

Rozsudek španělského Tribunal Supremo ve věci odpovědnosti zasílatele při kombinované přepravě

Rozsudek Tribunal Supremo, sp. zn. 5119/2017 ze dne 28. 9. 2020¹

V uvedeném případě řešil soud případ zasílatele, který odpovídal v pozici dopravce za škody vzniklé při kombinované přepravě, jejíž pozemní část podléhala úmluvě CMR a námořní část potom Haagsko-Visbyským pravidlům. Soud rozhodl, že v případě, kdy není možné určit, na kterém z těchto úseků došlo ke škodě, nesmí být zvolen pro posuzování odpovědnosti takový režim, který by byl pro poškozeného méně příznivý.

V uvedeném případě si španělská společnost jakožto prodávající sjednala pro přepravu ovoce služby zasílatele, přičemž toto ovoce mělo být přepravováno při regulované teplotě (v chladu) a vlhkosti ke kupujícímu do Brazílie. Zasílatel sjednal služby dvou dopravců, a to silničního dopravce, který zásilku přepravil ze Zubaránu ve Španělsku do portugalského Lisabonu, odkud pak zásilka pokračovala s druhým dopravcem lodí do brazilského přístavu Navegantes. Při příjezdu zboží do cílové destinace bylo zjištěno, že teplota v kontejneru značně přesahovala požadovanou teplotu pro přepravu takového zboží, kterou požadoval prodávající zachovat, v důsledku čehož vznikla na nákladu škoda ve výši 13.394,33 EUR. Z této částky bylo pojišťovnou uhrazeno 12.494,33 EUR. Pojišťovna, na kterou úhradou pojistného plnění přešel nárok pojištěného, se následně domáhala úhrady této částky s příslušenstvím a nákladů řízení po zasílateli.

S ohledem na skutečnost, že zasílatel uzavřel přepravní smlouvu s příkazcem vlastním jménem, bylo třeba jej ve světle starší španělské judikatury Tribunalu Supremo (dále jen „TS“) považovat ve vztahu k příkazi za dopravce (rozsudek TS sp. zn. 348/2011 ze dne 26. 5. 2011).

V úvahu tak připadaly dva právní režimy pro posouzení otázek odpovědnosti zasílatele, tím prvním byl odpovědnostní režim podle úmluvy CMR² (silniční přeprava Zubarán-Lisabon), tím druhým potom Haagsko-Visbyská pravidla (pro námořní přepravu Lisabon – Navegantes). Jelikož nebylo možné určit, ve které fázi přepravy ke škodě došlo, přičemž v době vzniku škody žádná z norem španělského právního řádu takovou situaci neřešila, rozhodl TS, že bude použit takový právní režim, který je pro odesílatele příznivější, a to tedy úprava obsažená v úmluvě CMR. Toto své rozhodnutí opřel TS mj. o skutečnost, že je to dopravce (zde tedy zasílatel v pozici dopravce), kdo má zásilku ve své péči od okamžiku jejího převzetí k přepravě do jejího vydání příjemci a má tedy snadnější pozici pro určení okamžiku, kdy ke škodě na zásilce došlo. Jelikož je v tomto odesílatel v objektivní nevýhodě, nelze mu klást k tíži, že nebyl okamžik vzniku škody určen.

Komentář k rozsudku:

Předkládaný rozsudek je zajímavý už tím, že rozšiřuje paletu přístupů zaujímaných v zahraničí k otázce odpovědnosti zasílatele za škodu na zásilce, či přesněji uvádí další podmínky, za kterých zasílatel v zahraničí odpovídá jako dopravce³. Neméně zajímavé je rovněž

¹ Zdroj: <https://www.poderjudicial.es/search/DeActualidad/TS/Civil/>.

² Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), č. 11/1975 Sb.

³ Dle názoru autora je v zahraničním přístupu k otázce kvalifikace smlouvy jako smlouvy zasílatelské či přepravní možné vysledovat určitou tendenci posuzovat ve sporných případech stranu smlouvy jako dopravce a nikoli zasílatele, pokud obstaravatelský charakter činnosti zasílatele není z uzavřené smlouvy zcela zřejmý. Mimo přístupu TS v uvedeném rozsudku sp. zn. 348/2011 ze dne 26. 5. 2011 pak lze poukázat i na § 459 německého HGB (Handelsgesetzbuch, německý obchodní zákoník), který staví zasílatele do pozice dopravce mj. tehdy, pokud sjednal svou odměnu pevnou sazbou; zmínit lze rovněž rozhodnutí polského Sad Apelacyjnego ve Varšavě ze dne 4. 12. 2003, sp. zn. I ACa 696/2003, dle nějž: „strana jednala jako zasílatel a ne jako dopravce pouze tehdy, pokud se výrazným způsobem zavázala pouze k zorganizování přepravy“. (převzato z GÓRSKI, W.; WESOLOWSKI, K. Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. 1. vydání. Gdansk: Osrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., 2009, s. 256).

hledisko, které TS zvolil pro určení právní úpravy, která se na otázky soudem řešené použije.

V případě, že se zasílatelská smlouva bude řídit českým právním řádem, platí základní pravidlo obsažené v § 2478 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „OZ“), podle nějž „vznikne-li na převzaté zásilce při obstarávání přepravy škoda, zasílatel ji nahradí, neprokáže-li, že škodu nemohl odvrátit.“ Toto ustanovení v zásadě navazuje na definici zasílatelské smlouvy v § 2471, která ve zkratce říká, že těžiště činnosti zasílatele spočívá v obstarání přepravy a nikoli jejím provedení. Pokud tedy zasílatel má u sebe zásilku v době, kdy přepravu obstarává, odpovídá za škodu na této zásilce, za škodu vzniklou na zásilce v průběhu přepravy ovšem zasílatel neodpovídá (což bylo potvrzeno mj. i judikaturou – srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 29 Odo 152/2003 ze dne 22. 4. 2004).

Z pravidla, že za škodu vzniklou na zásilce v průběhu přepravy zasílatel neodpovídá (nelze-li dovodit jeho odpovědnost např. z vadně sjednané přepravy, nesdělení informací dopravci atp.), jsou přípustné dvě výjimky. Tou první je samovstup zasílatele podle § 2474 OZ⁴ (někdy též označovaný jako dobrovolný), kdy zasílatel provede přepravu, kterou měl obstarat. Tím druhým je samovstup podle § 2482 OZ ve spojení s § 2461 OZ (někdy též nazývaný jako nepravý či nedobrovolný), který nabyl v praxi na významu až na základě rozsudku Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 32 Cdo 348/2007 ze dne 26. 11. 2007, v němž byl tento přístup použit a vešel v širší povědomí⁵. Pro úplnost lze uvést, že snaha zavést v českém právním řádu cestou judikatury obdobu § 459 německého obchodního zákoníku (Handelsgesetzbuch, HGB) byla odmítnuta rozsudkem Nejvyššího soudu ČR 32 Odo 272/2006 ze dne 26. 3. 2008).

Otázky pak rozhodnutí TS vzbuzuje především v případě nedobrovolného samovstupu, když § 2461 OZ počítá implicitně s tím, že zde bude jeden smluvní režim, který se na závazky komisionáře (zasílatele) použije (tedy že přeprava bude unimodální). A právě rozhodnutí španělského TS upozornilo na problém kombinovaných přeprav, a sice že zde může být více aplikovatelných právních režimů, mezi nimiž bude

třeba volit. Podle ustáleného názoru se sice přepravní smlouva v případě mezinárodní kombinované přepravy řídí rozhodným vnitrostátním právem určeným na základě kolizní normy, toto pravidlo má ovšem omezený dosah. Vyjdeme-li ze skutkového stavu v rozsudku TS, pak při hypotetické aplikaci českého práva na tento skutkový stav vyvstává v případě nedobrovolného samovstupu otázka, v jakém režimu bude zasílatel odpovídat. Nabízela by se odpověď, že v režimu kombinované přepravy podle národního práva, tedy v případě práva českého podle § 2566 OZ. Nicméně věc není tak jednoduchá, když ustanovení § 2461 OZ říká následující: „*Neuvede-li komisionář* (pozn.: zde zasílatel) *ve zprávě o provedení příkazu osobu, s níž na účet komitenta* (pozn.: zde příkazce) *uzavřel smlouvu, může komitent uplatnit svá práva proti samotnému komisionáři jako zavázanému z této smlouvy.*“ S ohledem na uvedený zákonný text vyvstává otázka, zda § 2461 OZ myslí skutečně uzavřenou smlouvu, nebo smlouvu, jež měla být uzavřena. Z gramatického hlediska by se mělo jednat o skutečně uzavřenou smlouvu (srov. použitá slova „uzavřel“ a „z této smlouvy“). Ze systematického hlediska lze navíc dovodit totéž, jelikož v případě neuzavření smlouvy má komitent nároky z porušení smluvní povinnosti komisionáře obstarat záležitosti komitenta z komisionářské smlouvy a tato povinnost již tedy dostatečně sankčně zajištěná je. Pokud pak stejně jako v rozsudku TS bude sjednána přeprava ve dvou právních režimech, okamžik vzniku škody nebude možné lokalizovat a nebude-li tedy možné říci, který z dopravců měl zboží v péči při vzniku škody, nebude možné ani říci, jakému režimu bude odpovědnost zasílatele podřízena (obecnou úpravu přepravní smlouvy v OZ nebude možné, jak se zdá, použít, jelikož § 2461 cílí podle všeho na skutečně uzavřenou smlouvu). Soud řešící takový případ bude muset zodpovědět otázku, kterému odpovědnostnímu režimu dá v daném případě přednost (jakoliv mu právní úprava jasná vodítka nedává), nebo bude muset vyslovit závěr, že ani v jednom případě není splněna podmínka pro odpovědnost dopravce podle dané smlouvy, jelikož není prokázáno, že ke škodě došlo v době, kdy měl zboží některý ze zainteresovaných dopravců ve své péči. I v takovémto řízení před českými soudy bude však podle názoru autora relevantní argument, že je to zasílatel, kdo by měl mít

⁴ Srov. HULMÁK, M. a kol.: Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 876.

⁵ V zásadě je obdobná úprava obsažena v § 2461 OZ, přičemž se jedná o subsidiární aplikaci ustanovení o smlouvě komisionářské na smlouvu zasílatelskou. Toto pravidlo ve svém důsledku vede k tomu, že pokud zasílatel nesdělí příkazci, s kým uzavřel přepravní smlouvu, odpovídá ve vztahu ke svému příkazci, jako by byl sám zavázaným z této smlouvy (tedy byl dopravcem). Dosah tohoto ustanovení se netýká jen přepravní smlouvy, ale podle všeho i jiných smluv uzavíraných zasílatel na základě jeho ujednání s příkazcem (např. pojistné smlouvy).

spíše přehled, jak přeprava probíhala a kdo měl zboží ve své péči při vzniku škody a pokud toto nemůže příkazce zjistit, nemělo by mu to jít k tíži. Na druhou stranu odkázat v takovémto sporu na nelimitovanou odpovědnost dopravce při kombinované přepravě podle § 2566 OZ (a podřítit tomuto režimu zasilatele v případě nepravého samovstupu) v případě aplikace českého práva není podle názoru autora rovněž možné, jelikož je třeba vidět, že zasilatel uzavírá přepravní smlouvy s dopravci s limitovanou odpovědností a tudíž by takovýto přístup měl za následek, že by zasilatel mohl získat pouze zlomek toho, co uhradil svému příkazci.

Jakkoliv tedy panuje obecná shoda, že český právní řád nestojí v případě právní úpravy kombinované přepravy na tzv. chameleon-systému a právní režim se tedy nemění v závislosti na právním režimu použitelném pro konkrétní úsek kombinované přepravy, s ohledem na gramatický výklad § 2461 OZ česká právní úprava, zdá se, zcela „imunní“ proti tomuto systému a z něj rezultujícím těžkostem není.

*JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D., advokát
bpv Braun Partners, s. r. o.*

«

Rozhodnutí Vrchního zemského soudu ve Stuttgartu ke ztrátě zásilky v důsledku jejího pozdního dodání

Oberlandesgericht Stuttgart ze dne 27. 11. 2019, sp. zn. 3 U 239/18, Transportrecht 7–8/2020, s. 345

V níže uvedeném rozsudku Vrchní zemský soud ve Stuttgartu posuzoval dodání zásilky se zpožděním zapříčiněným skutečností, že den dodání byl zároveň státním svátkem, přičemž příjemce odmítl v důsledku tohoto zpoždění dopravce a o to zkrácené doby minimální trvanlivosti přepravovaného zboží zásilku přijmout. Soud se tak musel vypořádat s otázkou, zda je v takovém případě zásilku možné považovat za ztracenou.

Společnost (dále též jen „pojištěná“) uzavřela kupní smlouvu v hodnotě 5.029,36 EUR na dodávku čerstvých těstovin s minimální trvanlivostí do 9. 12. 2017 a do 10. 12. 2017, a to ve speciálním obalu dle výslovné žádosti kupujícího. Přepravou z Rakouska do České republiky, konkrétně z Crailsheimu nad Maria Lanzendorfem do skladu v Říčanech, byla pověřena žalovaná za pevně ujednaných cenových podmínek a termínu dodání do skladu, který byl fixně stanoven na 15. 11. 2017. Žalovaná však následně pověřila provedením vlastní přepravy poddoprovce – společnost S.

Dne 16. 11. 2017 žalovaná oznámila, že zásilka bude příjemkyni doručena nejdříve 17. 11. 2017 (v den státního svátku v ČR) s tím, že pojištěná změnila v dokumentech datum na 17. 11. 2017. Podle žalované došlo k doručení zásilky v pondělí dne 20. 11. 2017, avšak dle žalobkyně až dne 22. 11. 2017. Příjemkyně odmítla zásilku převzít s odůvodněním, že zásilka měla být doručena dne 17. 11. 2017 a též z důvodu krátké minimální trvanlivosti zboží v důsledku pozdního dodání. O odmítnutí

informovala příjemkyně pojištěnou dne 22. 11. 2017. Dne 23. 11. 2017 sdělila pojištěná žalované, aby zásilku předala organizaci zabývající se charitativní činností.

Zemský soud v Ellwagenu následně obdržel žalobu na úhradu částky 5.029,36 EUR podle čl. 17 odst. 1, čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR, ust. § 1392 ABGB a § 67 zákona o pojištění. Žalobkyně, pojišťovna pojištěné, považovala zásilku (zboží) za ztracenou ve smyslu ust. § 17 Úmluvy CMR z důvodu, že nebyla včas dodána.

Žalovaná přípisem ze dne 5. 3. 2018 nárok na zaplacení částky 5.029,36 EUR odmítla. Jako důvod odmítnutí uvedla, že mezi žalovanou a příjemkyní byl konkludentně dohodnut termín dodání na 20. 11. 2017, a to z důvodu, že dne 17. 11. 2017 byl na území ČR svátek s tím, že na něj navazoval víkend. Žalovaná dále poukazovala na to, že minimální trvanlivost zboží byla do dne 10. 12. 2017, tedy že zboží mohlo být použito k prodeji nebo s ním za účelem snížení škody mohlo být naloženo jinak. Žalovaná trvala na tom, že opožděné dodání nemělo na další distribuci