

E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

4. Vydání

Prosinec 2015



K čl. 31 a 35 Montrealské úmluvy

Rozsudek Zemského soudu v Darmstadtu (LG Darmstadt) ze dne 27.6.2014, sp. zn. 14 O 292/13, Recht der Transportwirtschaft 6/2015, str. 227

Dopravce byl pověřen mezinárodní leteckou přepravou zásilky ze Spojených států do místa určení v bavorském Aschaffenburgu. Při doručení zásilky zjistil příjemce její poškození, které dne 6.5.2011 u dopravce ústně reklamoval. Dopravce obratem zaslal příjemci prostřednictvím faxu protokoly o vzniku škody a požádal jej o jejich vyplnění a zaslání zpět dopravci nejpozději do 20.5.2011. Příjemce však uvedené protokoly vyplnil až v období od 23. do 25.5.2011. Pojistitel příjemce zlikvidoval škodní událost a následně uplatnil vůči dopravci dne 27.3.2013 regresní nárok na náhradu škody žalobou u Zemského soudu ve Frankfurtu nad Mohanem, který s ohledem na sjednané místo určení vyslovil svou místní nepřípustnost a dne 18.9.2013 postoupil věc Zemskému soudu v Darmstadtu. Příslušný soud žalobu zamítl jako nedůvodnou. **Nároky příjemce vůči dopravci vyplývající z poškození přepravované zásilky zanikly podle ustanovení čl. 31 odst. 4 Montrealské úmluvy (MU) v případě, kdy příjemce učinil u dopravce ústní, a tudíž podle ustanovení čl. 31 odst. 3 MU neplatnou, reklamaci a následně dopravci k jeho žádosti a v jím stanovené lhůtě, která odpovídala reklamační lhůtě 14 dnů podle ustanovení čl. 31 odst. 2 MU, nezaslal vyplněné písemné protokoly o vzniku škody.** Soud dále konstatoval, že nároky příjemce z titulu náhrady škody jsou promlčeny, neboť **promlčecí lhůta 2 let pro podání žaloby na náhradu škody podle ustanovení čl. 35 odst. 1 MU zůstane zachována pouze tehdy, když je žaloba podána u příslušného soudu. Podání žaloby u nepřislušného soudu k zachování promlčecí lhůty nepostačuje, pokud není soudní spis po vyslovení nepřislušnosti fakticky předán příslušnému soudu před vypršením promlčecí lhůty.**



K čl. 9 odst. 2 a 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně nad Rýnem (OLG Köln) ze dne 16. 4. 2015, sp. zn. 3 U 108/14, Transportrecht 7/8-2015, str. 288

V únoru roku 2013 pověřil odesílatel dopravce silniční přepravou zásilky sestávající z 66 palet naložených tonery z Dieppe ve Francii do Bedburgu v Německu. Dopravce následně pověřil provedením přepravy poddopravce. Ačkoliv podle tvrzení dopravce neměl řidič nákladního vozidla dostatek času na kontrolu zásilky převzaté podle nákladního listu k přepravě dne 27. 2. 2013 v 10:15 co do počtu přepravovaných tonerů, neučinil během nakládky ani při podpisu nákladního listu žádné výhrady. Během přepravy zaparkoval řidič

plachtové nákladní vozidlo na nehlídaném parkovišti v Belgii a aniž by učinil jakákoliv bezpečnostní opatření k ochraně přepravované zásilky, ulehl v kabině ke spánku. Během noci došlo k odcizení části přepravované zásilky. Příjemce následně uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši 28.039,- EUR odpovídající hodnotě odcizené zásilky. Soud prvního stupně žalobě v celém rozsahu vyhověl, neboť shledal v daném případě neomezenou odpovědnost dopravce za škodu podle ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR. K odvolání dopravce byl rozsudek soudu prvního stupně potvrzen odvolacím soudem. **Pokud řidič při nakládce nebo při podpisu nákladního listu neučinil výhradu co do počtu přepravovaného zboží a tuto výhradu dostatečně neodůvodnil, platí podle ustanovení čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR domněnka, že počet kusů přepravovaného zboží se shodoval s údajem v nákladním listu. To platí i v případě, kdy dopravce prokázal, že řidič při převzetí zboží k přepravě nemohl z objektivních důvodů zkontrolovat počet přepravovaných kusů zboží.** S ohledem na čas převzetí zásilky k přepravě a vzdálenost místa odeslání od místa určení bylo podle odvolacího soudu možno vykonat přepravu při dodržení povinných přestávek a doby odpočinku během jediného dne. **V případě vědomosti dopravce o tom, že předmětem přepravy je zboží, které je v důsledku své hodnoty ohroženo rizikem krádeže (zde tonery), lze usuzovat na kvalifikované zavinění ve smyslu ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR, pokud řidič při použití plachtového nákladního vozidla nenasadil dva řidiče nebo neučinil jiné opatření k tomu, aby při dodržení povinných přestávek a doby odpočinku zabránil nutnosti odstavit nákladní vozidlo na nehlídaném parkovišti, a při odstavení nákladního vozidla na nehlídaném parkovišti nezajistil jeho ložní prostor bezpečnostním zámekem, nevykonal během noci obhlídky nákladního vozidla a neučinil ani žádná jiná bezpečnostní opatření k ochraně přepravované zásilky.** V projednávaném případě si dopravce musel být vědom pravděpodobnosti vzniku škody a jednal tudíž lehkovážně ve smyslu ustanovení § 435 německého obchodního zákoníku (HGB) ve spojení s ustanovením čl. 29 Úmluvy CMR.



K čl. 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Stuttgartu (OLG Stuttgart) ze dne 25. 2. 2015, sp. zn. 3 U 143/14, Recht der Transportwirtschaft 8-2015, str. 306

V srpnu roku 2011 pověřil odesílatel dopravce silniční přepravou zásilky z Německa do Velké Británie. V objednávce přepravy bylo uvedeno, že zásilka sestává z textilií zabalených v kartonech vyskládaných na europaletách, že odesílatel pro přepravu vyžaduje použití „nákladního vozidla se skříňovou nástavbou opatřeného plombou a technicky způsobilého k provozu“ a že odesílatel pracuje výlučně na základě Všeobecných německých zasílatelských podmínek (ADSp). Odesílatel však dopravci výslovně nesdělil, že zásilka obsahuje drahé značkové oblečení. Dopravce následně pověřil provedením přepravy poddopravce, přičemž v objednávce přepravy rovněž uvedl, že dopravce pracuje výlučně na základě ADSp. Řidič během přepravy odstavil nákladní vozidlo mezi 21:00 dne 18.8.2011 a 3:30 dne 19.8.2011 na nehlídaném a neosvětleném parkovišti u dálnice v blízkosti města Ashford ve Velké Británii, na kterém parkovala i další nákladní vozidla. Navzdory tomu, že zvenčí nebylo objektivně možno obsah návěsu rozeznat, došlo během uvedené přestávky k odcizení části zásilky. Poté, co pojistitel odesílatele odškodnil škodní událost, uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody odpovídající hodnotě odcizené zásilky. Soud prvního stupně konstatoval v daném případě neomezenou odpovědnost za škodu podle ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR, žalobě však vyhověl pouze částečně, neboť shledal rovněž

spoluzavinění odesílatele, který dopravci neuložil, aby parkoval pouze na hlídaných parkovištích, ačkoliv si byl vědom hodnoty zásilky. Odvolací soud následně vyhověl odvolání dopravce, zatímco odvolání pojistitele odesílatele zamítl. **Lehkovážnost ve smyslu ustanovení § 435 německého obchodního zákoníku (HGB) ve spojení s ustanovením čl. 29 Úmluvy CMR představuje obzvláště závažné porušení povinnosti, při kterém dopravce nebo osoby, které použije během přepravy, zjevně nedbají bezpečnostních zájmů svého smluvního partnera. Subjektivní podmínka vědomí si pravděpodobnosti vzniku škody je vnucující se poznatek jednající osoby vyplývající z jejího lehkovážného jednání o tom, že pravděpodobně vznikne škoda. Jaká opatření musí dopravce přijmout, závisí na okolnostech konkrétního případu.** Údaje uvedené odesílatelem v objednávce přepravy samy o sobě nenaznačovaly, že přepravované zboží je v důsledku jeho vysoké hodnoty obzvláště ohroženo rizikem krádeže, a nedávaly podle odvolacího soudu dopravci důvod k tomu, aby se u odesílatele ujistil, zda jsou vyžadována zvláštní opatření k ochraně zásilky. Rovněž z ustanovení čl. 3.8 ADSp, jehož aplikovatelnost na smluvní vztah mezi odesílatelem na jedné straně a dopravcem a poddopracem na druhé straně odvolací soud dovodil z obsahu obou výše uvedených objednávek přepravy, vyplývá, že dopravce nemá povinnost přezkoumávat údaje uvedené odesílatelem v objednávce přepravy. Jednání řidiče, který navíc snížil riziko krádeže odstavením vozidla na parkovišti, kde se nacházela i další nákladní vozidla, nelze kvalifikovat jako hrubě nedbalé či lehkovážné. Odvolací soud tudíž shledal, že **doprovce odpovídá za částečnou ztrátu zásilky pouze do výše odpovědnostního limitu podle ustanovení čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR a v takovém případě není třeba posuzovat spoluzavinění odesílatele.**



K čl. 10 a 14 nařízení Řím II

Rozsudek Okresního soudu v Rotterdamu (Rechtbank te Rotterdam) ze dne 23. 5. 2014, sp. zn. K/10/1383017/CV, European Transport Law 2015, str. 316

Pohledávka z přeplatku na zdržném a stojném je nárok vyplývající z bezdůvodného obohacení a nikoliv z konosamentu. Poněvadž v případě řešeném soudem konosament jednoznačně nestanovil vůli smluvních stran podříditi mimosmluvní nároky jimi zvolenému právu, nepoužije se ustanovení čl. 14 nařízení č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II) upravující volbu práva, ale ustanovení čl. 10 odst. 1 nařízení Řím II, podle kterého je pro mimosmluvní závazkový vztah z titulu bezdůvodného obohacení úzce související s existujícím závazkovým právním vztahem mezi stranami rozhodné právo, kterým se řídí uvedený existující závazkový právní vztah, což bylo tomto případě podle výslovného ujednání v konosamentu britské právo.



K čl. 17 Varšavské úmluvy, čl. 17 Montrealské úmluvy

Rozsudek Okresního soudu v Rotterdamu (Rechtbank te Rotterdam) ze dne 30. 7. 2014, C/13/554413/HA, European Transport Law 3-2015, str. 340

V uvedené věci se jednalo o případ, kdy cestující letecké společnosti KLM trpěl alergií na ořechy a koryše, na kterou upozornil personál letadla. Na palubě letadla při stravování utrpěl anafylaktický šok (alergickou reakci) na jídlo podávané na palubě letadla, v důsledku čehož

muselo letadlo neplánovaně přistát. Cestující byl následně odvezen do nemocnice, kde byl ošetřen. Cestující jakožto žalobce požadoval po letecké společnosti náhradu škody ve smyslu čl. 17 Varšavské úmluvy a čl. 17 Montrealské úmluvy, podle kterých je dopravce odpovědný za škody na zdraví cestujících v případě, že k nim došlo na palubě letadla.

Okresní soud v Rotterdamu rozhodl, že anafylaktický šok cestujícího, který sice upozornil personál letadla na svoji alergii, ale opomněl uvést její extrémní rozsah, nemůže být považován za nehodu ve smyslu Varšavské a Montrealské úmluvy, jelikož se nejedná o událost vzniklou mimo osobu cestujícího, nýbrž o pouhou vnitřní reakci cestujícího. Soud dále doplnil, že po palubním personálu nelze požadovat lékařské znalosti a letecká společnost nemůže být za škodu vzniklou cestujícímu v důsledku alergické reakce odpovědná. Žaloba cestujícího na leteckou společnost byla zamítnuta a žalobci uložena povinnost k náhradě škody.



K § 431, § 435 HGB

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně (OLG Köln) ze dne 18. 2. 2014, 3 U 15/13, Recht der Transportwirtschaft 7/2015, str. 257

V uvedeném případě svědek T odstavil po nakládkce nákladní automobil nedaleko místa nakládky - areálu obchodní společnosti O na okraji ulice v blízkosti ostatních nákladních automobilů a po dobu přestávky nákladní automobil neopustil. Z dokazování před soudem prvního stupně vyplynulo, že řidič po dobu přepravy provedl další dvě přestávky na odpočívadlech s čerpací stanicí. Na jedné ze zastávek navštívil řidič krátce toalety, na druhé zastávce zůstal řidič v nákladním automobilu. (V průběhu přepravy byla z nákladního automobilu odcizena část přepravovaného zboží.)

Po provedeném dokazování nebylo možné učinit závěr, že odstavení nákladního automobilu lze posoudit jako kvalifikované zavinění dopravce (žalovaného). **Bezpečnostní opatření uvedená žalovaným, jako odstavení nákladního automobilu v areálu, který je částečně oplocen tak, že je prakticky znemožněn přístup k nákladu, je střežen hlídacími psy, vybaven dostatečným osvětlením pomocí halogenových reflektorů s pohybovými čidly, naproti kterému má žalovaný obydlí, jsou podle názoru soudu dostačující, aby nemohlo být aplikováno kvalifikované zavinění dopravce, obzvláště pokud v posledních deseti letech v daném místě nedošlo ke krádežím.**

Žalobkyně zastávala názor, že kvalifikované zavinění je dáno tehdy, když žalovaný neobjasní, jakým způsobem došlo ke ztrátě zboží. S tímto se soud prvního stupně neztotožnil a dále k tomu uvedl, že v případě neobjasněné ztráty zboží unese dopravce s ohledem na § 435 HGB (zproštění a omezení odpovědnosti v přepravní smlouvě nelze použít, pokud byla škoda způsobena jednáním nebo opomenutím, kterého se úmyslně nebo lehkomylně dopustil dopravce nebo osoby jím pověřené s vědomím, že pravděpodobně dojde ke škodě) svoje břemeno tvrzení a důkazní, **pokud prokáže, kdo řídil nákladní automobil, po jaké trase probíhala přeprava, kde byly uskutečněny přestávky a po jakou dobu a na kterých místech byl nákladní automobil odstaven.** Soud nemohl rovněž vzít za prokázané, zda žalovaný porušil žalobcem udělený pokyn nenechat odstavený nákladní automobil bez dozoru. Prokázání této skutečnosti jde k tíži žalobkyně a nikoliv žalovaného.

Soud prvního stupně tak po provedeném dokazování přiznal žalobkyni pouze omezenou náhradu škody dle § 431 HGB (8,33 zúčtovacích jednotek na 1 kg hrubé váhy přepravovaného zboží), neboť neshledal předpoklady pro aplikaci plné odpovědnosti. Odvolací soud se ztotožnil se závěry soudu prvního stupně, který žalobkyni přiznal omezenou náhradu škody dle § 431 HGB, a odvolání žalobkyně zamítl.



Rozsudek Obchodního soudu (Queen's Bench Division) ze dne 7. května 2014, č.j. [2014] EWHC 1347, Recht der Transportwirtschaft 8/2015, str. 316 (Overseas Marine Corporation v. Golar Commodities Limited)

Smlouvou ze dne 3. ledna 2011 byl chartererem najat tanker na přepravu přírodního kapalného plynu. Uzavřená smlouva obsahovala klausuli (č. 30), jež byla nadepsána jako „poškozený náklad“ a zněla:

„Kyseliny, výbušniny nebo náklad v poškozeném obalu nemůže být naloděn bez předchozího zabezpečení. Vznikne-li poškozeným nákladem na lodi škoda, jde čas potřebný k její opravě na účet charterera.“

Tanker byl vyroben v roce 1978 s kapacitou 100.000 tun a mohl v 5 tankovacích nádobách přepravit dohromady 125.000 m³ nákladu. Přírodní kapalný plyn (dále jen „LNG“) je přepravován při teplotě -150 stupňů Celsia. Před samotnou nakládkou LNG musí být vzduch z tanku odstraněn (vysán). Za tímto účelem musí být tanky naplněny nejprve inertním plynem, který tank vysuší a následně napuštěn vodní párou. Jiný postup naplňování není možný, a to z důvodu zamrznutí vody a ventilů. Inertní plyn je následně horkým LNG z tanku vytlačen. Po naložení LNG dochází k vnějšímu zmrazení tanku na požadovanou přepravní teplotu.

K poškození tankeru při přepravě LNG došlo v květnu 2011 a jeho oprava trvala až do října 2011, přičemž probíhala v doku na Filipínách. Při opravě byl opraven jeden náložní tank na přepravu LNG a čerpadlo.

Po opravě uplatnil rejdař u charterera dle klauzule 30 nárok ve výši 1.933.933 USD, který představoval náklady spojené s opravou lodi a náhradu času, kdy nemohla být loď používána. Rejdař akceptoval, že loď ani náklad nemá žádné fyzické poškození, nicméně měl za to, že se i tak jedná o poškození, na které se vztahuje ujednaná klauzule č. 30. Charterer uplatněný nárok rejdaře odmítl, a vznesl svůj protinárok ve výši 618.060,33 USD. Rejdař nárok charterera nepopřel.

Charterer následně v řízení připustil, že při nakládce se mohl do náložního tanku dostat cizí předmět, nicméně trval na tom, že náklad nebyl při nakládce poškozen.

Rejdař zahájil s chartererem u anglického obchodního soudu řízení a uplatnil nárok na náhradu škody z titulu ve smlouvě ujednané klauzule č. 30.

Obchodní soud však žalobu rejdaře zamítl a uznal protinárok charterera v plném rozsahu.

Soud naznal, že citovaný článek se vztahuje pouze na fyzické poškození lodi. O nakládku, která by mohla poškodit loď, by se mohlo jednat v případě, že by nakládané zboží mělo tendenci škodu způsobit. Klauzule č. 30 zná výslovně pouze dva druhy nákladu, jež mohou vést k poškození lodi, a to kyseliny a výbušniny.

Z uvedeného pak soud dovodil, že náklad musí vést k fyzickému poškození lodi, aby se mohla daná klauzule a nárok rejdaře uplatnit. Závěrem soud uvedl, že rejdař má nárok podle ujednané klauzule na úhradu času, po kterou se loď opravuje, avšak nemá nárok na náhradu času, který je nutný k jejímu vyčištění. Obchodní soud dospěl po provedeném dokazování k závěru, že pouze malá část znečištění byla způsobena při nakládce a že cizí těleso, které vedlo k poškození nákladu, pocházelo z jiného zdroje.



Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 26.11.2014, č.j. 7 Ob 199/14m, Transportrecht 6/2015, str. 253

Žalobce jako pojistitel společnosti V. s.r.o. (dále jen „společnost V.“), která dodávala pravidelně v roce 2007 zákaznici do Itálie ocelové pláty ve válcovité formě, pojistil této přepravu zboží.

Dne 28.12.2007 naložila společnost V. dvě role ocelových plátů na vlak a dne 1.1.2008 došlo k jejich přeložení na další vlak žalované, a to s objednávkou, že náklad musí být přepraven v průběhu 13 hodin do Itálie. Přepravné činilo 64.048,08 EUR.

Zboží mělo být vyloženo a/nebo uloženo u společnosti M., a to před tím, než mělo být pomocí nákladního auta doručeno konečné zákaznici (příjemkyni). Nákladní list, který byl žalovanou jménem společnosti V. vyplněn a obsahoval následující specifikace:

„Na odkazy uvedené ve formuláři, tj. na přepravu zboží a doložky opaku, se aplikuje jednotná právní úprava obsažená v Mezinárodní úmluvě o přepravě zboží po železnicích (dále jen „CIM“).“

V nákladním listě byla jako odesílatel uvedená společnost V. a jako příjemce byla ve formuláři uvedena velkými písmeny společnost E. Srl., s následujícím zápisem (v malých písmenech) *„presso M. Srl.“* s další poznámkou, opět již velkými písmeny, *„VIA I.“* Ačkoliv byla sjednána dodací lhůta 13 hodin, měly oba vlaky zpoždění, a to do 8.1.2008. Příčina zpoždění nebyla zjištěna s tím, že žalovaná neinformovala společnost V. o tom, že zboží nedodá konečné příjemkyni ve sjednaná dodací lhůtě. Po dobu zpoždění stály vlaky venku a z důvodu výkyvů teplot zkondenzovala na zboží voda, což vedlo ke korozi ocelových plátů.

Po příjezdu vlaku byl originál nákladního listu podroben kontrole a bylo do něj zaznamenáno, že zboží je mokré. O této skutečnosti byla společnost V. informována dne 9.1.2008. Společnost V. se následně obrátila na žalobce, který zmocnil k jednání o nároku na pojistné plnění a vyřízení reklamace společnost „A“.

Reklamace byla zaslána dne 15.1.2008 prostřednictvím faxu na servisní číslo žalované.

V reklamaci bylo uvedeno: *„datum přepravy, číslo nakládky a jméno příjemkyně, název pojištěného a název žalobce jako pojistitele.“* Důvodem uplatněné reklamace byla skutečnost, že ocelové pláty byly vlhkostí poškozeny s tím, že dopravce odpovídá za veškerou způsobenou škodu a žalobce má nárok na náhradu této škody. Výše způsobené škody byla stanovena odborníky, kteří zjistili, že v důsledku kondenzace vody byla ocel zkorodována a škoda činí 276.378,28 EUR. Tato částka byla také žalobcem jako pojistitelem zaplacená.

Žalobce uplatnil svůj nárok následně po předložení originálu nákladního listu podle § 67 zákona o pojistné smlouvě, a to jako nárok na náhradu škody z přepravy. Uvedl, že žalovaná neinformovala společnost V. o překážkách v přepravě a nepředala nákladní list příjemkyni, společnosti „E“, nýbrž její dceřiné společnosti „M“, což způsobilo nemožnost předejít snížení vzniklé škody.

Žalovaná v řízení argumentovala tím, že aktivně legitimováni k podání žaloby jsou pouze společnosti „E“ a „M“, které byly na nákladním listě uvedeny jako příjemkyně s tím, že žalobci žádná škoda způsobena nebyla a že není aktivně legitimován k podání žalob.

Žalovaná také navrhla žalobu zamítnout.

Žalovaná dále v řízení uvedla, že opožděný příjezd vlaku nebylo možné z její strany ovlivnit a nárok na náhradu škody by měl být uplatněn podle čl. 47 CIM proti dopravci, který odpovídá za veškerou způsobenou škodu. Namítla také, že zpráva o poškození nebyla určitá, neboť byla zaslána na všeobecné servisní číslo žalované, ačkoliv měla být zaslána na číslo k tomu určené.

Po provedeném dokazování soud prvního stupně žalobu zamítl.

Soud dovedl, že žalovaná odpovídá za škodu, která se stane v období od převzetí nákladu, nezávisle na tom, která železniční infrastruktura byla použita, s tím, že odpovídá za všechny ujednané podmínky a za osoby, které si na přepravě najme. Společnost „M“ pak podle názoru soudu zboží přijala do své dispozice. Uplatit nároky podle CIM tak dle názoru soudu náleží pouze příjemkyni. Soud také uzavřel, že žalobce **není dle jeho závěru k podání žaloby aktivně legitimován.**

Proti rozsudku podal žalobce odvolání.

Odvolací soud vyslovil, že odvolání je přípustné, neboť lze o něm podle čl. 44 § 1 CIM rozhodnout. Odvolací soud odvolání částečně vyhověl a rozsudek změnil tak, že žalované uložil povinnost zaplatit žalobci částku 256.192,32 EUR společně s 5 % úrokem od 20.1.2010 (tj. ode dne podání žaloby) s tím, že zároveň potvrdil odmítnutí nároku na 5 % úrok od 15.1.2008 do 19.1.2010.

Odvolací soud dovedl, že je nesporné, že se nárok na náhradu škody z přepravní smlouvy řídí ustanoveními CIM. Podle nákladního listu byla příjemkyní společnost „M“, tedy v každém případě jedna ze dvou příjemkyň ve smyslu CIM. Ta přijala zboží v rozporu s ujednanými podmínkami o kontrole zboží, když zboží bez kontroly neměla přijmout. Stanovení výše škody prostřednictvím přizvaných odborníků není s ničím v rozporu, a to vzhledem k neúčasti žalované a společnosti V. při přejímce zboží dle čl. 42 CIM. Nárok takto stanovený je tak dle závěru odvolacího soudu způsobilý k uplatnění v soudním řízení dle smlouvy o přepravě.

Nárok na přiznání úrokové sazby ve výši 5% ke dni uplatnění reklamace by však vyžadovalo duplikát nákladního listu, neboť fax ze dne 15.1.2008 byl odeslán společností „A“ a nikoliv jménem společnosti V. K potvrzení nároku v této části by tak bylo zapotřebí buď předložení duplicitního nákladního listu, souhlasu příjemkyně a/nebo předložení potvrzení o odmítnutí zboží. Nároku na přiznání úroků z prodlení tak počíná běžet až dnem podáním žaloby. Žalovaná podala proti rozsudku dovolání k rakouskému Nejvyššímu soudu (OGH).

Dovolací soud dovedl, že dovolání je přípustné, nikoliv však oprávněné.

Rakousko i Itálie jsou členskými státy Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě z roku 1980 (COTIF). Podle čl. 1 § 2 CIM platí jednotné právní předpisy na všechny smlouvy, jejichž předmětem je přeprava a dodání zboží na místa, která se nacházejí ve dvou odlišných státech, pokud tak bylo členskými státy nebo stranami ujednáno. Vzhledem k tomu, že v daném případě jsou oba státy signatáři úmluvy COTIF, aplikuje se na daný právní vztah Přípojek CIM. Dovolací soud tak potvrdil rozsudek odvolacího soudu a uvedl, že dle čl. 37 §2 CIM může oprávněný požadovat přiznání úroku ve výši 5 % ročně ode dne uplatnění reklamace nebo v případě, že nebyla reklamace uplatněna, ode dne podání žaloby.

Ačkoliv žalobce v řízení argumentoval, že má nárok na přiznání úroku již ode dne uplatnění reklamace, aniž by předložil duplikát nákladního listu, dovolací soud uzavřel, že jelikož v daném případě duplikát nákladního listu nepředložila dopravci osoba podávající žalobu, nemá žalobce nárok na přiznání úroku ode dne uplatnění reklamace, ale až ode dne podání žaloby.

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