

E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

1. Vydání

Březen 2019



K čl. 23 odst. 3, 29 odst. 1 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soud v Naumburgu (OLG Naumburg) ze dne 28.12.2018, sp. zn. 7 U 37/18

Firma Lego se sídlem v Dánsku pověřila českého dopravce přepravou 42 palet hraček značky Lego z místa odeslání Jirny v České republice do místa určení Harbke v Německu. Přeprava byla coby poddopravci zadána žalované s tím, že bylo výslovně dohodnuto, že vozidlo s nákladem může parkovat pouze na hlídaném či doporučeném parkovišti, což musí být také dopravcem písemně doloženo. Zboží převzal v únoru 2016 řidič poddopravce, jenž s vozidlem po 22. hodině zaparkoval na nehlídaném, ale osvětleném parkovišti v Německu vedle dalších nákladních vozidel a uložil se ke spánku v kabině řidiče. Parkoviště představovalo frekventované místo se 24hodinovou službou benzínové stanice. Během spánku řidiče otevřeli zloději dveře návěsu a odcizili celkem 15 ze 42 palet. Tyto měly váhu 1.789 kg. Ostatní palety poprášili bledě modrým práškem neznámé konzistence, pravděpodobně hasicím přístrojem. Hodnota odcizeného zboží představovala 48.025,86 EUR a náklady na odstranění znečištěných palet bledě modrým práškem pak 3.500,- EUR. Žalobkyně tvrdila, že se řidič dopravce dopustil hrubé nedbalosti, když nedbal pokynů a zaparkoval na nehlídaném parkovišti, které nepředstavovalo ani doporučené parkoviště ve smyslu písemného pokynu, řidič se ani nepokusil spojit s odesílatelem za účelem dosažení dohody o místu parkování.

Soud první instance i s ohledem na řádné zajištění vozidla nepovažoval jednání řidiče za porušení jeho povinností, popř. kvalifikované zavinění. Vůči tomuto rozsudku podala žalobkyně odvolání k Vrchnímu zemskému soudu.

Omezení odpovědnosti dopravce dle článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR soudem první instance považovala žalobkyně za neodůvodněné, místo vybrané řidičem k přenocování nebylo ani hlídané, ani odesílatelem doporučené. Řidič tedy mohl pokračování přepravy odmítnout, mohl zvolit jiný bezpečnostní koncept, či si mohl vyžádat jiný pokyn odesílatele, resp. prvního dopravce. Řidiči muselo být jak z transportních dokumentů, tak z nápisů na zboží zřejmé, že se jedná o zboží vyšší hodnoty, navíc lehce prodejné, a tudíž ohrožené krádeží. Poddopravce nezvolil ve vztahu k povaze zboží žádné odpovídající opatření, pokyn zcela porušil.

Odvolací Vrchní zemský soud konstatoval, že obsah termínu hrubá nedbalost ve smyslu článku 29 odst. 1 Úmluvy CMR podléhá výkladu dle národního práva. V tomto smyslu je třeba aplikovat ustanovení § 435 německého obchodního zákoníku, kdy dopravce odpovídá za

škodu neomezeně, jestliže jedná úmyslně nebo lehkovážně a s vědomím, že ke škodě skutečně dojít může. Úmyslné zavinění je podle německého práva rovno také lehkovážnému jednání s vědomím, že ke škodě s vysokou pravděpodobností dojít může. V tomto smyslu odvolací soud konstatoval, že pokyn odstavit vozidlo pouze na hlídaném nebo doporučeném parkovišti ve spojitosti s vysokou hodnotou zboží, která byla řidiči známa, musela vytvořit dostatečný signál nebezpečí krádeže zboží, a tudíž požadavek na odpovídající chování dopravce. Odvolací soud konstatoval, že dopravci nebránilo nic nasadit na přepravu dalšího řidiče, což by umožnilo přepravu vykonat bez přerušování přepravy, popř. přenocování. Odvolací soud proto konstatoval, že nárok žalobce na úhradu částky 48.025,86 EUR je oprávněný. Konstatoval také, že žalobci náleží znaleckým posudkem zjištěný náklad na odstranění poškozeného obalu zbyvajících zboží bledě modrým práškem ve výši 3.500,- EUR.



K čl. 31 Montrealské úmluvy

Rozhodnutí Soudního dvora EU ze dne 12. 4. 2018 – C-258/16, Transportrecht 11-12/2018, str. 456

Cestující na letu dopravce Finnair letěla z Malagy do Helsinek a po přeletu zjistila, že v zavazadle předaném k přepravě jí chybí některé věci, načež toto telefonicky oznámila aerolinkám. Finnair cestující následně vydaly potvrzení o podání tohoto oznámení o škodě, pojišťovna cestující jí na základě toho vyplatila náhradu škody a jakožto nástupce do práv cestující podala pojišťovna na Finnair žalobu na náhradu škody. Prvoinstanční soud v Helsinkách žalobu zamítl, neboť se ztotožnil s argumentem žalované, že oznámení o škodě nebylo podáno písemně do 7 dnů od jejího zjištění, dle čl. 31 odst. 2 a 3 Montrealské úmluvy, a žaloba tak dle čl. 31 odst. 4 Montrealské úmluvy již není přípustná. Odvolací soud v Helsinkách následně naopak náhradu škody pojišťovně přiznal z důvodu nejasnosti informací o oznámení škody na webových stránkách aerolinek pro cestující jakožto spotřebitele. Nadto aerolinky neinformovaly cestující po jejím oznámení škody, že samotné telefonické oznámení nestačí a že má škodu oznámit ještě písemně.

Finnair podala dovolání k Nejvyššímu soudu Finska s argumentem, že odvolacím soudem byl nesprávně vyložen čl. 31 Montrealské úmluvy. Na požádání Nejvyššího soudu rozhodl Soudní dvůr EU o předběžných otázkách takto: (1.) Čl. 31 odst. 4 Montrealské úmluvy musí být vykládán tak, že ve lhůtách stanovených v odst. 2 tohoto článku reklamace *musí* být podána písemně v souladu s odst. 3 uvedeného článku, a to pod sankcí nepřipustnosti uplatnění jakýchkoliv nároků vůči dopravci. (2.) Výraz „písemně“ je v kontextu čl. 31 Montrealské úmluvy chápán tak, že označuje jakýkoliv soubor grafických znaků, mající význam, a tudíž reklamace cestující zaznamenaná v informatizovaném systému leteckého dopravce *splňuje* požadavek písemné formy dle čl. 31 odst. 3 Montrealské úmluvy. (3.) Zaznamenání oznámení o škodě pracovníkem leteckého dopravce (ať už na papír, nebo elektronicky v informatizovaném systému dopravce), pokud cestující může ověřit správnost takto zaznamenaného znění reklamace, příp. ji pozměnit, doplnit či nahradit, *nebrání* tomu, aby požadavek písemné formy v čl. 31 odst. 2 a 3 Montrealské úmluvy byl považován za splněný. (4.) Kromě požadavku, aby vzniklá škoda byla dopravci oznámena, čl. 31 Montrealské úmluvy *nestanoví* další hmotněprávní požadavky.



Rozhodnutí Vrchního zemského soudu v Norimberku (OLG Nürnberg) ze dne 14. 2. 2018 – 12 U 1435/17, Transportrecht 11-12/2018, str. 444

Odesílatka a zároveň konečná příjemkyně, společnost A.G., zadala k říční lodní přepravě cca 2,4 tisíc tun kukuřice po Dunaji ze Srbska do Rumunska řetězci dopravců. Jedním z dopravců (3. poddopravcem) byla žalobkyně, mezinárodní logistická společnost se sídlem v Srbsku, která přepravu fakticky prováděla, a to tlačným člunem s dvěma čluny nákladními. Do cíle čluny dorazily dne 3. 7. 2015 a dne 6. 7. 2015 ohlásily příjemci svou připravenost k vyložení nákladu. Žalovaná je 2. poddopravcem, který žalobkyni přepravou pověřil dne 12. 6. 2015 na základě přepravní smlouvy „cargo booking note“. Po příjezdu člunů na místo určení zaplatila žalovaná žalobkyni sjednané přepravné cca 26.000,- EUR a dne 6. 7. 2015 jí udělila pokyn, aby náklad jednoho z člunů nevykládala, neboť předchází v řetězci dopravců, 1. poddopravce (společnost V.G.), jí dosud nezaplatil sjednané přepravné.

Člun s 1.163,5 tunami kukuřice tedy zůstal v přístavu nevyložen a 7. 7. 2015 žalovaná vyzvala 1. poddopravce k úhradě přepravného s tím, že člun do té doby nevyloží; o tomto žalovaná informovala odesílatku/příjemkyni. Ani příjemkyně, ani 1. poddopravce přepravné nezaplatili. Žalovaná se následně snažila bezúspěšně tuto kukuřici nouzově prodat, aby minimalizovala škodu. Dne 14. 10. 2015 bylo na podnět příjemkyně znalecky zjištěno, že zboží bylo zčásti zkažené, vznikla tak škoda ve výši cca 45.000,- EUR. Proti výslovnému pokynu žalované nechala žalobkyně náklad téhož dne prostřednictvím příjemkyně vyložit. Žalovaná se nato po žalobkyni domáhala vrácení již uhrazeného přepravného. Koncem roku 2015 vystavila žalobkyně žalované fakturu za zdržení zásilky na cca 30.000,- EUR, kterou jí žalovaná zaslala zpět a vystavila jí fakturu na cca 63.000,- EUR. Žalobkyně následně zaplatila odesílatce/příjemkyni na náhradu škody znalcem určenou škodu cca 45.000,- EUR a 1.000,- EUR za znalecký posudek. Na základě toho na žalobkyni přešlo z příjemkyně právo na náhradu škody, a žalovala tak žalovanou u Zemského soudu v Regensburgu, jenž byl místně příslušný dle sídla žalované, jak na zdržné cca 30.000,- EUR, tak na náhradu škody cca 45.000 EUR, celkem 75.000,- EUR, dle čl. 15c Úmluvy CMNI, způsobené jí uděleným pokynem žalované nevykládat část zboží.

Prvoinstanční soud rozhodl tak, že žalované uložil zaplatit žalobkyni polovinu z žalované sumy, neboť na straně žalobkyně shledal rovnocenné spoluzavinění škody dle čl. 8 odst. 1 věty 2 Úmluvy CMNI, přičemž spoluzavinění odvodil z ujednání „subrogation agreement“ mezi stranami, neboť toto představovalo tajnou spolupráci stran na vrub odesílatky/příjemkyně. Proti rozhodnutí se odvolaly obě strany. Vrchní zemský soud v Norimberku po zvážení všech okolností shledal, že spoluzavinění na straně žalobkyně dáno sice bylo, avšak pouze ve výši 20 %, a to nikoli na základě „subrogation agreement“, nýbrž v důsledku neprovádění průběžné kontroly nákladu od 3. 7. 2015. Požadovaný nárok žalobkyně dle čl. 15c Úmluvy CMNI tak odvolací soud понížil o 20 % a žalované uložil zaplatit žalobkyni částku cca 60.000,- EUR.



K čl. 17 odst. 1, čl. 23 odst. 3 a čl. 25 odst. 2 písm. b) Úmluvy CMR

Rozhodnutí Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 11. 10. 2018 – I ZR 18/18, Transportrecht 1/2019, str. 18

Odesílatel zadal žalobkyni zakázku přepravy zásilky 72 kusů motorů nákladním vozem. Žalobkyně touto přepravou pověřila žalovanou, která k provedení přepravy použila dalšího poddopravce. Zaviněním poddopravce došlo ke škodě na zásilce, kterou odesílatel vyčíslil na 322.515,20 EUR. Žalobkyně se po žalované domáhala protiplnění ve výši 149.320,24 EUR vypočteného dle zvláštních práv čerpání (SDR) dle § 23 a § 25 Úmluvy CMR, vycházela přitom z hrubé váhy zásilky – 17.928 kg. Tato hrubá váha zahrnovala kromě souhrnu hmotnosti 72 motorů – 12.528 kg – i váhu 12 stojanů na motory, které zůstaly nepoškozené – 5.400 kg.

Zemský soud v Lipsku žalobě plně vyhověl. Žalovaná se proti rozhodnutí částečně odvolala, a to do části plnění ve výši 44.962,- EUR představující část vypočtené hodnoty z váhy stojanů na motory, neboť měla za to, že tyto stojany neměly být do výpočtu hodnoty dle hrubé váhy zásilky zahrnuty.

Vrchní zemský soud v Drážďanech jakožto soud odvolací odvolání vyhověl a žalobu co do části 44.962,- EUR zamítl. Proti tomu podala žalobkyně dovolání, avšak Spolkový soudní dvůr se ztotožnil se závěry soudu odvolacího a konstatoval, že hmotnost obalu ani pomůcek použitých k přepravě zboží, zůstaly-li neporušené a mohou být bez omezení použity pro další přepravu, se do hrubé váhy při výpočtu limitu náhrady škody dle čl. 25 odst. 2 písm. b) ve spojení s čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR nezahrnuje.



K čl. 11, 18, 33 a 45 Montrealské úmluvy;
k §§ 407, 425 odst. 1, 452, 452a a 453 německého obchodního zákoníku

Rozhodnutí Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 12. 7. 2018 – 23 U 1884/17, Transportrecht 1/2019, str. 27

Společnost E. Automotive GmbH zakoupila motorky do automobilových dveří od kufru od společnosti I. Motoren GmbH. Motorky byly vyrobeny společností I.E.W. Ltd Hongkong, odkud byly přepraveny letecky na letiště Stuttgart a z letiště nákladním vozem příjemkyni, společnosti IMS G. GmbH. Poté, co bylo zjištěno poškození u několika palet zásilky, byly tyto palety dopraveny k vyčíslení škody na zboží do sídla společnosti I. Motoren GmbH. Všechny motorky na jedné paletě, která byla zcela převrácená, a část motorků na zbylých 3 paletách byly nepoužitelné. Náklady za přepravu vyúčtovala společnost G.W. GmbH. Pojistitelka společnosti E. Automotive GmbH žalovala společnost G.W. GmbH na náhradu škody na zboží způsobené při přepravě. Žalovaná namítala nedostatek své pasivní legitimace, neboť přepravní smlouva nebyla uzavřena s ní. Zemský soud v Landshutu žalobu bez nařízení ústního jednání zamítl, neboť žalobkyně neprokázala, že by E. Automotive GmbH žalovanou touto přepravou pověřila.

Žalobkyně podala proti rozhodnutí odvolání, avšak Vrchní zemský soud v Mnichově se ztotožnil s prvoinstančním rozhodnutím a odvolání zamítl.

U škody na zboží na převrácené paletě se aplikovalo německé právo, neboť žalobkyně netvrdila, že by paleta byla převrácena již při vykládce na letišti, tedy ke škodě muselo dojít až při vnitrozemské přepravě. U škody na zboží na ostatních 3 paletách se aplikovala Montrealská úmluva dle jejího čl. 18 odst. 4, neboť místo, kde došlo ke škodě, bylo nejasné.

Žalobkyně předložila jako důkazní prostředky o pověření žalované přepravou mj. ujednání o sazbách za přepravu z Hongkongu do Německa, z toho však nešlo odvodit sjednání konkrétní přepravní smlouvy. Dále byla jako důkazní prostředek předložena žalovanou vystavená faktura společnosti E. Automotive H. GmbH se sazbami dle ujednání o sazbách za přepravu, což, jak odvolací soud konstatoval, může být jistá indicie pro to, že žalovaná přepravou pověřena byla, avšak nepostačuje to jako důkaz, ani jako dokument dostačující k přenesení břemene tvrzení a břemene důkazního o opaku na žalovanou. Ze všech ostatních předložených listin žalobkyní soudu nebylo možné odvodit, že by vůbec k nějakému kontaktu mezi E. Automotive GmbH a žalovanou došlo. V řízení vypovídající svědci nemohli potvrdit, zda v tomto konkrétním případě byla zakázka zadána žalované. Ani odkázání stran na dokument „Routing Order“ nebylo nápomocno. Soud sice obecně konstatoval, že pokud dopravce uzavřel se třetí osobou rámcovou smlouvu, v níž jí mj. poskytuje zvláštní sazby za „přijetí balíků“, může toto vést k uzavření přepravní smlouvy s touto třetí osobou, když čtvrtá osoba dopravci dle smlouvy („Routing Order“) předá zboží s odkazem na tuto rámcovou smlouvu. Avšak v tomto případě nebylo konkrétně uvedeno ani nebylo zřejmé, že by I.E.W. Ltd Hongkong předala motorky žalované (popř. G.W. Hongkong Ltd.) s odkazem na ujednání o sazbách za přepravu mezi E. Automotive GmbH a žalovanou. Uzavření přepravní smlouvy tak mezi E. Automotive GmbH a žalovanou nebylo prokázáno, tudíž nárok žalobkyně na náhradu škody byl pro nedostatek pasivní legitimace žalované zamítnut.



K čl. 17 odst. 2 a 4, čl. 18, 23, 25, 29 Úmluvy CMR

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 21.3.2018, sp. zn. 7 Ob 28/18w, Transportrecht 11-12/2018, str. 442

Žalobce, vlastník zemědělského podniku, ve kterém jsou mimo jiné vyšlechtěni vysoce kvalitní koně pro jezdecký sport, uplatil u soudu proti žalovanému žalobu na náhradu škody ve výši 28.561,29 EUR, a to podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR.

Žalobce pověřil žalovaného přepravou těhotné klisny z Itálie do Rakouska. V průběhu přepravy došlo ještě na území Itálie k dopravní nehodě, kterou klisna a nenarozené hříbě nepřežili. Dopravní nehodu podle závěrů vyšetřovatelů způsobil řidič žalované, a to v důsledku hrubé nedbalosti, tím, že nezvládl předjížděcí manévr ve vysoké rychlosti při nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla jedoucího před ním. Klisna, která zemřela v důsledku dopravní nehody, byla pronajata pro reprodukční účely, přičemž v době přepravy očekávala narození hříběte. Klisna byla oplodněna vysoce hodnoceným vajíčkem od jiné, již zesnulé klisny, a spermatem vysoce ceněného hřebce. Kobyla dárce a hřebec byli ve vlastnictví žalobce. Kdyby hříbě v důsledku nehody nezemřelo a narodilo by se zdravé, mohlo by se prodat ve čtyřech měsících jeho života a přinést žalobci zisk. Žalobce tak jemu vzniklou škodu stanovil s přihlédnutím k „výrobním nákladům“ podle metody hodnoty aktiv a nákladů přepravy.

Žalovaný nárok žalobce neuznal, poukazoval na omezení své odpovědnosti podle Úmluvy CMR, s čímž však nesouhlasil žalobce, který poukazoval na čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR, podle kterého se dopravce nemůže odvolávat na ustanovení kapitoly, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.

Soud prvního stupně žalobě nevyhověl, avšak odvolací soud rozsudek soudu prvního stupně zrušil. Žalovaný proto podal proti rozsudku odvolacího soudu dovolání, které bylo Nejvyšším soudem odmítnuto. Nejvyšší soud po provedeném dokazování konstatoval, že v případě, kdy byla březí zvířata zabita při nehodě, není smrt nenarozeného mláděte ztrátou zisku, ale pozitivní škodou (stejně jako při úhynu včelstva či prasnic, od nichž bylo možno očekávat výnos či mláďata) a uložil nižším soudům, aby doplnily dokazování ohledně výše škody, která žalobci vznikla.



K čl. 32 Úmluvy CMR

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 30.11.2016, sp. zn. 7 Ob 181/16t, Transportrecht 6/2018, str. 258

Mezi stranami sporu byla uzavřena rámcová smlouva, která upravovala podmínky přepravy kávy. V období od ledna do srpna 2013 přepravil žalovaný celkem 20 zásilek kávy z Rakouska přes Německo do Belgie, Dánska, Lucemburska a Nizozemska. Žalovaný neprováděl přepravu sám, ale najal si (pod)dopravce.

Dne 20.8.2013 byla celním úřadem v Erfurtu zadržena poslední (dvacátá) zásilka kávy a dne 26.8.2013 byl zaměstnanec žalobce informován o zahájení předběžného šetření proti řidiči českého (pod)dopravce. Žalobce následně zaplatil celnímu úřadu kauci ve výši 5.552,26 EUR ve výši vyměřené daně z kávy, aby bylo zboží (zadržaná káva) celním úřadem propuštěno do volného oběhu. Rozhodnutím ze dne 4.9.2013 celní úřad v Erfurtu vyměřil žalobci daň z kávy ve výši kauce, neboť káva podléhá spotřební dani podle § 1 zákona o dani z kávy (KaffeeStG), podle kterého každý, kdo přepravuje kávu přes daňovou oblast, musí předem informovat celní úřad (§ 17 odst. 4 druhá věta KaffeeStG). Žalobce se proti tomuto rozhodnutí celního úřadu neodvolal.

Následně celní úřad vyzval žalobce, aby předložil seznam transportované kávy přes Německo za období let 2012 až 2014. Poté, co žalobce seznam celnímu úřadu předložil, doměřil celní úřad žalobci spotřební daň ve výši 279.111,12 EUR. Uvedenou platbu požadoval žalobce zaplatit po žalovaném, když dle jeho názoru se jednalo ze strany žalovaného o hrubou nedbalost, pokud žalovaný neznal daňové předpisy platné na území, přes kterou transport probíhá. Žalovaný proti nároku žalobce uplatnil námitku promlčení a dále uvedl, že dle jeho názoru se na přepravu kávy vztahovalo osvobození od daňové povinnosti, přičemž pokud by se žalobce proti doměření daně bránil, musel by být se svým nárokem úspěšný.

Soud prvního stupně žalobu zamítl, když neznalost daňových zákonů nepovažoval za hrubou nedbalost žalovaného. Proti rozsudku podal žalobce odvolání, přičemž odvolací soud rozsudek změnil tak, že dle jeho závěrů byl žalovaný odpovědný za škodu, která žalobci vznikla doměření daně, neboť měl být informován o platných daňových předpisech, když platné předpisy jsou dohledatelné pomocí vyhledávače Googlu. Odvolací soud zároveň uvedl,

že nárok není promlčený, neboť v důsledku hrubé nedbalosti se promlčecí doba posuzuje podle rakouského práva a činí 3 roky. Žalovaný podal proti rozsudku dovolání.

Nejvyšší soud dospěl k závěru, že dovolání je důvodné a konstatoval, že na projednávaný případ se aplikují výlučně ustanovení Úmluvy CMR. Nejvyšší soud uvedl, že aby se jednalo o hrubou nedbalost, muselo by se jednat o zvlášť závažné porušení péče, a to při zohlednění všech okolností případu. Nejvyšší soud uzavřel, že v předmětné věci nedošlo k prokázání naplnění hrubé nedbalosti ze strany žalovaného, závěry odvolacího soudu nevyplývají z provedeného dokazování, a promlčecí lhůta tak činí 1 rok, přičemž počala běžet nejpozději v únoru 2014. Z uvedeného důvodu Nejvyšší soud zrušil rozsudek odvolacího soudu a věc vrátil k dalšímu projednání.



K čl. 1, 24 Úmluvy CIM

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 23.2.2017, sp. zn. 2 Ob 18/16k, Transportrecht 11-12/2017, str. 466

Žalobce je společností založenou dle španělského práva se sídlem v Madridu, která vlastní a pronajímá železniční vozy. Žalovaný je rakouskou společností spravující železniční infrastrukturu v Rakousku. Společnost „R“ GmbH (dále jen „třetí pomocný vedlejší účastník“) je železničním podnikem, které žalovaný poskytuje přístup ke spravované železniční infrastruktuře (dle smlouvy o užívání infrastruktury) a která byla zároveň ve smluvním vztahu se žalobcem, kdy vztah mezi nimi byl upraven „*Všeobecnou smlouvou o používání nákladních vozů*“.

Dne 6.9.2008 vykolejilo v prostoru stanice Rosenbach v Korutanech několik vozů ve vlastnictví žalobce. Vlak byl na cestě z Kolína do Turecka. Dne 8.4.2009 vykolejily v prostoru stanice Ebenfurth v Dolním Rakousku opět dva vozy žalobce, když se tento vlak pohyboval ze Šopronu do Pasova. K oběma nehodám došlo na vysokorychlostních tratích, avšak při nízké rychlosti. Při nehodě byly poškozeny jak vozy žalobce, tak železniční infrastruktura žalovaného. V důsledku nehody požadoval žalobce zaplatit náhradu škody ve výši 111.267,09 EUR (z nehody ze dne 6. září 2008) a částku 14.247,03 EUR za škodu vzniknou při nehodě ze dne 8.4.2009. Žalovaný pak vůči žalobci uplatnil protinárok na náhradu škody, a to z důvodu poškození železniční infrastruktury. Soud obě řízení spojil do jednoho.

Žalobce svůj nárok odůvodnil tím, že nehody byly způsobeny provozem železnice. Žalobce poukazoval na závěry vyšetřování, dle kterých obě nehody byly způsobeny provozem železnice. Příčiny vykolejení spočívaly v nedostatečné železniční infrastruktuře žalovaného, zejména při překročení přípustného zkreslení tratě. Žalovaný na podanou žalobu reagoval tak, že svou vinu odmítl, neboť dle jeho názoru k nehodě došlo z důvodů konstrukční nevhodnosti nákladních vozů, významné technické závady na vozech a také v důsledku nedostatečné údržby, špatného nakládání a zajištění nákladu na vozidlech. Za tyto vady pak není žalovaný odpovědný.

Soud prvního stupně uznal odpovědným žalovaného, když ten povolil provoz vozidel žalobce na jeho železniční infrastrukturu. Odvolací soud rozsudek potvrdil. Nejvyšší soud se však

s rozhodnutím nižších stupňů neztotožnil a rozhodnutí nižších soudů považoval za překvapivá, když dle jeho názoru se soudy nedostatečně zabývaly smlouvami, které byly mezi stranami uzavřeny, přičemž nižší soudy se také nedostatečně vypořádaly se standardy odpovědnosti. V případě poškození zboží, které je předmětem přepravní smlouvy, nelze navíc mimosmluvní nároky třetí osoby, která je poškozena, dle názoru Nejvyššího soudu opírat o striktní odpovědnost podle zákona o odpovědnosti železnice a motorových vozidel (EKHG). Z uvedeného důvodu Nejvyšší soud zrušil rozsudek odvolacího soudu a věc vrátil k dalšímu projednání.

Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář, s.r.o.
Dlouhá 16, 110 00 Praha 1
e-mail: info@ak-sv.cz
<http://www.ak-sv.cz>
Tel.: (+420) 221 779 970
Fax: (+420) 221 779 999