

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

3. Vydání

Září 2015



K čl. 13 odst. 1, 2 a k čl. 31 odst. 1, 2 Úmluvy CMR

Rozsudek Zemského soudu v Koblenzi (LG Koblenz) ze dne 17.3.2015, sp.zn. 3 HKO 33/14, Recht der Transportwirtschaft 6/2015, str. 237

Německý obchodník s vínem nakoupil v průběhu roku 2013 u francouzského prodejce velké množství vína. Po jeho dodání mu rovněž řádně a včas uhradil kupní cenu. Přepravu tohoto vína zajišťoval prostřednictvím žalobkyně, francouzské dopravní společnosti, francouzský prodejce. Na majetek francouzského prodejce byl následně prohlášen konkurs, v důsledku čehož se žalobkyně, jako dopravní společnost s nárokem na úhrady ceny za přepravu, obrátila v rámci vzájemné žaloby přímo na německého obchodníka s vínem - společnost, která víno ve Francii zakoupila. Žalobkyně je názoru, že jí svědčí přímý nárok vůči příjemci přepravovaného zboží, jelikož Úmluva CMR neupravuje otázku přímého nároku dopravce vůči příjemci z důvodu platební neschopnosti objednatele. Z tohoto důvodu by mělo být podle názoru žalobkyně aplikováno podle mezinárodního práva soukromého francouzské obchodní právo. Žalovaný, německý obchodník s vínem, zastával naproti tomu názor, že žalobkyni nenáleží přímý nárok, neboť aplikace francouzského obchodního práva je vyloučena. Není zde žádná mezera v právní úpravě Úmluvy CMR, neboť Úmluva CMR upravuje v čl. 13 odst. 2 uzavřenou úpravu týkající se eventuálních přímých nároků dopravce vůči příjemci.

Zemský soud v Koblenzi uzavřel, že je příslušný dle čl. 31 odst. 1, písm. a) popř. b), odst. 2 Úmluvy CMR, neboť uplatňované nároky se týkají přepravní smlouvy ve smyslu čl. 1 Úmluvy CMR, místo převzetí zboží a místo jeho dodání leží ve dvou rozdílných státech, jež jsou oba smluvními státy Úmluvy CMR.

Ustanovení čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR se vztahuje na odesilatele nebo dopravce jako strany přepravní smlouvy co do nároků a takových práv, které se vztahují na příjemce uvedeného v čl. 13 Úmluvy CMR. Ačkoliv žalobkyně svůj nárok neopírá o čl. 13 odst. 2 Úmluvy CMR, účastní se žalovaný na předmětné přepravě jako příjemce a v souvislosti s tím je vůči němu uplatňován nárok. Úmluva CMR nepředstavuje uzavřenou kodifikaci přeshraniční silniční nákladní dopravy, ale upravuje jen některé nejdůležitější otázky týkající se přepravy. Pouze v případě, že Úmluva CMR s ohledem na konkrétní právní otázky neobsahuje výlučnou úpravu, musí být podle zásady mezinárodního práva soukromého u soudu, u kterého bylo žalováno, aplikováno příslušné národní právo.

O výše uvedenou situaci, tj. chybějící úpravu v Úmluvě CMR, se v daném případě nejedná, tj. není možné aplikovat francouzské právo. Čl. 13 odst. 2 Úmluvy CMR obsahuje dokonce uzavřenou úpravu ohledně přímých nároků na odškodnění dopravce vůči příjemci. Toto ustanovení předvídá, že dopravce po vydání nákladního listu a zásilky může vyžadovat od příjemce bezprostřední platbu, tj. náklady vyplývající z přepravní smlouvy. Čl. 13 Úmluvy CMR ukazuje, že přepravní smlouva je formulovaná jako smlouva ve prospěch třetího. Nejedná se o smlouvu v neprospěch třetího.

Jen za předpokladu, že příjemce svoje práva podle čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMR skutečně vykonává vůči dopravci, bude povinen k úhradě přepravy vyplývající z nákladního listu. Čl. 13 odst. 2 Úmluvy CMR dokonce sám obsahuje výlučnou úpravu týkající se přepravních nároků dopravce vůči příjemci, který sám nepověřil dopravce provedením přepravy. V daném případě představuje čl. 13 odst. 2 Úmluvy CMR výlučnou úpravu také pro tento případ, kdy se odesílatel, jako přímý smluvní partner dopravce, dostane do insolvence a je vyloučena jeho úhrada přepravy.



K čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR

Rozsudek Zemského soudu ve Stuttgartu (LG Stuttgart) ze dne 15. 12. 2014, sp. zn. 37 O 4/14KfH, Transportrecht 4-2015, str.163

Žalobkyně, jako pojistitel společnosti na zpracování tabáku (pojištěného), podala žalobu z důvodu ztráty přepravovaného zboží, a to na základě práva na náhradu škody přešlého z pojištěného v důsledku zákonné cese. Pojištěný pověřil žalovaného přepravou 5 europalet cigaretového tabáku o celkové hodnotě 22.441,37 EUR. Na objednavce přepravy bylo uvedeno: POZOR, ZBOŽÍ PODLÉHAJÍCÍ SPOTŘEBNÍ DANI, ZBOŽÍ OHROŽENÉ KRÁDEŽÍ. Přeprava se měla uskutečnit z Berlína do italské Tortony. Žalovaný dále pověřil provedením přepravy poddoprovce. Poddoprovce prováděl přepravu jako sběrná služba pouze jedním řidičem. Nákladní list obsahoval údaj o tom, že se jedná o cigaretový tabák. Řidič nákladního automobilu při noční přestávce ze dne 15. na 16. ledna 2013 zastavil s nákladním automobilem na dálničním odpočívadle hned za rakouskými hranicemi. Odpočívadlo nebylo hlídáno ani opatřeno závorami. Řidič přenocoval v kabině tahače a v jízdě pokračoval následující den, kdy si na čerpací stanici všiml, že část zásilky cigaretového tabáku byla odcizena. Hodnota odcizené části zásilky činila 16.662,91 EUR. Následně italské úřady vyměřily za odcizený cigaretový tabák daň ve výši 56.667,20 EUR. Výše uvedenou škodu uplatnila žalobkyně, jakožto pojistitel, vůči žalovanému.

V žalobě mimo jiné žalobkyně uvedla, že nedaleko od řidičem zvoleného odpočívadla byla další dvě odpočívadla, jedno oplocené a druhé dostatečně osvětlené. Za normálního chodu věcí měla být zásilka dodána do celního skladu v Itálii a z celního skladu dále rozprodána italským obchodníkům. Žalobkyně požadovala po žalovaném náhradu škody ve výši vyměřené daně z důvodu jeho odpovědnosti dle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR. Vedle toho přičítala žalovanému rovněž kvalifikované zavinění dle čl. 29 Úmluvy CMR, neboť žalovaný věděl, že přepravuje cigaretový tabák, který je ohrožený krádežemi a v Itálii k těmto krádežím často dochází, proto neměl řidič nechat nákladní automobil přes noc nehlídáný a na místě nedostatečně osvětleném. Žalovaný rovněž nepožadoval u poddoprovce nasazení druhého řidiče při přepravě, ani nezajistil přepravu pomocí speciálního uzamykatelného návěsu. Řidič se tak měl podle žalobkyně svým jednáním dopustit jednání rovnajícího se úmyslu.

Zemský soud rozhodl, že žaloba je částečně důvodná. Žalobkyni náleží nárok na náhradu škody ve výši omezené dle čl. 23 odst. 3 a 7 Úmluvy CMR. Kvalifikovaná odpovědnost dle čl. 29 Úmluvy CMR dána není. K náhradě škody ve výši vyměřené daně italskými úřady žalovaný rovněž není povinen.

Dle čl. 17 Úmluvy CMR odpovídá dopravce za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, která vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty. Odpovědnost dopravce je omezena čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR, podle kterého náhrada škody nesmí přesáhnout 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. **Žalovaný neodpovídá v plném rozsahu za náhradu škody dle**

čl. 29 Úmluvy CMR, jelikož mu nelze přičítat kvalifikované zavinění za způsobenou škodu. Skutečnost, že žalovaný při přepravě nepoužil druhého řidiče nebo zvláštní typ návěsu, aniž by dostal výslovné pokyny od objednatele, nepředstavuje formu zavinění způsobené škody, a to ani za situace, kdy žalovaný věděl, že cigaretový tabák je lehce prodejný a že k jeho krádežím dochází v Itálii často. K tomu je třeba doplnit, že pokud spal řidič kamionu přes noc v kabině tahače, nelze přijmout výklad, že nechal nákladní automobil přes noc bez dozoru. Soud k tomu dále uvedl, že z nákladního listu bylo řidiči nákladního automobilu známo pouze to, že přepravuje cigaretový tabák a jeho množství. Ani skutečnost, že řidič kamionu nedostatečně zkontroloval návěs před odjezdem z odpočívadla a škodu zjistil na čerpací stanici o tři hodiny později, nemění nic na absenci jeho kvalifikovaného zavinění, jelikož zboží bylo již v době pokračování v jízdě odcizeno, a tvrzení, že dřívější oznámení policii by vedlo k dopadení pachatele a tím i k nalezení ukradeného zboží, je čistě hypotetické.

V otázce povinnosti uhradit celními úřady vyměřenou daň soud uvedl, že povinnost uhradit daň z tabáku by žalobkyni nevznikla ani tehdy, pokud by bylo zboží řádně podle smlouvy doručeno do celního skladu v Itálii. Povinnost uhradit daň z tabáku by vznikla teprve tehdy, když by byl tabák prodáván dále prodejčům v Itálii. Uvedení tabáku do oběhu na trhu se ovšem nevztahuje na spornou přepravu, tj. přeprava v něm není zahrnuta a proto nepřichází v úvahu odpovědnost dle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR v otázce vyměřené daně.



K čl. 17 odst. 1, čl. 23 odst. 1, čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu (OLG Düsseldorf) ze dne 12.3.2014, sp.zn. I-18 U 153/13, Recht der Transportwirtschaft 5/2015, str. 177

Žalobkyně požadovala po žalované zaplacení škody ve výši 25.611,39 EUR včetně úroků v souvislosti s nedodáním zboží. Žalobkyně pověřila žalovanou provedením přepravy, na základě které mělo být přepraveno zboží ze dvou míst nakládky do tří míst vykládky, aniž by bylo zboží konkrétně označeno. Žalobkyně tvrdila, že zásilka, resp. její část, nebyla dodána. Při dokazování bylo zjištěno, že žalovaná nedisponuje potvrzením o dodání zboží, tj. na potvrzení o dodání chybí podpis. Dále na nákladním listu nepochopitelně chybí podpis nebo razítko přejímajícího. Žalovaná tak podle stanoviska zemského soudu odpovídá z důvodu kvalifikovaného zavinění svého poddopravce ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR neomezeně.

Zemský soud vyhověl po provedeném dokazování žalobě a rozhodl, že žalobkyni náleží požadovaný nárok v plné výši v souladu s čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR podle zásady tzv. „Drittschadensliquidation“, tedy v rámci výkonu práva na uplatňování nároku na náhradu škody, která vznikla třetí osobě.

Proti rozsudku zemského soudu podala žalovaná odvolání, ve kterém uvedla, že žalobkyně nebyla ve sporu aktivně legitimována a že jí, jako odesilateli, nevznikla žádná škoda, která by mohla být požadována z titulu tzv. „Drittschadensliquidation“.

Vrchní zemský soud odvolání žalované v plném rozsahu vyhověl a žalobu označil za neodůvodněnou. Odvolací soud uvedl, že soud prvního stupně nesprávně rozhodl o odpovědnosti žalované. Žalobkyni nenáleží podle čl. 17 odst. 1, čl. 23 odst. 1, čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR ve spojení s § 433 HGB pohledávka na náhradu škody. Bez ohledu na aktivní legitimaci žalobkyně a otázku, zda předmětná paleta s dodávaným zbožím byla obsahem objednávky, nepřipadají v úvahu nároky na náhradu škody z věcných důvodů, jelikož je nutné vycházet z toho, že poddopravce žalované palety převzal a dále dodal vedlejšímu účastníkovi

žalobkyně, tj. příjemci. Odvolací soud nepovažoval za podstatné, že potvrzení o převzetí bylo opatřeno pouze razítkem bez podpisu a že data v potvrzení o převzetí neodpovídají skutečným datům nakládky a vykládky a dále ani to, že přejímající osoba nebyla schopna s ohledem na neznalost německého jazyka obecně zkontrolovat přijatou zásilku s údaji uvedenými na předaných dokumentech. Sama skutečnost, že příjemce vědomě výše uvedeným způsobem potvrdil alespoň část předávané dokumentace, postačuje pro závěr, že předmětné zboží bylo převzato.

Příjemcem orazítkovaná, ale nepodepsaná objednávka přepravy sama o sobě není dostačujícím důkazem pro prokázání dodání zboží. Celkové hodnocení věci může ovšem po provedeném dokazování vést soud k závěru, že k dodání zboží došlo. Tak tomu bylo i v daném případě, kdy po provedeném dokazování dospěl senát odvolacího soudu k závěru, že sporná zásilka byla doručena vedlejšímu účastníkovi na straně žalobkyně, tj. příjemci.



K § 431, 435 a 437 HGB

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Celle (OLG Celle) ze dne 11.12.2014, sp. zn. 11 U 160/14, Recht der Transportwirtschaft 6/2015, str. 218

Odesílatel pověřil dopravce vnitrostátní silniční přepravou zásilky 462 LED televizorů. Potvrzení objednávky obsahovalo údaj, že obsahem zásilky je „33 europalet elektroniky“, a pokyn odesílatele „zamknout odstavené vozidlo a zajistit, aby dané místo bylo během parkování hlídáno a kontrolováno“. Během přepravy zaparkoval řidič nákladního vozidla dopravce s plachtovým návěsem na nehlídaném parkovišti u dálnice. Zatímco řidič podle svého tvrzení více než osm hodin spal, došlo během noci k odcizení části přepravované zásilky. Pojistitel odesílatele zlikvidoval škodní událost a následně uplatnil vůči dopravci regresní nárok na náhradu škody odpovídající hodnotě odcizené části zásilky. Soud prvního stupně žalobu zamítl, neboť dopravce uhradil pojistiteli odesílatele částku rovnající se odpovědnostnímu limitu 8,33 zvláštních práv čerpání za kilogram hrubé váhy zásilky podle ustanovení § 431 německého obchodního zákoníku (HGB). K odvolání pojistitele odesílatele odvolací soud napadený rozsudek změnil a uložil dopravci uhradit pojistiteli odesílatele uplatněný škodní nárok v plné výši. Podle odvolacího soudu muselo být dopravci před uskutečněním přepravy z potvrzení objednávky známo, jaký druh zboží zásilka obsahuje. **Součástí základního okruhu povinností dopravce je vedlejší smluvní povinnost dopravce vyhnout se, pokud možno, rizikům ohrožujícím zásilku a v každém případě sám nebezpečné situace nevytvářet. Tato povinnost nepředstavuje smluvní ujednání rozšiřující odpovědnost dopravce ve smyslu ustanovení § 437 odst. I HGB a nevyžaduje tudíž písemný souhlas dopravce. Nedbalost ve smyslu ustanovení § 435 HGB upravujícího neomezenou odpovědnost dopravce za škodu je dána tehdy, pokud je nákladní vozidlo se zásilkou obsahující zboží, u něhož existuje zvýšené nebezpečí krádeže, odstaveno na nehlídaném parkovišti u německé dálnice, aniž by během noci byly provedeny kontrolní obhlídky nebo učiněna jiná opatření pro jeho hlídání. Řidič nákladního vozidla dopravce jednal s vědomím pravděpodobného vzniku škody, pokud si byl vědom nebezpečí krádeže, které však ignoroval, a ulehl k více než osmihodinovému spánku, aniž by učinil jakékoliv opatření k ochraně přepravované zásilky. Je-li dán vážný důvod domnívat se, že příčinou škody bylo kvalifikované zavinění dopravce ve smyslu ustanovení § 435 HGB, náleží dopravci povinnost tvrdit a prokázat okolnosti svědčící proti příčinné souvislosti mezi zjištěným zanedbáním**

náležitě péče o zásilku a vznikem škody. Této povinnosti dopravce v projednávaném případě nedostál. **Doprovce se dále nemůže s úspěchem odvolávat na spoluzavinění odesílatele spočívající v tom, že odesílatel nevedl hodnotu zásilky a neupozornil dopravce s ohledem na hodnotu zásilky na nebezpečí vzniku neobyčejně vysoké škody, pokud tyto skutečnosti byly dopravci beztak známy.**



K čl. 3 a 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu Šlesvicka-Holštýnska (Schleswig-Holsteinisches OLG) ze dne 18.12.2014, sp. zn. 16 U 24/14, Transportrecht 4-2015, str. 158

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní silniční přepravou zásilky 20 tun krmiva pro ptáky. Dopravce následně pověřil přepravou jemu neznámého bosenského poddoprovce, s nímž navázal kontakt prostřednictvím burzy nákladů. K nakládce v Rotterdamu se ve smluvený čas dostavil řidič nákladního vozidla, který podle svědků sdělil pracovníkům skladu referenční číslo objednávky a obchodní firmu odesílatele a zásilku převzal. Totožnost řidiče ani registrační značka nákladního vozidla nebyly pracovníky skladu před předáním zásilky ověřeny. Během přepravy došlo ke ztrátě celé zásilky a poddoprovce okamžitě přerušil kontakt s dopravcem. Pojistitel odesílatele zlikvidoval škodní událost a následně uplatnil vůči dopravci regresní nárok na náhradu škody odpovídající hodnotě ztracené zásilky. Soud prvního stupně sice shledal neomezenou odpovědnost dopravce vzniklou úmyslným způsobením škody ze strany poddoprovce podle ustanovení čl. 29 a 3 Úmluvy CMR, dopravci však v důsledku spoluzavinění pracovníků skladu při předání zásilky přičitatelného odesílateli uložil nahradit pojistiteli odesílatele pouze dvě třetiny uplatněného nároku. **K odvolání pojistitele odesílatele odvolací soud konstatoval, že v případě, kdy se řidič nákladního vozidla dostavil k nakládce na smluvené místo a ve smluvený čas a uvedl referenční číslo objednávky, které mu sdělil smluvní dopravce, a obchodní firmu odesílatele, není tím, že pracovníci skladu před předáním zásilky k přepravě neověřili totožnost řidiče a registrační značku nákladního vozidla, dáno spoluzavinění poškozeného ve smyslu ustanovení § 254 BGB přičitatelné odesílateli. Smluvní dopravce odpovídá podle ustanovení čl. 29 a 3 Úmluvy CMR neomezeně za úmyslnou zpronevěru zásilky ze strany poddoprovce, kterého pověřil přepravou prostřednictvím burzy nákladů, aniž by si o něm předtím zjistil bližší informace.**



K § 425 UGB

Usnesení rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 25.6.2014, sp. zn. 70 b 105/14 p, Transportrecht 4-2015, str. 172

Stojné sjednané s odesílatelům náleží dopravci tehdy, když byl prostoj přesahující obvyklou či smluvenou dobu způsoben okolnostmi, které dopravce nemohl ovlivnit a které proto leží mimo jeho sféru. Nedůvodné zadržení nákladního vozidla italským celním úřadem nespadlo podle zjištění soudu do sféry dopravce nebo poddoprovce a nejednalo se o jimi zaviněný prostoj. Úmluva CMR institut stojného neupravuje. **Podle rakouského práva náleží úplata za prostoje k přepravnému a obecně je sjednané stojné částí odměny dopravce.**



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Norimberku (OLG Nürnberg) ze dne 17.3.2015, č.j. 3 U 1573/2014, Transportrecht 5/2015, str. 194

Žalobkyně jako pojistitel společnosti G. s.r.o. uplatnila žalobou nárok na náhradu škody z práva, jež na ni přešlo kvůli krádeži zboží z vozidla žalované, ke které došlo v srpnu 2010 při transportu z Řezna do Švédska.

Doprava byla zajišťována nákladním vozidlem žalované v rámci subdodavatelského řetězce. V předchozím řízení byla společnost G. odsouzena kvůli ztrátě zboží jako dopravce z titulu odpovědnosti dle čl. 17 odst. 1, 23, 29 Úmluvy CMR k zaplacení 24.054,00 EUR.

Žalobkyně proto na žalované požadovala úhradu způsobené škody, představující částku 24.054,00 EUR a nákladů řízení. Domnívala se, že žalovaná odpovídá za ztrátu zboží z důvodu, že ta byla zaviněna jejím řidičem.

Zemský soud pro provedení důkazů žalobu zamítl, neboť žalobkyně neprokázala přepravní vztah mezi jejím pojištěným a žalovanou. Dispoziční oprávnění stejně jako hospodářské využití vozidla a možné čerpání výhod ze smluvního vztahu se nacházely na straně pojištěného. Jedná se tedy o smlouvu o zprostředkování logistiky a nikoliv o smlouvu o přepravě.

Žalobkyně se proti rozhodnutí odvolala.

Uváděla, že zemský soud nerozhodl po právu, když popírá smlouvu o přepravě, podle které žalovaná odpovídá dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR. Dle žalobkyně i v případě uzavřené smlouvy o zprostředkování logistiky ručí žalovaná jako povinná za poskytované služby podle § 280 občanského zákoníku (BGB), eventuálně za škodu na zboží analogicky dle §§ 425 a následujících obchodního zákoníku (HGB), nebo podle § 831 BGB.

Žalobkyně nebyla s odvoláním úspěšná. Odvolací soud uvedl, že zemský soud správně žalobu zamítl.

Neúspěch odvolání spočívá v tom, že nebylo důkazy prokázáno, že došlo k uzavření smlouvy o přepravě ve smyslu čl. 1, 17 odst. 1 Úmluvy CMR. Čl. 1 Úmluvy CMR, obecné ustanovení o smlouvě o přepravě upravující rozsah jejího užití, se na daný smluvní vztah nepoužije.

Od smlouvy o zprostředkování logistiky se očekává, že obsahuje základní elementy nájemní smlouvy včetně obstarávání služeb. Toto je charakteristické v tom, že posádka vozidla je poskytována jak k nakládce, tak k jízdě. Je-li přepravní vztah založen jednotlivou smlouvou o zprostředkování logistiky, která má blízko ke smlouvě o přepravě, pak je Úmluva CMR použitelná. Jedná-li se však o ukončenou nebo stále trvající smlouvu o zprostředkování logistiky blízkou nájemní smlouvě, Úmluva CMR se neaplikuje.

Ohraničení rozdílů obou smluvních vztahů mezi smlouvou o zprostředkování logistiky a přepravní smlouvou dovedla judikatura a zemský soud tak mohl po provedeném dokazování dojít k závěru, že Úmluva CMR není aplikovatelná.

Mezi společnostmi G. a žalovanou trvala déle než rok smlouva, v jejímž rámci si společnost G. najala mnoho vozidel žalované k přepravě zboží. Povinností žalobkyně bylo poskytnout řidiče a vozidla bez dalších pokynů. Odpovědnost za úspěch přepravy nebyla mezi stranami ujednána.

Odvolání nepřineslo žádné nové způsobilé skutečnosti ani neprokázalo specifické okolnosti, které by mohly vyvolat pochybnosti o správnosti a úplnosti skutkových zjištění zemského soudu, když soud navíc v rozhodnutí uvedl i důvody, pro které nebylo možné přisvědčit smlouvě o přepravě.

Proti odvolání stojí také výpověď svědka o tom, že byla uzavřena ústní smlouva o přepravě, avšak neexistovaly pokyny pro řidiče. Nemuselo tak nutně dojít k uzavření smlouvy o přepravě. Ohledně označení smlouvy o přepravě poukazuje soud správně na to, že svědek o ní hovoří, nicméně neříká, co bylo jejím obsahem. Vzhledem k tomu, že se zároveň jednalo o svědectví generálního ředitele pojištěného, který mohl mít zájem na výsledku řízení, nebral zemský soud toto tvrzení za stěženi důkaz prokazující založení přepravního vztahu.

Také v odvolání citovanou účetní praxí na bázi kilometrů nebyla prokázána existence smlouvy o přepravě. Uvedené je totiž také typické pro platby na základě nájemního vztahu, který má blízko ke smlouvě o zprostředkování logistiky. Typické je v daném případě také placení řidičů žalované za odvedené služby.

Kvalifikace smlouvy o přepravě nevyplývá ani z toho, že si pojištěnec žalobkyně každoročně vyžádal od žalované potvrzení o sjednaném CMR pojištění.

Žalovaná tak neodpovídá za ztrátu zboží ani analogicky podle §§ 425 a následujících HGB.

K otázce, zda žalovaná měla povinnosti jako dopravce, tedy otázka odpovědnosti analogicky dle § 425 HGB, spočívá v tom, zda byla společnost G. oprávněná udílet bezprostřední srozumitelné pokyny, které měli zaměstnanci žalované dodržovat. Lze předpokládat, že žalovaná nepřevzala samotné zboží, nýbrž k tomu využila zvolené osoby. Odpovědnost žalované tak nebyla v tomto případě dána. **Odpovědnost žalované je omezena pouze na to, zda jsou kvalifikované osoby a dopravní prostředky na smluveném místě ve smluvený čas a ve využitelném počtu.**

Nelze také dovést nárok žalobkyně z porušení povinností žalované ze smlouvy o zprostředkování logistiky dle §§ 280, 278 BGB. Žalovaná prováděla jako dodavatel dozor nad svými lidmi, tj. zda poskytují služby objednané objednavatelem, a protože udělila objednavateli dalekosáhlé a bezprostřední pravomoci, nemůže být proto v případě porušení dána její odpovědnost. Stejně tak nemůže být založen nárok žalobkyně dle § 831 BGB, neboť žalovaná poskytla společnosti G. k provádění přepravy řidiče s nákladním vozidlem.



K §§ 280 II, 286, 288, 291 BGB; § 412 II HGB

Rozsudek Okresního soudu v Mannheimu (AG Mannheim) ze dne 19.2.2015, č.j. 10 C 460/13, Recht der Transportwirtschaft 6/2015, str. 240

Žalobkyně požadovala po žalované zaplacení stojného. Žalobkyně provedla pro žalovanou od 14.2.2013 do 15.2.2015 přepravu z M. do M.-H.. Objednávka byla učiněna telefonicky a následně žalobkyni zaslána i s podmínkami přepravy s tím, že žalobkyně objednávku písemně potvrdila. Termín nakládky byl stanoven na den 14.2.2013 od 13:00 hodin do 14:00 hodin.

Žalobkyně tvrdila, že při nakládce nákladního vozidla v M. došlo ke zpoždění, ačkoliv nákladní vozidlo žalobkyně přijelo na místo nakládky dne 14.2.2013 v 12:56 hodin. I přesto bylo s nakládkou započato až v 14:45 hodin a ta skončila až v 15:10 hodin, bez ohledu na námitky žalobkyně. Žalovaná je proto na základě všeobecných obchodních podmínek žalobkyně - v každém případě v souladu s obchodními zásadami potvrzenými ve smlouvě - povinna zaplatit stojné ve výši 42,- EUR, společně s náklady na poskytnuté právní služby ve výši 39,- EUR a s úroky z prodlení.

Žalovaná uvedla, že na základě informací uvedených v objednávce přepravy si musela být žalobkyně vědoma, že nakládka vozidla začne nejdříve ve 14:00 hodin. Doložka žalobkyně na úhradu stojného nenabyla účinnosti, neboť byla naopak sjednána doložka žalované na úhradu stojného, a za druhé měla žalovaná vznést námitku proti doložce žalobkyně na placení stojného.

V průběhu řízení bylo soudem zjištěno, že řidič žalobkyně přijel na místo nakládky krátce před 12. hodinou (v poledne). Tam čekal až do nakládky, která započala v 14:45 hodin a skončila v 15:10 hodin. Nelze přistoupit na argumentaci žalované, že vzhledem k časovému oknu nakládky od 13:00 hodin do 14:00 hodin, může být časové období do 14:00 hodin považováno za odhadnutou dobu čekání na nakládku.

Je-li s dopravcem sjednána připravenost dopravního prostředku pro nakládku na konkrétní čas, lze očekávat, že zboží bude v tento čas připraveno k nakládce a stejně tak bude k nakládce připraven i odesílatel. To samé musí také platit, pokud pro převzetí zboží není určen pevný čas, ale časový interval. Z pohledu dopravce to znamená, že na počátku nakládky jsou odesílatel i místo nakládky připraveni k nakládce. Z argumentace žalované vyplývalo, že dopravce měl počítat s nakládkou na konci časového intervalu, což by znamenalo, že při delším čase nakládky – ten může dosáhnout několika hodin nebo dnů – může odesílatel v průběhu dne s nakládkou vyčkávat, a teprve na konci termínu začít zásilku nakládat.

V případě obyčejné nakládky měl odesílatel dle všeobecných podmínek žalobkyně k dispozici bezplatný čas (čekací doba včetně nakládky) v délce trvání 1,5 hodiny, tj. do 14:30 hodin. Tato doložka se však neuplatní, pokud s přihlédnutím k možnostem odesílatele byla sjednána dostatečně dlouhá doba pro nakládku. Stojné ve výši 21,- EUR odpovídající každé započaté půlhodině bez DPH považoval soud za mírné, neboť ostatní dopravci účtují vyšší sazbu, která odpovídá částce od 60,- EUR za hodinu.

Z uvedeného vyplývá, že žalovaná je povinna straně žalované vyúčtované stojné uhradit.



K čl. 17 a 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Zemského soudu v Düsseldorfu (LG Düsseldorf) ze dne 12.12.2014, č.j. 33 O 13/12, Recht der Transportwirtschaft 6/2015, str. 228

Žalobkyně jako dopravní pojistitel společnosti H.M. požadovala po žalované kompenzaci ze způsobené dopravní škody. H.M. obchoduje se zařízeními pro lékařské účely. H.M. prodala magnetickou rezonanci do nemocnice v Itálii. Pověřila žalovanou instalací a uvedením přístroje do provozu a potřebné dopravila v 9 bednách s materiálem na konci října 2010 do Itálie. Po ukončení nutných prací pověřila H.M. žalovanou v listopadu 2010 přepravou 9 beden se zařízením pro instalaci zpět z Itálie do Düsseldorfu. Žalovaná tímto pověřila vedlejší účastníci, která měla přepravu do Düsseldorfu zajistit. Jednalo se o bedny známé jako „Flight Cases“, které mají zabudovaná blokovácí kolečka s brzdou.

Dodání se uskutečnilo dne 20.11.2010 v Düsseldorfu vozidlem, které nebylo vybaveno hydraulickou plošinou. Během vykládky, tedy po otevření dveří nebo při couvání vozidla – uvedené je mezi stranami sporné – došlo k pádu dvou beden z vozidla. V bedně č. 2 byly zabaleny různé nástroje, které se poškodily pouze z vnějšku. Bedna č. 6 obsahovala instalační zařízení k montáži magnetické rezonance, přičemž došlo k jeho úplnému zničení.

Žalobkyně vyčíslila celkovou škodu částkou ve výši 41.104,20 EUR.

Žalobkyně je na základě předložených dokumentů toho názoru, že je jako dopravní pojistitel společnosti H.M. oprávněna po žalované požadovat spornou pohledávku. Se žalovanou bylo ujednáno, že přeprava do Düsseldorfu bude provedena bezpodmínečně prostřednictvím nákladního vozidla s hydraulickou plošinou. Vzhledem k tomu, že škoda byla způsobena žalovanou/vedlejším účastníkem za použití nákladního vozidla bez hydraulické plošiny, jednalo se o jejich lehkovážnost (dle čl. 29 Úmluvy CMR).

Řidič vozidla byl přesvědčen, že brzdy na bednách byly zatažené před tím, než začal s vozidlem couvat na rampu. Toto tvrzení však nebylo pro soud dostatečné.

Lze předpokládat lehkomyšlnost, pokud jsou dopravcem potažmo jeho zaměstnanci porušeny obzvláště flagrantním způsobem bezpečnostní zájmy odesílatele, při vědomí možné škodné události při přepravě, tj. i při couvání k rampě jako poslední části přepravy. Předpokládá se, že žalovaná/vedlejší účastník pouze věřili tomu, že vše bude v pořádku. V tomto lze ale právě spatřovat jejich lehkovážnost. Uvedené platí nezávisle na tom, jestli byla škoda způsobena při couvání motorového vozidla, nebo došlo k poškození beden pádem – při zabrzděných brzdách, neboť při otevření dveří měl být náklad zajištěn alespoň blokovací tyčí.

V souladu s uvedeným tak musí být škoda v plném rozsahu nahrazena. V návaznosti na stanovisko znalce je navíc zřejmé, že hodnota zničeného zařízení činila 54.000 USD, tedy více, než kolik žalobkyně požaduje přiznat.



K čl. 22 Montrealské úmluvy

Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Frankfurtu nad Mohanem (OLG Frankfurt a. M.) z 26.2.2015 – 16 U 85/14, Transportrecht 5/2015, str. 207

Žalobou u Zemského soudu ve Frankfurtu nad Mohanem se pojistitel cestujícího domáhal na základě zákonného přechodu nároku po výplatě pojistného plnění po leteckém dopravci úhrady přepravovaného kamerového vybavení, které měl cestující uloženo ve svém cestovním kufru a které bylo odcizeno během přepravy ze švédského Göteborgu do Frankfurtu nad Mohanem. Soud první instance dospěl k závěru, že jsou dány důvody pro kvalifikované zavinění dopravce ve smyslu čl. 22 odst. 5 Montrealské úmluvy, když dopravce neunesl sekundární důkazní břemeno, jaká opatření učinil pro to, aby ke škodě v průběhu přepravy nedošlo.

K odvolání leteckého dopravce pak odvolací Vrchní zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem změnil rozsudek soudu první instance, když nároku uplatněnému žalobou vyhověl jen z části z důvodu spoluzavinění cestujícího.

Vrchní zemský soud potvrdil, že s ohledem na neudržení sekundárního důkazního břemene ze strany leteckého dopravce o průběhu přepravy a konkrétních opatření, která učinil proto, aby ke škodě na přepravovaném zavazadle nedošlo, je dána jeho neomezená odpovědnost za vzniklou škodu, a proto se omezující ustanovení čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy (ve spojení s čl. 17 odst. 2 MU) neuplatní. Jsou-li totiž, na základě tvrzení žalobce, zde dány předpoklady pro kvalifikované zavinění dopravce, musí dopravce na základě svého sekundárního důkazního břemene prokázat, jaká opatření při provozu svého podniku učinil, aby škodě na zavazadle v době, kdy se toto nacházelo v jeho péči, zabránil. Dle názoru odvolacího Vrchního zemského soudu je přitom nepodstatné, že na přepravovaném zavazadle – kufru nebyly zjištěny žádné stopy násilného vniknutí, neboť bylo možné, aby kufr byl v průběhu přepravy otevřen např. osobami, za něž dopravce odpovídá, tedy např. jeho zaměstnanci, a následně byl opět uzavřen. Na této možnosti nemění nic ani skutečnost, že předmětný kufr byl předložen k celní kontrole, během níž mohlo rovněž k odcizení kamerového vybavení dojít. To nicméně nemění nic na skutečnosti, že i v době celní kontroly se předmětný kufr nacházel v dopravcově péči, mimo dispozici cestujícího.

Vrchní zemský soud odmítl též námitky žalovaného leteckého dopravce, který namítal spoluodpovědnost cestujícího z důvodu, že cestující neučinil tzv. zvláštní prohlášení o zájmu na dodání ve smyslu čl. 22 odst. 2 MU s ohledem na hodnotu přepravovaného kamerového vybavení, čímž by dopravce mohl věnovat přepravovanému zavazadlu – kufru větší pozornost, než když tato hodnotová deklarace provedena nebyla. V této souvislosti odkázal

odvolací soud na rozhodnutí německého Nejvyššího soudu (BGH) ze dne 1.12.2005, I ZR 284/02 uveřejněné v časopise Transportrecht 2006, str. 202. Stejně tak odvolací Vrchní zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem odmítl spoluodpovědnost cestujícího z důvodu, že tento neprokázal, zda byl kufr řádně uzavřen, či nikoli. Takové důkazní břemeno o nedostatečném uzavření kufru dle odvolacího soudu leží na leteckém dopravci.

Spoluodpovědnost cestujícího nicméně odvolací soud uznal s ohledem na fakt, že alespoň část přepravovaného kamerového systému, a to zrcadlové reflexní kamery, mohl cestující umístit do svého ručního kabinového zavazadla (s povolenými rozměry 55x40x20 cm a váhou až do 8 kg), avšak neučinil tak. Z tohoto důvodu byl nárok žalobce zkrácen o celkem 5.040,- EUR na konečných 7.012,- EUR. V odpovídajícím rozsahu byly žalobci přiznány též náklady soudního řízení.



K čl. 1 a 2 Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží

Rozsudek Vrchního soudu v Praze č.j. 12 Cmo 330/2014-214 ze dne 20.5.2015

Žalobou u Krajského soudu v Praze se žalobce – zasílatel domáhal po žalovaném coby příkazci úhrady přeprav zásilek zajištěných jeho prostřednictvím z České republiky do USA v celkové výši 16.053,60 USD. Žalovaný namítl nedostatek své věcné legitimace, když si údajně předmětné přepravy u žalobce nikdy neobjednal, proti čemuž však svědčila korespondence mezi stranami i uznání této skutečnosti v podáních žalovaného adresovaných soudu. K prokázání uskutečnění přeprav doložil žalobce potvrzení společnosti MSC Austria GmbH a potvrzení společnosti Weiss Rohling USA LLC, z nichž vyplývalo, že MSC Austria GmbH realizovala v prosinci 2009 přepravy zásilek pro žalovaného. Tyto skutečnosti vyplývaly též z předložených nákladních listů – konosamentů. Soud dovodil, že se na daný případ aplikují tzv. Hamburská pravidla, tedy Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978. Použití předmětných Hamburských pravidel vyplývá z jejich čl. 2 bod 1 písm. d), když konosamenty na předmětné přepravy byly vydány v České republice, která je členským státem úmluvy. Žalobcem vystavené house – konosamenty nejsou dokladem o provedení přepravy, ale potvrzují převzetí zboží k přepravě a uzavření přepravní smlouvy. Soud prvního stupně uznal uplatněný nárok po právu.

Odvolací Vrchní soud v Praze se s názorem soudu první instance ztotožnil, když konstatoval, že mezi účastníky nebyla uzavřena smlouva zasílatelská, ale smlouva o přepravě v souladu s § 610 ObchZ. Tvzení žalovaného, že mezi stranami mohla být uzavřena smlouva zasílatelská, neodpovídá dle odvolacího soudu žádnému žalobnímu tvrzení, ani žádnému zjištění z provedených důkazů. Názor žalovaného o uzavření smlouvy zasílatelské považoval soud za nesprávný s poukazem na to, že z konosamentů vyplývá, že námořním dopravcem byla osoba odlišná od žalobce, nicméně je v praxi běžné, že na přepravě se podílejí další dopravci, jak rovněž Hamburská pravidla v čl. 1 bod 2 předpokládají. Žalovaný byl současně zavázán k náhradě nákladů řízení.

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