

Prosinec 2014

2

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Možnost omezené odpovědnosti dopravce dle NOZ
- II. Odstavení (opuštění) vozidla s nákladem jako hrubé porušení povinnosti péče o zásilku
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Možnost omezené odpovědnosti dopravce dle NOZ

Mezinárodní úmluvy v oblasti přepravy, ale i vnitrostátní úprava řady zejména evropských států, omezují odpovědnost dopravce za ztrátu, poškození zboží či zpoždění přepravy, a to buď v závislosti na druhu přepravy, rozsahu ztráty, nebo i v závislosti na tom, zda v rámci multimodální přepravy lze zjistit místo škodní události či nikoliv. Český právní řád, založený do 31.12.2013 na obchodním zákoníku, zákoně č. 513/1991 Sb., omezení odpovědnosti dopravce nepřipouštěl, byť v odborných kruzích bylo možné zaznamenat určité pokusy o výklad příslušných ustanovení zákona umožňující omezit alespoň rozsah náhradové povinnosti (ve smyslu § 624 ObchZ). Naopak, v oblasti zasílatelství nestanovoval obchodní zákoník pro zúžení odpovědnosti zasílatele žádná přímá omezení, proto se omezení odpovědnosti zasílatele (např. ve i Všeobecných zasílatelských podmínkách Svazu spedice a logistiky) jevílo jako zcela legitimní.

1. Úprava občanského zákoníku platného od 1.1.2014

Nový občanský zákoník, zákon č. 89/2012 Sb., účinný od 1.1.2014, žádné přímé ustanovení, které by omezovalo odpovědnost dopravce, bohužel neobsahuje. Z důvodové zprávy, stejně jako i z určitého systematického řazení ustanovení o přepravě a odkazech na význam přepravních řádů, lze však dovodit určité možnosti, kterými by tento zřejmý nedostatek úpravy bylo možno zhojit. I přesto se však odborné komentáře k novelizaci občanského práva vyjadřují k možnostem omezení odpovědnosti dopravce za přepravovanou zásilku opatrně.

2. Ustanovení § 2566 NOZ

§ 2566 NOZ stanovuje, že dopravce nahradí škodu na zásilce vzniklou v době mezi jejím převzetím až do okamžiku dodání, neprokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Odstavec 2 téhož paragrafu pak stanovuje zprošťující okolnosti, jež musí dopravce prokázat, má-li být zbaven své odpovědnosti, k čemuž dochází tehdy, pokud škodu na zásilce

způsobil odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky, popřípadě ke škodě došlo v důsledku vady či přirozené povahy zásilky, včetně obvyklého úbytku. Ustanovení § 2566 odst. 3 NOZ pak řeší škodu vzniklou v důsledku vadného obalu zásilky a povinnost dopravce na vadný obal včas upozornit.

Nejdůležitějším ustanovením § 2566 NOZ je pak ve vztahu k možnému omezení odpovědnosti dopravce 4. odstavce, jenž stanovuje, že k „ujednáním omezujícím povinnost dopravce podle odstavců 1 až 3 se nepřihlíží“. Za obsah „ujednání“ lze považovat jednak ujednání smluvní mezi stranami přepravní smlouvy, tak i případné samostatné všeobecné přepravní či obchodní podmínky, z nichž by takové omezení odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce, vzniklou v době od převzetí zásilky do jejího vydání, vyplývalo. Občanský zákoník jasně stanovuje, že k takovým ujednáním se nepřihlíží, nevyslovuje tedy přímo jejich neplatnost. Toto ustanovení § 2566 odst. 4 je třeba považovat za kogentní.

Komentář k novému občanskému zákoníku (Wolters Kluwer, Občanský zákoník, komentář, svazek VI, komentář JUDr. Tomáše Horáčka, Ph.D., strana 88) tak uvádí, že „sporné může být, zda odpovědnost dopravce za škodu na zásilce může být zmírněna úpravou obsaženou v přepravním řádu“. V této souvislosti je pak odkazováno na ustanovení § 2580 odst. 1 NOZ, z něž vyplývá, že případná omezení přepravních řádů týkající se dopravcovy odpovědnosti k náhradě újmy na zdraví opět vyvolává následek, že se k takovému omezení ze zákona nepřihlíží. Důvodová zpráva k NOZ navíc konstatuje, že „*se navrhuje zachovat pravidlo § 772 platného občanského zákoníku vylučující možnost přepravních řádů omezit povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví. Rozdílně od § 629 platného obchodního zákoníku se však navrhuje umožnit, aby přepravní řády modifikovaly podmínky náhrady jiných újem (majetkových či nemajetkových) ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu. Navrhuje se však vyloučit možnost takové modifikace u škod způsobených úmyslně nebo z hrubé nedbalosti*“ (cit.).

3. Ustanovení § 2580 NOZ

Ve vztahu k možnému omezení odpovědnosti dopravce za škodu či ztrátu zásilky, resp. též zpoždění přepravy (které v novém občanském zákoníku není upraveno vůbec), tak skýtá určité možnosti ustanovení § 2580 odst. 2 a 3 NOZ. Dle odstavce 2 § 2580 NOZ totiž povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu k náhradě škody nebo jiné újmy mohou přepravní řády dle zákonného ustanovení omezit, ovšem pouze ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu. Z tohoto ustanovení je zřejmé, že:

- a) § 2580 odst. 2 NOZ možnost omezit povinnost dopravců nahradit škodu nebo jinou újmu připouští
- b) takové omezení musí být obsaženo v přepravním řádu
- c) lze tak učinit pouze ve zvlášť odůvodněných případech
- d) potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu musí nezbytně vyplývat ze zásad platných pro mezinárodní přepravu.

Z uvedených ustanovení je zřejmé, že **omezení odpovědnosti dopravců provozujících veřejnou přepravu nevyplývá přímo z ustanovení občanského zákoníku, ale může vyplývat z ustanovení přepravních řádů**. Dosud jediný platný přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (vyhláška č. 175/2000 Sb.) však žádné omezující ustanovení

odpovědnosti dopravce neobsahuje. Ostatní přepravní řády byly ustanovením § 3080 NOZ zrušeny (vyhláška č. 133/1964 Sb. o silničním přepravním řádu, vyhláška č. 17/1966 Sb. o leteckém přepravním řádu).

Při zohlednění ustanovení § 2566 odst. 4 (zákaz smluvního omezení povinnosti dopravce nahradit škodu vzniklou na zásilce) lze pak konstatovat, že **jsou to pouze přepravní řády, které ve smyslu § 2580 NOZ mohou za určitých podmínek omezit „povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu nahradit škodu nebo jinou újmu“**. K tomu se přiklání též komentář k § 2580 (Wolters Kluwer: Občanský zákoník – viz výše), když uvádí, že „ odpovědnost dopravce za škodu na zásilce mohou přepravní řády omezit, ovšem pouze za stanovených podmínek, tj. neodporuje-li takové omezení kogentnímu ustanovení zákona a pouze ve zvlášť odůvodněných případech..... “

- Vyloučení omezení odpovědnosti při úmyslu či hrubé nedbalosti

Shodně s řadou mezinárodních úmluv o mezinárodní (zejména nákladní) přepravě však nový občanský zákoník v § 2580 odst. 3 vylučuje, že by povinnost dopravce k náhradě újmy mohla být přepravními řády omezena či vyloučena i v případech, kdy byla újma (škoda) způsobena dopravcem úmyslně nebo z hrubé nedbalosti. Jak bylo řečeno již výše, omezit přepravními řády povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví, jak stanoveno v § 2580 odst. 1 NOZ, znamená, že k takovému omezení nebude ze zákona možno přihlídnout.

Pod úmysl či hrubou nedbalost běžně zahraniční soudní rozhodnutí podřazují lehkovážnost, hrubé organizační pochybení, tedy zejména takové jednání či opomenutí dopravce popř. jeho zaměstnanců (řidičů) nebo použitých osob, z něhož je zřejmé, že si příslušná osoba musela uvědomovat, že pokud určitý úkon nevykoná (či naopak vykoná), ke škodě s největší pravděpodobností dojít může či přímo dojde. Důraz je tedy kladen zejména na vnitřní (psychickou) stránku jednání či opomenutí takových osob, přičemž posouzení míry takového opomenutí či nekonání záleží na posouzení soudu.

- Snahy po omezení odpovědnosti dopravce

Je pochopitelné, že mnohaleté čekání na přímé zákonné ustanovení, popř. alespoň vytvoření možnosti pro omezení odpovědnosti dopravce (ať již možností přímé aplikace mezinárodní úmluvy na tuzemský vztah, ustanovením přepravních řádů apod.) vede zejména u významných dopravců a jejich sdružení k takové formulaci přepravních podmínek, která omezenou odpovědnost dopravce za škodu na zásilkách připouští. Nové znění občanského zákoníku bylo proto např. Sdružením automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA přivítáno jako významná možnost k omezení odpovědnosti dopravce. Nově formulované Všeobecné přepravní podmínky Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, účinné dnem 15.5.2014, se odvolávají na ustanovení § 1751 odst. 3 NOZ a ve svém § 39 (Náhradová povinnost dopravce) omezují odpovědnost dopravce za částečnou ztrátu, zničení či poškození zásilky na 8,33 SDR za kilogram hrubé hmotnosti zásilky. Komentář k těmto Všeobecným přepravním podmínkám pak konstatuje, že jak z ustanovení zákona (myšleno NOZ), tak i z důvodové zprávy jednoznačně vyplývá vůle zákonodárce zachovat v podstatné míře právní vztah platný do 31.12.2013 a ve smyslu § 2580 odst. 2 NOZ včlenit do vnitrostátní přepravy i zásady platné pro mezinárodní přepravu, tedy u silniční nákladní přepravy včlenit do vnitrostátní přepravy principy Úmluvy CMR. Současně komentář konstatuje, že při tvorbě podmínek byl zohledněn i obsah a principy silničního přepravního řádu pro nákladní dopravu platného do 31.12.2013.

Je otázkou, zda při neexistenci silničního přepravního řádu obtojí tyto podmínky před jednoznačnými ustanoveními § 2566 odst. 4 a § 2580 odst. 2 NOZ.

- Omezení odpovědnosti dopravců ve vnitrostátní přepravě „nezbytně vyplývající ze zásad platných pro mezinárodní přepravu“

Jak vyplývá z výše uvedené důvodové zprávy k novému občanskému zákoníku, mají to být právě přepravní řády, které by měly modifikovat podmínky náhrady jiných újem (majetkových či nemajetkových) ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení ve vnitrostátní přepravě nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu. Není jistě sporné, že škoda vzniklá na území České republiky bude ze strany tuzemského dopravce nahrazena ve vztahu k poškozené či zničené (ztracené) zásilce jinak, jde-li o tuzemskou přepravu (s výše uvedenými výhradami, tedy bez omezení), nebo půjde-li o přepravu mezinárodní. V závislosti na druhu přepravy může tato náhradová povinnost při mezinárodní přepravě oscilovat mezi 2,5 SDR až 19 SDR za kilogram hrubé váhy zásilky, vyloučíme-li případ úmyslu či hrubé nedbalosti dopravce ve vztahu ke škodě vzniklé na zásilce. Jde přirozeně o rozpor, který musí být ze strany řady dopravců vnímán jako určitá křivda způsobená nedokonalostí právní úpravy. Snaha po stanovení jednoznačných pravidel, tedy pravidel sjednocených mezinárodními úmluvami též pro přepravy na území České republiky, je tedy pochopitelná. Otázkou zůstává, zda zákonodárce skutečně ve smyslu § 2580 odst. 2 NOZ pod delegací možnosti ve prospěch přepravních řádů omezit odpovědnost dopravců provozující veřejnou přepravu formulací „*jen ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu*“ (cit.) rozuměl právo omezit v přepravních řádech odpovědnost dopravců v souladu s mezinárodními úmluvami o přepravě.

Při neexistenci zcela jasných ustanovení našeho nového občanského zákoníku, jaká lze vysledovat např. v německém obchodním zákoníku, bude muset výklad zákona přinést až příslušné rozhodnutí Nejvyššího soudu, jež však, přirozeně, nelze očekávat v horizontu několika málo let. Do té doby lze však naopak očekávat vzrůstající snahu dopravců omezit svou odpovědnost přímým ujednáním s odesílateli, kterou by významným způsobem mohla legitimizovat příslušná omezující ustanovení přepravních řádů ve smyslu § 2580 odst. 2 NOZ. Do té doby budou ve složité situaci nejen jednotliví dopravci provozující tuzemskou přepravu, ale též jejich právní zástupci a právní zástupci poškozených subjektů (odesílatelů, příjemců).

II. Odstavení (opuštění) vozidla s nákladem jako hrubé porušení povinnosti péče o zásilku

Nejen ustanovení nového občanského zákoníku v § 2558 stanovuje povinnost odborné péče dopravce o zásilku, ale též všechny mezinárodní úmluvy kladou na péči dopravce o zásilku mimořádné nároky. Pod pojmem péče dopravce nelze rozumět přímé aktivní vystupování dopravce na ochranu zásilky ve smyslu odvracení např. fyzických útoků osob přepadajících vozidlo se zbraněmi, vyhrožujících řidiči smrtí, beroucích řidiče coby rukojmí, nicméně odborná péče či potřebná péče zahrnuje zejména zvýšenou péči o zásilku v podobě určitých opatření at' již při nakládce, uložení zásilky, způsobu provádění přepravy a opatrnosti při předávání zásilky příjemci, které mají zabránit zejména tomu, aby zásilka nebyla z důvodů lehkovážnosti či hrubé nedbalosti dopravce hraničící s úmyslem poškozena, zničena či ztracena. Není-li tedy kladen na

dopravce požadavek aktivní obrany zásilky, jsou na něj kladeny o to větší požadavky na „pasivní“ ochranu zásilky, a to i v tom smyslu, že pasivním chováním dopravce může dopravce předejít případným aktivním útokům směřujícím k poškození, odcizení či zničení zásilky.

Existuje celá řada zejména evropských rozsudků, které zřetelně definují povinnosti dopravce při přepravě tzv. citlivého zboží (zboží náchylného k odcizení, a to včetně násilných útoků), povinnosti dopravce při evidenci zboží a při provádění úsekové (průběžné) kontroly, mající za cíl zabránit administrativním pochybením a stanovujících též povinnosti dopravce při předávání zásilky příjemci, jenž byl v průběhu přepravy změněn, či jehož identita není dostatečně objasněna. Zejména v uplynulých deseti letech byly rozhodnutí evropských soudů povinnosti dopravců (a jejich řidičů) dostatečně zpřesněny natolik, že závěry Nejvyšších soudů Německa, Rakouska, Francie, Belgie či Holandska lze využít též k argumentaci před českými soudy, neboť závěry zahraničních soudů se opírají o ustanovení mezinárodních úmluv, jejichž stranou je též Česká republika.

Soudy v České republice se tak stále častěji opírají též o stanovisko zahraničních soudů vyšších stupňů a využívají závěry, které nenalézají oporu v přímých ustanoveních českého právního řádu, popř. se týkají otázek, jež nebyly ve vztahu k ustanovením zahraničních úmluv v České republice judikovány.

Ke stanovení podmínek zostřené dopravní odpovědnosti v případě odstavení vozidla s hodnotově významným nákladem a jeho opuštění v průběhu přepravy lze využít dvou zajímavých rozsudků, z nichž jeden byl vydán Spolkovým soudním dvorem (BGH) a druhý je dosud nepravomocně vydán českým soudem, nicméně jeho závěry lze pro účely tohoto článku plně aplikovat.

1) Rozsudkem Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 13.12.2012 (I ZR 236/11, Recht der Transportwirtschaft 7/2013, strana 271)

byl k dalšímu rozhodnutí vrácen rozsudek Vrchního zemského soudu v Oldenburgu. V předmětné věci žalovala pojišťovna odesílatele na základě subrogace žalovaného poddopravce za ztrátu zásilky – tabákových výrobků přepravovaných jako sběrná zásilka z Brém do Hartmannsdorfu. Příslušný dopravce převzal zásilku v pátek v Brémách a přepravil ji v rámci sběrné služby nejdříve do Chemnitzu. Zde byla zásilka včetně skříňové nástavby zhruba o tři čtvrtě na dvanáct v noci odstavena v nehlídané průmyslové zóně. Přeprava byla znovu započata až v pondělí brzy ráno s tím, že po příjezdu zásilky do místa určení bylo zjištěno, že skříňová nástavba byla otevřena a část zásilky (tabákové výrobky) byla odcizena. Škoda byla vyčíslena na částku cca 25.000,- EUR. Žalobce tvrdil, že odstavení zásilky v nehlídané průmyslové zóně představuje obzvlášť lehkovážné jednání.

Soudy prvního i druhého stupně daly žalobci (pojišťovně poškozeného) za pravdu a odsoudily dopravce k plné náhradě škody s tím, že dopravce se nemůže dovolávat zproštění své odpovědnosti za situace, kdy se dopustil lehkovážného jednání, neboť si musel být vědom, že opustí-li vozidlo na předmětném místě, ke škodě s velkou pravděpodobností dojit může. Revizní soud (BGH) však nebyl téhož názoru, když konstatoval, že soudy nižších stupňů nedostatečně objasnily případ, neboť ne každé opuštění vozidla s hodnotově významnou zásilkou musí nutně představovat lehkovážné či hrubě nedbalé jednání dopravce a splňovat podmínku subjektivního vědomí, že ke škodě z důvodu takového jednání s vysokou pravděpodobností dojde.

Dle stanoviska Spolkového soudního dvora závěr žalobkyně, že lehkovážné jednání dopravce vyplývá již ze samotné skutečnosti, že vozidlo bylo poddopravcem odstaveno na nehlídaném místě v rámci průmyslové zóny, přičemž sběrná zásilka obsahovala i tzv. citlivé zboží, nelze bez dalšího přijmout. Spolkový soudní dvůr při zrušení odvolacího rozsudku stanovil otázky, které musí být ze strany odvolacího soudu vyjasněny, a to:

- 1) zda v předmětné průmyslové zóně dochází ke krádežím přepravovaných zásilek
- 2) zda odesílatel udělil dopravci konkrétní pokyny k realizaci přepravy
- 3) zda ze strany odesílatele byly stanoveny též zvláštní bezpečnostní podmínky pro realizaci přepravy tabákových výrobků
- 4) zda přeprava prováděná ve skříňové nástavbě představuje větší míru ochrany než přeprava prováděná pod plachtou
- 5) zda vnější provedení nákladního vozidla mohlo vzbuzovat představu, že je v něm uloženo zboží vyšší hodnoty
- 6) zda měl dopravce možnost vozidlo s hodnotně významnou zásilkou odstavit na hlídaném nebo minimálně bezpečnějším místě.

Teprve na základě zodpovězení těchto otázek bude možno dle Spolkového soudního dvora jednoznačně stanovit, zda se poddopravce skutečně dopustil lehkovážného jednání a je povinen uhradit v plném rozsahu škodu na zásilce.

2) Příklad Bastien, s.r.o.

Rozsudkem (dosud nepravomocným) Krajského soudu v Praze ze dne 10.9.2014 č.j. 59 Cm 356/2013-95 byl zasílatelem žalovaný dopravce odsouzen k úhradě částky EUR 100 tisíc včetně příslušenství coby části škody způsobené odstavením kamionu na nehlídaném parkovišti poblíž Bonnu v Německu při přepravě počítačových komponentů z Nizozemska do České republiky. Přepravy počítačového zařízení realizoval dopravce dle zasílatelských příkazů zasílatele několikrát, přičemž již při zahájení spolupráce byl dopravce zasílatelem seznámen, že bude vozit zboží značky HEWLETT – PACKARD a byly mu předány tzv. Bezpečnostní podmínky pro řidiče při transportu HP produktů. Tyto bezpečnostní pokyny výslovně obsahovaly zákaz parkování a odstavení návěsů na nehlídaných parkovištích, postup zabezpečení vozidla, hlášení překážek, hlášení vzniklé škody a další. K povinnostem dopravce také dle předaných Bezpečnostních podmínek patřilo plánování a organizování přepravy co možná nejbezpečněji s povinností volit bezpečné místo k přenocování. Předmětné Bezpečnostní podmínky pro řidiče při transportu HP produktů přebíral každý z řidičů také v místě nakládky od odesílatele. Přesto řidič dopravce v předmětném případě odstavil vozidlo s nákladem produktů společnosti HAWLETT – PACKARD na nehlídaném parkovišti poblíž Bonnu a ráno zjistil, že plachta vozidla je rozříznuta a zboží z návěsu odcizeno. Dle výpovědi řidiče musel být tento zřejmě omámen ve své kabině omamnou látkou, neboť si v průběhu noci nevšimnul, že by zásilka byla z vozidla odcizena. Před soudem první instance řidič současně vypověděl, že na nehlídaných parkovištích parkoval zcela běžně, s Bezpečnostními podmínkami pro řidiče při transportu HP produktů nebyl svým zaměstnavatelem – dopravcem obeznámen, nicméně tyto pravidelně přebíral při převzetí zásilek k přepravě. Řidič vypověděl, že byl nucen učinit pravidelnou přestávku na nehlídaném, neosvětleném parkovišti, které bylo jediným volným místem k zaparkování. Nezbytnost parkovat na nehlídaném parkovišti nehlásil ani nekonzultoval se zaměstnavatelem, nevyžádal si pokyny, jak se zásilkou přes noc naložit. Dopravce se proti své žalobcem požadované plné odpovědnosti bránil tvrzením, že nebyl přesně seznámen s obsahem zásilky, byl sjednán také plachtový vůz namísto skříňového, který poskytuje větší ochranu. Dopravce tvrdil, že to byl právě příkazce, který mu nesdělil přesný obsah zásilky, tudíž nemohl

například využít dvou řidičů, neobdržel také od příkazce seznam hlídaných parkovišť, na nichž by mohl parkovat.

Soud první instance nicméně konstatoval, že jednání dopravce, resp. jeho řidiče představuje hrubé porušení povinností rovnocenné úmyslu. Soud uzavřel, že v případě, že dopravce nebyl ochoten či schopen požadavkům předaných bezpečnostních pokynů dostát, měl možnost provedení přepravy odmítnout, případně vznést k obsahu objednávky výhradu a dohodnout jiné bezpečnostní podmínky. Přístup řidiče hodnotil soud jako naprosto nezodpovědný, obzvláště s přihlédnutím k tomu, že ve voze řidič spal po dobu téměř 10ti hodin, čímž nebezpečí odcizení zásilky ještě zvýšil. K námitce dopravce, že byl schopen bezpečně provést přepravu jen s použitím jiného druhu vozidla nebo ve dvou řidičích, soud konstatoval, že dopravce nemusel objednávku příkazce akceptovat, případně mohl před akceptací vyjednat se žalobcem jiné podmínky. S ohledem na výše uvedené pak soud vyhověl žalobě v plném rozsahu, přičemž žalobce požadoval úhradu pouze části způsobené škody (z celkové výše přesahující 8 mil. Kč), vědom si nedobytnosti celé výše své pohledávky na společnosti dopravce.

3. Všeobecné zásady

Z výše uvedených rozsudků lze tedy zevšeobecnit některé zásady, týkající se podmínek ke stanovení neomezené odpovědnosti dopravce v případě, že vozidlo odstaví i s nákladem a v průběhu takového přerušování přepravy dojde ke vzniku škody na přepravované zásilce.

Pro stanovení vyššího stupně odpovědnosti dopravce, tedy v mezinárodní přepravě zejména neomezené odpovědnosti za vzniklou škodu, je nutno vyjít z následujících zásad:

- 1) Zda pro přepravu zásilky, zejména zásilky citlivého zboží, podléhajícího často krádežím, byly ze strany odesílatele vydány dopravci zvláštní pokyny obsahující zejména způsob provádění přepravy, tedy přepravní trasy, podmínky pro krátkodobé či dlouhodobé odstavení vozidla atd.
- 2) Zda ze strany odesílatele bylo učiněno upozornění na případnou vyšší hodnotu zásilky, potřebu více řidičů či uplatněn zvláštní požadavek na uzpůsobení vozidla (skříňové vozidlo), zda byly dopravci např. při uzavírání smluvního vztahu předány všeobecné podmínky pro přepravu takových (citlivých) nákladů či zásilek.
- 3) Zda místo, v němž byla zásilka odstavena, je skutečně místem častých krádeží, zda povaha tohoto místa mohla vést řidiče k opatrnosti při jeho odstavení (osvětlené místo, přítomnost dalších vozidel, opuštěnost či naopak častý provoz, blízkost hlídaného objektu, časté návštěvy – průjezdy policejních hlídek apod.).
- 4) Zda si řidič byl vědom, že jím přepravované zboží je tzv. citlivým zbožím, zda byl ze strany svého zaměstnavatele vybaven příslušnými pokyny či upozorněn na povahu zásilky, tedy, zda např. proběhlo proškolení řidiče pro přepravu citlivých zásilek, zda mezi řidičem a dopravcem existovala komunikace v případě nemožnosti zastavit na hlídaném parkovišti, či zda byly s řidičem projednány okolnosti odstavení vozidla při vědomí zvýšené hodnoty zásilky a její citlivosti vůči případným útokům ze strany třetích osob.
- 5) Zda řidič měl možnost, při vědomí nezbytnosti učinit v nejbližší době přestávku v přepravě, zaparkovat na hlídaném či alespoň frekventovaném místě, zda učinil případná další opatření (zajištění dohledu nad zásilkou ze strany jiných řidičů, zajištění parkovacího místa u třetích osob – jiných dopravců, apod.) k ochraně a zabezpečení zásilky.
- 6) Zda opatření přijatá dopravcem byla dostačující ve vztahu k hodnotě zásilky, k délce trasy, rizikovitosti území, přes které byla zásilka přepravována apod.

Teprve při zohlednění výše uvedených skutečností lze dospět k závěru, zda se ze strany dopravce jednalo o lehkovážnost, hrubou nedbalost, hrubé organizační pochybení vedoucí k podcenění ochrany zásilky, způsobu provádění přepravy a tudíž k jeho plné odpovědnosti za vzniklou škodu.

Současně je však nutno konstatovat, že ne každé odstavení zásilky, byť i citlivého zboží, musí nutně vést k závěru o hrubě lehkovážném až úmyslném jednání řidiče, neboť jenom samotný fakt, že řidič přepravoval přes rizikové území citlivou zásilku a tuto odstavil na nehlídaném místě, bez dalšího nemůže vést k závěru, že jednal hrubě nedbale či lehkovážně.

III. Soudní rozhodnutí

- rozsudek Vrchního zemského soudu v Kölnu – 3U 59/11, ze dne 15.5.2012 (nepublikováno)

K odvolání žalobce změnil odvolací soud rozhodnutí soudu první instance tak, že žalobci přiznal 50 % jím žalované částky vůči leteckému dopravci. Žalobce v pozici cestujícího zanechal po přistání letadla na lince Düsseldorf – Nizza na vedlejším sedadle v letadle odloženou taštičku značky Louis Vuitton o velikosti 14 x 20 cm, v níž se nacházely osobní doklady a částka 7.000,- EUR coby část kupní ceny z prodeje vozidla zn. Mercedes. Taštička byla nalezena spolupracující firmou leteckého dopravce a předána jejímu spolupracovníku, jenž ji měl dopravit na pobočku Lufthansy v Nizze. Cestou však dle výpovědi tohoto spolupracovníka v transferovém autobuse potkal cestujícího, jenž prohlásil, že tato taštička je jeho, poznává ji, a tomu tedy taštičku také předal.

Proti žalobě cestujícího na náhradu škody se bránila letecká společnost tím, že ve smyslu čl. 17 odst. 2 věta třetí MU odpovídá letecký dopravce u nezapsaných zavazadel, vč. osobních předmětů, pouze za škody, které vznikly přímo jeho vinou nebo vinou jeho zaměstnanců či agentů. Ponechání taštičky (nezodpovědně) na sedadle letadla, navíc po skončení letecké přepravy, a tedy i doby odpovědnosti leteckého dopravce (tj. v době mimo provádění letecké přepravy) nezakládá odpovědnost dopravce vzniklou škodu nahradit.

Odvolací soud nicméně konstatoval, že za situace, kdy taštička s hodnotným obsahem byla nalezena, její existence přiznána a tato byla vzata do úschovy leteckého dopravce, odpovídá letecký dopravce ve smyslu čl. 22 odst. 5 MU, neboť bylo prokázáno, že ke škodě došlo jednáním či opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů učiněných úmyslně se záměrem škodu způsobit, nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. Jednání spolupracujících osob leteckého dopravce, když tito taštičku nedoručili příjemci – cestujícímu, který byl znám a který ihned po vystoupení z letadla podal ještě na letišti trestní oznámení pro krádež této taštičky, představuje nedbalostní jednání s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde či dojít musí.

Soud nicméně zohlednil i chování cestujícího, který taštičku s významným hodnotovým obsahem ponechal na sedadle spolucestujícího, a učinil leteckou společnost odpovědnou pouze do výše poloviny vzniklé škody.

- rozsudek Vrchního soudu v Olomouci – 4 Cmo 249/2014-646, ze dne 27.11.2014 (nepublikováno)

Vrchní soud v Olomouci potvrdil rozsudek Krajského soudu v Brně, č.j. 11 Cm 86/2003-595 ze dne 12.2.2014, kterým se zasílatel domáhal po dopravci úhrady škody na přepravované mražené drůbeži z Maďarska do SRN. Při převzetí objednávky k přepravě se žalovaný dopravce zavázal dodržet přepravní teplotu – 20°C, nicméně při převzetí zásilky v místě určení v Mnichově ve Spolkové republice Německo zástupce havarijního komisaře konstatoval teplotu pouze – 8°C. Zpracovaný havarijní znalecký posudek (expertní zpráva) konstatoval částečné znehodnocení zásilky v důsledku přepravy za vysoké teploty, přičemž cenový rozdíl mezi původní a skutečnou prodejní cenou byl stanoven ve výši 607.488,43 Kč. Soud konstatoval, že žalobní nárok není ve smyslu čl. 32 odst. 1 věta 2 Úmluvy CMR promlčen, neboť se jedná ze strany dopravce o jednání rovnocenné úmyslu, když si ve vztahu k jednání dopravce odvolací soud vypomohl vymezením pojmů dle § 4 zákona č. 140/1961 Sb. trestního zákona a rozhodl, že zavinění dopravce je třeba považovat za úmyslné, a to ve formě nepřímého úmyslu, neboť žalovaný (jeho řidič) nepochybně věděl, že svým jednáním může porušit své povinnosti vyplývající z přepravní smlouvy a pro případ, že je způsobí, byl s tímto srozuměn.

V řízení bylo prokázáno, že zásilka byla naložena do nepředchlazeného prostředí, a že i po opravě mrazicího zařízení nefungovalo řádně, přičemž dopravce neučinil žádná další opatření, která by škodě mohla zabránit. Soud proto správně aplikoval tříletou promlčecí dobu na uplatněný nárok zasílatele proti dopravci. K námitce žalovaného, že žalobce neuhradil škodu svému příkazci, soud odkázal zejména na rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 20.4.2010 ve věci sp.zn. 32 Cdo 1658/2009, podle kterého předpoklady odpovědnosti dopravce za škodu na přepravované zásilce podle Úmluvy CMR nelze doplňovat či omezovat použitím právní úpravy národního práva. Odpovědnost dopravce za škodu na přepravované zásilce nepodmiňuje Úmluva CMR vznikem újmy na straně oprávněného (odesílatele nebo příjemce zásilky). Z výše uvedených důvodů proto odvolací soud rozsudek prvního stupně potvrdil jako věcně správný.

IV. PŘÍŠTĚ

V příštím e-bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

1. Rozlišení poštovní přepravy od zasílatelství a přepravy
2. Účast řidiče při nakládce a jeho odpovědnost za vzniklou škodu

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