

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasílatelství

1. vydání

březen 2015

Dámy a pánové,

novým „E-bulletinem – soudní rozhodnutí v přepravě a zasílatelství“ zahajujeme novou etapu v naší snaze po větší informovanosti veřejnosti ať již odborné, tak i laické, o vývoji profesionálních názorů a stanovisek soudů v oblasti tuzemské i mezinárodní přepravy a zasílatelství.

Na našich internetových stránkách budeme každé čtvrtletí počínaje prvním čtvrtletím roku 2015 uveřejňovat vždy nejméně deset zahraničních či tuzemských rozhodnutí, vhodných pro jejich praktické využití v každodenním životě přepravních a zasílatelských společností, pro informovanost profesionálních právníků a advokátů operujících v této oblasti s cílem blíže seznamovat s novými stanovisky soudů, velmi často navazujícími na současnou potřebu a vývoj v této oblasti práva.

Rozhodnutí jsou čerpána ze zdrojů publikovaných na internetových stránkách zahraničních (zejména nejvyšších) soudů, v odborné literatuře (Transportrecht, European Transport Law, Recht der Transportwirtschaft), ale též z informací zahraničních advokátních kanceláří, zveřejňujících zajímavá soudní rozhodnutí na svých internetových stránkách.

Přesto, že se někdy jedná o protichůdná právní stanoviska soudů, neznamená to, že by každé odlišné rozhodnutí mělo měnit stávající trend, naopak, je důkazem toho, že soudní řízení představuje oblast neustále se vyvíjející a závislou vždy na konkrétním posouzení případu konkrétním člověkem, nikoli zautomatizovanou technologickou službu.

Věříme, že publikovaná rozhodnutí Vám budou přínosem ve Vaší praxi, zejména pro argumentaci v obchodních nebo i soudních jednáních.

Machytková, Sedláček, Vaca & spol.,
advokátní kancelář, s.r.o.
JUDr. Pavel Sedláček, společník



Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 29.1.2014, sp. zn. 7 Ob 219/13a - European Transport Law - 2014, str. 461

Žalobkyně, která byla před svojí likvidací činná v přepravě, pověřila žalovanou provedením přepravy 19,5t vepřového masa (nakládka v Německu) a 2t kuřecího masa (nakládka na Slovensku), které mělo být dopraveno společností sídlící v Rumunsku. Přeprava měla být provedena za paušální částku 1.730,-EUR pomocí nákladního automobilu. Ani odesílatel (myšleno dodavatel) ani příjemce o sobě neměli vědět, a proto byla do přepravy zapojena společnost se sídlem v Rakousku.

Žalobkyně v objednávce přepravy uvedla, že se smlouva má řídit výlučně rakouským právem. Zaslala žalované k provedení přepravy vzor jím podepsaného tzv. neutrálního nákladního listu, ve kterém byla jako odesílatel uvedena společnost I... GmbH sídlící v Rakousku a jako příjemce společnost M...S.R.L. z Rumunska. Tato listina byla podepsána a orazítkována v části odesílatele společností I....GmbH a jako dopravce uvedena žalovaná s razítkem bez označení právní formy společnosti. Jak objednávka přepravy, tak tento vzor nákladního listu byly zaslány žalované faxem. Žalovaná objednávku přijala a pověřila jejím provedením rumunskou společností. Rumunský subdoprovce naložil zásilku v Německu a na Slovensku, řidiče nákladního automobilu zastavila na rumunských hranicích rumunská celní správa, aby provedla celní kontrolu. Řidič předložil celní kontrole dvě vyhotovení nákladního listu, v obou byla I...GmbH uvedena nikoliv jako odesílatel, ale jako příjemce. Jako odesílatel byla uvedena společnost S....GmbH a H...a.s. Dále řidič nákladního automobilu předložil celním úředníkům tzv. TRADE DOKUMENT a dodací list, přičemž oba se odvolávaly na společnost I..GmbH Österreich. Řidič celnímu úřadu vysvětlil, že zboží má být určeno společnosti M...S.R.L. do Rumunska, což ale nevyplývalo ze žádného jím předloženého dokumentu. Celní úřad při kontrole zjistil, že společnost I...GmbH ve Vídni uvedená v nákladním listu má stejný název jako rumunská společnost, která zastavila svoji činnost, a která dluží rumunskému státu peníze na daních. Celní úřad nemohl identifikovat na základě předložených dokumentů příjemce zásilky a zboží zabavil a vyměřil subdoprovci pokutu. Následně zboží prodal.

Žalobkyně požadovala po žalované náhradu škody za to, že maso bylo rumunskými úřady zabaveno a zlikvidováno, protože žalovaná v rozporu s objednávkou nesprávně vystavila nákladní list a uvedla na něj nesprávné údaje. Žalovaná měla vystavit na základě zaslání vzoru tzv. neutrální nákladní list. Prodávajícím měla být I.... GmbH ve Vídni a kupujícím rumunská společnost M.... S.R.L. Vystavení tzv. neutrálního nákladního listu mělo být jedinou možností jak ochránit zákazníka, přičemž takový postup je v nákladní dopravě obvyklý. Žalovaná namítla, že příkaz žalobkyně vyplnit nákladní list v rozporu se skutečností by bylo v rozporu se zákonem a žalovaná by takový příkaz nemohla uposlechnout, a i kdyby se tak stalo a příkaz byl dodržen, došlo by k zabavení zboží rumunskými celními úřady.

Soud prvního stupně vyhověl žalobě a doplnil, že k zadržení zboží došlo proto, že nákladní listy byly subdoprovce žalované vyplněny nesprávně a v rozporu s pokyny a doplnil, že dohoda o tzv. neutrálním nákladním listu není nemorální, je totiž v nákladní přepravě běžné, že prodávající nechce zveřejnit kupujícím své zdroje. Odvolací soud potvrdil rozhodnutí soudu prvního stupně.

Rakouský nejvyšší soud uvedl, že Úmluvou CMR neupravené otázky, které se nedají rozhodnout výkladem právních norem a pro které není předepsána na daný problém aplikace určitého právního řádu, se řídí použitelným právem na základě mezinárodního práva

soukromého. Smluvní strany uzavřely v říjnu 2009 smlouvu o nákladní přepravě, ve které se podřídily rakouskému právu.

Žalovaná převzala v přepravní smlouvě povinnost vystavit nový nákladní list a měla provést přepravu s tzv. neutrálním nákladním listem. Úmluva CMR nestanoví, kdo má povinnost vystavit nákladní list. Každá ze smluvních stran je oprávněna jej vystavit. Podle komentáře k Úmluvě CMR (Teutsch v Thume, CMR – „Kommentar“, čl. 5 odst. 6) v praxi vystavuje a vyplňuje nákladní list odesílatel, avšak Csoklich v komentáři k rakouskému obchodnímu zákoníku upozorňuje, že v praxi jsou ve všech případech použity dokumenty připravené dopravcem, které jsou dány k dispozici dopravcem/zasílatelem a jím také často částečně vyplněny. Nemůže být tudíž vytýkáno, že žalovaná na sebe převzala vystavení nákladního listu.

V souvislosti s doprovodnými dokumenty je dopravci často ukládáno, aby provedl *neutralizaci* dokumentů. Např. u Drop-Shippingu se jedná o výměnu nákladního listu a účtů – faktur. Tím chce obchodník v prodejním řetězci zakrýt své zdroje a nákupní podmínky vůči konečnému odběrateli. V daném případě byla zasílatelem a dalším prodejcem, z čehož také žalovaný v dovolání vycházel, rakouská společnost I...GmbH. Tato společnost prodala maso rumunské společnosti M...S.R.L. a pověřila žalobkyni provedením přepravy, která dále pověřila žalovanou. Němečtí a slovenští dodavatelé stejně jako kupující o sobě neměli vzájemně vědět. K dosažení tohoto účelu převzala žalovaná povinnost vystavit tzv. neutrální nákladní list. V zaslaném vzoru byla jako odesílatel uvedena rakouská společnost I...GmbH, která jej podepsala a orazítkovala, jako příjemce společnost M...S.R.L a jako dopravce žalobkyně. Tento dokument nepopisoval přepravní smlouvu převzatou žalovanou, ale odpovídal údajům, které byly základem pro přepravu zboží. Žalovaná tak nesporně nevystavila, v rozporu s převzatým závazkem, tzv. neutrální nákladní list.

Podle skutečností uvedených v odvolání následovalo zadržetí zboží ze strany rumunských celních úřadů, protože nebyla možná identifikace příjemce na základě prezentovaných dokumentů řidičem subdoprovce žalované.

Podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR odpovídá žalovaný dopravce, který podle čl. 3 Úmluvy CMR odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přeprav, zásadně za ztrátu vzniklou v době mezi převzetím zásilky a jejím doručením. Zabavení zboží spojené s jeho prodejem prostřednictvím celního úřadu je ztrátou zásilky ve smyslu nákladní přepravy, protože tato skutečnost bránila dopravci doručit zásilku příjemci. U odpovědnosti podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR se jedná o pravděpodobné zavinění se zpřísněnou mírou pečlivosti mezi převzetím zásilky ke splnění závazků vyplývajících z přepravy a jejím doručením. Žalující odesílatel prokázal, že subdoprovce žalované převzal zásilku nepoškozenou, že tato utrpěla škodu a že tato škoda nastala před doručením zásilky. Odpovědnosti podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR je dopravce zproštěn tehdy, když jsou dány předpoklady pro zproštění odpovědnosti podle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR.

Doprovce může být podle čtvrtého důvodu zproštěn odpovědnosti podle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR (okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci), pokud prokáže, že škoda spočívá v neodvratitelné události, jejímuž vzniku dopravce nemohl ani s vynaložením podle okolností případu nejvyšší možné a rozumně předpokládané pečlivosti zabránit. Nebylo tvrzeno ani zjištěno, že zabavení zásilky představovalo protizákonné opatření nebo že došlo k nezaviněnému odejmutí zásilky.

Zavinění ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR (první případ) nepředpokládá, že osoby oprávněné jednat (v tomto případě žalující odesílatel) poruší smluvní povinnosti. Bude postačovat, že byl porušen závazek k zabránění vzniku škody, tzn. že nebyla dodržena při dopravě potřebná pečlivost. Chování přičitatelné osobě oprávněné jednat musí být v příčinné souvislosti se vznikem škody a její výší. Takové zavinění se musí u nesprávně vyplněného

nákladního listu - do nákladního listu uvedené nesprávné adresy příjemce - stejně jako u okolností, které mohou podle čl. 11 Úmluvy CMR založit odpovědnost odesílatele, předpokládat.

Podle čl. 11 odst. 1 Úmluvy CMR je odesílatel povinen připojit k nákladnímu listu nebo dát dopravci k dispozici doklady potřebné k celním a dalším úředním jednáním prováděným před vydáním zásilky a poskytnout mu všechny informace, o které požádá. Tím jsou myšleny veškeré listiny, které zúčastnění nositelé veřejné moci vydali u přeshraničního přepravy k předpokladu překročení hranice. Tomu odpovídá druhá věta čl. 11 odst. 2 Úmluvy CMR stanovující odpovědnost odesílatele bez ohledu na zavinění za všechny škody, které vznikly z vad, neúplnosti, nesprávnosti listin potřebných podle čl. 11 odst. 1 Úmluvy CMR. Podle poslední věty souvětí odst. 2 čl. 11 Úmluvy CMR je vyloučena odpovědnost odesílatele, pokud byla škoda způsobena dopravcem nebo jím použitými osobami (čl. 3 Úmluvy CMR).

Pro odpovědnost žalované podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR nebo při existenci důvodu vylučujícího odpovědnost podle odstavce 2 téhož článku není rozhodné, zda žalovanou převzatá povinnost k tzv. neutralizaci dokumentů ohledně nákladního listu, jak bylo tvrzeno, podle rumunského práva mohla být v rozporu s dobrými mravy. Škoda nebyla způsobena opomenutým vyhotovením neutrálního nákladního listu, nýbrž tím, že ve skutečně vyhotoveném nákladním listu byla uvedena společnost I.... GmbH ve Vídni jako příjemce, ačkoliv příjemcem byla rumunská společnost M..... S.R.L. Ohledně této otázky nemůže být stanoveno, že by v případě řádně vyplněného nákladního listu jako neutrálního nedošlo k zabavení zásilky celními úřady.

Pokud by výše uvedené zjištění postačovalo, odpovídal by žalovaný podle čl. 17 odst. 1 CMR za škodu v nesporné výši. Mělo-li by být toto zjištění rozvinuto, musí být posouzeno, kým byl nákladní list nesprávně vystaven. Pokud by vyšlo najevo, že výstavcem byla společnost I....GmbH nebo německý nebo slovenský dodavatel, kteří jsou uvedeni na obou nákladních listech předložených rumunským úřadům, mohl by se žalovaný s úspěchem odvolávat na vyloučení odpovědnosti podle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, protože by na základě toho bylo žalobkyni přičítáno zavinění osob, které při takových úkonech sama použila.

Na základě výše uvedeného, z důvodu nedostatečně provedeného dokazování, rakouský Nejvyšší soud zrušil rozhodnutí odvolacího soudu a věc mu vrátil k dalšímu projednání.



K čl. 16 odst. 2 a čl. 17 CMR

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 2.10.2013, sp.zn. 7 Ob124/13f - European Transport Law - 2014 str. 334

Dopravce neobdržel ani od příjemce ani od odesílatele pokyn, jak má se zásilkou v případě existence překážek s doručením (příjemce nechtěl převzít zboží v dohodnutý čas) naložit. Subdopravce odstavil - přechodně uskladnil - sedlový návěs se zbožím na jediném možném místě v blízkosti příjemce na staveništi, na kterém se doposud nepříhodilo nic protiprávního. Plocha byla zajištěna proti krádeži. Ke krádeži (vniknutí na staveniště) došlo tak, že nákladní automobil naboural do hlavní brány. V daném případě nelze nic vytknout tomu, že výše uvedená krádež (ve smyslu způsobu vniknutí na staveniště) byla pro dopravce nepředvídatelná a nebylo jí možné zabránit, a že v daném případě byla dodržena všechna pro dopravce únosná preventivní opatření k ochraně těžké zásilky.

Časový úsek, ve kterém dopravce odpovídá podle čl. 17 Úmluvy CMR za zásilku, trvá od okamžiku převzetí zásilky do jejího dodání. Meziskladování spojené s přepravou nespadá pod čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR, pokud přeprava dále pokračuje (viz např. rozsudek 6 Ob 90/02g;3 Ob 132/06t). Čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR je třeba vykládat do té míry, že dopravce musí mít u vyložení zásilky vůli ukončit přepravu až do obdržení pokynů, které budou mít za následek náhradní doručení, aby došlo k tomu, že se přeprava vyložением zásilky považuje za ukončenou.

Dovolání správně poukazuje na to, že v daném případě nedošlo k vyložení zásilky, protože subdoprovce (žalovaný) dohodl s příjemcem zásilky změnu dodací lhůty a aby nedošlo k ukončení přepravy, měl být návěs, ve kterém bylo přepravováno zboží, přechodně uskladněn. **Doprovce je zproštěn odpovědnosti za ztrátu zásilky, jestliže ztráta zásilky spočívá v nevyhnutelné události, kdy nebylo možné ani při vynaložení veškeré a podle okolností případu rozumně přijatelné pečlivosti zabránit vzniku škody. Meziskladování spojené s přepravou nespadá pod čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR, pokud přeprava dále pokračuje.** K hlavní povinnosti dopravce náleží povinnost opatrovat zásilku, což zahrnuje podle okolností případu provádění přijatelných opatření k ochraně zásilky (viz rozsudek 7 Ob 69/08k).

V daném případě nebyla krádež sedlového návěsu spolu s přepravovanými ocelovými rourami o celkové váze 24.134 Kg předvídatelná a nebylo jí tak možné zabránit.



K čl. 17 odst. 4 písm. c) CMR

Usnesení rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 22.4.2014, sp. zn. 7 Ob 25/14y - Transportrecht 10-2014, str. 380

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní silniční přepravou tiskáren. Mezi odesílatelem a dopravcem bylo sjednáno, že dopravce k nakládce zásilky zajistí jeřáb s obsluhou. Při nakládce odesílatel naložil do přistaveného nákladního vozidla dopravce část zásilky přímo z vysokozdvížného vozíku a zbylou část zásilky naložil řidič pomocí jeřábu. Zásilku zajistil proti poškození řidič nákladního vozidla utažením pásů podle pokynů odesílatele. Krátce po zahájení přepravy se část zásilky sesula a došlo k jejímu poškození. Vlastník zásilky následně uplatnil u soudu nárok na náhradu vzniklé škody vůči dopravci, který měl pro přepravu údajně použít nevhodný návěs, i vůči řidiči, který měl porušit povinnost provést nakládku a zajistit zásilku tak, aby neohrozila provoz nákladního vozidla a třetí osoby, stanovenou rakouským zákonem o motorových vozidlech (KFG). Dovolací soud předně uvedl, že **nakládkou se rozumí umístění zboží na vozidlo nebo do něj. Umístění zahrnuje všechny úkony směřující ke stabilnímu a z hlediska přepravy bezpečnému umístění zboží na vozidlo jako jeho zajištění klíny, ukotvení, upěchování atd.** K umístění může patřit i upevnění zásilky pásy. **Podle Úmluvy CMR je v pochybnostech nakládka věcí odesílatele.** Pokud nakládka nepřísluší dopravci, nemusí hrát pomoc řidiče při nakládce žádnou roli, neboť tato pomoc není předmětem přepravní smlouvy a představuje jednání mimo časový rámec, kdy je dopravce povinen o zásilku pečovat. Tak tomu bylo i v tomto případě, kdy řidič vykonával jen pomocné práce a vrchní dozor nad nakládkou a umístěním zboží měl odesílatel. Dopravce je tudíž zproštěn odpovědnosti za škodu podle ustanovení čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR.

Odpovědnost za nakládku a umístění zásilky se řídí smluvním vztahem odesílatele a dopravce a Úmluvou CMR, což platí i pro řidiče, jehož dopravce použije při provádění přepravy. Účelem úpravy stanovené KFG je pouze ochrana třetích osob a nikoliv odesílatele. Na smluvní vztah odesílatele a dopravce proto nelze úpravu stanovenou KFG aplikovat, neboť není dána příčinná souvislost s porušením právní povinnosti.



K čl. 19 a 22 Montrealské úmluvy

Rozsudek Zemského soudu v Darmstadtu ze dne 28.2.2014, sp.zn 14 O 124/13, Recht der Transportwirtschaft 12/2014, strana 487

Pojišťovna dopravce se na základě postoupeného nároku domáhala po odesílateli náhrady škody vzniklé vrácením speciální kamery pro kontrolu kanálů, jež byla při přepravě z Německa do Maroka zhruba po jednom roce vrácena celními úřady. Odesílatel však mezitím příjemci dodal jiným způsobem náhradní kameru. Žalobce tvrdil, že za situace, kdy nedošlo ke škodě na přepravovaném nákladu, jakož ani k prodlení s dodávkou a kdy za zadržení zásilky celním úřadem neodpovídá, nelze na daný případ aplikovat Montrealskou úmluvu. Soud nicméně označil žalobu za nedůvodnou. Přeprava podléhá dle názoru soudu Montrealské úmluvě nehledě na to, že zboží bylo na letišti určeno zadrženo celními orgány. Ve smyslu čl. 19 MU je třeba jednorozhodně prodlení s dodáním kamery v důsledku zásahu celních orgánů považovat za prodlení s tím, že případné škody musí být řešeny ve smyslu čl. 22 MU.



K čl. 17 CMR, § 425 odst. 1 HGB, § 429 odst. 1 HGB)

Rozsudek BGH (Spolkového soudního dvora) ze dne 12.6.2014, sp.zn. I ZR 50/13, Recht der Transportwirtschaft 11/2014, str. 444

Smluvní strany (žalobkyně a žalovaná) uzavřely dne 23.3.2011 rámcovou smlouvu o provádění přeprav. Za pomoci počítačového softwaru, který dala žalovaná k dispozici žalobkyni, mohla žalobkyně vystavovat dodací listy pro balíkové zásilky, které mohly být elektronicky předávány žalované. Na jednom dodacím listu mohlo být uvedeno až 999 balíků. Žalobkyně pověřila dne 8.4.2011 žalovanou přepravou zásilky, která obsahovala více balíků, z Nordhornu/Niedersachsen do Düsseldorfu (podle rámcové smlouvy měla žalobkyně možnost sjednat u žalovaného pojištění v rozsahu 2.500,-EUR za jeden balík). Žalobkyně tvrdila, že předala řidiči žalované k přepravě celkem 27 balíků, ze kterých bylo příjemci dodáno pouze 18 z nich. Žalobkyně zaslala žalované pro provedení objednávky 19 dodacích listů, z nichž 18 obsahovalo přepravu pouze po jednom balíku, a další dodací list obsahoval přepravu 9-ti balíků. Řidič žalované podepsal všech 19 dodacích listů. Příjemce zásilky stornoval zásilku z důvodu její neúplnosti, protože mu bylo doručeno pouze 18 balíků namísto 27 a částečnou dodávku 18-ti balíků zaslal zpět žalobkyni. V 9-ti ztracených balících se mělo nacházet jeansové oblečení v celkové hodnotě 22.536,60,- EUR.

Žalobkyně zažalovala žalovanou na zaplacení 22.500,-EUR (9x2.500,-EUR) s úroky a předsoudními náklady ve výši 911,80 EUR. Žalovaná naproti tomu tvrdila, že jejímu řidiči bylo předáno k přepravě jen 18 balíků.

Soud prvního stupně vyhověl žalobě v celém rozsahu. K odvolání žalovaného odvolací soud tuto žalobu v celém rozsahu zamítl.

Odvolací soud zamítl nárok žalobkyně na náhradu škody založenou § 425 odst. 1, § 429 odst. 1 a 3 HGB, protože se žalobkyni nepodařilo prokázat obsah 9 ztracených balíků.

Důvody revizní žaloby směřující proti odůvodnění odvolacího soudu vedly nejvyšší soud ke zrušení rozsudku odvolacího soudu a k vrácení věci odvolacímu soudu z toho důvodu, že závěr odvolacího soudu, podle kterého žalovaná neprokázala obsah devíti ztracených zásilek, nelze právně přezkoumat.

Odvolací soud vycházel z toho, že žalovaná odpovídá za uvedenou ztrátu přepravované zásilky podle § 425 odst. 1 a § 429 odst. 1 HGB. Doprovodce musí podle § 425 odst. 1 HGB nahradit škodu, která vznikne z důvodu ztráty zásilky, když škodná událost nastane v době mezi převzetím zásilky a jejím dodáním.

Odvolací soud dále uvedl, že je nevysvětlitelné, proč příjemce 18-ti dodaných balíků ještě v den jejich dojití zaslal tyto balíky zpět žalobkyni, aniž by vyčkal, zda zbylých 9 balíků nedorazí v následujících dnech. Toto platí obzvláště za okolnosti výsledku zaměstnanec příjemce učiněné v prvním stupni, který uvedl, že u nekompletní zásilky zboží se vyčkává několik dní na dodání zbytku zásilky. Kromě toho jsou dále nevysvětlitelné údaje rozdílných hmotností jednotlivých balíků (od 6,2 kg do 28,88 kg) zaslanych zpět a uvedených na DPD dodacím listu z 11.4.2011.

Žalobkyně uplatnila proti žalované z důvodu ztráty přepravovaného zboží nárok na náhradu škody podle § 425 odst. 1 HGB. Žalobkyně musí doložit a také prokázat, že zásilka, jejíž náhrada je požadována, byla ztracena v době trvání odpovědnosti žalované, a jak vysoká škoda vznikla. Toto zahrnuje vedle důkazu o převzetí zásilky jako takové doložení její identifikace, druhu, množství a jejího stavu.

Soudce si musí vytvořit přesvědčení o správnosti rozsahu ztracené zásilky, který tvrdí žalobce, podle všech okolností konkrétního případu. U toho nesmějí být zohledňovány pouze předložené dodací listy a tomu odpovídající faktury, ale po provedeném dokazování rovněž okolnosti, které hovoří pro nebo proti rozsahu přednesenému žalobcem.

Žalobce musí prokazatelně doložit a popřípadě dokázat, že zásilka, jejíž náhradu požaduje, byla ztracena v době mezi převzetím zásilky a jejím dodáním a jak vysoká je vzniklá škoda. To zahrnuje vedle důkazu převzetí zásilky jako takového rovněž také prokázání její identifikace, druhu, množství a stavu. Otázka, zda důkaz navržený žalobcem prokazuje náhradu škody jím požadovanou, musí být v zásadě hodnocena podle obecných pravidel civilního práva.

Pokud se odvolací soud zaměřil na to, že je nejasné vrácení 18-ti balíků v den jejich dodání, neměl hodnotit tuto okolnost bez výsledku žalobkyni uvedeného svědka B. v neprospěch žalobkyně. To samé platí pro závěr odvolacího soudu, že je nejasné, proč zaměstnanec příjemce namítal vadné dodání dne 12.4.2011 s upozorněním na termín dodání 9.4.2011, ačkoliv 18 příjemci dodaných balíků bylo nesporně doručeno teprve 11.4.2011.

Na základě výše uvedeného byl rozsudek napadený revizní žalobou zrušen a věc byla vrácena odvolacímu soudu k novému projednání a rozhodnutí.



Rozsudek německého BGH (Spolkového soudního dvora) ze 6.2.2013, sp. zn. I ZR 22/12 - Recht der Transportwirtschaft 7/2013, str. 274

Žalobkyně je pojistitelem přepravy pojistníka – B.O. GmbH, Wiesbaden, a uplatňuje na žalované (zásilkové službě) náhradu škody za ztrátu přepravovaného zboží z titulu postoupeného práva svého pojistníka.

Pojistník pověřil žalovanou (zásilkovou službu) v říjnu 2007 přepravou 10 balíků ze svého sídla příjemci se sídlem v Londýně. Zásilka, jejíž hodnotu pojistník nedeklaroval, měla být dodána příjemci C.P., přičemž zadání přepravy bylo na bázi přepravních podmínek žalované (ve znění r. 2007), které obsahovaly mj. i následující úpravu: „Zásilka je doručena příjemci nebo jiným osobám, u nichž se může mít podle okolností za to, že jsou k převzetí zásilky oprávněny. Mezi tyto osoby patří zejména osoby přítomné v prostorách příjemce a sousedi.“

Žalobkyně tvrdila, že ze zásilky 10 balíků, které obsahovaly fotokamery a příslušenství v hodnotě 51.772,44,- EUR, příjemci C.P. nic nedorazilo. Žalobkyně uplatnila z titulu údajné ztráty nárok na náhradu škody ve výši tvrzené hodnoty zboží včetně úroku. Žalovaná se odvolávala na řádné provedení zásilky a uvedla, že doručující řidič její sesterské společnosti předal zboží bratrovi určeného příjemce – panu Ch.P., který bydlí ve stejném domě vedle příjemce a byl příjemcem k převzetí zmocněn. Kompletní zásilka pak byla dle tvrzení žalované předána panu C.P. – příjemci, takže došlo k řádnému provedení přepravy. K prokázání svých tvrzení uvedla žalovaná jako svědky doručujícího řidiče a bratra příjemce. Soud 1. stupně žalobě vyhověl, aniž by připustil výslech navrhovaných svědků. Odvolání podané žalovanou bylo soudem 2. stupně zamítnuto. Odvolací soud byl toho názoru, že žalovaná neuvedla žádné bližší údaje ke skutkovému průběhu předání zásilky bratru příjemce, ani k předání příjemci, nedoložila zmocnění a že z její strany byla tvrzení rozporuplná. Dále odvolací soud uvedl, že dodání zásilky předáním zmocněnci není řádným dodáním ve smyslu přepravního práva a že ze strany žalované nebyly uvedeny žádné další informace ke konečnému předání zásilky, takže po uplynutí lhůt uvedených v čl. 20, odst. 1 Úmluvy CMR mohlo být zboží považováno za ztracené a požadována náhrada škody z titulu ztráty.

Proti rozhodnutí odvolacího soudu podala žalovaná revizní žalobu k Nejvyššímu soudu (BGH), který ji shledal důvodnou, neboť (i) neprovedení, resp. nezohlednění nabízeného důkazního prostředku, jež nenachází procesní oporu, porušuje čl. 103, odst. 1 ústavy, jestliže nezohlednění nabízeného důkazu spočívá v tom, že soud klade procesně nesprávně přemrštěné nároky na přednes jedné ze stran; (ii) straně nemůže být bráněno, aby svá podání v průběhu sporu měnila, upřesňovala, doplňovala nebo opravovala; (iii) nezohlednění významného nabízeného důkazního prostředku z důvodu zdánlivého rozporu v přednesu strany, nesoucí důkazní břemeno, je procesně nepřipustné a porušuje současně čl. 103, odst. 1 ústavy; (iv) není – li strana nesoucí důkazní břemeno schopna dodat podrobnosti ke svým přednesům (v tomto případě dopravce ve vztahu ke zmocnění osoby k převzetí zboží), může v občanskoprávním řízení tvrdit skutečnosti, o nichž nemůže mít žádnou přesnou informaci, které však má podle stavu věci za pravděpodobné.

Rozhodnutí odvolacího soudu bylo proto zrušeno a vráceno k dalšímu řízení.



Rozsudek Kasačního soudu Belgie ze dne 23.1.2014, N° C.12.0356.N, European Transport Law 2014, str. 337

Úmluva CMR upravuje pouze odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození přepravovaného zboží, jakož i odpovědnost za zpoždění při jeho doručení. Odpovědnost dopravce CMR za další škody, zejména jiné než způsobené na přepravovaném zboží, se řídí příslušnými vnitrostátními právními předpisy. Soudcům odvolacího soudu, kteří mají za to, že nárok na náhradu škody vzniká pouze při způsobení škody na přepravovaném zboží a nikoli na zboží uskladněném v silu, se nepodařilo odůvodnit jejich rozhodnutí v souladu se zákonem.



Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 22.4.2014 sp. zn. 7 Ob 46/14m - Transportrecht 10-2014, str. 377

V listopadu roku 2006 pověřil odesílatel dopravce přepravou 4 kartonů lékařských přístrojů z Innsbrucku do Milána. Po dopravení zásilky do Milána dopravce informoval odesílatele, že příjemce odmítl její převzetí, nebylo však prokázáno, zda se řidič dopravce vůbec pokusil zásilku doručit. Odesílatel na základě obdržných informací udělil dopravci pokyn k přepravě zásilky zpět odesílateli přes Vídeň a Salcburk do Innsbrucku. V prosinci roku 2006 však byly odesílateli doručeny zpět pouze 3 kartony. Zbývající karton byl nalezen až v roce 2010 ve skladu dopravce v Salcburku a dodatečně předán odesílateli. Pojistitel odesílatele, který škodní událost zlikvidoval již v roce 2009, následně uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši 13.518,- EUR odpovídající hodnotě pozdě doručeného kartonu. Soud prvního stupně žalobě vyhověl, odvolací soud však k odvolání dopravce žalobní nárok pojistitele zamítl, což pojistitel napadl dovoláním.

Dovolací soud nejprve uvedl, že **při zpětné přepravě prováděné na základě pokynu odesílatele vstupuje odesílatel do postavení příjemce. V případě čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR se jedná o nevyvratitelnou právní domněnku. Oprávněnému podle tohoto článku musí být po uplynutí stanoveného časového úseku umožněno počínat si bez rizika tak, aby později nebyl nucen zásilku přijmout. Může tak na základě pouhé fikce ztráty zásilky uplatnit stejný nárok na náhradu škody, jaký je obecně stanoven v případě ztráty zásilky. Je-li zásilka po uplynutí lhůty podle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR znovu nalezena, může se oprávněný přesto odvolat na fikci podle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR.** V počítačovém systému dopravce byly při zpětné přepravě průběžně evidovány záznamy pouze o 3 kartonech, z čehož vyplývá, že dopravce buď opomněl tento karton označit v Miláně, anebo se toto označení během přepravy do Salcburku ztratilo. Dopravce rovněž neprokázal, že bezprostředně po zjištění domnělé ztráty kartonu provedl ve skladu v Salcburku prohlídku. Dovolací soud tak konstatoval, že **značný počet nedbalostních a neopatrných jednání, z nichž každé samo o sobě zvyšuje nebezpečí škody, může vést k odpovědnosti dopravce na základě hrubé nedbalosti podle čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR.** Tak tomu bylo i v tomto případě, proto dovolací soud rozhodnutí odvolacího soudu zrušil.



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hammu (OLG Hamm) ze dne 21.11.2013, sp.zn. I-18 U 33/13, Recht der Transportwirtschaft 1/2015, str. 24

Zasílatel pověřil dopravce provedením přepravy skříňového rozvaděče z Německa do Rakouska. Při překládce zboží v Německu došlo k pádu zásilky z vysokozdvizného vozíku a jejímu následnému poškození. Žalobce tvrdil, že škoda byla způsobena zaviněním dopravce popřípadě jeho zaměstnanců, protože přepravovaný skříňový rozvaděč spadl z vysokozdvizného vozíku z důvodu, že dopravce nepřijal potřebná zvláštní bezpečnostní opatření, ačkoliv byl upozorněn již při svém pověření stejně jako u vyobrazení na zabaleném zboží, na nebezpečí převrnutí z důvodu zvýšeného těžiště zásilky. Mezi žalobcem a žalovaným nebylo sporu o skutečnost, že došlo k poškození přepravovaného zboží – skříňového rozvaděče v době, kdy byl za zásilku odpovědný žalovaný.

Soud prvního stupně vycházel z toho, že žalobce musí objasnit eventuálně prokázat předpoklady pro zánik zákonných nebo smluvních omezení odpovědnosti za škodu, neboť podle judikatury Nejvyššího soudu nese žalobce břemeno tvrzení a důkazní pro to, že dopravce nebo jím použité osoby jednaly vědomě úmyslně nebo lehkovážně, a že pravděpodobně mohlo dojít ke škodě.

Vrchní zemský soud uvedl, na rozdíl od soudu prvního stupně, že žalobkyně dostala břemeno tvrzení a prezentovala s uvedením okolností, že ačkoliv žalovaný byl upozorněn již při svém pověření, stejně jako jej na to upozorňovala vyobrazení na zabaleném zboží, že je zde nebezpečí převrnutí z důvodu zvýšeného těžiště zásilky, nepřijal žádná zvláštní bezpečnostní opatření a skříňový rozvaděč tak spadl z vysokozdvizného vozíku, a bylo tedy na žalovaném, aby toto tvrzení rozporoval.

Tomuto tvrzení neodporuje, že Spolkový soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 12.1.2012 uvedl, že okolnost, že zboží u překládky spadlo z vysokozdvizného vozíku, neodůvodňuje samo o sobě domněnku o vědomé lehkovážnosti řidiče vysokozdvizného vozíku, neboť v daném případě žalobkyně nevycházela z obecného tvrzení, nýbrž uvedla další konkrétní okolnosti a to, že u zásilky bylo nebezpečí převrnutí a dále, že žalovaná byla na toto upozorněna, a přesto nepřijala žádná zvláštní bezpečnostní opatření. V takových případech, ve kterých je upozorněno na nebezpečí převrnutí z důvodu zvýšeného těžiště, musí dopravce u překládky s vysokozdvizným vozíkem přijmout zvláštní bezpečnostní opatření, jako například upevnění zásilky na vysokozdvizný vozík, nebo pomocí dalších zaměstnanců kontrolovat při překládání zásilky tuto zásilku nebo ji podpírat, a dále podávat řidiči vysokozdvizného vozíku při překládání průběžné informace o chování zásilky nebo o stavu podlahy. Opomene-li dopravce v takových případech přijmout zvláštní bezpečnostní opatření, jedná lehkovážně a dopouští se závažného porušení povinností.

Není zapotřebí žádné rozhodnutí, zda, jak bylo projednáno v ústním jednání, zohledněné spoluzavinění podle stálé judikatury spolkového soudního dvora nemohlo být uplatněno zásadně také v rámci zpřísněné odpovědnosti podle čl. 29 Úmluvy CMR, protože spoluzavinění je v daném případě opíráno o zdánlivou vadu obalu zásilky, čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR však vylučuje odvolání dopravce na ustanovení čl. 17 a 18 Úmluvy CMR omezující nebo vylučující jeho odpovědnost.

Žalovaný bez úspěchu prokazoval, že zasílatel měl použít europaletu, aby bylo sníženo nebezpečí převrnutí, protože tato disponuje větší plochou na rozdíl od jednorázové dřevěné palety, která nedisponuje dostatkem plochy pro pokrytí kartonáže nacházející se okolo zboží. Naproti tomu není rozhodující (oproti tvrzení žalovaného), zda by bylo hospodárné použít europaletu. Žalobce již poukazyval na to, že použití menší palety nepředstavuje, jak rozhodl

senát v jiné věci nákladní přepravy, vadný obal zásilky. Je-li dána k přepravě zásilka se zvýšeným těžištěm, vyžaduje její přeprava upevnění zboží na nákladním automobilu, popřípadě upevnění na vysokozdvizném vozíku. Takové upevnění ale není možné u palety s větší odkládací plochou, alespoň ne tak možné, jako u palety, která má odkládací plochu stejně velkou, jakou zabírá zásilka, neboť u použití palety s větší odkládací plochou zůstává mezi zásilkou a okrajem palety volný prostor, čímž se ještě zvýší nebezpečí převrnutí. V rozporu s názorem žalovaného by tak použití europalety nebylo vhodnější pro snížení nebezpečí převrnutí.

Ze stejného důvodu neuspěl žalovaný s další námitkou, že použití europalety mělo být povinností, neboť tato disponuje spodním laťováním, které u jednorázové dřevěné palety chybí, a proto by europaleta lépe seděla na vidlicích vysokozdvizného vozíku než jednorázová dřevěná paleta. Má-li – jako v daném případě - zboží zvýšené těžiště, odůvodňuje to zvláštní nebezpečí převrnutí, a je tak vyžadováno především ve výšce zajištění také na vysokozdvizném vozíku.



K čl. 31, 33 a 35 Montrealské úmluvy

Rozsudek Zemského soudu v Darmstadtu ze dne 27.6.2014, sp.zn. 14 O 292/13, Transportrecht 11/12-2014, strana 432

Pojišťovna příjemce požadovala po leteckém dopravci náhradu škody za celkem 11 zásilek přepravovaných z USA do Německa. Žaloba byla několik dnů před dvouletou promlčecí lhůtou dle Montrealské úmluvy podána u nepříslušného soudu ve Frankfurtu s tím, že nepříslušný soud předal teprve po uplynutí promlčecí lhůty žalobu příslušnému soudu v Darmstadtu. Soud žalobu zamítl s tím, že byla ve smyslu čl. 35 MU podána po lhůtě, neboť dle čl. 33 MU má žalobce k dispozici celkem 4 sudiště, přičemž žalobce nezvolil ani jedno z nich. Navíc, žaloba by neměla naději na úspěch ani proto, neboť ve smyslu čl. 31 odst. 2, věta 4. MU nedošlo k oznámení o škodě ve 14 denní lhůtě, když ústní oznámení škody ke stavení promlčecí doby nestačí. S ohledem na skutečnost, že žaloba byla podána u nepříslušného soudu, navíc opožděně, byla zamítnuta.



K čl. 29 odst. 1 a čl. 32 odst. 1 CMR

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17.12.2014, sp.zn. 23 Cdo 2702/2012

Nejvyšší soud ČR se předmětným rozsudkem vyjádřil k otázce, jaké zavinění se ve smyslu článku 29 odst. 1 a článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR považuje podle práva České republiky za rovnocenné úmyslu.

V řízení se zasílatel domáhal po dopravci náhrady škody, která vznikla odcizením části přepravovaných notebooků Hewlett - Packard z Lucemburska do České republiky. Na základě zasílatelského příkazu zajistil zasílatel přepravu zásilky notebooků u dopravce, který v rámci přepravy v noci odstavil vozidlo u čerpací stanice Shell v SRN, do rána bylo z kamionu odcizeno celkem 65 kusů notebooků v hodnotě 40.586,- EUR. Součástí objednávky

byl požadavek zasílatele, aby návěs nebyl odstavován na nehlídaných parkovištích. Dopravce včasným přistavením vozidla na místo nakládky objednávku přijal a tím tedy akceptoval i bezpečnostní požadavek zasílatele.

Nejvyšší soud dospěl k názoru, že za zavinění rovnocenné úmyslu podle práva České republiky je pro účely ustanovení článku 29 odst. 1 a článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR třeba považovat hrubou nedbalost, jakožto nedbalost nejvyšší intenzity, jež svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění svých povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob.

Ovšem vždy je nezbytné přihlížet k okolnostem daného případu, např. k chování řidiče či jiných zaměstnanců dopravce, k úsilí, které dopravce vyvinul k ochraně zásilky, jeho zkušenostem, hodnotě přepravované zásilky, technickému zabezpečení, k pokynům odesílatele a jejich dodržení dopravcem apod.

Dle Nejvyššího soudu ČR jednání dopravce, tak jak bylo zjištěno soudem prvního stupně, jehož skutkové závěry byly převzaty soudem odvolacím, spočívající v zaparkování kamionu na odpočívadle u čerpací stanice, přestože zasílatel již v objednávce přepravy uvedl svůj požadavek, aby vozidlo nebylo odstavováno na nehlídaných parkovištích, představuje hrubou nedbalost dopravce v řádné péči o zásilku rovnocennou úmyslu ve smyslu článku 29 odst. 1 a článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR. **Limitace náhrady škody dle ustanovení článku 23 odst. 1 a 3 Úmluvy CMR se neuplatní** a v důsledku toho se také prodlužuje jednorozhodčí doba pro uplatnění práva na náhradu škody na 3 roky. Nejvyšší soud ČR tak potvrdil rozsudek Vrchního soudu v Praze a dovolání dopravce zamítl.



K čl. 32 odst. 1 CMR

Rozsudek Odvolacího soudu v Antverpách ze dne 6.1.2014, 2012/AR/870, European Transport Law 2014, str. 341

Skladování zboží dopravcem poté, co bylo odmítnuto příjemcem, představuje vedlejší závazek z přepravní smlouvy a nezakládá vznik smlouvy o skladování zboží. Závazek týkající se poplatků za skladování, které vznikly po přepravě jako takové, je předmětem promlčecí doby v délce trvání jednoho roku, která počíná plynout tři měsíce po uzavření přepravní smlouvy. Obdobně poplatky za skladování vzniklé na základě článku 16 odst. 2 Úmluvy CMR podléhají promlčecí době jednoho roku a tří měsíců.



K čl. 41 CMR, § 2 písm. a) a § 32 AÖSp

Usnesení rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 4.9.2013 sp.zn. 7 Ob 128/13v - Recht der Transportwirtschaft 10/2014, str. 410

Dovolací soud se zabýval otázkou aplikace omezení započtení ve smyslu § 32 Všeobecných rakouských zasílatelských podmínek (AÖSp) v případě smluvního vztahu, na nějž se vztahuje rovněž Úmluva CMR. Součástí smluvního vztahu se AÖSp stávají logicky tím, že smluvní strany v rámci jejich již déle trvajícího obchodního vztahu ve své obchodní dokumentaci odkazují na platnost AÖSp a proti tomuto odkazu nemají námitek. Podle § 2 písm. a) AÖSp se tyto všeobecné podmínky použijí na všechny činnosti zasílatele bez ohledu na to, jakému

smluvnímu typu jsou podřízeny, pokud se jedná o záležitosti související s podnikatelskou činností zasílatele. K tomu patří i skladovací činnost. **Omezení započtení podle § 32 AÖSp platí pro započtení učiněná příkazcem proti „nárokům zasílatele“.** To se týká všech záležitostí typicky souvisejících se zasílatelskou činností. **Úmluva CMR přípustnost započtení neupravuje. Aplikace § 32 AÖSp tudíž není v rozporu s čl. 41 Úmluvy CMR,** podle kterého jsou všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení Úmluvy CMR, s výjimkou ustanovení čl. 40 Úmluvy CMR, neplatná a právně neúčinná.



K §472 odst. 2 a §475 HGB a čl. 3.2, 15.1, 24.1 a 27 ADSp

Rozsudek německého Nejvyššího soudu (BGH) ze dne 8.5.2014, sp. zn. I ZR 48/13 – Recht der Transportwirtschaft 11/2014, str. 441

V únoru roku 2007 pověřil uschovatel skladovatele uskladněním 90 palet s televizory. Dva měsíce po prvním uskladnění přemístil skladovatel většinu televizorů do jiného skladu. Mezi skladovatelem a uschovatelem zůstalo sporné, zda skladovatel informoval uschovatele o přeskladnění ústně, bylo však prokázáno, že po přeskladnění zaslal skladovatel uschovateli v dubnu roku 2007 email, ve kterém jej informoval o možnosti přeskladnění televizorů do jiného skladu, kde se v té době již většina televizorů fakticky nacházela. V květnu roku 2007 vypukl ve skladu požár, který část uskladněných televizorů poškodil a část zcela zničil. Uschovatel uplatnil proti skladovateli u soudu nárok na náhradu škody ve výši 120.667,28 EUR s příslušenstvím odpovídající hodnotě poškozených a zničených televizorů. Poté, co soud prvního stupně i odvolací soud shodně přiznaly skladovateli pouze nárok na náhradu škody co do výše 5.000,- EUR v důsledku aplikace čl. 24.1.2 Všeobecných německých zasílatelských podmínek (ADSp) limitujícího odpovědnost zasílatele za škodu, rozhodoval k revizní žalobě skladovatele ve věci Nejvyšší soud. Ten uvedl, že na posuzovaný smluvní vztah se vztahují ADSp, přičemž skladovatel zde vystupuje v postavení zasílatele a uschovatel v postavení příkazce. **Povinnost zasílatele informovat příkazce o uskladnění zboží v cizím skladu podle čl. 15.1 věty druhé ADSp je podstatnou smluvní povinností (kardinální povinností) ve smyslu čl. 27.1 ADSp upravujícího podmínky neomezené odpovědnosti zasílatele za škodu. Totéž platí pro výběr vhodného skladu pro zboží svěřené skladovateli. Příkazce musí být z písemného oznámení podle čl. 15.1 věty druhé ADSp při zohlednění stranám známých okolností nepochybně s to dovodit, že již došlo k přeskladnění a kam bylo zboží svěřené skladovateli přeskladněno. Nesmí být dány pochybnosti o tom, zdali bylo pouze poukázáno na určitou možnost skladování, zamýšleno přeskladnění nebo již přeskladnění fakticky uskutečněno.** Jelikož v daném případě mohl být obsah emailu v návaznosti na předchozí ústní jednání stran dostatečným oznámením ve smyslu čl. 15.1 věty druhé ADSp, Nejvyšší soud rozhodnutí odvolacího soudu zrušil a vrátil mu věc k dalšímu řízení.



Rozsudek francouzského Kasačního soudu ze dne 8. 7. 2014, M 12-29.383, European Transport Law 2014, str. 589

Letecký dopravce, který převezme zboží k přepravě a zaeviduje jej do svého informačního systému, je zodpovědný za jeho ztrátu. Soud rozhodoval o tom, zda může letecký dopravce, s ohledem na článek 25 Varšavské úmluvy, uplatnit omezení své odpovědnosti v případě, že okolnosti ztráty zboží nebyly vyjasněny. Soudce může na základě společné vůle smluvních stran dojít k závěru, že příjemce zboží, který sice neuzavřel přepravní smlouvu s leteckým dopravcem, ale je napsaný na leteckém nákladním listu, je stranou přepravní smlouvy.

Je-li odpovědnostní nárok uplatněn proti leteckému dopravci ve lhůtě dvou let, jsou všechny ostatní žaloby přípustné. Soudní rozhodnutí, podle kterého uplatněný právní nárok, dokonce i v předběžném řízení, přeruší běh promlčecí lhůty ve prospěch pojistitele, který inicioval soudní řízení, nikoli však ve prospěch pojistníka, který se soudí pro jinou částku, je porušením článku 29 Varšavské úmluvy.