

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

3. Vydání

Září 2018



K čl. 17, 18, 23 a 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu (OLG Düsseldorf) ze dne 8.11.2017, sp. zn. 18 U 179/16, Transportrecht 5/2018, str. 197

Společnost J. pověřila dne 7.3.2011 žalovanou přepravou hluboce zmražených potravin pomocí chladících kontejnerů (s aktivním chlazením) o celkové hmotnosti 15.761,97 kg, a to z města D. do svého sídla ve městě R. Přeprava zásilky proběhla v období mezi 8.3.2011 17:00 hodin do 9.3.2011 12:00 hodin, avšak jak se následně zjistilo, bez aktivního chlazení zásilky. Při příjezdu otevřel kontejner zaměstnanec společnosti J. a změřil teplotu v kontejneru, když při tomto změření zjistil, že zásilka nebyla aktivně chlazena a že teplota je nižší, než jaká měla v kontejneru být. Další průběh, jak následoval, je mezi stranami sporný.

Co mezi stranami sporné není, je skutečnost, že si příjemce (společnost J.) zásilku nepřevzal a ta byla řidičem žalované odvezena zpět na místo nakládky. Zde byla zásilka vyložena a přezkoumána najatými odborníky a dne 14.3.2011 byla zásilka znovu žalovanou odeslána společnosti J, kdy mělo dojít k převzetí zásilky proti vystavení potvrzení o jejím přijetí.

Žalobkyně tvrdí, že žalovaná obdržela informaci o tom, že v kontejneru je povinna zachovat stálou teplotu nejméně -20 stupňů Celsia a tím, že tuto teplotu nedodržela, došlo k porušení permanentního chlazení zásilky, tj. k porušení chladicího řetězce. Proto přestala zásilka splňovat zákonné předpisy a nebylo možné ji dále distribuovat. Z uvedeného důvodu tak společnost J. požadovala uhradit škodu ve výši 57.137,92 EUR společně s dalšími náklady na likvidaci zásilky. Žalovaná se bránila tím, že aktivní chlazení kontejneru nebylo s ohledem na délku přepravy nutné, neboť zásilka se nacházela v izolovaném kontejneru a byla tak v dostatečném chladu. Dle názoru žalované navíc nebyla zásilka znehodnocena, když za tímto účelem nechala provést testy, a společnost J. tak bezdůvodně znovu dodanou zásilku nechala zničit. Z tohoto důvodu odmítla škodu uhradit. Jelikož byla společnost J. pojištěna, bylo jí ze strany žalobkyně poskytnuto pojistné plnění a soudní spor na straně žalující zahájila pojišťovna, na kterou nároky výplatou pojistného plnění přešly.

Soud prvního stupně žalobu o zaplacení částky 80.726,56 EUR s příslušenstvím zamítl a žalobkyně podala proti rozsudku odvolání, když poukazovala na to, že i změna teploty o +/- 3 stupně Celsia oproti požadovaných -20 stupňů Celsia odporuje předpisům, přičemž i při přepravě zpět nebyla zásilka řádně chlazena, došlo tedy prokazatelně k přerušování chladicího řetězce a k nezvratnému poškození zásilky. Z uvedeného důvodu tak žalobkyně setrvala na tom, že se jednalo o totální zkázu zásilky. Odvolací soud naznal, že odvolání je pro částku 77.184,66 EUR důvodné a přiklonil se k názoru žalobkyně, když uvedl, že její nárok se obecně řídí články 17 a 29 Úmluvy CMR, přičemž konstatoval, že nebyly dodrženy podmínky

přepravy. Zásilka nebyla přepravována v kontejneru s aktivním chlazením, což odporuje předpisům pro převoz hluboce zmražených potravin, přičemž opětovné doručení zásilky nebylo mezi stranami ani dohodnuto. Dle soudu nelze vystavovat konečné kupující riziku, že potraviny budou obsahovat mikrobiologické bakterie v důsledku nedostatečného chlazení v průběhu přepravy.

Pokud žalovaná přepravuje vysoce zmražené potraviny, pak odpovídá za to, že teplota v kontejneru bude odpovídat ujednané teplotě pro převoz takovéto zásilky. Nebyla-li v důsledku jednání žalované teplota zásilky dodržena, jedná se o pochybení žalované a o kvalifikovanou škodu dle článku 29 odst. 1 Úmluvy CMR, která vylučuje omezení dle článku 17 odst. 2 a 4, článku 18, 23 Úmluvy CMR.



K čl. 5 odst. 3 Nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004

Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 20.2.2018, sp. zn. X ZR 24/17, Transportrecht 6/2018, str. 253

Žalobci se domáhali po leteckém dopravci finanční kompenzace ve výši 400,- EUR každému dle článku 7 odst. 1 písm. b) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, o právech cestujících v letecké dopravě, neboť oproti původně plánovanému letu z Kolína nad Rýnem/Bonnu na řecký ostrov Kos do cílové destinace dorazili se zpožděním více než 10 hodin. K tomuto zpoždění došlo v důsledku nutnosti použití jiného než původně poskytnutého letadla, neboť zhruba 5 hodin před plánovaným odletem z Kolína byly přistávací klapky původního letadla poškozeny nárazem racka na letišti Heraklion tak, že přestalo být letuschopné. Poté, co žalobci uspěli u prvoinstančního soudu, soud odvolací přisvědčil názoru žalovaného dopravce, tj. že střet letadla s ptákem představuje mimořádnou okolnost, které nebylo možno zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení č. 261/2004, a dopravce tak není povinen platit cestujícím náhradu za takto vzniklé zrušení, resp. zpoždění letu. Zajištění náhradního letadla zásadně nespadá mezi přiměřená opatření, jež je dopravce povinen učinit, aby zabránil zpoždění letu.



K §15 a §20 MiLoG

Rozhodnutí Finančního soudu pro Berlín – Braniborsko (FG Berlin-Brandenburg) ze dne 7.2.2018, sp. zn. 1 V 1175/17, Transportrecht 7-8/2018, str. 319

Navrhovatelka je právnickou osobou polského práva podnikající v oblasti zasílatelství, přepravy a logistiky. Brání se proti uplatněnému kontrolnímu opatření podle zákona o minimální mzdě v Německu (MiLoG). Navrhovatelka předložila Spolkovému finančnímu ředitelství Západ (nyní Generální celní ředitelství) v srpnu 2016 na předepsaném formuláři svůj záměr nasadit v období od 4.8. do 30.9.2016 na území Německa pracovníky za účelem provádění přepravy (tranzitu). Odpůrce vydal dne 23.9.2016 kontrolní opatření, jímž požadoval ve lhůtě do 7.11.2016 předložit pracovní smlouvy, mzdové výpočty, doklady o úhradě mezd, časové pracovní výkony, jakož i údaje o společnosti.

Odpůrce vyšel z toho, že s ohledem na obsah oznámení se bude jednat o kabotážní přepravy při mezinárodní přepravě při nakládce nebo vykládce v tuzemsku. Navrhovatelka odmítla dne

27.10.2016 požadavek odpůrce a navrhla odložení vykonatelnosti kontrolního opatření. Tvrdila, že zákon o minimální mzdě vede k okleštění trhu, navozuje právní nejistotu a s ním spojené byrokratické náklady jsou v rozporu s evropským právem a s ústavou. V důsledku toho je zákon o minimální mzdě nepoužitelný na dopravní obor. Pokud by měl být použitelný, chybí dostatečný právní základ pro nařízení kontrol. Dle tvrzení navrhovatelky navíc provádění tranzitní přepravy nepodléhá dle sdělení Spolkového ministerstva dopravy ohlašovací povinnosti a nemá tudíž ani vliv na výši odměny řidičů.

Odpůrce odmítl rozhodnutím ze dne 19.6.2017 námitky navrhovatelky s tím, že zákon o minimální mzdě platí též na krátkodobé činnosti, k nimž na území Německa dochází. To, zda navrhovatelka má povinnost splnit podmínky stanovené v zákoně o minimální mzdě, se nedá zjistit jinak, než na základě kontroly. Dle jejího tvrzení z údajů v ohlášení provedeném navrhovatelkou lze dovést, že ke kabotážní přepravě na území Německa docházet může. Kontrolní opatření vychází z § 2 zákona o boji proti neohlášené práci a nelegálnímu zaměstnávání (Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz) společně s §15 MiLoGu. Z tohoto důvodu je navrhovatelka povinna ve smyslu § 17 MiLoG předložit požadované dokumenty v německém jazyce za účelem provedení kontroly dodržování MiLoGu. Povinnost k úhradě minimální mzdy platí totiž dle § 20 MiLoG i pro zahraniční zaměstnance a zaměstnavatele, přičemž MiLoG představuje tzv. imperativní ustanovení ve smyslu článku 9 nařízení Řím I.

Navrhovatelka podala dne 14.7.2017 žalobu, o níž dosud nebylo rozhodnuto. Navrhovatelce přitom, při nesplnění povinnosti předložit vyžadované doklady, hrozí pokuta až ve výši 30.000,- EUR. Navrhovatelka se také bránila tvrzením, že neexistuje-li oprávnění ke kontrole, neexistuje ani povinnost k předkládání dokumentů v německém jazyce, tedy povinnost vynaložit zvýšené náklady za účelem splnění této povinnosti. Navrhovatelka také tvrdila, že splněním této neoprávněné povinnosti uložené odpůrcem by bylo odpůrci umožněno nahlédnout do odměňovacích pravidel navrhovatelky. Navrhovatelka proto požadovala, aby vykonatelnost kontrolního opatření z 23.9.2016 byla odložena až na dobu 1 měsíce po rozhodnutí o žalobě, kterou 14.7.2017 podala. Odpůrce naopak tvrdil, že teprve z podkladů, které budou navrhovatelkou předloženy, bude možno rozhodnout, zda se na navrhovatelku povinnost k minimálně mzdě skutečně vztahuje.

Senát rozhodl, že návrh navrhovatelky je oprávněný a odložil vykonatelnost kontrolního opatření ze dne 23.9.2016. Důvodem byla skutečnost, že existují vážné pochybnosti o tom, zda se § 20 MiLoG vztahuje též na podnikatele se sídlem v zahraničí (nicméně v rámci EU), který však nemá svoji pobočku ve Spolkové republice Německo. Chce-li kontrolní orgán zjistit, zda se činnost podnikatele dostává do rozporu se zákonem o minimální mzdě, musí se kontrolní opatření omezit pouze na tento účel. Z obsahu kontrolního opatření, zejména z rozsahu a povahy požadovaných dokumentů (pracovních smluv, pracovních výkonů, dohod o odměňování) však nevyplývá, že by se kontrola zaměřila výhradně na zjištění, zda bude docházet ke kabotážní přepravě, či k pouhému tranzitu přes Spolkovou republiku Německo. Soud tak shledal, že kontrolní opatření bylo vydáno příliš široce a nesměřovalo pouze k tvrzenému zjištění. To byl důvod, pro který bylo kontrolní opatření pozastaveno.

**Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 29.11.2016, sp. zn. 9 ObA 53/16h, Transportrecht 7-8/2018, str. 325**

Žalobce byl zaměstnán u žalovaného od 16.11.2013 do 6.2.2015 jako řidič nájemního vozidla. Na jeho pracovní poměr dopadala kolektivní smlouva pro činnosti v osobní přepravě osobními vozidly. Hrubý měsíční příjem žalobce obnášel 1.207,11 EUR, hrubá hodinová sazba pak 6,98 EUR. Žalovaný provozoval nájemní vozidla a nabízel především letištní transporty. Centrála žalovaného se nacházela v Salzburgu, odkud své pracovní výkony prováděl žalobce, a to převzetím vozidla a zahájením přepravy, kterou zde také následně ukončoval. Žalobce převážně převážel cestující na letiště do Mnichova z jejich bydliště v Salzburgu nebo blízkém okolí a následně se vracel z Mnichova zpět do Salzburgu. V čase mezi ukončenou přepravou do Mnichova a zpětnou přepravou dalších cestujících měl žalobce přestávku. V této přestávce se mohl volně pohybovat, svůj čas volně využívat. I tento čas byl žalovaným hrazen hodinovou odměnou 6,98 EUR. Žalobce odvedl v lednu 2015 v Německu skutečnou práci v rozsahu 50 hodin a 52 minut. Doba pracovní připravenosti obnášela 41 hodin a 41 minut. Žalobce požadoval po žalovaném zbývající mzdu ve výši 125,46 EUR včetně nákladů. V té době činila výše minimální mzdy dle německého zákona o minimální mzdě (MiLoG) 8,50 EUR. Žalovaný popřel nároky žalobce, jakož i použitelnost německého zákona o minimální mzdě na pracovní vztah se žalobcem. Žalobci byla totiž vyplácena i mzda za pracovní pohotovost ve výši 6,98 EUR. MiLoG ovšem stanovuje náhrady pouze za skutečně provedené pracovní výkony. V Německu se neposkytují žádné zvláštní platby.

Soud první instance žalobu zamítl. Dle článku 8 nařízení Řím I se na daný vztah použije rakouské pracovní právo. Německý zákon o minimální mzdě (MiLoG) nelze považovat za imperativní ustanovení, které by mělo být ve smyslu článku 9 Řím I použito na daný právní vztah. Odvolací soud odvolání žalobce nevyhověl. Dle jeho názoru se na daný právní vztah použije rakouské právo a z německého zákona MiLoG nemůže žalobce odvozovat žádné své nároky. Podle německého zákoníku práce spadá totiž pouze doba pracovní připravenosti, nikoli však pracovní pohotovosti, pod termíny stanovené MiLoGem. Vyjde-li se z odměny poskytované žalovaným žalobci, který žalobci hradil též dobu pracovní pohotovosti, byla minimální mzda stanovená v Německu na 8,50 EUR bohatě uspokojena.

Revizní žaloba byla přípustně Nejvyšším soudem z důvodu, že dosud nebyla řešena otázka, zda lze aplikovat § 20 německého MiLoGu vedle rakouského pracovního práva. Žalobce popíral právní kvalifikaci jeho činnosti na letišti v Mnichově coby pracovní pohotovost, neboť musel být v této době telefonicky dosažitelný. Skutečně se podle německého práva mělo jednat o pracovní připravenost, nikoli pohotovost, za níž mu náležela odměna ve výši minimální hodinové mzdy. Nejvyšší soud konstatoval, že revizní žaloba je přípustná, nikoli však oprávněná. Žalobce se v řízení neodvolával na směrnici Evropského parlamentu a Rady 96/71 ES z 16.12.1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb, dle níž pracovní podmínky v zahraničí musí odpovídat minimální mzdě ve státě, na jehož území je pracovník vyslán. V souvislosti s tím vyvstala tedy otázka, zda se ustanovení § 1 a § 20 německého zákona o minimální mzdě vztahují na daný právní vztah ve smyslu článku 9 nařízení Řím I (použití tzv. imperativního ustanovení) a zda tedy MiLoG dopadá též na ustanovení rakouských právních předpisů o pracovním právu.

Podle § 10 německého zákona o minimální mzdě jsou zaměstnavatelé v tuzemsku nebo v zahraničí povinni poskytovat svým zaměstnancům minimální mzdu, která k 1.1.2015 obnášela 8,50 EUR brutto za hodinu, od 1.1.2017 pak částku 8,84 EUR za hodinu. I kdyby se

za použití úvahy o imperativním ustanovení německého MiLoGu zvažovalo použití tohoto předpisu na nároky žalobce, ten by aplikací této právní normy nic nezískal. Německý zákonodárce totiž zamýšlel, že v důsledku přijetí zákona o minimální mzdě dojde k ochraně zaměstnanců před nepřiměřeně nízkými příjmy a MiLoG současně bude sloužit k tomu, aby hospodářská soutěž mezi podnikateli nebyla vedena k tíži zaměstnanců formou stále se snižujících mezd, nýbrž lepšími produkty a službami. Účelem německého zákona o minimální mzdě je chránit zaměstnance před nepřiměřeně nízkými mzdami, MiLoG se týká především zaměstnanců, kteří dlouhodobě nebo stabilně, a nikoliv přechodně, vykonávají svou práci na zemi Německa. To proto, že se tito zaměstnanci střetávají nikoli nevýznamně s německými životními náklady. Žalobce však netvrdil, že by na základě své pracovní činnosti byl nucen v Německu vynakládat určité výdaje, ani tyto neprokazoval, čímž by byl důvod k aplikaci německého MiLoG. Hodinová sazba podle rakouské kolektivní smlouvy včetně mimořádných plateb představuje částku 8,14 EUR hrubého. Rozdíl mezi kolektivní hodinovou sazbou v Rakousku a minimální mzdou v Německu ve výši 8,50 EUR činí tedy 0,36 centů za hodinu. Účel německého zákona o minimální mzdě ochránit stabilitu sociálního systému v Německu není tedy v daném případě obcházen. Žalobce ani netvrdí, že by se podílel na německém sociálním zajišťovacím systému.

Je-li rakouský zaměstnanec nasazen rakouským zaměstnavatelem jen dočasně, v určitých dnech a krátkodobě na pracovní činnost v Německu, podléhá ustanovením německého MiLoGu. Podle § 16 odst. 1 MiLoGu jsou zaměstnavatelé se sídlem v zahraničí povinni splnit ohlašovací povinnost u německých úřadů, nasazují-li v Německu své zaměstnance na práci, a hlásit přitom jejich jména, počátek, dobu a místo výkonu činností. Pro ulehčení se ohlašovací a dokumentační povinnost dle §§ 16 a 17 MiLoGu nevztahuje na takové zaměstnance, jejichž měsíční příjem přesahuje 2.985,- EUR brutto, nebo 2.000,- EUR brutto, pokud zaměstnavatel tuto odměnu prokazatelně zaplatil v posledních dvanácti měsících.

Nejvyšší soud proto dospěl k závěru, že ustanovení § 1 a 20 německého MiLoGu nedopadají na konkrétní pracovněprávní vztah.



K čl. 18 Montrealské úmluvy

Rozsudek francouzského kasačního soudu (Cour de Cassation de France) ze dne 7.2.2018, sp. zn. U 17-10.665, European Transport Law 2018, str. 166

Společnost International Service & Trading (dále též jen „IST“) prodala společnosti Redyasse import export zboží, které jí nechala zaslat přímo svým dodavatelem – společností Best for Less Of Nappies – ze Spojeného království do Maroka; společnost Best for Less Of Nappies zároveň pověřila společnost DHL International UK Ltd, aby společnosti IST letecky dodala do Francie zásilku obsahující dokumenty nezbytné pro proclení zboží v Maroku. Tato zásilka (s dokumenty) byla odeslána ze Spojeného království a dorazila do Francie dne 2.8.2013, přičemž byla ze strany společnosti DHL International express France (dále též jen „DHL France“) namísto dodání do sídla společnosti ve Vaux-en-Velin umístěna v logistickém centru, které však zůstalo ode dne dodání zásilky do tohoto centra zavřeno až do 2.9.2013 v důsledku letního volna, a dokumenty tak zůstaly pro společnost IST do 3.9.2018 nedostupné, neboť neměla možnost si je vyzvednout. Prodlení s proclením (v důsledku pozdního dodání dokumentů) způsobilo vícenáklady, které společnost IST uplatnila na

společnosti DHL France s odkazem na ust. článku 1382¹ francouzského občanského zákoníku a s odkazem na Montrealskou úmluvu.

Odvolací soud zrušil rozhodnutí soudu první instance a rozhodl na základě článku 1382 občanského zákoníku, že vzhledem k tomu, že společnost DHL France provedla pozemní přepravu v rámci letecké přepravy za účelem dodání zásilky, přičemž je prokázáno, že škoda vznikla v důsledku události, ke které došlo až po provedení letecké přepravy (a je nerozhodné, zda společnost DHL France jednala jako faktický dopravce nebo dopravce pověřený touto společností), ustanovení Montrealské úmluvy se na tuto přepravu realizovanou společností DHL France nevztahují. Rozhodl, že společnost DHL International express France je povinna nahradit společnosti IST škodu ve výši 6.973,- EUR vzniklou v důsledku pozdního dodání.

Proti tomuto rozsudku odvolacího soudu podala společnost DHL France dovolání. Poukázala na článek 38 odst. 1 Montrealské úmluvy, podle kterého platí, že „*v případě kombinované přepravy, která se děje částečně letecky a částečně jakýmkoli jiným dopravním prostředkem, se ustanovení uvedená v této úmluvě s výhradou ustanovení uvedených v článku 18 odstavci 4 vztahují pouze na leteckou přepravu, pokud tato přeprava vyhovuje podmínkám článku 1*“, avšak podle článku 18 odst. 4 Montrealské úmluvy platí, že „*doba letecké přepravy nezahrnuje přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště. Dojde-li však k takové přepravě v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání, bude se mít za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké dopravy, pokud nebude prokázán opak. Jestliže dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být podle smlouvy mezi stranami provedena letecky, taková přeprava jiným způsobem se považuje za přepravu leteckou*“. Uvedla dále, že v daném případě DHL France provedla pozemní přepravu v rámci letecké přepravy za účelem dodání zásilky, nezpochybňovala, že ke škodě došlo v důsledku události nastalé po provedení letecké přepravy (konkrétně v důsledku umístění zásilky v logistickém centru, které zůstalo po celý měsíc zavřeno).

Francouzský kasační soud však rozhodl, že odvolací soud porušil článek 18 odst. 4 Montrealské úmluvy tím, že vyloučil použití této úmluvy z důvodu, že škoda vznikla v důsledku události vzniklé v průběhu navazující pozemské přepravy při plnění smlouvy o letecké přepravě za účelem nakládky, vykládky nebo překládky. Podle francouzského kasačního soudu podléhala celá přeprava režimu letecké přepravy, přičemž je nerozhodné, že ke škodě došlo teprve v návaznosti na leteckou přepravu.



K čl. 17 a 30 odst. 2 Úmluvy CMR

Rozsudek holandského Okresního soudu v Zeelandu – West-Brabantu (Rechtbank Zeeland – West-Brabant) ze dne 15.11.2017, sp. zn. C/02/326107, European Transport Law 2018, str. 180

Přivázal-li řidič dopravce zásilku v rozporu s pokyny odesílatele, nemůže se dopravce po právu dovolat žádného z důvodů zprošťujících odpovědnosti v Úmluvě CMR. Ani skutečnost, že nákladní list neobsahuje žádnou poznámku příjemce zásilky, ačkoli tento list podepsal

¹ Článek 1382 francouzského občanského zákoníku zní: „*Domněnky, které nejsou stanoveny právními předpisy, jsou ponechány na uvážení soudu, který je smí připustit pouze v případě, že jsou významné, přesné a shodné, a pouze v případě, že právní předpisy připouští důkaz všemi prostředky*“.

oproti převzetí zásilky, nutně neodůvodňuje závěr, že zásilka byla doručena bez poškození. Dále dle článku 30 odst. 2 Úmluvy CMR je vyžadováno, aby stav zásilky byl příjemcem zkontrolován v přítomnosti dopravce, což v tomto případě bylo dopravcem nedostatečně prokázáno.



K čl. 29 a 32 Úmluvy CMR

Rozsudek Hansovního Vrchního zemského soudu v Hamburku (Hanseatisches OLG Hamburg) ze dne 7.3.2018, sp. zn. 6 U 40/16, Transportrecht 7-8/2018, str. 301

Žalobkyně se po dopravci domáhaly náhrady škody na zboží vzniklé při autonehodě, způsobené převrácením nákladního vozu silným poryvem větru. Dle názoru žalobkyň lze dopravci přičítat kvalifikované zavinění dle článku 29 Úmluvy CMR, neboť se jeho řidič zachoval lehkovážně nepřizpůsobením rychlosti jízdy povětrnostním podmínkám, resp. nepřerušením jízdy. Obecně u dopravní nehody protistrana unese v případě pochybnosti své sekundární břemeno tvrzení, když nehodu označí a blíže vylíčí, obzvláště když sdělí jméno řidiče, spisovou značku policie, která nehodu vyšetřovala, a průběh události; toto dopravce dle názoru soudu splnil – zejména předložením policejního protokolu a analýzy tachografu. Odvolávají-li se žalobkyně na to, že se příslušné přílohy nevztahovaly k této dopravní nehodě, nýbrž k jiné, musí to vysvětlit a prokázat, pouhá jejich námitka nestačí. Řidiči dopravce nelze přičítat kvalifikované zavinění; sama okolnost, že se nákladní vůz převrátil, tomuto závěru nesvědčí - “zjevný důkaz” potud není odůvodněný. Pravidla zjevného důkazu zde nejsou k prokázání kvalifikovaného zavinění použitelná, neboť se u něj jedná o jednotlivé děje – v silniční dopravě např. o přejetí na červenou nebo “zdřímnutí” za volantem. Řidiči nelze klást nehodu za vinu, i když uvedl, že se jeho vůz při jízdě třásl a že se cca 5 km před místem nehody rozmýšlel, zda nesjet z dálnice k benzinové pumpě a tam se rozhodnout, jestli v cestě vůbec dál pokračovat. Zákaz jízdy na trase vydán nebyl a řidič nejel rychleji než ostatní nákladní doprava. Dané a konkrétně předepsané nejvyšší povolené rychlosti nepřekročil a vzhledem k tomu, že vítr dosahoval nejvyšší rychlosti kolem 15. až 16. hodiny a poté spíše ustupoval, přičemž k nehodě došlo kolem 18:30 hodin, neměl řidič zjevný důvod ke sjetí z dálnice, přinejmenším ne v takovém smyslu, aby bylo řidiči přičítáno kvalifikované zavinění, pokud tak neučiní. Soud též nepřisvědčil tvrzení žalobkyň, že kvalifikované zavinění dopravce spočívalo ve špatném naplánování trasy, kdy tento byl dle nich povinen plánovat trasu s ohledem na počasí. Judikát, na který se žalobkyně v argumentaci odkazovaly, se vztahoval k námořní dopravě, přičemž soud poukázal na odlišnost a možnost daleko rychlejšího reagování na vývoj počasí v pozemní dopravě oproti dopravě námořní (nebo letecké), zejména možnosti dopravního prostředek zaparkovat, a přenechání takového rozhodování řidiči.



Rozsudek francouzského kasačního soudu (Cour de Cassation de France) ze dne 9.5.2018, sp. zn. Q 17-13.030, European Transport Law 2018, str. 173

Žalobkyně svěřila dopravci k přepravě z Francie do Belgie poštovní balíček, který měl být dodán příjemci do 12:00 hodin dne následujícího po odeslání zásilky, a to na adresu belgického Ministerstva obrany, přičemž dodání v tomto termínu bylo sjednáno jako zvláštní zájem na dodání zásilky. Dopravce balíček ve sjednané lhůtě doručil, ale do sídla Evropské komise, na tento omyl při dodání byl upozorněn, avšak neučinil žádné opatření, a zásilka tak byla dodána (správněmu) příjemci až následujícího dne. Žalobkyně v tomto jednání spatřovala kvalifikované zavinění ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR, tj. zavinění, které se podle francouzského práva, tj. práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. Odvolávala se přitom na článek L. 133-8 francouzského obchodního zákoníku (na který článek 29 Úmluvy CMR odkazuje), podle kterého platí: „za rovnocenné úmyslu se považuje neomluvitelná chyba dopravce nebo zasilatele. Neomluvitelnou je úmyslná chyba, která zahrnuje vědomí pravděpodobnosti vzniku škody a lehkomyšlná akceptace pravděpodobnosti vzniku škody bez rozumného důvodu. Jakékoliv ustanovení v opačném smyslu se považuje za neexistující“.

Odvolací soud žalobu zamítl s tím, že nebylo prokázáno kvalifikované zavinění za situace, kdy nákladní list neobsahuje žádný jiný zvláštní zájem na dodání, než doručení zásilky do 12:00 dne následujícího po odeslání, přičemž není možné vyvozovat z pozdního dodání, ani ze skutečnosti, že si dopravce nevyžádal další pokyny, kvalifikované zavinění. Proti tomuto rozsudku odvolacího soudu podala žalobkyně dovolání. Uvedla, že:

- 1) z článku 2 odst. 1 Úmluvy CMR vyplývá, že se tato úmluva nevztahuje na kombinovanou přepravu, která zahrnuje i část přepravy po silnici, v případě, kdy se konstatuje, že silniční ložené vozidlo je samo přepravováno bez přerušování dopravy, odvolací soud se při zamítnutí opravného prostředku žalobkyně omezil na pouhou citaci uvedeného ustanovení, aniž by zkoumal, zda jsou splněny podmínky pro jeho použití;
- 2) úmyslná chyba, která v sobě zahrnuje vědomí pravděpodobnosti vzniku škody a lehkomyšlnou akceptaci vzniku škody bez rozumného důvodu, je kvalifikovaným zaviněním; odvolací soud se omezil na konstatování, že vzhledem k tomu, že nákladní list neobsahoval žádný jiný zvláštní zájem na dodání než dodání zásilky do 12 hodin dne následujícího po odeslání, nelze dovozovat ze samotného pozdního dodání a nevyžádání si dodatečných pokynů během přepravy kvalifikované zavinění; odvolací soud při rozhodování nezohlednil tvrzení žalobkyně, že v den sjednaný pro dodání dopravce nedodal zásilku na uvedenou adresu (tj. adresu belgického Ministerstva dopravy), ale na adresu Evropské komise, kde byl na tento omyl řádně upozorněn, přesto neučinil žádné opatření pro dodržení sjednané doby dodání, a zásilka tak byla vydána příjemci až následujícího dne, není tedy možné, aby dopravce neměl povědomí o možném vzniku škody, kterému vystavil svého smluvního partnera; odvolací soud tak dle žalobkyně nesprávně aplikoval článek 29 Úmluvy CMR a článek L 133-8 francouzského obchodního zákoníku;
- 3) uvedení zvláštního zájmu na dodání není podmínkou pro náhradu celé škody, pokud dojde k zavinění na straně dopravce, které se rovná úmyslu; tím, že odvolací soud vyloučil jakoukoliv odpovědnost na základě toho, že nákladní list neobsahoval žádný

jiný zvláštní zájem než dodat zásilku do 12:00 dne následujícího po odeslání, porušil článek 29 a nesprávně aplikoval článek 26 Úmluvy CMR,

- 4) odvolací soud tím, že zamítl žalobu na náhradu škody s odkazem na všeobecné podmínky žalované vylučující odpovědnost v případě pozdního dodání, aniž by žalovaná na tyto podmínky poukazovala, nerespektoval limity sporu,*
- 5) ustanovení, které vylučuje veškerou odpovědnost dopravce vůči odesílateli je neplatné, a odvolací soud tím, že odmítl přiznat žalobkyni jakoukoliv náhradu škody na základě všeobecných podmínek žalované, které tuto odpovědnost vylučují, porušil článek 41 odst. 1 a článek 23 odst. 5 Úmluvy CMR.*

Francouzský kasační soud na základě podaného dovolání rozhodl, že s ohledem na to, že zásilka byla přepravována z Francie do Belgie, přičemž ke škodě došlo při dodání, které následovalo po provedení silniční přepravy, vztahuje se na tuto přepravu Úmluva CMR, a nebylo tak třeba, aby odvolací soud dále zkoumal podmínky pro použití této úmluvy. Kasační soud dospěl dále k závěru, že ze samotného pozdního dodání a nevyžádání si dodatečných pokynů během přepravy nelze dovozovat, že na straně dopravce došlo ke kvalifikovanému zavinění ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR. Kasační soud tak v zásadě přisvědčil názoru odvolacího soudu s výjimkou poslední námitky žalobkyně, kdy rozhodl, že smluvní ustanovení, které vylučuje odpovědnost dopravce vůči odesílateli, je ve smyslu článku 41 odst. 1 a článku 23 odst. 5 Úmluvy CMR neplatné; z uvedeného důvodu rozhodnutí odvolacího soudu zrušil.