

září 2011

3

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Národní právo a Úmluva CMR
- II. Nad posledními rozhodnutími soudů v letecké přepravě
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Národní právo a Úmluva CMR

Mezinárodní Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Úmluva CMR) vstoupila v platnost v červenci roku 1961, pro bývalou ČSSR pak dne 3. prosince 1974. Její ustanovení se zabývají především smluvní dokumentací v mezinárodní silniční nákladní přepravě, odpovědností dopravce, uplatňováním nároků a vztahy mezi jednotlivými dopravci. Přesto Úmluva CMR neřeší komplexně všechny otázky spojené s mezinárodní silniční nákladní přepravou. Řada právních institutů je ponechána na výkladu a úpravě vnitrostátnímu právu, což může ve smluvních státech vést i k odlišnému výkladu samotné úmluvy, jak lze i v praxi často pozorovat. Jednotlivými případy, které jsou buď přímo či nepřímo Úmluvou CMR ponechány vnitrostátní právní úpravě, se budeme zabývat níže. Je nutno říci, že zde uvedené případy nejsou vyčerpávající, ale týkají se hlavních otázek, které v praxi vystávají.

1) Přepravní smlouva

Úmluva CMR neupravuje přepravní smlouvu jako takovou, zejména způsob jejího uzavírání, obsah, povinné části aj. I když se Úmluva CMR částí přepravní smlouvy zabývá, není tato úprava komplexní a je ponechána převážně vnitrostátnímu právu. Mimo úpravu Úmluvy CMR tak stojí otázky projevu vůle účastníků smlouvy, obsah přepravní smlouvy, forma přepravní smlouvy, zmocnění, lhůt pro její uzavření apod. Přepravní smlouva je v rámci českého obchodního zákoníku upravena v § 610 a násl. Přepravní smlouva nemusí být písemná, jejími podstatnými náležitostmi jsou označení smluvních stran, místa odeslání a místa určení, označení zboží a termín uskutečnění přepravy.

2) Stojné

Stojné, nebo také zdržné, představuje úplatu za prostoj dopravce vznikající jako důsledek celé řady okolností, za něž nese odpovědnost odesílatel, popř. příjemce. Jedná se zejména o zdržení při nakládce (např. z důvodu čekání na dokončení výroby, přistavení jeřábu nezbytného k nakládce, čekání na příchod odborníků zajišťujících odborné uložení zásilky na vozidle, prověření zásilky celníky před uzavřením ložného prostoru vozidla apod.), stojné v důsledku čekání na doručení dokumentů ze strany odesílatele (popř. i příjemce) nezbytných k vycelení zásilky, jejího průvozu tranzitním územím, dokladů nezbytných pro veterinární kontrolu apod.,

jakož i čekání v důsledku pokynu odesílatele vyčkat s doručení zásilky (z důvodu např. neuhrazení její kupní ceny příjemcem v požadovaném termínu, nepřipraveností pro její přijetí ve výrobním závodě příjemce, nedokončením staveb určených k uložení zásilky, jde-li např. o soubor strojů apod.), zejména pak čekání v místě určení, není-li možné zásilku řádně doručit, odmítá-li příjemce její přijetí nebo je-li její vyložení zakázáno celními či veterinárními úřady. Ani výše stojného není v Úmluvě CMR upravena, řídí se buď obecně platnými zvyklostmi, popř. i předpisy vydanými za tímto účelem v řadě zemí. V případě, že dohoda o stojném představuje součást přepravní smlouvy, může dopravce v případě jeho neuhrazení v době splatnosti využít zástavního práva k zásilce dle § 628 českého ObchZ, neboť zástavní právo je dle § 628, odst. 1 ObchZ určeno k zajištění nároků vyplývajících právě z přepravní smlouvy. Složitější situace nastává tam, kde výše stojného nebyla dohodnuta a dopravce jej musí odvozovat z celé řady skutečností, např. z průměrného ušlého zisku, výše leasingových splátek použitého vozidla, mzdy řidiče, spotřeby paliva a dalších.

3) Cena přepravy, splatnost

Úmluva CMR nestanovuje ani výši úplaty za provedení přepravy, a to ať už části tuzemské či zahraniční, natož splatnost této úplaty. Dle § 625 českého ObchZ lze za provedení přepravy požadovat cenu obvyklou a splatnost přepravního je stanovena na dobu provedení přepravy. V řadě zemí se otázkou ceny přepravy, popř. splatnosti této ceny zabývají vnitrostátní přepravní řády, popř. zvláštní předpisy za tímto účelem vydané.

4) Zástavní právo dopravce

Ani k otázce zástavního práva, které náleží dopravci ve vztahu k přepravované zásilce k zajištění jeho nároků z přepravní smlouvy, se Úmluva CMR nevyjadřuje. Na tomto poli zůstávají mezi jednotlivými smluvními státy veliké rozdíly ve vnitrostátní úpravě, v použití příslušných předpisů i v praktickém provedení. Dle § 628 českého ObchZ má dopravce zástavní právo k zásilce, dokud je mu umožněno se zásilkou nakládat, přičemž zástavní právo dopravce kryje dle § 628, odst. 1 ObchZ nároky dopravce vyplývající z přepravní smlouvy. Ke zpeněžení zásilky je poté nutno aplikovat postup dle zákona o dražbách č. 26/2000 Sb., což v podmínkách českého právního řádu není postup nikterak obvyklý, ani jednoduchý. Zkušenosti v této oblasti jsou poměrně malé a mezi jednotlivými dopravci velmi rozdílné. Nezřídka dochází k prodeji zásilky nikoli zákonem stanovenou cestou, ale přímým prodejem určitému zájemci, což na straně odesílatele, popř. vlastníka zásilky vyvolává negativní reakce.

5) Podpis nákladního listu

Článek 5 odst. 1, věta druhá Úmluvy CMR umožňuje, aby podpisy na nákladním listu byly vytištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce, pokud to umožňuje právní řád státu, ve kterém se nákladní list vyhotovuje. Jedná se tedy o případ, kdy Úmluva CMR přímo odkazuje na vnitrostátní právní úpravu. Zejména Francie, Belgie, Velká Británie a Holandsko umožňují použití podpisu formou razítka, naopak Česká republika, popř. Itálie takový způsob podpisu nákladního listu ve svých právních řádech nepřipouštějí.

6) Prodej zásilky v případě její nedoručitelnosti

Články 14 a 15 Úmluvy CMR řeší případy, kdy zásilku nelze doručit již v průběhu přepravy, popř. po příchodu do místa určení. V obou těchto případech pak článek 16 odst. 5 Úmluvy CMR umožňuje, aby se prodej zásilky po jejím složení řídil právním řádem místa, kde se zásilka nachází. Bude tedy velmi odlišné, pokud se zásilka bude nacházet např. v Německu, popř. v Albánii. Jak bylo uvedeno již výše, prodej zásilky v České republice postupem dle zákona o dražbách č. 26/2000 Sb. není jednoduchou záležitostí a není ani zcela obvyklou praxí na našem území. Proto ani prodej například rychle zkazitelného zboží (chlazené zeleniny, masa, aj.)

nebude představovat snadný postup. Dochází-li k prodeji zásilky v místě, kde se její prodeje běžně realizují a právní úprava neklade prodeji žádné překážky, bude takový postup klást na dopravce jistě méně náročnosti, než její prodej v zemi, kde taková právní úprava chybí.

7) Prodej zásilky při jejím (novém) nalezení

Dle článku 20 odst. 4 Úmluvy CMR je dopravce, jenž má znovu k dispozici původně ztracenou zásilku, oprávněn s touto naložit podle práva platného v místě, kde se zásilka nachází. Byla-li zásilka ztracena (např. doručení jinému příjemci, připojením k jiné zásilce, chybným uvedením místa určení, z důvodu odcizení apod.), může dopravce takovou zásilku, o níž oprávněná osoba dle článku 20 Úmluvy CMR neprojevila zájem, prodat podle práva platného v místě, kde se zásilka nachází. I v tomto případě platí, že odpovídající právní úprava a praxe v místě prodeje zásilky ulehčí dopravci postup, na rozdíl od místa, kde právní řád prodej zásilky upravovat nebude, popř. nebudou s prodejem zásilky odpovídající zkušenosti.

8) Zavinění rovnocenné úmyslu

Článek 29 odst. 1 (jakož i článek 32 odst. 1) Úmluvy CMR odkazuje, pokud se týká obsahu a rozsahu úmyslného jednání, na právo soudu, u něhož se právní věc projednává, má-li dopravce nést za takové jednání odpovědnost. I v těchto případech tedy Úmluva CMR přímo odkazuje na vnitrostátní právní úpravu. Co vše lze zahrnout pod termín zavinění, které je již rovnocenné úmyslu, je velmi dobře soudy vykládáno např. v SRN, Rakousku, Holandsku i dalších zemích. Zejména německá praxe vyvinula celou řadu souvisejících termínů, jako hrubá nedbalost, hrubá neobezřetnost, lehkovážnost apod. V českém právním řádu je nutno vyjít z odpovídajících ustanovení trestního zákona, právní praxe se v případě soudního projednávání (byť s obtížemi) kloní k německému výkladu.

9) Stavení promlčecí doby

Dle článku 32 odst. 3 Úmluvy CMR se stavení běhu promlčecí doby řídí právem platným u soudu, u něhož se právní věc projednává. Totéž platí i pro případ přerušení promlčecí doby. Otázkou stavení či přerušení promlčecí doby se blíže zabývá obchodní zákoník, a to např. v ustanoveních § 323 a § 407.

10) Nepřistavení vozidla k nakládce

Úmluva CMR neřeší případ, kdy přeprava není vůbec uskutečněna z důvodu, že dopravce nepřistaví vozidlo k nakládce. V takovém případě nedochází ani k převzetí zboží a k zahájení přepravy. Odpovědnost dopravcem je v takovém případě upravena vnitrostátním právem, dopravce se nebude moci dovolávat omezujících ustanovení Úmluvy CMR, týkajících se škody na zboží, neboť, jak uvedeno již výše, k přepravě zásilky vůbec nedochází.

11) Nedodržení lhůty nakládky

Totéž, co bylo uvedeno výše pro nepřistavení vozidla k nakládce, se týká též nedodržení lhůty nakládky. Zpozdí-li se nakládka v důsledku pozdního přistavení vozidla, nemůže být odpovědnost dopravce odvozována z § 17 odst. 1 Úmluvy CMR, ale musí být vyvozena z vnitrostátních právních předpisů. I v tomto případě dopravce odpovídá neomezeně za případně způsobenou škodu (náklady čekání zaměstnanců, obsluhy jeřábu aj.).

12) Postoupení nároků z přepravní smlouvy

Úmluva CMR neřeší ani případy, kdy dopravce, popř. odesílatel postoupí své nároky z přepravní smlouvy (např. nárok na úhradu přepravného, nárok na náhradu stojného, nárok na náhradu škody z přepravy, ze škody na zásilce apod.). Postoupení nároků upravuje příslušné vnitrostátní

právo, v případě České republiky se postoupení pohledávky řídí § 524 a násl. občanského zákoníku.

13) Vnitrostátní přeprava

Úmluva CMR neupravuje vnitrostátní přepravu, ale pouze přepravu mezinárodní, tedy mezi jednotlivými státy, nikoli v rámci jejich území. To nicméně nevylučuje, aby nemohlo dojít k aplikaci Úmluvy CMR zcela či z části na vnitrostátní přepravu smluvním ujednáním stran. Takové ujednání však nesmí odporovat vnitrostátnímu právu. Limitující ustanovení Úmluvy CMR o náhradě škody např. nebudou dle § 622 českého ObchZ aplikovatelná na rozsah odpovědnosti dopravce, který dle vnitrostátní právní úpravy České republiky nemůže být (bez dalšího) omezen.

14) Zboží

Úmluva CMR hovoří v článku 1 odst. 1 o „přepřavě zásilek za úplatu“. Zásilkou se však ve smyslu úmluvy rozumí především zboží, tedy movitá věc. Též obchodní zákoník ČR hovoří o přepřavě zásilek jako o přepřavě věcí movitých. Dle občanského zákoníku se věci dělí na movité a nemovité, avšak věci movité definovány již nejsou, nicméně se jimi tradičně označují věci přemístitelné z místa na místo bez narušení jejich podstaty. Stejně tak není v obchodním či občanském zákoníku ČR definováno zboží. Za zboží lze přitom považovat věci, jež mají obchodní povahu a obchodní hodnotu.

15) Náklady

O nákladech či vícenákladech Úmluva CMR hovoří v řadě případů, nicméně tyto nedefinuje ani neupravuje. Jedná se zejména o náklady v důsledku nepřesností nebo neúplností, pokud se týká jména a adresy odesílatele, dopravce, místa a data převzetí zásilky (článek 7 odst. 1 písm. a)), náklady přezkoušení obsahu jednotlivých kusů zásilky nebo hrubé váhy (článek 8 odst. 3), dále škody způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách, vadami obalu zásilky (článek 10), výlohy a škody vzniklé dopravci provedeným příkazů v rámci dispozičního práva odesílatele (článek 12 odst. 5), výlohy vzniklé vyžádáním nebo provedením pokynů, jež nevznikly zaviněním dopravce (článek 16), výlohy vzniklé zneškodněním, složením nebo zničením nebezpečné zásilky, na kterou dopravce nebyl odesílatelem předem upozorněn (článek 22 odst. 2). Všechny tyto náklady respektive škody sice Úmluva CMR předpokládá, ale jejich zjištění, rozsah a stanovení hodnoty je ponecháno vnitrostátnímu právu.

16) Chybný výběr skladovatele

V souladu s čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR přejímá dopravce v případě nemožnosti doručit zásilku tuto do své úschovy, avšak může ji svěřit i třetí osobě, za jejíž pečlivý výběr je však odpovědný. V případě, že by zásilka byla svěřena například osobě s kriminální minulostí, společnosti zjevně před konkursem řízením, či subjektu, v jehož podniku dochází často ke ztrátám v důsledku krádeží či nedostatečně vedeného skladového systému, mohl by být dopravce uznán zodpovědným za takto vzniklou škodu v případě ztráty zásilky. Takový nárok by však musel být stanoven v souladu s tuzemským právem, pokud se týče jeho rozsahu a výše.

17) Ostatní případy

Národní právo je použitelné dále zejména tehdy, pokud:

- nejsou splněny předpoklady čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR (místo převzetí zásilky a místo jejího dodání ve dvou různých státech, přeprava silničním vozidlem za úplatou, alespoň jeden ze států musí být smluvním státem Úmluvy CMR).
- jde-li o přepravy z Úmluvy CMR vyloučené dle čl. 1 odst. 4 (poštovní přepravy, přeprava mrtvol, přeprava stěhovaných svršků)

- je-li údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR, neúčinný (dle čl. 6 odst. 1 písm. k/)
- jde o škody Úmluvou CMR nepředvídané. Jedná se o diskutabilní škody, řešené v každém smluvním státě Úmluvy CMR jinak. To se týká zejména konsekventních škody, tedy škod vyplývajících z původní škody, již je škoda na samotném zboží, tedy zejména ztráta výroby, marné mzdy vyplacené zaměstnancům, ztráta prestiže (např. při nedodání zásilky na výstavbu, veletrh, aj.).

II. Poslední rozhodnutí soudů v letecké dopravě

V nedávné době byla vydána řada rozsudků z oblasti letecké přepravy, které reflektují citlivé problémy současné letecké osobní i nákladní, zejména mezinárodní přepravy a její právní regulace. To se týká především náhrady škody při velmi omezené odpovědnosti leteckého dopravce v případě vzniku škody na nákladu (zboží), dále pak ochrany cestujících při narůstající přepravě osob, snahy po snižování nákladů a tím i snahy po co nejnižší odpovědnosti, která naopak nákladovost letecké osobní přepravy zvyšuje.

1) Odškodnění při ztrátě či poškození zásilek

Odpovědnost dopravce za poškození či ztrátu (zničení) nákladu je dána články 18 a 22 Montrealské úmluvy (MU), tedy Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999. Původní limitovaná náhrada ve výši 17 SDR (zvláštních práv čerpání) stanovená v článku 22 odstavec 3 MU, byla v listopadu 2008 zvýšena na 19 SDR za kilogram váhy zásilky. Omezení odpovědnosti dopravce v případě ztráty, poškození, nebo zničení přepravovaného nákladu je absolutní, je stanoveno částkou 19 SDR za kilogram hrubé váhy zásilky. Pouze v případě přepravy osob a zavazadel může být tato hodnota prolomena, a to za použití tzv. kvalifikovaného zavinění, na něž odkazuje ustanovení článku 22 odstavec 5 MU. Lze proto sledovat snahu nejen odesílatelů, ale i soudních instancí v řadě zemí po prolomení této omezené odpovědnosti leteckého dopravce za zničení, ztrátu nebo poškození přepravovaného nákladu, a to ať již použitím (odkazem) zvláštního ujednání, speciálních přepravních podmínek mezi dopravcem a odesílatelem, nebo vynětím předmětné přepravy z regulace MU. Tato snaha je přirozenou reakcí na vítězství lobystických snah velkých dopravců při přípravě a přijímání Montrealské úmluvy, která svými regulacemi poskytuje leteckým dopravcům často až nepřiměřenou ochranu.

V rozsudku OLG Stuttgart ze dne 21.10.2009 (3 U 116/09 – Transportrecht 11/12-2009, str. 482) byla stanovena odpovědnost leteckého dopravce, který přepravoval 62.000 kusů elektrických spojů z České republiky do Německa. Ačkoli byl vystaven letecký nákladní list, využil letecký dopravce možnosti dané článkem 18 odst. 4 a článkem 38 odst. 1 MU a přepravil zásilku silničním dopravním prostředkem. Promočená zásilka byla reklamována příjemcem, vůči dopravci podal následně žalobu pojištitel, jenž odškodnil odesílatele. Soud první instance vyhověl žalobě požadující plnou náhradu škody s odkazem na hrubou nedbalost a kvalifikované zavinění. Odvolací vrchní zemský soud však poukázal na nutnost aplikace Montrealské úmluvy na předmětnou přepravu, neboť byl vystaven letecký nákladní list, a s odkazem na ustanovení článku 22 odst. 3 Montrealské úmluvy konstatoval, že žalobci by příslušela pouze limitovaná náhrada škody ve výši (tehdy platných) 17 SDR za kilogram váhy zásilky. Žaloba však byla

zamítnuta, neboť příjemce zásilky reklamoval poškození nákladu ve lhůtě přesahující 14 dnů, jak tuto stanovuje článek 31 odst. 2 MU. Tento rozsudek je jasným důkazem o síle Montrealské úmluvy, která umožňuje překročit limitovanou odpovědnost dopravce jen ve velmi omezených případech. Ani v případě kvalifikovaného zavinění, pod nějž lze zahrnout i přímou krádež zásilky, nelze přikázat dopravci náhradu škody v míře větší, než jak stanovují limitující ustanovení článku 22 odst. 3 MÚ.

Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 22.7.2010 (I ZR 194/08 – Transportrecht 2/2011, strana 80) se týká odpovědnosti dopravce při ztrátě přepravovaného balíčku šperků na cestě z Německa do Holandska. Ke ztrátě prokazatelně došlo na letišti v Paříži, škoda byla pojišťovnou uplatňující regresně nárok odesílatele požadována v plné, nikoli v limitované výši. Dopravce se proti tvrzení pojišťovny, že neuvedl žádná konkrétní opatření přijatá k zamezení škody a dopustil se proto kvalifikovaného zavinění, hájil odkazem na omezenou odpovědnost danou jeho všeobecnými obchodními podmínkami. Letecký nákladní list nicméně obsahoval souhlas odesílatele se zněním všeobecných přepravních podmínek, odkazujících dále na německé Všeobecné zasílatelské podmínky (ADSp). Ačkoli soud prvního stupně žalobu zamítl, odvolací soud jí vyhověl. K revizní žalobě pak Spolkový soudní dvůr (BGH) odkázal na rozsah odpovědnosti dopravce daný Všeobecnými zasílatelskými podmínkami (ADSp), které zakládají neomezenou odpovědnost dopravce v případě kvalifikovaného zavinění, tedy zejména úmyslu či hrubé nedbalosti. Spolkový soudní dvůr takové kvalifikované zavinění v jednání dopravce při přepravě balíčku šperků shledal a revizní žalobu podanou dopravcem proti rozsudku Vrchního zemského soudu odmítl. Tento rozsudek je příkladem omezené možnosti, kdy letecký dopravce odpovídá v plném rozsahu za způsobenou škodu, a to v případě, že mezi dopravcem a odesílatelem je sjednána vyšší, než článkem 22 odst. 3 MU stanovená limitovaná odpovědnost, např. právě odkazem na německé Všeobecné zasílatelské podmínky (ADSp).

Rozsudek OLG Frankfurt/Main ze dne 17.8.2010 (13 U 119/08 – Transportrecht 2/2011, strana 84) řeší znehodnocení zásilky 240 kg antibiotik v ceně 430.000,- USD při letecké přepravě do Pekingu. Požadovaná teplota zásilky – 2 až + 8 °C nebyla dodržena, zásilka byla v cílové stanici uložena venku při teplotě 32 °C. V důsledku jejího úplného zničení požadovala pojišťovna odesílatele po dopravci v souladu s článkem 18 Varšavské úmluvy (přeprava byla uskutečněna v roce 2002, Německo se stalo smluvní stranou MU až v roce 2004), neboť článek 25 Varšavské úmluvy (na rozdíl od článku 22 Montrealské úmluvy) zakládá neomezenou odpovědnost dopravce v případě jeho úmyslného jednání či nerozvážnosti s vědomím, že škoda pravděpodobně z takového jednání vznikne. Prvoinstanční soud sice žalobu zamítl s odůvodněním, že vznik škody nebyl prokázán, odvolací Vrchní zemský soud ve Frankfurtu k odvolání pojišťovny žalobu zamítl jako nedůvodnou. Nárok byl odvolacím soudem označen za promlčený ve smyslu článku 29 Varšavské úmluvy, dle nějž musí být žaloba podána ve lhůtě 2 let od okamžiku, kdy letadlo přistálo v místě určení. Ačkoli německý právní řád umožňuje zachování lhůty i v případě podání žaloby v krátké době po uplynutí promlčecí doby, odmítl soud prodlení 4 týdnů považovat za přiměřené a nárok odmítl jako promlčený.

Ztrátou dvou zásilek, k níž došlo při letecké přepravě na cestě do překladiště leteckého dopravce, nacházejícího se mimo letištní prostor, se zabývá **rozsudek OLG v Düsseldorfu ze dne 21.4.2010 (I-18 U 232/09 – Transportrecht 11/12-2010, strana 456)**. Odesílatel uplatnil vůči dopravci požadavek na plnou úhradu hodnoty ztracených zásilek, a to s odkazem na skutečnost, že dopravce není schopen řádně doložit pohyb zásilek po jejich převzetí k přepravě s tím, že trasa mimo letiště představuje samostatnou přepravní trasu v rámci multimodální přepravy a dopravce je proto povinen poskytnout v případě ztráty plnou náhradu. Dopravce se bránil

tvrzením, že z praktických i organizačních důvodů sváží zásilky do překladiště ve vzdálenosti zhruba 800 m od letiště, byť již fakticky mimo letištní prostor. S odkazem na článek 18 odst. 4 MU dopravce poukazoval, že ke škodě došlo v průběhu letecké přepravy, když tato zahrnuje též nakládku, dodání nebo překládání zboží. Prvoinstanční soud odsoudil dopravce k plné náhradě škody, bez hodnotového omezení daného článkem 22 MU. Naopak Vrchní zemský soud v Düsseldorfu uznal dopravce odpovědným pouze v limitované výši dle článku 22 odst. 3 MU. Soud druhé instance s odkazem na článek 18 odst. 3 MU konstatoval, že ke ztrátě zásilek došlo stále ještě v průběhu letecké přepravy, neboť není nikde stanoveno, že překladiště dopravců se musí nacházet výlučně v leteckém přepravním prostoru, tedy na území letiště. Dle ustáleného právního názoru Spolkového soudního dvora (BGH) nepředstavuje překlad zásilky samostatnou právní kategorií, ale součástí úseku přepravní cesty. Překlad zásilky je tedy nutno přiřadit buď k předcházející či následné části cesty, a to i v případě, že se skladiště dopravce nachází mimo letištní prostor. Vrchní zemský soud proto stanovil odpovědnost dopravce ve smyslu článku 22 odst. 3 MU v omezené výši.

Rozsudek rakouského OGH z 19.1.2011 – 7 Ob 147/10h – Transportrecht 7/8-2011, str. 264 řeší případ, kdy odesílatel se sídlem v Rakousku uzavřel s německou dopravní společností smlouvu o multimodální dopravě, na základě které měl dopravce převézt farmaceutické produkty v hodnotě přes 1 milion USD ze skladu v Rakousku do USA. Zboží bylo převáženo ze skladu v Rakousku do Frankfurtu v Německu po zemi, z Frankfurtu do Philadelphie v USA letecky a z Philadelphie do místa určení znovu po zemi. Během přepravy byla dle tvrzení odesílatele celá zásilka zničena, a to v celním skladu dopravce ve Philadelphii, který se nacházel mimo letiště, neboť zásilka nebyla skladována v požadované teplotě.

Pojišťovna odesílatele zažalovala dopravce u soudu v Rakousku. V žalobním návrhu k příslušnosti rakouského soudu uvedla, že jeho příslušnost vyvozuje z toho, že v přepravní smlouvě uzavřené mezi odesílatelkou a žalovanou bylo ujednáno, že veškeré spory z této smlouvy se budou řešit podle rakouského práva, dále pak z toho, že na daný případ se nebude vztahovat Montrealská úmluva, neboť ke vzniku škody nedošlo v žádné souvislosti s leteckou přepravou zásilky. Žalovaná naproti tomu tvrdila, že rakouský soud je k rozhodnutí věci nepřislušný, neboť ke vzniku škody došlo v době, kdy měl zásilku ve své péči letecký dopravce, a tudíž je nutné aplikovat čl. 33 MU a zároveň, že nepatrným překročením povolené teploty nevznikla žalobkyni žádná škoda.

Soudy prvního a druhého stupně žalobu odmítly z důvodu své nepřislušnosti. Žalobce se odvolal k OGH. Ten v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl, že se na daný případ vztahuje MU, neboť dle čl. 18 odst. 3 MU se leteckou přepravou rozumí doba, po kterou je zásilka v péči dopravce. Odst. 4 čl. 18 MU pak dále stanoví, že doba letecké přepravy nezahrnuje mimo jiné přepravu pozemní prováděnou mimo letiště. Dojde-li však k takové přepravě v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání, má se za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké přepravy. Vzhledem k tomu, že ke vzniku škody došlo při meziuskladnění zásilky v celním skladu dopravce, bude žalobce odpovídat za vzniklou škodu dle čl. 18 MU. Dále je pak dle čl. 49 MU neplatné a právně neúčinné jakékoli ujednání v přepravní smlouvě, které sjednává platnost jiných zákonů nebo mění pravidla týkající se soudní pravomoci dle čl. 33 MU, jenž stanoví, že žalobu na náhradu škody je možno podat podle volby žalobce buď u soudu státu, kde má dopravce sídlo, nebo u soudu hlavního místa jeho podnikání, nebo u soudu v místě jeho podnikání, ve kterém byla přepravní smlouva sjednána, nebo u soudu v místě určení, pokud je tento stát smluvní stranou MU. Vzhledem k tomu, že rakouský soud není příslušný na základě žádného z těchto kritérií, odmítl soud OGH žalobu z důvodu své mezinárodní nepřislušnosti a potvrdil tak rozhodnutí soudů prvního a druhého stupně.

Jak vyplývá z **rozsudku OLG Mnichov ze dne 13.6.2011 (7 U 1807/09 – Transportrecht 5/2011, strana 199)**, odeslal odesílatel leteckou přepravou dvě tiskárny v hodnotě cca 210 tisíc EUR z Německa do Káhiry v Egyptě. V místě určení bylo zjištěno poškození zásilky ve výši zhruba 195.000,- EUR. Pojišťovna odesílatele uplatnila nárok vůči dopravci, přičemž soud prvního stupně žalobou bez dokazování zamítl, neboť uvedl, že nebyla dodržena lhůta k reklamaci dle článku 31 odst. 2 MU. Ve svém odvolání pak pojišťovna poukazovala na vnitrostátní německou úpravu a tvrdila, že je na dopravci, aby prokázal, na kterém úseku přepravy v rámci multimodalní přepravy ke škodě skutečně došlo, když letecký dopravce provozuje své služby s odkazem na Všeobecné (německé) zasílatelské podmínky (ADSp), které připouštějí i dopravcovu neomezenou odpovědnost. Odvolací soud označil zásilku za řádně reklamovanou, nicméně přiznal pojišťovně pouze limitovanou náhradu škody ve smyslu článku 22 odst. 3 MU. Za situace, kdy nebylo zjištěno, jakým způsobem ke zničení zásilky došlo a podle výpovědi svědka se tak stalo zřejmě při manipulaci s vysokozdvizným vozíkem, nebylo prokázáno kvalifikované zavinění dopravcem a jeho neomezená odpovědnost dle německých ADSp nemohla být proto aplikována. I z tohoto důvodu odvolací soud přiznal pojišťovně pouze limitovanou náhradu ve výši cca 1.500 EUR.

Stejné stanovisko, jako **OLG v Mnichově, zaujal též belgický Hof van Beroep te Antwerpen v rozsudku z 13.5.2010 (2009/AR/1079, European Transport Law 2/2011, strana 223)** když konstatoval, že pokud nelze zjistit, na kterém úseku cesty došlo při multimodalní přepravě zboží ke vzniku škody, pak se odpovědnost dopravce řídí podle toho právního předpisu, který předpokládá vyšší odškodnění, tedy dle Varšavské úmluvy, nebo dle úmluvy CMR.

- 2) **Významná část rozhodnutí v (mezinárodní) letecké přepravě** se týká i ochrany cestujících, přepravovaných zavazadel, přiznání práva na řádnou, zejména včasnou leteckou přepravu dle sjednaných přepravních podmínek.

V roce 2004 bylo vydáno **nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanovila společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů**. Předmětné nařízení rozšiřuje ochranu cestujících (pasažérů) nad rámec Montrealské úmluvy, když konstatuje, že odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letu způsobuje cestujícím závažné potíže, nepohodlí, přičemž stanovuje postup dopravce v případě nemožnosti uskutečnit plánovaný let. Nařízení přitom předpokládá, že ochrana poskytovaná cestujícím odlétajícím z letiště umístěného v členském státě Evropské unie by se měla rozšířit na cestující, kteří odlétají z letiště umístěného ve třetí zemi na letiště umístěné v členském státě, pokud předmětný let provozuje dopravce z Evropské unie. Nařízení stanoví minimální práva cestujících v případě, že je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, jejich let je zrušen, popř. zpožděn. Za podmínky, že cestující mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let, přihlásí se k přepravě nejméně 45 minut před zveřejněným časem odletu a jsou leteckým dopravcem převedeni z letu, který měli rezervovaný, na jiný let, popř. je-li nástup na palubu cestujícím odepřen proti jeho vůli, je letecký dopravce povinen nejprve vyzvat dobrovolníky k odstoupení od svých rezervací za náhradu a poskytnout jim další pomoc. Dobrovolníkem se přitom rozumí osoba, která se přihlásila k nástupu na palubu a souhlasila po vyzvání leteckého dopravce s postoupením své rezervace výměnou za odpovídající náhradu.

Nařízení dále definuje v článku 6 zpoždění, a to:

- a) o 2 hodiny nebo více v případě letu o délce nejvýše 1.500 km, nebo

- b) o 3 hodiny nebo více v případě všech letů z Evropské unie delších než 1.500 km a všech ostatních letů o délce od 1.500 km do 3.500 km, nebo
- c) o 4 hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod písmena a) nebo b), přičemž v takovém případě je provozující letecký dopravce povinen nabídnout cestujícím v závislosti na délce zpoždění stravu, občerstvení, ubytování v hotelu, popř. přepravu mezi letištěm a místem ubytování. Dále je povinen poskytnout cestujícím např. dva telefonní hovory zdarma, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

Dle článku 7 nařízení je přiznáno cestujícím právo na náhradu škody, a to

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1.500 km
- b) 400 EUR u všech letů v rámci Evropské unie delších než 1.500 km a u všech ostatních letů o délce od 1.500 km do 3.500 km
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmena a) nebo b) výše.

Provozující letecký dopravce je dle článku 14 nařízení povinen zajistit, aby u registrace k přepravě bylo zobrazeno čitelné oznámení, informující cestující o možnosti požádat u přepážky registrace nebo u brány pro nástup na palubu o listinu popisující práva cestujícího, zejména pokud se týká náhrady škod a pomoci. Takové oznámení musí být předáno každému cestujícímu, jemuž je odepřen nástup na palubu nebo zrušen let. Odpovědnost vůči cestujícím vyplývající z tohoto nařízení nesmí být přitom omezena, ani se jí nelze zprostit, zejména odlišnou dohodou v přepravní smlouvě.

Dle rozsudku Landesgerichtu v Darmstadtu ze dne 20.1.2010 (7 S 136/09 – Transportrecht 5/2010, strana 194) požadoval žalobce po provádějícím leteckém dopravci náhradu za ztracené zavazadlo dle článku 22 MU ve výši 1.000 SDR. Ačkoli soud první instance žalobě vyhověl, podal dopravce proti rozsudku odvolání. Odvolací soud konstatoval, že dopravce je k náhradě škody povinen, ačkoli k uskutečnění přepravy se smluvně zavázal původně jiný dopravce. Pokud však byla přeprava provedena jednoznačně žalovaným coby dopravcem, je nutno na tohoto pohlížet jako na dopravce provádějícího, ať už by se bránil jakýmkoli dohodami uzavřenými s jinými dopravci, např. tvrzeními o tzv. společných letech či o nájmu letadla i s posádkou, včetně tvrzení, že se nacházel v postavení poddoprovce. Dle názoru odvolacího soudu není totiž povinností pasažéra, aby zkoumal, která z leteckých společností je skutečně k náhradě škody smluvně odpovědná, je-li zřejmé, který dopravce přepravu skutečně provedl. Přiznaná náhrada škody pak jednoznačně vycházela z ustanovení článku 22 odst. 2 MU ve vazbě na články 18 a 23 MU.

Dle rozsudku Amtsgerichtu v Kölnu ze dne 3.11.2010 (142 C 535/06 – Transportrecht 4/2011, strana 164) si cestující objednal u letecké společnosti přepravu z Nigérie do Německa. Ačkoli se včas dostavil na letiště, jeho let byl zrušen z důvodu údajné technické závady na letadle. Cestující byl nakonec do Německa přepraven s více jak 24 hodinovým zpožděním. Cestující zažaloval leteckou společnost u německého soudu, přičemž v žalobě vycházel z nařízení č. 261/2004 ze dne 11.2.2004 a požadoval náhradu škody ve výši 600 EUR. Letecký dopravce odmítl náhradu poskytnout, neboť dle jeho názoru nedošlo ke zrušení letu (dle čl. 2 písm. l)). Soud předložil Evropskému soudnímu dvoru k výkladu následující předběžné otázky:

- 1) Jedná se v případě náhrady škody dle článku 7 nařízení EP č. 261/2004 o nárok na náhradu „nenahraditelné škody“ ve smyslu článku 29 Montrealské úmluvy? (poznámka: článek 29 MU vylučuje vymahatelnost tzv. „nenahraditelné škody“).

- 2) V jakém vztahu je náhrada škody dle článku 7 nařízení EP, kterou Evropský soudní dvůr extenzivním výkladem připouští i u významně zpožděných letů, k článku 19 Montrealské úmluvy s ohledem na článek 29 větu druhou Montrealské úmluvy?

Tyto otázky položil soud Evropskému soudnímu dvoru s ohledem na skutečnost, že na daný případ je aplikovatelné jak nařízení EP č. 261/2004, tak Montrealská úmluva. Protože je Evropská unie smluvní stranou Montrealské úmluvy, bude mít MU jako mezinárodní smlouva přednost před předpisy národního práva, a tedy i před nařízením č. 261/2004. Pokud by Evropský soudní dvůr vyložil, že se v případě nároků na náhradu škody za zpoždění letu dle článku 7 nařízení jedná o nárok na náhradu tzv. „nenahraditelné škody“, znamenalo by to, že by taková žaloba podle článku 29 Montrealské úmluvy nebyla přípustná. Druhá otázka bude směrodatná pro určení výše náhrady škody pro cestujícího, pokud by soud na otázku č. 1 odpověděl záporně.

Dle znění **rozsudku Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 9.12.2010 (Xa ZR 80/10 – Transportrecht 3/2011, strana 117)** si cestujíc objednal u letecké společnosti přepravu z německý Brém přes Paříž a Sao Paulo do Paraguaye. S ohledem na zpoždění letu z Brém do Paříže nestihl cestující přestupní let z Paříže do Sao Paula a letadlo s pozdějším letem přistálo v Paraguaji až o osm hodin později než bylo původně plánováno. Cestující požadoval po letecké společnosti náhradu 600 EUR dle článku 7 nařízení 261/2004, přičemž soudy první i druhé instance přiznaly cestujícímu uplatněný nárok na náhradu škody v požadovaném rozsahu. Letecká společnost podala revizní žalobu ke Spolkovému soudnímu dvoru. Spolkový soudní dvůr však řízení přerušil a předložil (opět) Evropskému soudnímu dvoru k výkladu následující otázky:

- 1) Přísluší cestujícímu v letecké dopravě nárok na náhradu škody dle článku 7 nařízení EP, pokud je odlet letadla zpožděn o menší časový úsek, než který je definován v článku 6 odst. 1 nařízení, ale přilet do cílového místa je nejméně 3 hodiny po plánovaném čase přiletu?
- 2) Pokud bude odpověď na první otázku záporná: Je podstatné pro zodpovězení otázky, zda nastalo zpoždění letu ve smyslu článku 6 odst. 1 nařízení, zda ke zpoždění u přestupního letu došlo jen při jednom z úseků, nebo je podstatné zpoždění v cílovém místě?

Dle názoru BGH tedy zůstává nedořešena otázka, zda pro vznik nároků na náhradu škody dle článku 7 nařízení je podstatná pouze délka zpoždění letadla v cílovém místě, nebo musí být současně start letu opožděn, jak je definováno v článku 6 odst. 1 nařízení EP. K rozhodnutí tohoto případu dále bude nutné dle BGH vyložit, zda k posouzení délky zpoždění přestupního letu je rozhodující zpoždění na jednotlivém relevantním úseku, na kterém fakticky došlo ke vzniku zpoždění (z Brém do Paříže zpoždění o 2,5 hodiny), nebo zpoždění celého letu (z Brém do Paraguaje o 8 hodin).

Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) z 18.1.2011 (X ZR 71/10 – Transportrecht 5/2011, strana 196) řeší situaci, kdy si cestující objednal u leteckého dopravce přepravu z Frankfurtu nad Mohanem do USA. V okamžiku, kdy se cestující dostavil k odbavovací přepážce na letišti, bylo mu oznámeno, že let byl zrušen kvůli defektu palivového přívaděče na letadle. Cestující odletěl do USA až následujícího dne. V souladu s nařízením č. 261/2004 zažaloval cestující leteckou společnost v Německu o náhradu ve výši 600 EUR. Prvoinstanční soud žalobu odmítl z důvodu své údajné nepřislušnosti, neboť hlavní sídlo žalovaného dopravce bylo v USA. Odvolací soud však naopak svou příslušnost dovodil a náhradu ve výši EUR 600 cestujícímu přiznal. K revizní žalobě leteckého dopravce Spolkový soudní dvůr nejprve vyřešil otázku své příslušnosti a následně potvrdil nárok cestujícího na

úhradu odškodného s tím, že defekt palivového přiváděče nepředstavuje mimořádné okolnosti ve smyslu článku 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu.

Z výše uvedených rozsudků v oblasti civilní přepravy je zřejmé, že nařízení č. 261/2004 významně rozšířilo práva cestujících, přičemž otázka návaznosti tohoto nařízení na znění Montrealské úmluvy není ještě v názorech soudů zcela ustálena. Bude zajímavé sledovat, jak Evropský soudní dvůr zodpoví otázky německého nejvyššího soudu, neboť jeho rozhodnutí může mít významný vliv na rozsah a výši uplatňovaných nároků.

III. Rozsudky

- rozsudek Krajského soudu Ostravě č.j. 20 Cm 26/2010-112 z 18.4.2011 (dosud nepravomocný)

Zasílatel se domáhal po příkazci úhrady částky USD 31.200,- za zajištění přepravy osmi kontejnerů z České republiky do Číny. Žalobce doložil, že mezi ním a příkazcem byla uzavřena zasílatelská smlouva, na jejímž základě přepravoval průběžně zásilky z České republiky do Číny s tím, že příjemce v Číně dlouhodobě tyto zásilky nepřijímal. Na zásilkách tak kromě zasílatelské odměny vázlo též skladné, které po zasílateli požadoval jeho smluvní dopravce. Soud po provedeném dokazování konstatoval, že mezi stranami byla skutečně uzavřena zasílatelská smlouva. Žalobce (zasílatel) splnil pro něj ze smlouvy zasílatelské vyplývající povinnost, a to tím, že uzavřel vlastním jménem na účet žalovaného příkazce přepravní smlouvu se společností MAERSK CZECH REPUBLIC s.r.o. a o této skutečnosti v souladu s ustanovením § 607 odst. 3, § 609, § 584 odst. 1,2. věty obchodního zákoníku žalovaného příkazce řádně informoval. Tím, že žalobce splnil svou informační povinnost, nedošlo k tzv. samovstupu zasílatele do přepravy (jak praví též rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 32 Odo 1254/2005). Zasílatel tudíž neodpovídá za uskutečnění přepravy, ani za to, zda předmětná zásilka byla dopravena do místa určení či nikoli. Dle ustanovení § 607 odst. 3 ObchZ náleží žalobci jako zasílateli právo na zaplacení sjednané úplaty ve výši 31.200,- USD okamžikem uzavření přepravních smluv, přičemž splatnost tohoto nároku nastala okamžikem informování žalovaného příkazce o uzavření konkrétní přepravní smlouvy, což se také stalo.

Soud neshledal nárok žalobce dle ustanovení § 265 obchodního zákoníku za rozporný se zásadami poctivého obchodního styku. Z dokazování vyplynulo, že žalovaný si musel být od počátku vědom problému s vyzvednutím předmětných kontejnerů v Číně. Na tuto skutečnost byl opakovaně žalobcem upozorňován, nesjednal nápravu, přičemž zásilky nebyly v Číně vyzvednuty z důvodů na straně příjemce, s nímž byl ve smluvním vztahu právě žalovaný. Nenastala ani odpovědnost žalujícího zasílatele dle ustanovení § 606 odst. 1 ObchZ, neboť o problémech s vyzvednutím zásilky žalobce žalovaného řádně a opakovaně informoval, nadto takový nárok vůči žalobci žalovaný ani v řízení řádně neuplatnil, tedy nekonkretizoval případnou škodu určitou částkou a skutkovým stavem a takový nárok vůči žalobci ani neuplatnil např. ve formě námítky započtení apod. Soud proto žalobě v plném rozsahu vyhověl.

Poznámka: Rozsudek, ačkoliv dosud není pravomocný, je jistě zajímavý právními názory ve vztahu k odpovědnosti zasílatele a jeho povinnosti informovat příkazce o osobě dopravce.

- **rozsudek Cour de Cassation de France ze 16.11.2010 – F 09-69.823, European Transport Law 6/2010, str. 647**

Dle napadeného rozsudku soudu ve Versailles pověřila společnost Renault společnost CAT jako zasílatele obstaráním přepravy vozidel určených k dalšímu prodeji ze svých závodů v Douai a Maubeuge. CAT pověřila obstaráním této přepravy společnost STVA jakožto dalšího zasílatele, který uzavřel se SNCF několik smluv o přepravě týkajících se přepravy těchto vozidel. Vagóny naložené vozidly byly ponechány zaparkované na seřazovacím nádraží v Nîmes, kde došlo k jejich poškození v důsledku krupobití. Společnosti Renault, Axa Corporate Solutions Assurances a Tokio Marine Europe Insurance Ltd (pojistitelé) podali žalobu na CAT, STVA a SNCF o zaplacení náhrady škody. Renault požadoval náhradu škody ve výši EUR 23 000,- (coby spoluúčast) a pojistitelé požadovali náhradu škody ve výši EUR 350 987,- (na základě potvrzení o přechodu práva na náhradu škody). CAT požadovala náhradu škody po STVA a SNCF; STVA požadovala náhradu škody po SNCF.

SNCF podala proti rozsudku, kterým byla odsouzena zaplatit společně a nerozdílně s CAT a STVA společnosti Renault a pojistitelům určitou částku, a dále odsouzena společně a nerozdílně s CAT nahradit škodu společnosti STVA a nahradit škodu CAT, dovolání, ve kterém uvedla:

1. *V oblasti železniční dopravy je cílem tarifu určit předem a paušálně důsledky zavinění železnice – i hrubé nedbalosti –, při výkladu pojmu hrubé nedbalosti vůči společností STVA a CAT porušil odvolací soud tím, že nepřihlédl k dohodě omezující odpovědnost SNCF, článek 1134 občanského zákoníku a článek L. 133-1 obchodního zákoníku.*
2. *Hrubá nedbalost dopravce předpokládá neschopnost provést svůj závazek. Ze samotných konstatování odvolacího soudu vyplývá, že pro ochranu vlaků před bouří neexistoval prostředek a vyvozením hrubé nedbalosti z výskytu škody během přepravy, byť došlo ke zpoždění v důsledku příliš velkého množství vagonů, porušil odvolací soud článek L. 133-1 obchodního zákoníku.*

Napadený rozsudek konstatuje, že CAT, STVA a SNCF uzavřely dohodu obsahující ustanovení, že železnice odpovídá za škodu z 50 %, odvolací soud nicméně dospěl k závěru, že SNCF se nemůže dovolávat omezení své odpovědnosti, neboť se dopustila hrubé nedbalosti.

Napadený rozsudek se opíral o znalecký posudek, dle kterého je nákladní doprava mezi Nîmes a Le Boulou omezena na jeden motorový vlak o délce maximálně 750 metrů (tj. 26 až 28 vagonů), což bylo v průběhu července 2004 nedostatečné pro vypravení 69 vagonů každý den speciálně pro společnost STVA, a SNCF je proto nechala zaparkované bez zvláštní ochrany na seřazovacím nádraží v Nîmes po několik dnů, než přišlo krupobití. Rozsudek dále uvedl, že některé předpovědi počasí pro Nîmes předpovídaly na tyto dny bouřky přecházející v prudké krupobití. Odvolací rozsudek též konstatoval, že SNCF nevyvinula ani nejmenší snahu, aby zabránila vzniku škody. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a zhodnoceným důkazům odvolací soud rozhodl, že se SNCF dopustila hrubé nedbalosti.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti francouzský kasační soud dospěl k závěru, že podaný opravný prostředek není důvodný, dovolání zamítl a odsoudil SNCF k náhradě nákladů řízení.

IV. Příště

V příštím elektronickém bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

1. *Poddopravce, jeho práva a povinnosti*
2. *Neupřednostněné případy zproštění dopravcovy odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR*

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.
Dlouhá 16, 110 00 Praha 1
e-mail:
<http://www.akmsv.cz>
Tel.: (+420) 221 779 970
Fax: (+420) 221 779 999