

## E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

2. vydání

červen 2015



K čl. 1 a 23 Úmluvy CMR

**Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 19.12.2012, 7 Ob 174/12g – Recht der Transportwirtschaft 1/2015, str. 19**

Odesílatel pověřil dopravce přepravou pracovní plošiny pevně spojené s multikárou ve vlastnictví příjemce ze Štýrského Hradce do Vídně. Během přepravy pracovník dopravce přehlédl dopravní značku zakazující vjezd vozidel přesahujících 3 metry a vjel pod železniční podjezd. Jelikož multikára s přepravní plošinou přesahovala povolenou výšku, došlo k nárazu ramene pracovní plošiny do traverzy a poničení multikáry i pracovní plošiny. V důsledku škodní události byl odesílatel nucen příjemci nahradit vzniklou škodu a zároveň mu poskytnout náhradní plnění spočívající v pronájmu jiné multikáry s pracovní plošinou. Na základě následně podané žaloby přiznal soud prvního stupně odesílateli vůči dopravci nárok na náhradu škody vzniklé poničením multikáry a pracovní plošiny a nákladů za pronájem náhradní multikáry a pracovní plošiny příjemci. K odvolání dopravce odvolací soud pouze snížil přiznaný nárok na náhradu nákladů spojených s náhradním plněním o 10 %, neboť příjemce v době pronájmu náhradní multikáry ušetřil náklady za provoz vlastního vozidla, a ve zbytku rozhodnutí soudu prvního stupně potvrdil. Dovolání dopravce dovolací soud zamítl z následujících důvodů. **Smlouva, jejímž předmětem je převoz vozidla na vlastních kolech poháněného vlastní silou, je přepravní smlouvou, která však nespadá do působnosti Úmluvy CMR, neboť nejde o přepravu zásilky ve smyslu ustanovení čl. 1 Úmluvy CMR. Ze stejného důvodu nelze použít ani ustanovení § 439a rakouského zákona o podnikání (UGB), které zakládá působnost Úmluvy CMR pro vnitrostátní přepravu.** V daném případě se proto oproti právnímu názoru dopravce neuplatní omezení jeho odpovědnosti podle ustanovení čl. 23 Úmluvy CMR. Dovolací soud rovněž konstatoval, že **zisk odesílatele dosažený pronájmem náhradní multikáry a pracovní plošiny příjemci nelze započíst oproti nároku na náhradu způsobené škody** a její výše se tak navzdory tvrzení dopravce o tento zisk odesílatele nesnížila.



**Rozsudek 's-Hertogenboschského soudu ze dne 15. 4. 2014, HD 200.125.117/01, European Transport Law 2014, str. 701**

Objednatel a odesílatel uzavřeli smlouvu o přepravě lahví Malibu ze Španělska do Holandska. Přepravce pověřil silniční přepravou zboží Dopravce 1. Zboží mělo být vyzvednuto ve skladu ve Španělsku vlastněném majitelem skladu a přepraveno objednateli do Holandska.

Dopravce 1 pak inzeroval přepravu zboží na tzv. Teleroute systému, internetovém serveru, kde dochází k obchodování s přepravami zboží. Na nabídku reagoval dopravce, který se vydával za společnost „Transport BVBA“ se sídlem v Belgii (dále jen „Dopravce 2“). Dopravce 1 a Dopravce 2 se domluvili na kamionové přepravě a na přepravu byl vydán CMR nákladní list. Osoba vydávající se za Dopravce 2 převzala 30. 3. 2009 zboží v hodnotě 53.789,10 EUR ve Španělsku, to ale na adresu určení nikdy nedorazilo.

Pojišťovna AXA uhradila veškerou škodu za zboží objednateli, čímž vstoupila do jeho práv, a začala vymáhat vyplacenou částku na Dopravci 1 a/nebo na odesílateli.

Objednatel a majitel skladu uplatnili nárok vůči Dopravci 1 na zaplacení škody za zboží, tedy 56.789,10 EUR, dále 26.815,61 EUR za zaplacené clo a spotřební daně, mimosoudní náklady ve výši 1.785,- EUR a náklady za znalecký posudek ve výši 1.552,50 EUR, zvýšené o úroky, a také náklady soudního řízení.

Dopravce 1 tvrdil, že nastaly okolnosti, jež nemohly být odvráceny, a ani jim nemohl zabránit (čl. 17 odst. 2 CMR), důsledkem čehož je zproštěn odpovědnosti za ztrátu přepravovaného zboží. Otázkou zůstalo, zda Dopravce 1 poskytl uspokojující služby pečlivého dopravce, aby předešel krádeži zboží.

Soud prvního stupně ani odvolací soud však nedaly Dopravci 1 za pravdu, jelikož ten sám zvolil, přijmuvše na sebe dobrovolně závazek k přepravě, možnost najít místo sebe dopravce přes systém Teleroute. Nebylo ani tvrzeno ani prokázáno, že by mu odesílatel dal instrukce, aby za účelem uskutečnění přepravy využil tohoto systému.

Riziko plynoucí z využívání elektronického systému sloužícího k obchodování s přepravou zboží je na těch, kdo ho využívají. Tím spíše, když Dopravce 1 neprovedl žádnou kontrolu ani si neověřil informace, které obdržel přes Teleroute, dal tak pachatelům příležitost ke krádeži zboží. Dopravce 1 je proto odpovědný těm, kdo ho přepravou pověřili. Soudy navíc vytkly Dopravci 1, že celá komunikace s pachateli sestávala pouze z jednoho telefonátu a jednoho písemného nákladního listu, který Dopravce 1 obdržel jako přílohu e-mailu od neznámého odesílatele (s divným doménovým názvem), což mělo být Dopravci 1 podezřelé; ten si přesto žádné skutečnosti neověřil, a proto odpovídá za škodu vzniklou ztrátou zboží ve smyslu čl. 17 odst. 1 CMR.

Soudy tak dovodily, že úmysl pachatelů bude přisouzen Dopravci 1 jako by byl jeho vlastní, proto je Dopravce 1 ve smyslu čl. 3 ve spojení s čl. 29 Úmluvy CMR v plném rozsahu odpovědný za škodu, kterou pachatelé způsobili Objednateli.

Soud došel k závěru, že hlavní dopravci, kteří přes výměnný elektronický přepravní systém uzavřou smlouvu o přepravě zboží s pachateli, jež zneužijí jméno existujícího, avšak o celé věci nic netušícího dopravce, **jsou v souladu s čl. 3 Úmluvy CMR společně odpovědni za jednání třetí strany, s kterou takto uzavřeli smlouvu, aby provedla jejich závazek. Není přitom podstatné, že třetí strana není tím, za koho ji dopravci považovali, neboť hlavní dopravce sám zvolil využití takového elektronického systému a dále si zvoleného dopravce vůbec neověřil, nemůže se proto dovolávat zproštění odpovědnosti podle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR a ztrácí možnost limitace své odpovědnosti.**



**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 22. 5. 2014, sp. zn. I ZR 109/13, Transportrecht 1-2015, str. 33**

Žalobkyně pověřila žalovanou, aby provedla mimo jiné přepravu 2 balíčků karboplastiny po 3 kilogramech z města H. do města U. v Rakousku. Hodnota každého z balíčků činila 86.000,- EUR. Žalovaná pověřila svého vedlejšího intervenienta provedením přepravy ze skladu z města H. do města A. Dne 4. srpna 2010 naložil zaměstnanec vedlejšího intervenienta žalobkyně přistavený nákladní automobil vedlejšího intervenienta žalované velkým množstvím balíků. Jednotlivé balíky byly zapisovány prostřednictvím skeneru. Při nakládce byl řidič žalované v kanceláři skladu. Po skončení nakládky podepsal řidič nákladního automobilu seznam naloženého zboží, na kterém byly uvedeny i dva balíčky karboplastiny. Poté řidič obdržel průvodní listy a plombu k zaplombování nákladního prostoru. Řidič uzavřel doposud otevřený nákladní automobil a započal jízdu do města A. Nebylo zjištěno, kdy byl naložený nákladní automobil zaplombován. Při vykládce ve skladu žalované ve městě A. bylo zjištěno, že chybí jeden z balíčků karboplastiny. Žalobkyně tvrdila, že byly naloženy oba balíčky karboplastiny a požadovala po žalované zaplacení částky ve výši 77.180,54 EUR s úroky.

Zemský soud v Hanau žalobu zamítl. Proti tomuto rozsudku podala žalobkyně odvolání. Odvolací soud pokládal uplatněný nárok na náhradu škody za neopodstatněný. Žalobkyně neprokázala, že by ztracený balíček převzala žalovaná. Podpis seznamu naložených balíků řidičem neměl žádnou důkazní hodnotu. Řidič neměl ke kontrole nakládky žádné podklady a nemohl ani přepočítat všechny naložené balíky.

Podle Spolkového soudního dvora odvolací soud správně vycházel z toho, že vedlejší intervenient žalované převzal přepravované zboží. Podle čl. 17. odst. 1 Úmluvy CMR je zboží převzato, když je prováděná nakládka ukončena a řidič uzavře nákladní prostor, nebo se zboží dostane do sféry odpovědnosti dopravce nebo jím určených osob. Řidič K. byl schopen ochránit zboží před škodami uzavřením nákladního prostoru. Skutečnost, že řidič v době, kdy byl v kanceláři, nechal otevřený nákladní prostor, nemá vliv na okamžik převzetí zboží.

Žalobkyně je povinna unést břemeno tvrzení a důkazní v otázce převzetí balíčků s karboplastinou. V revizní žalobě bylo správně namítáno, že se žalovaná musí spolehnout na údaje uvedené v potvrzení řidiče. Žalobkyně se nemůže s úspěchem odvolávat na čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR. Podle tohoto ustanovení platí, že počet kusů zásilky, její označení a čísla se shodují s údaji uvedenými v nákladním listu, když tento neobsahuje výhrady dopravce s jejich odůvodněním. Tato domněnka se uplatní tehdy, pokud je vyhotoven nákladní list podle čl. 5 a 6 Úmluvy CMR. **Nebyl-li vydán ani nákladní, ani náložní list, může být důkazem o počtu převzatých balíků vystavené potvrzení dopravce nebo jeho řidiče.** Podpis řidiče přináší dostatečný důkaz pro projevení vůle uvedené v potvrzení o převzetí.

**Může-li dopravce nebo jím pověřená osoba u převzetí zboží kontrolovat jeho počet, ale nevyužije-li tuto možnost a stejně potvrdí počet zboží, nejedná v dobré víře, pokud se později odvolává na to, že potvrzení o převzetí podepsal naslepo. Pro tento závěr hovoří veliký význam dokumentu - potvrzení o převzetí v nákladní přepravě.**

Z chování vedlejšího intervenienta na straně žalobkyně je zřejmé, že tento využil díky podpisu řidiče potvrzení o převzetí toho, že bude zabráněno další kontrole kompletnosti zásilky.

Plná náhrada škody i přes omezení uvedená v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR přichází v úvahu jen za splnění předpokladů uvedených v čl. 29 Úmluvy CMR. Podle tohoto ustanovení se

dopravce nemůže dovolávat omezení odpovědnosti, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, jež je rovnocenné úmyslu.

**Odvolací soud nezohlednil, že podle provedeného zjištění řidič pro vedlejšího intervenienta žalované převzal ochranu nad přepravovaným zbožím prostřednictvím naslepo vystaveného potvrzení o převzetí.**

Rozsudek odvolacího soudu byl zrušen a vrácen mu zpět. Ve znovuzahájeném odvolacím řízení by mělo být prokázáno, že se žalovaná dopustila kvalifikovaného zavinění při vzniku škody a dále by měla být zohledněna možnost spoluzavinění vedlejšího intervenienta žalobkyně, který předal řidič plombu k zajištění nákladního prostoru automobilu.



K čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně (OLG Köln) ze dne 10.7.2012, 3 U 37/11 – Transportrecht 3/2015, str. 111**

V roce 2006 uzavřeli odesílatel a dopravce rámcovou smlouvu, jejímž předmětem byl závazek dopravce provádět pro odesílatele silniční přepravu zboží mezi letištěm v Lucemburku a Španělskem, stejně tak jako doplňkovou silniční přepravu zboží na území Španělska. V rámcové smlouvě byla odlišně od úpravy v ustanovení čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR sjednána vyšší horní hranice odpovědnosti dopravce podle Montrealské úmluvy a v příloze rámcové smlouvy byla vyjmenována bezpečnostní opatření, která byl dopravce povinen během přepravy učinit. V roce 2009 pověřil odesílatel dopravce silniční přepravou zásilky textilií vyrobených v Hongkongu z letiště v Barceloně do Valencie. Během noční přestávky na odpočinek, kdy řidič dopravce odstavil nákladní vozidlo s plachtovým návěsem po dobu 9 hodin na parkovišti u dálnice a podle tvrzení dopravce po celou dobu spal v jeho kabině, došlo k násilnému otevření návěsu a odcizení zásilky. Poté, co pojistitel odesílatele zlikvidoval škodní událost, uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody z titulu celního dluhu vzniklého odesílateli podle ustanovení čl. 203 celního kodexu Společenství při dovozu zboží. Soud prvního stupně a k odvolání pojistitele rovněž odvolací soud žalobu v plném rozsahu zamítly. Odvolací soud konstatoval, že **povinnost péče o zásilku je při odstavení nákladního vozidla na parkovišti u dálnice splněna, pokud řidič neponechá nákladní vozidlo delší dobu bez dozoru a spí v jeho kabině. Parkoviště s motorestem a velkým počtem parkovacích stání pro nákladní vozidla není v zásadě méně bezpečné než sice osvětlená, avšak řidiči neznámá ulice v přilehlé obci.** Pojistiteli se nepodařilo prokázat, že řidič dopravce nedodržel bezpečnostní opatření sjednaná v příloze rámcové smlouvy a jednal lehkovážně. Dopravce tudíž v souladu s rámcovou smlouvou odpovídal odesílateli za škodu pouze do výše horní hranice odpovědnosti dopravce stanovené Montrealskou úmluvou.



K čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně (OLG Köln) ze dne 25. 2. 2014, 3 U 161/13, Transportrecht 3-2015, str. 115**

Žalobce požadoval po tureckém dopravci náhradu škody za přepravu realizovanou z Turecka do Itálie. Zemský soud v Kolíně zamítl po provedeném dokazování žalobu z důvodu její nepřipustnosti. V odůvodnění uvedl, že Zemský soud v Kolíně není mezinárodně příslušný a podle čl. 31 Úmluvy CMR není příslušný ani žádný soud v Německu. Žalobci se u soudu nepodařilo prokázat, že byla smluvně dohodnuta příslušnost německého soudu. Jeden ze svědků vypovídal, že s jednatelem žalovaného byla dohodnuta příslušnost soudu v Kolíně. Odvolací soud potvrdil rozsudek zemského soudu. Jednatel žalobce před odvolacím soudem vypověděl, že měla být dohodnuta příslušnost soudu v Kolíně jako výlučného soudu pro všechny případné spory mezi smluvními stranami. Soudy uvedené v čl. 31 Úmluvy CMR tak měly být vyloučeny a všechny spory měly být vedeny u Zemského soudu v Kolíně. **Čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR pouze připouští, že si smluvní strany mohou dohodnout k soudům uvedeným v tomto ustanovení mezinárodní příslušnost dalších soudů. Není přípustné vyloučit soudní příslušnost podle čl. 31 Úmluvy CMR a výlučně dohodnout mezinárodní příslušnost jiného soudu. Dohoda o takovém výlučném soudu je neplatná a nemůže být vykládána tak, že výlučně dohodnutá příslušnost soudu představuje dodatečnou volbu soudu.**



K čl. 4 Haagsko-Visbyských pravidel

**Rozsudek Nejvyššího soudu Velké Británie (Queen's Bench Division) ze dne 2.4.2014, č.j. EWHC 971, Recht der Transportwirtschaft 12/2014, str. 500**

Dopravce převzal k přepravě součásti a zařízení k výrobě zkapalněného zemního plynu z Antverp do Jemenu. Po naložení zboží vystavil dopravce 6 nákladních listů na zboží k přepravě z Antverp do Balhafu/Jemenu. Každý nákladní list pak odkazoval na určitý počet balení a na zadní straně obsahoval Paramount-Klausel.

Použitý formulář odpovídal standardně používanému formuláři. Loď opustila Antverpy dne 12.1.2008. Dne 17.1.2008 v Biscaye byl náklad vyložen v ložním prostoru č. 1, kde došlo k jeho významnému poškození. Škoda byla vyčíslena na více jak 3,6 miliónů USD.

Obě strany řízení se dohodly, že o nároku na náhradu škody se bude rozhodovat podle anglického práva a bude rozhodováno před anglickou justicí. Podle anglického „COGSA“ platí ve Velké Británii Haagsko-Visbyská pravidla, pokud byla přeprava zahájena ve smluvním státě této úmluvy. Toto platí i pro Belgii.

Dopravce poskytl na úhradu škody částku více než 400.000 USD. Tato částka odpovídala jeho odpovědnosti podle Haagsko-Visbyských pravidel. Žalobci však měli za to, že se aplikuje Paramount-Klausel, neboť ta byla součástí konosamentů. Podle Haagských pravidel by tak měli nárok na vyšší odškodnění.

Na základě Haagských pravidel byl zároveň stanoven rozhodný den pro přepočítání hodnoty zlatého kurzu, a to ke dni vyhlášení rozsudku. Ve zkráceném řízení o předběžné otázce pak

bylo stanoveno, že na základě odpovědnosti podle Haagských pravidel by měl mít odesílatel další nárok ve výši přibližně 200.000 USD.

Nejvyšší soud návrh účastníků zamítnul. Nejvyšší soud objasnil, že se Paramount-Klausel podle Haagských pravidel nepoužije, a určil, že platí Haagsko-Visbyská pravidla.

Strany nákladního listu, které ze zákona spadají pod Haagsko-Visbyská pravidla, se mohou dohodnout, že aplikují původní odpovědnost podle Haagských pravidel s hodnotou zlatého kurzu ve výši 100,00 GBP, avšak tato dohoda je účinná, pokud je takto stanovena vyšší odpovědnost než podle čl. 4 § 5 písm. (a) Haagsko-Visbyských pravidel.

V daném případě se však strany na takovémto ujednání nedohodly, a proto se původní Haagská pravidla nepoužijí. Odpovědnost je nutno stanovit podle čl. 4 § 5 písm. (a) Haagsko-Visbyských pravidel.

V případě, že se na odpovědnost dopravce nepoužijí Haagská pravidla, zabýval se nejvyšší soud otázkou, ke kterému datu se přepočítává hodnota národní měny k zlatému kurzu. Rozhodným dnem není podle soudu den vyhlášení rozsudku, ale den, kdy bylo zboží v poškozeném stavu doručeno.



#### K čl. 19 Montrealské úmluvy

### **Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 16.11.2012, 6 Ob 131/12a, Recht der Transportwirtschaft 3/2015, str. 97**

Žalobce si pro sebe a svoji manželku zarezervoval okružní plavbu okolo Antarktidy o celkové ceně 29.070,-EUR. Dálkové lety zarezervoval žalobce u prvního žalovaného - leteckého dopravce, měl letět letadlem typu Boeing 737 z Vídně do Frankfurtu. V noci z 5. na 6. ledna 2010 napadlo na letišti Vídeň-Schwechat 10 cm sněhu. Druhý žalovaný, jako provozovatel letiště, neuzavřel vzletovou dráhu, nýbrž pouze zprostředkoval informaci o počasí pilotům, kteří se měli na vlastní nebezpečí sami rozhodnout, zda je možné s letadlem vzlétnout nebo ne.

Letadlo mělo původně startovat v 7:05 hodin. Start letadla se vztahuje k okamžiku, kdy je uzavřeno nalodňování (boarding) a jsou uzavřené dveře. Doba až do skutečného vzletu se označuje jako taxi time. Přílet do Frankfurtu byl naplánován na 8:45 hodin. Nástup do letadla byl ukončen už v 7:02 hodin. Pilot poté obdržel informaci, že z důvodu sněhové bouře je zakázán pohyb letadel s tím, že až za 15 minut bude odklizená vzletová dráha. Pro daný typ letadla – Boeing 737 činila maximální výška sněhové pokrývky na ranveji pro start letadla 13 mm a brzdový koeficient 20. V době mezi 7:15 – 8:30 hodin měly z důvodu meteorologických podmínek povolen start pouze letadla typu Airbus a Fokker, nikoliv letadla typu Boeing. Pilot letadla Boeing 737 obdržel v 8:45 hodin povolení ke startu. Před startem muselo ovšem dojít ještě k odstranění ledu z letadla, které zaměstnancům provozovatele letiště trvalo do 9:46 hodin. Pokud by nemuselo dojít k odstraňování ledu z letadla, mohlo letadlo vzlétnout již v 9:10 hodin.

V průběhu dokazování nebylo zjištěno, kolik vozidel bylo při úklidu vzletové dráhy použito, ani kolik jich mohlo být použito. To samé platí pro rozmrazování letadla Boeing 737.

Z důvodu zpoždění letu do Frankfurtu nestihl žalobce další navazující let. Žádný další let (ani lodní spojení) neměl žalobce k dispozici. Žalobce nakonec požadoval s ohledem na cestovní pojištění náhradu ve výši 26.070,-EUR. Žalobce svůj nárok vůči druhému žalovanému (provozovateli letiště) odůvodnil tak, že zpoždění jeho letadla mohlo být zabráněno včasným a dostatečným úklidem vzletové dráhy. První žalovaný (letecký dopravce) měl potom

odpovídat podle Montrealské úmluvy za škody způsobené v důsledku zpoždění letu a měl být rovněž odpovědný za druhého žalovaného, navíc měl být mezi žalobcem a druhým žalovaným (provozovatelem letiště) smluvní vztah.

Soud prvního stupně odmítl žalobní nárok s tím, že první žalovaný neodpovídá za škodu, neboť žalobce neprokázal, které konkrétní možnosti měl první žalovaný, aby u druhého žalovaného ovlivnil urychlení odklizení ranveje.

Odvolací soud rozdílně od soudu prvního stupně uložil prvnímu žalovanému uhradit žalobci 10.890,08 EUR a druhému žalovanému uhradit žalobci 15.179,92 EUR. Byla připuštěna revizní žaloba k vyřešení otázky, zda chování druhého žalovaného (provozovatele letiště) může být podle čl. 19 věty druhé Montrealské úmluvy přičítáno prvnímu žalovanému, jakož i k vyřešení otázky, zda mezi žalobcem a druhým žalovaným existuje smluvní vztah.

Podle čl. 19 věty 1. Montrealské úmluvy odpovídá dopravce za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. V revizním řízení nebylo sporné, že letecký dopravce odpovídá žalobci jako cestujícímu za škodu způsobenou zpožděným startem letu v uplatněné výši. Podle čl. 19 věty druhé Montrealské úmluvy však dopravce neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili. V revizním řízení bylo zjištěno, že soud prvního stupně nemohl zjistit, kolik vozidel bylo druhým žalovaným použito při úklidu ranveje a zda by použití více vozidel k úklidu ranveje umožnilo dřívější start předmětného letadla tak, aby žalobce stihl navazující letecký spoj z Frankfurtu. Neúplné zjištění soudu prvního stupně jde jak k tíži prvního žalovaného, jako leteckého dopravce, tak k tíži druhého žalovaného, jako provozovatele letiště, pokud se bude předpokládat smluvní vztah mezi druhým žalovaným a žalobcem, nemůže být vyloučeno, že by při intenzivnějším úklidu ranveje žalobce stihl navazující spoj a nevznikla by tak škoda. Pravdou je, že by se letecký dopravce zprostil odpovědnosti, pokud by bylo letiště uzavřeno z důvodu špatných meteorologických podmínek. Ve skutečnosti ale nemůže být v daném případě vyloučeno, že druhý žalovaný ranvej odklidil pozdě nebo s málo vozidly, ačkoliv bylo k dispozici více vozidel.

**Doprovce odpovídá s ohledem na čl. 19 větu první Montrealské úmluvy nejen za svoje vlastní zavinění, ale rovněž za zavinění jeho osob, ke kterým podle převládajícího názoru patří nejen zaměstnanci dopravce, ale rovněž všechny osoby, které dopravce použil k provedení přepravy, pokud tyto jednají při provádění úkolu přeneseného z dopravce na tyto osoby. Osoby nejednají při provádění úkolů přenesených z leteckého dopravce, když jejich činnosti směřují k zajištění chodu leteckého provozu na letišti. Je-li provozovatel letiště odpovědný za úklid vzletové dráhy, nepatří k osobám jednajícím za leteckého dopravce.**

**S přihlédnutím k tomu, že se žalobce už v druhoinstančním řízení odvolával výslovně jen na pojem *osoby* uvedené v druhé větě čl. 19 Montrealské úmluvy, musí být v této souvislosti zohledněno, že pojem *osoby* musí být vykládán nezávisle na uzavřené smlouvě a proto nesmí být vykládán ve smyslu § 1313a ABGB (*kdo je jinému povinen k plnění, odpovídá mu za zavinění svého zákonného zástupce, jakož i osob, které použil pro plnění svého závazku, jako by jej plnil sám*).**

Podle německé literatury je letiště povinno zajistit cestujícím vybavení, které umožní jejich přepravu prostřednictvím leteckého dopravce a které nepochybně souvisí s provozem letiště. Za tuto činnost inkasuje letiště letištní poplatky, které vybírá letecký dopravce spolu s cenou letenky a následně je odvádí letišti. Podle dodatku k zákonu o letištích a pozemním odbavování – BGBl. 97/1998 obsahuje odbavení cestujícího celkovou péči o cestujícího při odletu, přiletu, v průběhu přepravy nebo při navazujících letech, obzvláště kontrolu letenek a cestovních dokladů a rovněž registraci zavazadel, jejich přepravu a třídění.

Z výše uvedeného pro rakouský právní řád ale vyplývá, že sice mezi leteckým dopravcem a provozovatelem letiště existuje smluvní vztah, ale neexistuje smluvní vztah mezi provozovatelem letiště a cestujícím, který by mohl zakládat nárok na náhradu škody v důsledku zpoždění letu na základě nedostatečného úklidu vzletové dráhy.

Rakouský nejvyšší soud sice již rozhodl, že zmíněná smlouva mezi leteckým dopravcem a provozovatelem letiště zahrnuje také ochranu a povinnou péči vůči smluvním partnerům leteckého dopravce, tedy i vůči cestujícím, toto rozhodnutí se ale vztahovalo na úraz v důsledku pádu, který utrpěl cestující cestou z letiště k letadlu. Zůstává otevřena otázka, zda taková smlouva působí ve prospěch třetí osoby, její ochrany a povinné péče, když dojde k nedostatečnému úklidu vzletové dráhy a v důsledku toho ke zpoždění odletu letadla. Nároky cestujícího kvůli pouhé škodě na majetku nicméně nejsou dány.

Na základě výše uvedeného tak byl rozsudek vůči druhému žalovanému (provozovateli letiště) zrušen.



K čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně (OLG Köln) ze dne 15.5.2012, 3 U 59/11 – Transportrecht 3/2015, str. 126**

V srpnu roku 2010 zapomněl cestující letící z Düsseldorfu s leteckou společností dopravce po přistání letadla v Nice na svém sedadle peněženku značky Louis Vuitton v hodnotě 515,- EUR, ve které se nacházely kreditní a jiné karty v celkové hodnotě 133,- EUR a hotovost 7.000,- EUR. Peněženku našla zaměstnankyně dopravce a předala ji zaměstnanci společnosti zajišťující pro dopravce a jiné letecké společnosti přepravu cestujících z letadla do budovy letiště v Nice. Tento pracovník následně peněženku vydal třetí osobě bez toho, aniž by jakkoliv zkoumal, zda jí tato peněženka náleží. Cestující uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši 7.648,- EUR odpovídající hodnotě ztracené peněženky a jejího obsahu. Poté, co soud prvního stupně žalobu zamítl, rozhodoval k odvolání cestujícího odvolací soud. Ten konstatoval, že **odpovědnost dopravce podle čl. 17 odst. 2 věty třetí Montrealské úmluvy se vztahuje na osobní věci cestujícího, které cestující v letadle zapomene nebo ztratí. Pokud zaměstnanec dopravce takové věci najde a převezme, nejedná se o pouhý projev laskavosti, ale o uzavření smlouvy o úschově podle § 688 BGB. Odpovědnost dopravce za své zaměstnance nebo agenty ve smyslu čl. 17 odst. 2 věty třetí MU zahrnuje všechny osoby, které dopravce použil při provádění přepravy, a vztahuje se tudíž také na samostatné podnikatele nebo jejich zaměstnance, pokud dopravce může přinejmenším prostřednictvím kontroly skutečně ovlivnit nakládání se zavazadlem.** V daném případě odvolací soud dovodil, že jednání zaměstnance společnosti zajišťující pro dopravce přepravu cestujících na letišti v Nice bylo lehkovážné a toto kvalifikované zavinění lze přičítat dopravci. **Zároveň je však dáno 50% spoluzavinění cestujícího, který jednal nedbale, neboť se neujistil, zda má při opuštění letadla u sebe svou peněženku.** Odvolací soud proto přiznal cestujícímu vůči dopravci nárok na náhradu škody pouze co do částky 3.824,- EUR odpovídající polovině žalovaného nároku.





**Rozsudek Odvolacího soudu (England and Wales Court of Appeal) ze 30.10.2013 – EWCA Civ 1319 – Recht der Transportwirtschaft 12/2014, str. 497**

Objednatel uzavřel v říjnu 2007 s dopravcem se sídlem ve Velké Británii rámcovou smlouvu o přepravě tabákových výrobků na území Evropy. Smlouva obsahovala dohodu o výlučné soudní příslušnosti anglických soudů. Dopravce měl v září 2011 dle pokynu přepravit dvě várky tabákového zboží, jednu ze Švýcarska do Nizozemí, druhou z Maďarska do Dánska. Obě přepravy nechal dopravce provést poddopravci sídlícími v Nizozemí. Smlouvy o přepravě, které s nimi uzavřel, rovněž obsahovaly ujednání o příslušnosti anglických soudů. Mezi poddopravci a objednatelem neexistoval žádný přímý smluvní vztah. Zásilka ze Švýcarska byla druhý den po naložení ztracena při ozbrojeném přepadení na belgické dálnici, zásilka z Maďarska byla z velké části odcizena, když bylo vozidlo v rozporu s pokyny přes noc odstaveno. V tomto případě se jednalo o kvalifikované zavinění dopravce. Objednatel zahájil u anglického obchodního soudu řízení proti dopravci a uplatnil vůči němu náhradu škody za utrpenou ztrátu, přitom odkázal na dohodu o soudní příslušnosti v rámcové smlouvě. Zároveň podal žalobu proti oběma nizozemským poddopravcům. Tito žádali, aby doručení žaloby bylo prohlášeno za neúčinné s tím, že mezi nimi a objednatelem nebyla příslušnost anglických soudů sjednána, mimoto není objednatel oprávněn dovolávat se soudní příslušnosti sjednané ve smlouvách s poddopravci. Žádná soudní příslušnost dle čl. 31, odst. 1) Úmluvy CMR prý není odůvodněna. Objednatel však odkázal na to, že v případech, v nichž je subjekt uplatňující nárok proti jakémukoli dopravci oprávněn zahájit řízení na základě čl. 31 Úmluvy CMR, platí totéž i vůči všem ostatním dopravcům, proti nimž může požadovat plnění dle čl. 36 Úmluvy CMR.

Obchodní soud prohlásil doručení žaloby poddopravcům za neúčinné. Předpoklady uvedené v čl. 31, odst. 1) Úmluvy CMR by platily pro každého následného dopravce.

Objednatel podal odvolání k Odvolacímu soudu a uspěl. **Je-li na základě čl. 31, odst. 1) Úmluvy CMR odůvodněna soudní příslušnost ve vztahu k hlavnímu dopravci, platí podle čl. 36 Úmluvy CMR stejně pro následné dopravce. Následní dopravci ve smyslu Úmluvy CMR jsou poddopravci, kteří prováděli spornou přepravu. V daném případě se toto týká i nizozemských poddopravců, proto je objednatel může zažalovat společně s dopravcem u anglických soudů.**



**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně (OLG Köln) z 20.3.2012 – 3 U 3/11– Recht der Transportwirtschaft 1/2015, str. 26**

Žalobkyně zažalovala žalovanou za škodu vzniklou při přepravě. Požadovala náhradu škody z titulu poškození potravinových konzerv ve skle a v plechu, které byly naloženy vedlejší účastníci na straně žalobkyně do kontejneru přistaveného dopravcem žalované a následně přepraveny silniční dopravou a lodí do Thajska. V Thajsku byla zásilka dopravcem pověřeným firmou příjemce vyzvednuta z přístavu a přepravena na místo určení do ca 40 km vzdáleného skladu. Skleněné a plechové konzervy byly baleny po 12 kusech na kartonových podložkách a přetaženy folií, která byla po stranách otevřená. Jednotlivá balení byla v

kontejneru vrstvena do výšky. Žalobkyně tvrdila, že kontejner byl poté, co dorazil do skladu, okamžitě otevřen a bylo zjištěno, že velký počet skleněných konzerv je rozbit, kartonáž promáčena a i do nerozbitých konzerv pronikl hmyz, který je znečistil, takže celá zásilka musela být zničena. Dále tvrdila, že zásilka byla řádně zabalena a naložena. Škoda údajně vznikla hrubou manipulací s kontejnerem, tvrdým usazením nebo jeho pádem při překládce. Žalobkyně a vedlejší účastnice na její straně požadovala hodnotu zničeného zboží, celní a přepravní náklady, náklady za likvidaci zboží a další související výdaje. Žalovaná popírala aktivní legitimaci žalobkyně, obsah kontejneru, tvrzené škody, hodnotu zboží jakož i další uplatněné náklady s tím, že škoda nevznikla v důsledku její činnosti, ale vadným balením a nahládkou. Zemský soud žalobu po předložení znaleckého posudku k příčině škody zamítl, neboť shledal, že zásilka nebyla dostatečně zabalena a zajištěna při nahládce. Vedlejší účastnice na straně žalobkyně napadla podaným odvoláním hodnocení důkazů zemským soudem a předložila další vlastní znalecký posudek. Žalovaná požadovala zamítnutí žaloby a připojila se k rozsudku zemského soudu. Odvolací soud odvolání vedlejší účastnice připustil, ale toto nemělo ve věci úspěch.

Odvolací soud potvrdil prvoinstanční rozsudek.

Vznik škody na potravinách ve sklenicích, které jsou před odesláním napěchovány do kontejneru, je považován za zjištěný, je-li kontejner otevřen o dva dny později a již se vytvořila plíseň. S ohledem na institut kvalifikovaného zavinění dopravce (§435 HGB) není odůvodněno sekundární výkladové a důkazní břemeno, jestliže ani ze samotné žaloby nevyplývá dostatečná opora pro lehkovážnost. **Odesílatel je povinen přepravované zboží zabezpečit pro přepravu ve smyslu § 412, odst. 1) HGB – naložit, uložit a upevnit tak, aby nebylo normálními vlivy vyvolanými přepravou poškozeno. Zboží musí být m.j. zabezpečeno proti otřesům, výkyvům a posunům. Přitom mají být zohledněna všechna přepravní rizika, s nimiž musí být obvykle počítáno. K tomu patří i dostatečné zabezpečení nákladu proti pohybům lodi. Pro posouzení není rozhodující, že byly provedeny četné odpovídající přepravy, aniž by došlo ke škodám, jestliže při předmětné přepravě bylo zboží spolu s dalším umístěno do kontejneru tak, že mezi ním vznikly rozdílné mezery. Dopravce je zproštěn odpovědnosti dle § 427, odst. 1), bod 3 HGB, jestliže je jisté, že škoda byla způsobena nedostatečným zabezpečením zboží pro přepravu v kontejneru. K domněnce § 427, odst. 2) HGB se pak nepřihlíží.**



### Rozsudek Vrchního soudu v Praze 12 Cmo 296-2014-123 ze dne 6.5.2015

Odesílatel se po dopravci domáhal náhrady škody za neoprávněnou likvidaci 117 ks pohonů vrat přepravených z Číny do České republiky. Dopravce přepravil pro objednatele 500 ks pohonných vrat GT 300, přičemž zboží bylo do České republiky dopraveno v roztrhaných a pomačkaných kartonech, po jejichž otevření bylo zjištěno poškození pohonů vrat. Odesílatel řádně reklamoval poškození zásilky u dopravce, ten požádal o předložení poškozeného zboží ke kontrole rozsahu poškození tak, aby pojišťovna dopravce mohla krýt škodu pojistným plněním. Pojišťovna dopravce následně odsouhlasila zjednodušený postup likvidace pojistné události a žádala pouze doklad o likvidaci poškozeného zboží. Odesílatel v souladu s pokyny dopravce resp. pojišťovny zaslal dopravci zboží k likvidaci.

Odesílatel následně zažaloval dopravce na náhradu škody ve výši 231.660,- Kč, když dle jeho názoru dopravce porušil obecnou prevenční povinnost, neboť nezjistil při převzetí zásilky k

likvidaci, že došlo k omylu v její skladbě a dopravci byly zaslány pohony nepoškozené. Dopravce tak zlikvidoval nepoškozenou zásilku, aniž si, dle tvrzení odesílatele, prověřil řádně její fyzický stav. Soud prvního stupně žalobu zamítl a uložil žalujícímu odesílateli náhradu nákladů řízení.

Odvolací soud shodně s rozhodnutím soudu prvního stupně prvoinstanční rozsudek potvrdil, když konstatoval, že si odesílatel předmětnou škodu způsobil vlastním přičiněním tak, že omylem zaslal dopravci k likvidaci místo zboží reklamovaného zboží jiné. Vytýkal-li odesílatel dopravci, že mohl rozpoznat nepoškozené zboží dříve, než bylo přistoupeno k jeho likvidaci, nelze dle názoru odvolacího soudu na dopravci spravedlivě takové posouzení požadovat, neboť dopravce není zbožíznalcem, nezná jeho vlastnosti a není tak schopen posoudit jeho vlastnosti ani před, ani po jeho případném poškození. Zboží, které dopravce převzal od odesílatele k likvidaci, pak odpovídalo tomu, co si účastníci sjednali, tj., že bude zboží zabaleno za účelem jeho kontroly na 3 paletách po hmotnosti 1360 kg a označeno „ŠKODY MAŠKOVÁ“. Dle názoru obou soudů tedy dopravce neporušil prevenční povinnost a není tedy k náhradě škody odesílateli povinen.



(k čl. 17, odst. 4, písm. d) Úmluvy CMR)

**Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze 3.7.2013 – 7 Ob 102/13 w - Transportrecht 11/12-2014, str. 427**

Žalobkyně je pojistitelem VAG (Verkehrsaktiengesellschaft), na jejíž objednávku žalovaná prováděla přepravu kombajnu z Belgie do Rumunska. Žalovaná použila k přepravě návěsnou soupravu sestávající z tříosového návěsového tahače a dvouosového nízkoplošného nakladače. Kombajn měl otočnou kabinu řidiče, s vlepeným ochranným sklem a váhu 13 tun. Řezačka vážila 3-4 tuny, ochranné sklo cca 40 kg. Přepravy kombajnů probíhají bez kol, aby nebyla překročena přípustná výška vozidla 4 metry. Nepoužívá se plachta, ochranné sklo se nepřekrývá. Odesílatel naložil kombajn tímto způsobem na nákladní vozidlo žalované. Při složení na místě dodání vyšlo najevo, že ochranné sklo vykazuje poškození. Řidič vozidla a zaměstnanci příjemce společně poškození prověřili. V nákladním listě nebyl uveden žádný škodní zápis nebo výhrada. Poškození neodpovídalo nárazu kamene, nýbrž ukazovalo na vysokou tlakovou zátěž pevně vlepeného ochranného skla, která je typická pro nárazové zatížení při výrazných poškozeních vozovky. V případě neodpruženého způsobu jízdy je pevně vlepené ochranné sklo jen omezeně odolné proti lomu. Zvolený způsob dopravy je v dané branži obvyklý a dostatečně odborný, je však podmíněn způsobem jízdy přízpůsobeným stavu vozovky, neboť chybí pérování pneumatik nepohyblivě naloženého kombajnu. Žalobkyně uhradila svému pojistníkovi odškodnění ve výši 7000,- EUR za výměnu poškozeného ochranného skla a požadovala úhradu 7.000,- EUR s příslušenstvím na žalovaném dopravci s tím, že příčinou poškození skla byla přeprava v rozporu se smlouvou. Žalovaná porušila dle tvrzení žalobkyně svoji povinnost zajistit s maximální péčí bezeškodní přepravu zboží. Zproštění odpovědnosti ve smyslu čl. 17, odst. 4, písm. a) Úmluvy CMR by platilo, pokud by přeprava otevřeným vozidlem byla s odesílatelem výslovně sjednána a toto ujednání bylo zaznamenáno v nákladním listě, což nebylo. Zproštění odpovědnosti ve smyslu čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR nelze aplikovat, neboť příčinou poškození není vadné balení, ale přeprava v rozporu se smlouvou. Čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR by se aplikoval jen tehdy, kdy by přirozená vlastnost zboží zvyšovala ve zvláštní míře riziko vzniku škody během přepravy, což nebyl tento případ. Z povolené rychlosti kombajnu 25km/h nelze dovodit, že ochranné sklo není vhodné pro přepravu v rychlosti 80km/h. Žalovaná požadovala

zamítnutí žaloby s tím, že škoda vznikla před převzetím zboží k přepravě, a nikoliv v době, kdy ona zásilku spravovala. Žalovaná rovněž popřela žalobní nárok co do výše.

Soud první instance žalobu zamítl s tím, že škoda nebyla při převzetí zjištěna kvalifikovaným způsobem. Odvolací soud potvrdil rozsudek soudu prvního stupně, následně však připustil řádné dovolání. Žalovaná požadovala, aby dovolání bylo zamítnuto, případně odmítnuto. Konstatováno bylo, že dovolání je přípustné, ale není důvodné. Žalobkyni se nepodařil obhájit žalobní návrh, neboť nepřednesla tvrzení, že dala žalované pokyn, aby tato přizpůsobila způsob jízdy vlastnostem vozovky tak, aby bylo zejména zohledněno nebezpečí prasknutí skla, ani nepředložila skutková tvrzení, že ke škodě došlo pouze proto, že žalovaná nerespektovala normální způsob jízdy odpovídající poměrům nebo stavu vozovky. Téměř každé zboží je do určité míry vystaveno nebezpečím uvedeným v čl. 17, odst. 4, písm. d) Úmluvy CMR. Základem posouzení, zda přirozená vlastnost zboží představuje zvláštní ohrožení, je normální průběh přepravy řádně naloženého zboží při očekávatelných povětrnostních podmínkách při průměrné době přepravy obvyklým, zpravidla plachtou zakrytým vozidlem.

Dovolání tak nebylo vyhověno.

---

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

Dlouhá 16, 110 00 Praha 1

e-mail: [info@akmsv.cz](mailto:info@akmsv.cz)

<http://www.akmsv.cz>

Tel.: (+420) 221 779 970

Fax: (+420) 221 779 999