzniklou škodu pouze v případě, že dopravcův zástupce škodu způsobil zcela mimo výkon poskytované služby, tedy bez jakéhokoliv vztahu k místu a době prováděné přepravy. Ve vztahu k odesílateli však je dle belgické praxe dopravce odpovědný za činnost svého řidiče, který sám přepravované zboží odcizí, bez jakéhokoliv omezení.

Advokát **Cyril Bourayne** z advokátní kanceláře Dizier & Bourayne v Paříži přednesl francouzský pohled na výklad článku 3 a kapitoly VI. Úmluvy CMR. Zdůraznil, že podle vnitrostátní francouzské úpravy dochází k promlčení práva na uplatnění nároků vůči dopravci v kratší lhůtě, než stanovuje Úmluva CMR v jejím článku 32 a rovněž tak limit odpovědnosti za způsobenou škodu je ve Francii nižší, než Úmluvou CMR stanovených 8,33 SDR za 1 kilogram

ztraceného nebo poškozeného zboží. I z tohoto důvodu se dopravci snaží pro přepravy na území Francie vystavovat nový nákladní list, aby došlo k přerušení mezinárodní přepravy, přičemž tento nový nákladní list je často označován poznámkou „platí francouzské právo, Úmluva CMR je vyloučena“.

Advokát **Mark van Bodegraven** z advokátní kanceláře Van Mens & Wisselink z Rotterdamu prezentoval ve vztahu k článku 29 rozhodnutí holandského nejvyššího soudu ze dne 5.1.2001 týkající se takového jednání dopravce, jež může být považováno za rovnocenné úmyslu či úmyslné. Nejvyšší holandský soud konstatoval, že dopravce se nemůže dovolávat omezení náhrady škody za své jednání či opomenutí, k němuž došlo úmyslně nebo byla-li škoda způsobena jeho nezodpovědností a s vědomím, že z takového jednání ke škodě dojít může. Ve vztahu k velmi komplikovaně a rozdílně vykládanému článku 23 odst. 4 Úmluvy CMR, týkajícího se náhrady výloh vzniklých v souvislosti s přepravou zásilky, rozhodl holandský Nejvyšší soud v rozsudku ze dne 14.7.2006, že clo, které muselo být zapláceno v důsledku ztráty zboží, nepředstavuje náklad vzniklý v souvislosti s jeho přepravou a nemůže být proto požadováno po dopravci ve smyslu článku 23 odst. 4 Úmluvy CMR.

Zástupce Finska na semináři, advokátka **Ulla von Weissenberg** z advokátní kanceláře Aminoff & Weissenberg z Helsinek, prezentovala tři významná rozhodnutí finského Nejvyššího soudu z let 1995, 2001 a 2005, z nichž vyplývá, že ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR bude ve Finsku považováno jednání dopravce za hrubě nedbalé v případě, že dopravce se bude chovat nesvědomitě a bezohledně a tím ohrozí či zvýší riziko vzniku škody na zboží, a to ve srovnání s řádnou péčí odpovědného dopravce. Důkazní břemeno je v takovém případě vždy na osobě, která vyšší náhradu za poškození či ztrátu zboží požaduje.

Stanovisko k výkladu článku 29 Úmluvy CMR prezentoval také **Andrew Nicholas** z advokátní kanceláře Clyde & Co z Guildfordu ve Velké Británii. Zdůraznil, že anglické soudy vycházejí vstřícně poměrně rozšířenému výkladu článku 29 ve vztahu k odpovědnosti dopravce. Odkázal například na soudní případ *Datec Electronic Holding –v- UPS Ltd.* z roku 2006 (1 LLR 279), v němž odesílatel nárokoval ztrátu málo vážících, nicméně vysoce hodnotných počítačových zařízení. Zásilka byla podána k přepravě v Amsterdamu, kde se také ihned ztratila. Žalobce namítal, že ke ztrátě došlo v důsledku krádeže ze strany zaměstnance přepravní společnosti UPS, odpůrce však namítal, že k takovému tvrzení neexistují žádné důkazy. Případ byl zajímavý zejména tím, že se týkal celé řady případů ztráty zásilek v režimu tranzitu. Přestože soud I. instance zbavil dopravce odpovědnosti, odvolací soud se přiklonil k požadavku žalobce se závěrem, že krádež zásilky představuje nejvíce pravděpodobnou příčinu ztráty zboží. Konstatoval, že jestliže případ „vypadá i zavání krádeží“, musí být soud připraven přijmout takový závěr i v případě, že o takovém skutku chybí přímé důkazy.

V části jednání týkajícího se velmi moderní otázky multimodální přepravy a vztahu přepravy silniční vystoupila francouzská advokátka **Vy-Loan Huynh-Olivieri** z advokátní kanceláře Bouloy Grellet & Godin. Připomněla, že Úmluva OSN o multimodální přepravě zboží podepsaná v Ženevě dne 24. května 1980 dosud nenabyla účinnosti v důsledku nedostatečného počtu ratifikací. Poukázala také na stanoviska francouzských soudů, zakládající odpovědnost zasílatele nejenom za vlastní nedbalostní jednání a porušení smlouvy, ale rovněž za zasílatele smluvní partnery. Taková soudní stanoviska jsou velmi výhodná pro odesílatele zboží.

Švédský advokát **Matthias Schmitt** z advokátní kanceláře Morssing & Nycander AB ze Stockholmu poukázal na ustanovení § 23 všeobecných podmínek Skandinávské asociace zasílatele (NSAB 2000). Tyto všeobecné podmínky jsou považovány za všeobecně akceptované

a praktikované, přičemž zakládají odpovědnost jakéhokoliv švédského nebo skandinávského zasílatele jakožto dopravce.

Německý zástupce **Marco G. Remiorz** z advokátní kanceláře Dabelstein & Passehl z Hamburku se podrobně vyjádřil k aplikaci článku 29 Úmluvy CMR v Německu. Prezentoval stále zřejmější stanovisko německých soudů k výkladu odpovědnosti dopravce, dle něž čím více si dopravce mohl být vědom rizik prováděné přepravy, tím větší měl učinit opatření a tím je také větší jeho vina (odpovědnost) v případě vzniku škody. K těmto opatřením, jež má dopravce dle názoru německých soudů učinit, náleží zejména zapojení dalšího řidiče, zabezpečení vozidla (systémem GPS, imobilizérem, varovným zařízením), pravidelná kontrola zásilky, volba řádného druhu vozidla, výběr nejvhodnější (bezpečné) trasy, parkování na hlídaných parkovištích atd. Konstatoval také, že nejvyšší německý soud (BGH) požaduje po dopravci unesení tzv. dodatečného důkazního břemene v případě, že je ze strany oprávněné osoby tvrzena existence hrubého organizačního zavinění v podniku dopravce, v důsledku čehož došlo ke škodě na zásilce. Odesílatel dle názoru německých soudů nezná provozní podmínky v podniku dopravce a ten je proto v případě požadavku odesílatele povinen prokázat stav svého managementu, doložit příčiny vzniku škody a předložit též důkazy o zabezpečení zboží. Pokud není dopravce schopen řádně prokázat tyto skutečnosti, je německými soudy vyvozována domněnka hrubé nedbalosti při provozu podniku dopravce. Důsledkem pak je stanovení neomezené dopravní odpovědnosti včetně náhrady ušlého zisku. Advokát také připomněl přibývajícím německým soudním rozhodnutím, v nichž je neochota či opomenutí odesílatele dát dopravci dostatečné informace o hodnotě zboží považována za příčinu nedostatečných opatření dopravce k zajištění bezpečnosti zásilky po dobu její přepravy, zbavující dopravce odpovědnosti za vzniklou škodu.

Advokát **Jan-Erik Pötschke** z advokátní kanceláře Ahlers & Vogel z Hamburku připomněl, že nová německá právní úprava obsahuje řešení odpovědnosti v rámci multimodální přepravy dle nového ustanovení § 452 německého obchodního zákoníku. Německo se tak stalo první zemí v Evropě, která ustanovení o multimodální přepravě v moderní podobě zahrnuje do svého vnitrostátního právního řádu.

Zajímavým bylo také vystoupení tureckého advokáta a univerzitního profesora **Ziya Akinci** z Istanbulu. Turecko je řádným členem Úmluvy CMR, nicméně soudní judikatura v tomto směru není dosud nijak rozsáhlá. Ve svém vystoupení se profesor Ziya Akinci zabýval zejména existujícími mezerami v úpravě mezinárodní přepravy v Úmluvě CMR a metodami jejich řešení za využití lex fori či autonomní interpretace Úmluvy, které však vedou pouze ke zvětšení názorových rozdílů.

Hamburský seminář byl přínosným názorovým fórem a demonstrací výkladových rozdílů Úmluvy CMR po půl století její existence. Jak konstatoval profesor Rolf Herber již v úvodu semináře, je nutno ocenit přínos Úmluvy CMR pro rozvoj silniční přepravy i nespornou kvalitu Úmluvy CMR, která i přes změny nastalé v mezinárodní silniční přepravě zboží i nadále vyhovuje většině smluvních států a vykazuje vysoký stupeň aplikovatelnosti i do vzdálené budoucnosti. I přes snahu řady průmyslových odvětví a lobistických institucí přizpůsobovat podmínky přepravy svým vlastním potřebám, zůstává Úmluva CMR i nadále pevným pilířem mezinárodní úpravy, o jejíž aplikaci se opírá současná mezinárodní přeprava i soudní řešení vzniklých problémů.

II. Německé Logistik - AGB – výzva i pro nás?

Německo jako jedna z prvních zemí Evropy představilo odborné veřejnosti své Všeobecné logistické podmínky (Logistik-AGB). Všeobecné logistické podmínky byly uveřejněny 30.3.2006 a ihned otevřely rozsáhlou diskusi v odborných kruzích, týkající se zejména obsahu samotného pojmu „logistika“, vztahu logistiky k některým právním odvětvím i otázku samotné potřebnosti logistických podmínek pro podnikatelskou veřejnost.

Na stránkách odborných časopisů i novin byly publikovány desítky článků zabývajících se vhodností nového typu všeobecných podmínek, vztahu logistiky k německým zasílatelským podmínkám (ADSp) i samotným způsobem vzniku těchto podmínek.

Výchozím podnětem k vytvoření Logistik-AGB byla poptávka nejrůznějších obchodních subjektů v období mezi prosincem 2004 až únorem 2005 na Vysokou školu v Brémách, na Německý svaz speditérů a logistiků (DSLW), na společnost Oskar Schunck KG, jakož i Svaz německých hospodářských inženýrů (WdWT). Na základě této poptávky byly vytvořeny ze strany DSLW v Bonnu a Institutu pro logistické právo a rizikové řízení Vysoké školy v Brémách (ILRM) všeobecné logistické podmínky.

Široká diskuse v německých odborných kruzích vedla ke shodě na tom, že logistika představuje svým obsahem spojení celé řady činností nejrůznějších odvětví, ať už v dopravě, zasílatelství, skladování, kontrole aj. Smlouva o logistické činnosti představuje smíšený typ smlouvy, zahrnující v sobě částečně smlouvu o přepravě, smlouvu zasílatelskou, skladovací, nájemní, smlouvu o dílo, popřípadě též další typy smluv. Část odborníků poukazuje na to, že smíšený typ smlouvy používaný v zasílatelství či přepravě je znám již desítky let, zatímco slovo „logistika“ je moderním slovem, představujícím tahouna pro budoucnost německého průmyslu. Současně však je upozorňováno na to, že Logistik-AGB nejsou ani tak potřebné, jako více moderní a mohou působit větší problémy při určování jejich vztahu s ostatními, klasickými typy smluv a nejasnosti ve výkladu. Odborná literatura se zamýšlí také nad tím, zda je třeba logistiku jako takovou zařazovat do rámce určitého smluvního typu, a to zejména tam, kde logistika svým obsahem spojuje celou řadu jiných činností, upravovaných dlouhodobě dobře zpracovanými a ověřenými smluvními instrumenty (přepravními, zasílatelskými či skladovacími smlouvami).

Tato opatrnost se nesporně projevuje i v samotném obsahu Logistik-AGB, které se ani ostře jako představitel nového právního odvětví nevyhraňují a existenci „klasických“ smluvních typů otevřeně respektují.

1)

Logistika

Objektem zájmu německých logistických podmínek jsou všechny logistické služby, jež nejsou předmětem všeobecných německých zasílatelských podmínek ADSp, nebo jež nejsou zahrnuty ve smlouvě o přepravě, zasílatelství nebo skladování. Logistik-AGB popisují celou řadu činností, které lze zahrnout pod logistické služby, jako například kontrolu zboží, manipulaci se zbožím, opravu, kvalitativní kontrolu, regálový servis, oceňování zboží aj. Je zřejmé, že jde o nejrůznější činnosti, které na sebe moderní zasílatelské či dopravní společnosti přebírají, a to ať už v souvislosti se skladováním zboží, jeho nejrůznější úpravou (balením, kontrolou, značkováním, opatřováním cenovkami, aj.). I z tohoto důvodu celá řada obchodních subjektů již upustila od používání názvu „zasílatelství“ a přestoupila na použití termínu „logistika, logistické služby, logistik“ apod.

2)

Povinnosti objednatele a poskytovatele logistických služeb

Dle Logistik-AGB je objednatel logistických služeb povinen poskytnout veškeré informace, materiály a práva k provedení logistických služeb, poskytnout patřičné spolupůsobení, návody, konstrukční plány a další dokumenty nezbytné k uskutečnění požadovaných činností. Poskytovatel logistických služeb není povinen, ale je oprávněn, převzaté materiály a dokumenty prověřit, řídit se pokyny a požadavky objednatele. V případě, že dojde k podstatné změně okolností oproti době uzavření smlouvy, mohou strany logistické smlouvy sjednat její změnu, která bude odpovídat změněným podmínkám; pokud ale nedospějí k dohodě, lze smlouvu vypovědět.

Započíst protipohledávku nebo zadržet plnění lze pouze v případě, že zápočet nebo zadržetí platby je založeno na splatném protinároku, jemuž nebrání odůvodněné námitky.

3)

Zástavní a zadržovací právo, výhrada vlastnického práva

Dle Logistik-AGB má poskytovatel logistických služeb zástavní i zadržovací právo vůči veškerému zboží nebo jiným hodnotám, které mu byly objednatelem logistických služeb předány, a to k zajištění všech svých splatných nebo i nesplatných pohledávek, zakládajících se na logistických službách. Toto zástavní a zadržovací právo však není nadřazené zástavnímu a zadržovacímu právu zákonnému. Výkon zástavního a zadržovacího práva je ovšem povolen pouze v případě, že pohledávky poskytovatele logistických služeb jsou nesporné, nebo pokud jsou ohroženy zhoršenou majetkovou situací objednatele logistických služeb. Objednatel logistických služeb je nicméně oprávněn výkonu zástavního práva zabránit, bude-li z jeho strany poskytnuto hodnotově odpovídající zajištění, například bankovní zárukou. Logistik-AGB dále stanovují, že pokud má být ze strany poskytovatele logistických služeb převedeno na objednatele též vlastnické právo jako výsledek jeho činností, nepřechází toto právo do doby, dokud nejsou plně uhrazeny pohledávky poskytovatele logistických služeb.

4)

Nároky objednatele logistických služeb z vadného plnění

V případě, že logistické služby nebyly poskytovatelem logistických služeb uskutečнены řádně, ale vykazují vady, má objednatel logistických služeb následující možnosti:

- i) požadovat dodatečné plnění, a to celkem 2x za sebou. Nárok na třetí dodatečné plnění mu již nepřísluší.
- ii) je-li služba poskytnuta dvakrát chybně, nebo není-li možné ji dodatečně poskytnout, má objednatel nárok na slevu, odstoupení od smlouvy a náhradu škody, nebo si může zajistit požadované služby vlastními silami, a to tak, že
 - a) při požadavku na slevu je sleva úměrná odpovídajícímu rozsahu neposkytnutých služeb
 - b) v případě odstoupení od smlouvy se odstoupení vztahuje na jednotlivé vadné plnění logistických služeb
 - c) náhrada škody je předem stanovena logistickými podmínkami (viz níže)
 - d) při vlastním provedení služeb je nárok omezen do částky EUR 20.000,-.

V případě, že kterákoli smluvní strana poruší dvakrát podstatným způsobem smluvní povinnosti a toto porušení vede k podstatným provozním komplikacím druhé smluvní strany, může být logistická smlouva vypovězena s přiměřenou výpovědní lhůtou, která však není stanovena. Právo k mimořádné výpovědi ze závažného důvodu tím není narušeno.

5)

Odpovědnost poskytovatele logistických služeb

Tato odpovědnost je založena na principu zavinění. Nemůže-li se poskytovatel logistických služeb odvolat na ustanovení čl. 6 logistických podmínek, popisujících typické překážky v plnění a vyšší moc, je povinen uhradit limitovanou náhradu škody dle následujícího přehledu:

- a) za každý škodní případ EUR 20.000,-
- b) při více než čtyřech škodních případech, jež mají stejnou příčinu (například montážní vadu) nebo se týkají sériových škod, částkou EUR 100.000,-, nehledě na množství vad se stejnou příčinou
- c) při více škodních případech během jednoho roku na částku EUR 500.000,-.

Tato odpovědnost i omezení se vztahují nejen na poskytovatele logistických služeb, ale též na jeho spolupracovníky a ostatní použité osoby.

Omezení odpovědnosti však neplatí, je-li výsledkem zavinění poskytovatele logistických služeb poškození zdraví, života nebo tělesné poškození, stejně jako porušení zákonných odpovědnostních podmínek, jako např. dle zákona o odpovědnosti za výrobek.

Rovněž tak v případě úmyslného zavinění nebo hrubé nedbalosti, jíž se dopustí ve vztahu k podstatným smluvním povinnostem vedoucí pracovníci anebo použité osoby poskytovatele logistických služeb, nebo i dalších povinností, které poruší sám poskytovatel logistických služeb nebo jeho vedoucí pracovníci, odpovědnostní limity neplatí.

Na odpovědnostní omezení se také nelze odvolávat v případě, že je škoda ze strany poskytovatele logistických služeb způsobena lstí nebo pokud za poskytnuté služby převzal poskytovatel logistických služeb záruku.

6)

Promlčení nároků

V souladu se známou praxí v oblasti přepravy a zásílatelství se nároky z vad logistických služeb promlčují dle Logistik-AGB po jednom roce. Promlčecí doba počíná uplynutím dne, kdy byly logistické služby poskytnuty nebo kdy byly objednatelem převzaty. Promlčecí doba se však nevztahuje na nároky uplatňované z důvodu poškození zdraví, tělesných poškození či újmy na životě, ani na lhůty, které jsou závazně stanoveny zákonnými předpisy. Nároky za překročení doby plnění sjednané logistickou smlouvou se (stejně jako stanoveno v čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR) promlčují ve lhůtě 21 dnů poté, co byly služby poskytnuty.

7)

Soudní příslušnost, použitelné právo

Německé Logistik-AGB stanovují, že soudem místně příslušným k projednání uplatňovaných nároků je soud, v jehož obvodu má sídlo pobočka poskytovatele logistických služeb, jemuž byla objednávka zhotovitele směřována. Právní vztahy stran se řídí německým právem (za současného a tradičního vyloučení Úmluvy OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží).

V závěrečných ustanoveních umožňují Logistik-AGB, aby smluvní strana odstoupila od dosud nerealizované části plnění, pokud je na druhou smluvní stranu podán návrh na prohlášení konkursu nebo pokud druhá smluvní strana zastaví platby.

8)

Příklad pro české logistiky?

V Čechách se diskuse o vhodnosti přípravy logistických podmínek pro české subjekty dosud nerozvinula. Bude jistě účelné poučit se v zemích, které se logistickou tematikou již začaly zabývat a poučit se také z výsledků uplatňování těchto nových právních institutů v praxi. Je skutečně otázkou, zda české subjekty v oblasti dopravy, zasílatelství a skladování nezbytně potřebují všeobecné logistické podmínky, tedy speciální právní úpravu, či zda, zejména s ohledem na nesporně omezenější rozsah těchto služeb na území České republiky, lze zatím vystačit s dosud používanými smíšenými smlouvami, které logistický rozsah požadavků objednatelů těchto služeb pokrývají. Německá odborná veřejnost má zčásti pocit, že německé logistické podmínky vyšly vstříc zájmům určité části průmyslu s představou, že logistika se stane tažnou silou v oblasti přepravy a zasílatelství. Lze se jistě ztotožnit s názorem, že příliš brzká úprava dosud nerozvinutého odvětví nemusí znamenat přínos, ale naopak překážku právních vztahů, může zaostávat rychleji, než se moderní odvětví samo může rozvíjet. Vyčkat na určité ustálení v tomto oboru, zejména na vyjasnění konečných požadavků objednatelů logistických služeb, nebude jistě na škodu, zohledníme-li, že v oblasti námořní, silniční či letecké přepravy byly mezinárodní smlouvy schopny pokrývat dostačujícím způsobem příslušné právní odvětví po celá desetiletí.

III. Rozhodnutí

Rozsudek německého BGH ze dne 30.3.2006, č.j. I ZR 57/03, publikován v časopise ETL (European Transport Law), vydání V/2006, str. 668

Nejvyšší německý soud označil za kvalifikované zavinění dopravce ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR, nemá-li dopravce takový bezpečnostní systém, jenž by umožňoval sledovat průběh přepravy a určit případnou ztrátu zásilky co do místa a času této ztráty. Soud konstatoval, že předání zásilky k přepravě dopravci, o němž odesílatel ví, že v jeho podniku v důsledku hrubých provozních nedostatků dochází k častým ztrátám, představuje ze strany odesílatele jednání v rozporu s dobrou vírou a zakládá jeho spoluodpovědnost za vzniklou škodu dle německého národního práva. Nabízí-li naproti tomu dopravce mimořádná opatření s ohledem na známá rizika a odesílatel je odmítne přijmout, znamená to, že odesílatel přijímá zvýšené riziko vzniku škody na zásilce a musí být v takovém případě za škodu spoluodpovědný.

Rozsudek Vrchního soudu v Praze č.j. 12 Cmo 3/2006-106 ze dne 26.9.2006

Žalobce požadoval na odpůrci (dopravci) náhradu škody, vzniklé ztrátou 15 kusů notebooků při přepravě z Holandska do České republiky. Zásilka byla vážena až na terminálu dopravce v Praze a byl zjištěn váhový rozdíl, nicméně obal se jevil jako nepoškozený. Při převzetí zásilky u příjemce na území České republiky byla zjištěna ztráta 15 kusů notebooků.

Soud I. instance vyhověl žalobci (příjemci) v jeho tvrzení, že dopravce nepostupoval s řádnou odbornou péčí, když příjemce včas neinformoval o vzniklém váhovém úbytku s tím, že v takovém případě je ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR oprávněn požadavek příjemce na plnou náhradu škody, bez omezení daného článkem 23 Úmluvy CMR.

Vrchní soud v Praze se k odvolání dopravce neztotožnil se závěry soudu I. instance. Odvolací soud odmítl tvrzení žalobce, že škoda vzniklá částečnou ztrátou zásilky, byla způsobena úmyslně nebo takovým zaviněním dopravce, které lze považovat za rovnocenné úmyslu. Ani ze skutečnosti, že řidič dopravce odmítl spolupracovat při vypracování reklamace a soupisu chybějících notebooků, nedovodil soud povinnost dopravce k náhradě škody ve smyslu článku

29 Úmluvy CMR. Žaloba byla zamítnuta, neboť limitovaná náhrada škody ve smyslu článku 23 Úmluvy CMR byla dopravcem příjemci uhrazena již před podáním žaloby.

Vrchní soud v Praze konstatoval, že **o úmysl nebo zavinění rovnocenné úmyslu by se jednalo v případě, kdy by dopravce chtěl svým jednáním způsobit určité následky, anebo by byl alespoň srozuměn s tím, že nastanou.** Kromě toho úmysl nebo zavinění rovnocenné úmyslu dopravce musí být v příčinné souvislosti se vznikem škody. Měl-li příjemce výhrady k jednání řidiče při předávání zásilky, tedy po ukončení přepravy, nebylo toto jednání v příčinné souvislosti se vznikem škody částečnou ztrátou zásilky.

IV. Příště

V příštím vydání elektronického bulletinu se budeme zabývat

- Úmluvou CMNI o Smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách
- Multimodální přepravou, její právní úpravou a současným stavem.

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol.

Dlouhá 16, 110 00 Praha 1

e-mail: sedlacek@akmsv.cz

<http://www.akmsv.cz>

Tel.: (+420) 221 779 970

Fax: (+420) 221 779 999