

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

1. Vydání

Březen 2016



K čl. 44 a 47 CIM

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 26.11.2014, sp. zn. 7 Ob 199/14m, Recht der Transportwirtschaft 10-2015, str. 379

Dne 28.12.2007 a 1.1.2008 pověřil odesílatel dopravce mezinárodní železniční přepravou zásilky kroucených ocelových drátů z Rakouska do města S. v Itálii, odkud měly být obě zásilky dále dopraveny kamionem zákazníkovi odesílatele. V nákladním listě byla v kolonce příjemce uvedena a tučným písmem zvýrazněna společnost E. Srl, u které bylo drobným písmem poznamenáno „presso M. Srl“. Společnost M. Srl byla dceřinou společností příjemce uvedeného v nákladním listu. Navzdory sjednané dodací lhůtě 13 hodin dorazily obě zásilky do Itálie až ve dnech 7. a 8.1.2008. Zde zásilku převzala společnost M. Srl s výhradou její kontroly, při které zjistila, že dráty jsou navlhle. Po oznámení této skutečnosti odesílateli, který dále informoval svého pojistitele, zaslala společnost A. pověřená pojistitelem odesílatele dopravci dne 15.1.2008 faxem reklamaci přepravy. Dne 18.1.2008 dopravila společnost M. Srl obě zásilky zákazníkovi odesílatele. Po jejich dodání bylo zjištěno, že dráty jsou zrezlé, a znalec vyčíslil takto vzniklou škodu částkou 276.378,28 EUR. Poté, co pojistitel odesílatele odškodnil škodní událost, uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši vyplaceného pojistného. Soud prvního stupně žalobu zamítl, neboť neshledal aktivní žalobní legitimaci pojistitele odesílatele. K jeho odvolání odvolací soud změnil prvoinstanční rozsudek tak, že žalobě z převážné části vyhověl. Nejvyšší soud následně k dovolání obou stran sporu rozsudek odvolacího soudu potvrdil. Příjemcem zásilky byla podle Nejvyššího soudu společnost E. Srl, neboť **je-li v nákladním listě v kolonce příjemce tučným písmem zvýrazněna určitá osoba, představuje poznámka „presso“ s uvedením jiné osoby pouze doplňkový údaj k adrese příjemce. Samotné převzetí zásilky pak předpokládalo, aby příjemce vedle skutečného převzetí zásilky rovněž uznal, že její dodání bylo v podstatných náležitostech v souladu se smlouvou o přepravě. Bezvýhradné převzetí zásilky příjemcem je považováno za konkludentní projev vůle, že dopravce své závazky ze smlouvy o přepravě řádně splnil. Předběžné převzetí zásilky za účelem kontroly a zjištění případných škod však převzetím zásilky není.** Příjemce tak zásilku převzal až dne 18.1.2008, kdy s ní společnost M. Srl počala fyzicky disponovat, a reklamace přepravy dne 15.1.2008 tak byla učiněna oprávněnou osobou. Skutečnost, že na tuto řádnou reklamaci dopravce nereagoval, vedla k zachování nároků z přepravní smlouvy vůči dopravci podle čl. 47 § 2 písm. a) bod 2. CIM. Přijetím zásilky sice pozbyl odesílatel aktivní legitimaci podle čl.

44 § 1 CIM, Nejvyšší soud však **žalobní oprávnění pojistitele odesílatele dovedl na základě nároku na náhradu škody vzniklé třetí osobě (tzv „Drittschadensliquidation“)**. V projednávaném případě byla sice příjemcem podle nákladního listu společnost E. Srl., té však na rozdíl od zákazníka odesílatele žádná škoda přímo nevznikla. Tento právní vztah odůvodňuje, že odesílatel, který prostřednictvím svého pojistitele škodní událost likvidoval, mohl následně nárokovat náhradu škody vůči dopravci. Nejvyšší soud rovněž neshledal žádné spoluzavinění odesílatele na vzniku škody, neboť **v případě podstatného překročení sjednané dodací lhůty** (zde byla sjednaná lhůta 13 hodin překročena o 6, resp. 11 dní) **není odesílatel povinen dopravce zvláště upozornit na možnost vzniku škody na zásilce**.



K § 660 HGB a čl. 27 ADSp

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hammu (OLG Hamm) ze dne 18.10.2013, sp. zn. I-18 U 148/13, Recht der Transportwirtschaft 7/8-2015, str. 296

V červnu roku 2010 pověřil odesílatel dopravce obstaráním námořní přepravy zásilky sestávající z šesti hasičských vozů, pěti hákových kontejnerů a dvou čtyřkolek z Hamburku do Šanghaje. Mezi stranami bylo sporné, zda součástí objednávky byla rovněž silniční přeprava zásilky z Šanghaje příjemci do Nankingu. V potvrzení objednávky dopravce uvedl, že přeprava bude provedena výlučně na základě Všeobecných německých zasílatelských podmínek (ADSp). Při nakládce vystavil dopravce odesílateli konosament nadepsaný „Combined Transport Bill of Lading“. Při celní kontrole v Šanghaji bylo zjištěno poškození jednoho z hákových kontejnerů o hmotnosti 2.000 kg, který byl následkem bočních nárazů deformován obzvláště ve své horní části. Poté, co pojistitel odesílatele odškodnil škodní událost, uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody odpovídající částečnému poškození zásilky a nákladům na zhotovení znaleckého posudku k výši škody. Soud prvního stupně shledal odpovědnost dopravce limitovanou podle § 660 odst. 1 německého obchodního zákoníku, ve znění tehdejších předpisů (HGB), násobkem dvou zvláštních práv čerpání (2 SDR) na kilogram hrubé váhy a vyhověl žalobě pouze co do částky 4.538,68 EUR. K odvolání žalobce odvolací soud rozsudek soudu prvního stupně potvrdil. **Pokud vystavil dopravce pověřený námořní přepravou listinu s názvem „Combined Transport Bill of Lading“, jednalo se o konosament ve smyslu § 642 a § 656 HGB. Zatímco v případě ztráty celé zásilky se nabízí domněnka hrubého organizačního pochybení a dopravce tíží sekundární břemeno tvrzení, v případě poškození zásilky platí uvedené pouze tehdy, pokud druh a rozsah poškození zásilky odůvodňuje logický závěr o existenci takového hrubého organizačního pochybení dopravce.** K poškození hákového kontejneru mohlo podle odvolacího soudu dojít již při překládce v přístavu nárazem jeřábu či jiného kontejneru, takže **doprovci nelze v daném případě přičítat kvalifikované zavinění a tím neomezenou odpovědnost za vzniklou škodu podle § 606 a § 660 odst. 3 HGB. Není-li dáno kvalifikované zavinění dopravce, nepředstavuje porušení jeho povinnosti vedoucí k poškození zásilky ani porušení podstatné smluvní povinnosti ve smyslu čl. 27.1. alt. 3 ADSp, jehož důsledkem by byl vznik neomezené odpovědnosti dopravce za škodu ve smyslu čl. 27 ADSp.**



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 23.4.2015, sp. zn. 23 U 3481/14, Recht der Transportwirtschaft 11-2015, str. 445

Odesílatel dlouhodobě obchodně spolupracoval se společností C. G. & Co KG S. A.S, kterou pověřoval provedením přeprav zboží. Objednávky přeprav odesílatel vždy směřoval k panu C., který byl jak zástupcem společnosti C. G. & Co KG S. A.S, tak jednatelem společnosti A. Od roku 2010 bylo odesílateli přepravné fakturováno společností A. V roce 2012 doručil odesílatel panu C. objednávku přeprav několika zásilek vajec z Itálie do Velké Británie. V příslušných nákladních listech byla jako dopravce uvedena společnost C. G. & Co KG S. A.S, jako příjemce byl uveden odesílatel a jako místa vykládky byly určeny jednotlivé organizační složky obchodního řetězce A. („LM Storage“, „S. Fi. Bar“ a podob.), který byl smluvním partnerem odesílatele. Některé nákladní listy obsahovaly nečitelné podpisy příjemce, ovšem žádný z nich nebyl podepsán odesílatelem. Společnost A. vystavila následně odesílateli faktury k úhradě přepravného, které však odesílatel neuhradil, neboť zásilky nebyly podle jeho tvrzení doručeny smluvenému příjemci. Společnost A. uplatnila proti odesílateli u soudu nárok na úhradu přepravného, proti kterému odesílatel uplatnil vzájemnou žalobou nárok na náhradu škody způsobené ztrátou přepravovaných zásilek podmíněný tím, že soud shledá aktivní žalobní legitimaci společnosti A. Té sice soud prvního stupně přisvědčil, nárok na úhradu přepravného však zamítl. Protinároku odesílatele soud prvního stupně vyhověl pouze co do výše limitované odpovědnosti dopravce podle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR. K odvolání společnosti A. odvolací soud konstatoval, že společnost A nebyla ve sporu aktivně legitimována a nárok na úhradu přepravného jí tudíž nenáležel. **Podle čl. 9 Úmluvy CMR je nákladní list dokladem o uzavření a obsahu smlouvy o přepravě, pokud není prokázán opak. Toto přenesení důkazního břemene však neplatí tehdy, chybí-li řádný podpis odesílatele podle čl. 5 odst. 1 Úmluvy CMR.** Z důvodu chybějící aktivní legitimace společnosti A. odvolací soud zamítl i podmíněný protinárok uplatněný odesílatelem. I kdyby však byla společnost A. aktivně legitimována, **je obecně povinností dopravce tvrdit a prokázat řádné doručení zásilky. Pouhé dopravení zásilky na místo určení neznamená její vydání ve smyslu čl. 17 Úmluvy CMR. K tomu je třeba, aby dopravce příjemci s jeho vůlí a souhlasem skutečně umožnil výkon držby k zásilce. Zásilka musí být vydána příjemci oprávněnému k dispozici s ní na základě smlouvy o přepravě. Řádné vydání zásilky závisí výhradně na obsahu smlouvy o přepravě. Proto pro řádné vydání zásilky nepostačí, ocitne-li se zásilka v držbě koncového příjemce, který však není příjemcem oprávněným k dispozici se zásilkou na základě smlouvy o přepravě.** Společnost A. v daném případě neprokázala, že by zásilky v jednotlivých organizačních složkách obchodního řetězce A. byly vydány příjemcům oprávněným k dispozici s nimi.



Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 19.3.2015, č.j. I ZR 190/13, Transportrecht 9-2015, str. 342

Žalobkyně, společnost podnikající v přepravě, pověřila v únoru 2011 žalovanou přepravou vícero jednotlivých částí klimatizace z Turecka do Lübecku (Německo), a to za pevně

stanovenou cenu. V Lübecku mělo dojít k naložení jednotlivých částí a k dodání těchto částí ruské příjemkyni. Žalovaná přepravu svěřila vedlejšímu účastníkovi se sídlem v Turecku. Vedlejší účastník v březnu 2011 požádal na příslušném německém dopravním úřadě o udělení výjimky pro přepravu nákladu vyššího než 4,35 metru a přiložil i mapu plánované trasy. Výjimka byla udělena.

Dne 9. dubna 2011 byly přistaveny čtyři tahače, které byly naloženy žalovanou za pomoci zaměstnanců prodávajícího, pod dohledem spolupracovníků žalobce. Při následném transportu však došlo na dálnici A5 ve směru na Kassel ke kolizi, když jeden z tahačů narazil do dálničního mostu.

Při této kolizi došlo k poškození přepravovaného zboží.

Policie po nehodě zkoumala tahač, který způsobil kolizi a dále také tři další tahače vedlejšího účastníka, přičemž bylo zjištěno, že všechny čtyři dopravní prostředky překročily nejvyšší povolenou výšku. Tahač, který kolizi způsobil, stejně jako i ostatní tahače, dosahoval výšky až 4,51 metru.

Žalobkyně v žalobě uplatnila to, co po ní nárokovala ruská příjemkyně z titulu nároku na náhradu škody. Škoda podle prvních odhadů příjemkyně dosáhla částky 55.000 EUR.

Zemský soud v Lübecku rozhodl, že je žalovaná povinna žalobkyni odškodnit za všechny nároky, které po ní bude příjemkyně v souvislosti s poškozením zboží při přepravě uplatňovat. Proti rozsudku podala žalovaná odvolání. Odvolací soud však odvolání žalované a vedlejšího účastníka odmítl.

Proti rozsudku odvolacího soudu podala žalovaná a vedlejší účastník revizní žalobu, ve které se domáhali zrušení rozsudku odvolacího a pokračování v řízení. Ač řádně předvolána, žalobkyně se v termínu ústního jednání před dovolacím soudem nezúčastnila s tím, že žalovaná a vedlejší účastník navrhli, aby soud rozhodl rozsudkem pro zmeškání.

Nejvyšší soud dospěl k závěru, že rozsudek odvolacího soudu není správný a je třeba ho zrušit. Dovolací soud vyslovil názor, že **odpovědnosti dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR je dopravce podle čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR zproštěn**, pokud lze poškození zboží přičíst chybě odesílatele při jeho naložení. O takovou chybu se pak v daném případě zcela jednoznačně jednalo.



K čl. 1, 17, 23 a 25 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Drážd'anech (OLG Dresden) ze dne 21.5.2014, č.j. 13 U 1303/13, Recht der Transportwirtschaft 10-2015, str. 374

V řízení vystupovala žalobkyně, a to jako přepravní pojišťovna, a dále žalovaný 1), jako dopravce, žalovaný 2), jako poddoprovce. Předmětem sporu bylo poškození zboží po provedené celní kontrole.

Soud prvního stupně žalobě vyhověl a žalovaným uložil povinnost, společně a nerozdílně, zaplatit částku 59.130,63 EUR s úroky. Proti odsuzujícímu rozsudku podali žalovaní v předepsané formě a lhůtě odvolání.

Žalovaní v odvolání uváděli, že soud na daný případ nesprávně aplikoval německé právo, neboť měli za to, že v daném případě mělo být rozhodováno podle práva ruského a neměla tak být použita Úmluva CMR. Podle ruského práva navíc provádějící dopravce, který není stranou hlavní smlouvy, nepřebírá žádné nároky.

Soud prvního stupně by neměl dle názoru žalovaných klást na žalované nadměrné nároky na péči, za předpokladu, že ti nebyli povinni zajištění nákladu kontrolovat. Nedostatečné zabezpečení beden po celní kontrole nemohl řidič nákladního vozidla podle žalovaných bez

dalšího zjistit. Dále také uváděli, že bedny při vykládání nejevily známky rozbití. Zda byly bedny po celní kontrole zpět naloženy stejně jako při nakládce, je dle žalovaných irelevantní, neboť příčinou poškození přepravovaného zboží bylo nesprávně uzavřené víko bedny. Podle názoru žalovaných také nelze vyloučit, že škoda byla způsobena použitím nedostatečného, resp. nesprávného obalového materiálu. Při vyčíslení škody soud prvního stupně vycházel ze hmotnosti poškozeného nákladu váhy 5.066 kg, avšak dle žalovaných měl soud vycházet pouze z váhy 2.930 kg.

Žalovaní proto s ohledem na uvedené navrhli, aby odvolací soud rozsudek změnil a žalobu zamítl.

Žalobkyně navrhla odvolání odmítnout s tím, že bránila rozsudek soudu prvního stupně a vyjádřila se, že v dané věci nelze uplatnit omezení odpovědnosti dle čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR. Podle ní by se žalovaní neměli dovolávat okolností, které byly způsobily poškození odvrátit nebo poškození úplně zabránit. Žalovaní podle žalobkyně museli počítat s tím, že celníci nemusí bedny správně uzavřít, přičemž o tom, že jsou víka správně nasazená a že jsou bedny řádně uzavřené, se měl přesvědčit řidič.

Odvolací soud následně rozhodl tak, že rozsudek soudu prvního stupně částečně změnil a žalovaným uložil povinnost zaplatit žalobkyni částku 58.214,44 EUR společně s úroky. Své rozhodnutí odůvodnil tak, že se na danou právní věc vztahuje Úmluva CMR, přičemž podle odpovídajícího čl. 13 Úmluvy CMR může příjemce uplatnit odpovědnost nárok, a to i vůči poddopravci. Odvolací soud dospěl také k závěru, že řidič měl po celní kontrole zkontrolovat, zda jsou bedny řádně uzavřené, neboť mohl ze svých zkušeností a znalostí očekávat, že tomu tak nebude. Spoluodpovědnost odesílatele v daném případě není dána, neboť odesílatel nenese odpovědnost za to, že celní úředníci po provedené celní kontrole bedny řádně neuzavřou.



K čl. 3, 17 a 23 Úmluvy CMR

Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 19.3.2015, č.j. I ZR 139/14, Recht der Transportwirtschaft 10-2015, str. 377

Žalobkyně je pojistitelem společnosti D.W.H. GmbH a její dceřině společnosti O.D.W.R. (dále jen „pojištěná“). Pojištěná zadala u žalované 1, ruské přepravní společnosti, přepravu stavebního materiálu z Drážďan do Moskvy. Žalovaná 1 pověřila žalovanou 2, litevskou přepravní společnost, a to jako svého poddopravce, k provedení přepravy této zásilky.

Žalovaná 2) naložila dne 6. května 2008 zásilku skládající se většího množství beden na nákladní vůz, přičemž k zásilce bylo vystaveno několik nákladních listů dle Úmluvy CMR.

Dne 16. května 2008 byla na hranicích s Ruskem provedena celní kontrola. Transportní bedny byly během této kontroly vyloženy, otevřeny a pracovníky celního úřadu opětovně uzavřeny a naloženy zpět na nákladní vozidlo.

Při vykládce zásilky v Moskvě bylo zjištěno, že 3 bedny jsou zničené a uvnitř uložené ocelové pláty poškozené. Žalobkyně, která pojištěnou odškodnila, pak následně uplatnila u žalované 2) nárok na náhradu škody ve výši hodnoty poničeného nákladu.

Soud prvního stupně žalobě vyhověl a žalované 2) uložil povinnost uhradit žalobkyni částku ve výši 59.130,63 EUR s úroky.

Proti tomuto rozsudku podala žalovaná odvolání s tím, že odvolací soud odvolání odmítl a zároveň částečně rozsudek soudu prvního stupně změnil, když žalované 2) uložil povinnost zaplatit žalobkyni pouze částku 58.214,44 EUR společně s úroky.

Revizní žaloba proti rozsudku odvolacího soudu nebyla přípustná.

Vzhledem k uvedenému podala žalovaná 2 stížnost proti nepřipustnosti dovolání, ve kterém se domáhala zamítnutí žaloby v celém rozsahu.

O podané stížnosti bylo Nejvyšším soudem rozhodnuto tak, že došlo k odmítnutí stížnosti z důvodu, že neměla v dané právní věci zásadního významu, když Nejvyšší soud dovodil, že v průběhu odvolacího řízení vycházel soud správně z argumentů stran uvedených před soudem prvního stupně, rozsudek řádně obsahoval seznam důvodu, na základě kterých soud dospěl k základu svého rozhodnutí a nebyly v něm zjevné rozpory nebo nejasnosti. Tyto rozpory nebo nejasnosti by pak podle Nejvyššího soudu spočívaly především v tom, že by z rozhodnutí soudu prvního stupně nebylo zřejmé, které konkrétní označené zboží bylo poškozeno. Tato situace však v daném případě nenastala, a proto byla Nejvyšším soudem stížnost odmítnuta.



K čl. 1 a 34 Úmluvy CMR

Rozsudek Zemského soudu v Regensburgu (LG Regensburg) ze dne 17. 7. 2014, 1 HK O 1763/13, Recht der Transportwirtschaft 9-2015, str. 359

Společnost A. prodala společnosti B. v srpnu 2010 výpočetní techniku za částku přesahující 500.000 EUR. Společnost A. pověřila dopravce provedením přepravy z Regensburgu do Švédska. Řidič kamionu převzal zboží dne 26. 8. 2010 v Regensburgu a v noci z 30. na 31. 8. 2010 byla část zásilky v hodnotě 24.056,00 EUR odcizena. Ve sporu zahájeném před Zemským soudem v Regensburgu podala žalobu pojišťovna proti dopravci z titulu regresu, který vznikl při vyplacení pojistného plnění. Zemský soud v Regensburgu označil žalobu jako nedůvodnou, neboť podle jeho argumentace zde není žádný nárok, který by přešel na žalobkyni. **Je sice pravdou, že žalobkyně je aktivně legitimovaná, což vyplývá z pojistné smlouvy a přehledu poskytnutého pojistného plnění, avšak v zásadě žalovaná odpovídá za škodu jen tehdy, pokud byla uzavřena smlouva o přepravě dle čl. 1 Úmluvy CMR nebo došlo k převzetí nákladního listu dle čl. 34 Úmluvy CMR.** Ani jeden z těchto případů ovšem nebyl před soudem prokázán. Soud musel v první řadě posoudit, jaký smluvní vztah existoval mezi společnostmi A. a žalovanou. Soud musel dále rozlišit, zda společnost A. s žalovanou uzavřela charterovou (nájemní) smlouvu nebo smlouvu o přepravě.

Z výpovědi svědka vyplynulo, že žalovaná provozuje čerpací stanice, myčky aut, cisterny, návěsy a tahače. Žalovaná vždy pro přepravu pronajímala 3-4 automobily. Žalovaná dala vždy k dispozici řidiče a nákladní automobil, ale všechna další oprávnění měla společnost, která si automobil a řidiče objednala. **Podmínkou poskytnutí těchto automobilů bylo, že budou vždy naloženy. K nakládkám mělo docházet v Německu a vykládkám ve Švédsku a zase naopak. Všechny náklady připadající na řidiče a na nákladní automobil nesl nájemce.** Žalovaná rovněž obdržela vždy od nájemce příkaz k přepravě, který byl následně proveden určitým automobilem. **Řidič tohoto automobilu dostával příkazy a pokyny přímo od nájemce. Z provedeního dokazování vyplynulo, že skutečnou možnost disponovat s vozidly stejně jako možnost jejich využití (provádění nakládek a vykládek) měl nájemce a nikoliv žalovaná.** Žalovaná sice mohla kontaktovat řidiče prostřednictvím firemního mobilního telefonu, ale ne mu udělovat příkazy. Žalovaná dále nevěděla, pokud k tomu nebyl vážný důvod, kde se řidič a nákladní automobil nacházejí. **Pokud chtěl nájemce původně žalovanou pověřit provedením přepravy jako subdopravce a uzavřít s ní smlouvu o přepravě, měl tak učinit, ale tak se nestalo. Z tohoto důvodu mezi žalovanou a společností A. nedošlo k uzavření smlouvy o přepravě, ale smlouvy o nájmu.**



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 16. 10. 2014, sp. zn. 23 U 1589/14, Transportrecht 10-2015, str. 394

Obchodní společnost M. si objednala u žalobkyně v lednu 2012 přepravu 151 kartonů s textiliemi o celkové váze 1.646 kg z Barcelosy (Portugalsko) do Schwaigu u Norimberka (Německo). Žalobkyně dále pověřila provedením přepravy žalovanou. Řidič odstavil při cestě do Německa dne 25. 1. 2012 v nočních hodinách nákladní automobil za účelem vykonání předepsané přestávky na parkovišti ve Francii. Ráno následujícího dne zjistil, že u návěsu je rozříznutá plachta a bylo odcizeno 102 kartonů s textiliemi o hmotnosti 1.122 kg. Zbylá část zásilky byla doručena dne 27. 1. 2012 a žalobkyně zaslala žalované oznámení, ve kterém jí sdělila, že ji činí odpovědnou za způsobenou škodu. Žalobkyně ve své žalobě uvedla, že žalovaná by měla odpovídat dle čl. 17 odst. 1 a 3 Úmluvy CMR za částečnou ztrátu zásilky. Žalovaná se bránila tím, že řidič odstavil nákladní automobil na parkoviště, které je 24 hodin denně osvětlené a že řidič strávil povinnou přestávku v kabině tahače.

Zemský soud v Landshutu jako soud prvního stupně žalobě v plném rozsahu vyhověl, když uvedl, že žalovaná odpovídá za škodu dle čl. 17 odst. 1 a 3 Úmluvy CMR, přičemž se nemůže dle čl. 29 Úmluvy CMR odvolávat na omezení odpovědnosti. Žalovaná totiž neprokázala, jak mohlo dojít ke škodě a zda učinila vše potřebné pro to, aby vzniku škody zabránila (zda byl nákladní automobil vybaven např. alarmem). Žalovaná podala proti rozsudku soudu prvního stupně k Vrchnímu zemskému soudu v Mnichově odvolání. Vrchní zemský soud odvolání zamítl, přičemž v odůvodnění uvedl, že žalovaná skutečně odpovídá za škodu dle čl. 17 odst. 1 a 3 Úmluvy CMR. K nemožnosti zabránit vzniku škody odvolací soud doplnil, že **znak skutkové podstaty lehkovážnosti vyžaduje obzvlášť závažné porušení povinnosti, u kterého dopravce nebo jím použité osoby (např. řidič) nedbají bezpečnostních opatření, které by vyžadovala druhá smluvní strana. Která bezpečnostní preventivní opatření zvolí dopravce, aby dostal své smluvní povinnosti opatřovat jemu svěřené přepravované zboží, závisí na okolnostech konkrétního případu. Rozhodující je, zda přijatá opatření byla dostatečná pro dodržení požadavků náležité péče u konkrétní přepravy. Čím větší jsou rizika spojená s přepravou, tím větší jsou i požadavky na přijatá opatření. Podstatný význam má i skutečnost, zda je přepravované zboží lehce zpeněžitelné, jakou má hodnotu, zda tyto skutečnosti byly známy dopravci a jaké možnosti mohl využít při odstavení nákladního automobilu za účelem vykonání povinné přestávky.**

Předmětem přepravy byly velmi drahé značkové textilie, o čemž dopravce věděl. Riziko možnosti krádeží bylo ještě zvýšeno označením krabic v návěsu způsobem, že bylo zřejmé, že obsahují drahé textilie. Vrchní zemský soud dále uvedl, že žalovaná nedostála své povinnosti, když řidič odstavil nákladní automobil na osvětleném parkovišti, nebylo totiž prokázáno, zda bylo parkoviště i hlídané, rovněž nepostačovalo to, že řidič zůstal v kabině tahače. Žalovaná měla pro přepravu použít speciálně uzamykatelný skříňový návěs, zajistit na vozidle alarm a zvolit pro odstavení nákladního automobilu bezpečnější parkoviště.



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Bamberku (OLG Bamberg) ze dne 29. 7. 2015, 3 U 29/15, Recht der Transportwirtschaft 9-2015, str. 331

V předmětném případě žalobkyně požadovala po žalované náhradu škody za ztrátu, popřípadě poškození, přepravovaného zboží. Společnost A. si objednala u žalobkyně jako přepravní společnosti provedení přepravy z místa nakládky v Německu do místa vykládky v Itálii. Žalobkyně následně pověřila provedením přepravy žalovanou. Zásilka obsahovala 33 palet o celkové hmotnosti 20.051,722 kg. Pro přepravu zásilky byl zvlášť smluven mrazicí návěš „Frigo”. Jelikož žalovaná neměla k dispozici mrazicí návěš hned od počátku přepravy, bylo smluveno, že nakládka bude provedena na návěš klasický a poté přeložena na mrazicí návěš. Řidič, který řídil nákladní automobil, potvrdil v nákladním listě převzetí zásilky dne 20. 8. 2012 v bezvadném stavu. Do místa dodání v Itálii dorazil nákladní automobil s dvoudenním zpožděním. Příjemce odmítl zásilku převzít z důvodu jejího poškození. Při pořizování fotodokumentace bylo dále zjištěno, že zásilka obsahuje pouze 27 palet.

Žalobkyně před soudem prvního stupně tvrdila, že zásilka byla před její nakládkou řádně zabalena, což neodpovídá stavu při dodání zásilky do Itálie, kdy tato byla poškozena a nebyla opatřena původním obalem. Před soudem prvního stupně bylo dále zjištěno, že řidič vystavil druhý nákladní list, na kterém stálo namísto 33 palet pouhých 27 palet. Na základě těchto skutečností připadaly v úvahu v zásadě dvě možnosti průběhu přepravy, buďto bylo na mrazicí návěš přeloženo pouze 27 palet, nebo nákladní automobil cestou do Itálie havaroval a palety musely být přeloženy a přebaleny, přičemž část z nich byla úplně zničena. **Po provedeném dokazování soud prvního stupně žalobě v plném rozsahu vyhověl a uvedl, že žalovaná odpovídá za škodu dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR, protože ke ztrátě nebo poškození došlo od okamžiku převzetí zásilky do její vykládky. Odpovědnost žalované nemůže být dle názoru soudu prvního stupně vyloučena s poukázáním na čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR, neboť žalovaná v tomto neunesla břemeno tvrzení a důkazní.** Proti tomuto rozsudku podala žalovaná odvolání k Vrchnímu zemskému soudu v Bamberku. Před odvolacím soudem vyplynulo, že příjemce odmítl převzetí zboží nikoliv z důvodu, že chybělo 6 palet, ale z toho důvodu, že zásilka byla poničena a zboží nebylo originálně zabaleno.

Odvolací soud uvedl, že na žalované leží tzv. sekundární důkazní povinnost, tj. žalovaná musí prokázat, že při vzniku škody postupovala dle svého nejlepšího vědomí a svědomí, a doplnit okolnosti vzniku škodní události. Tato sekundární povinnost tížící žalovanou je o to podstatnější, pokud žalobní návrh naznačuje kvalifikované zavinění dopravce s jistou pravděpodobností, nebo se toto zavinění podává ze skutkového stavu věci. Dopravce musí zvlášť prokázat, jakou péči k zabránění vzniklé škody vynaložil. Nedostojí-li této povinnosti, může to znamenat závěr o jeho kvalifikovaném zavinění. V dané věci to byla právě žalovaná, která nebyla schopna vysvětlit, jak skutečně došlo ke ztrátě nebo poškození zásilky. **Žalovanou v tomto případě tíží sekundární důkazní povinnost ohledně stavu zboží u nakládky a ohledně celého průběhu přepravy. Jelikož žalovaná této povinnosti nedostála, odpovídá za škodu vzniklou v důsledku kvalifikovaného zavinění. Žalovaná se rovněž na základě výše uvedeného nemůže dovolávat čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR.** Odvolání žalované muselo být s ohledem na shora uvedené zamítnuto.



Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 25. 2. 2015, sp. zn. 9 Ob 42/14p, Transportrecht 10-2015, str. 399

Žalobkyně vedla proti svému dřívějšímu advokátovi soudní proces o náhradu škody, kterou tento advokát způsobil žalobkyni v předcházejícím řízení z důvodu profesního pochybení, kdy ji zastupoval proti přepravní společnosti. Předchozí soudní instance žalobu zamítly. Odvolací soud následně připustil revizní žalobu žalobkyně, protože se Nejvyšší soud, jak bylo zjištěno, doposud zabýval pouze otázkou povinnosti k náhradě škody dopravce při škodní události, tedy zda při přepravě, u které dojde ke škodě pouze na jednom jejím úseku, se použije Úmluva CMR, ale doposud chyběla judikatura k otázce, zda se i další smluvní nároky z přepravy řídí pravidlem, že povinnost k náhradě škody má dopravce, který byl pověřen provedením celé přepravy.

Nejvyšší soud v Rakousku v revizním řízení v první řadě odkázal na čl. 31 Úmluvy CMR, který upravuje příslušnost soudu pro všechny spory, které vznikly z přeprav podléhajících Úmluvě CMR. Dále uvedl, že tato příslušnost není neomezená. Co se týče povahy žalovaného nároku, podléhají všechny nároky soudní příslušnosti dle čl. 31 Úmluvy CMR, pokud je dán jejich věcný vztah k přepravě dle Úmluvy CMR, přičemž čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR se nevztahuje pouze na nároky z přepravní smlouvy, které jsou výslovně v Úmluvě CMR upraveny. **Pohledávky z provedené přepravy, resp. nároky z přepravní smlouvy, tak tvoří spory ve smyslu čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR jako nároky z neposkytnutého plnění. Obsaženy jsou v něm dále mimosmluvní nároky, které mají základ v přepravě zboží.**

Otázka formulovaná odvolacím soudem vůči Nejvyššímu soudu, zda Úmluva CMR v případě přepravy, která byla uskutečněna jen částečně na silnici, je aplikovatelná nejen na případy uplatňování nároků přímo vyplývajících ze silniční přepravy, ale i na smluvní nároky, nemá, jak uvedl Nejvyšší soud v Rakousku, žádný význam, neboť dle čl. 1 a 2 Úmluvy CMR nevzniká žádná pochybnost ohledně toho, že tato Úmluva platí pro každou smlouvu o přepravě zboží, pokud k ní dochází na silnici, resp. pokud zásilka nebyla přeložena. Z tohoto důvodu zde dle Nejvyššího soudu není žádná právní otázka, která by měla být v revizním řízení řešena, a Nejvyšší soud revizní žalobu zamítl.

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