

E-bulletin

soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

1. Vydání

Březen 2017



K čl. 18 odst. 4 Montrealské úmluvy

Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 10.12.2015, sp. zn. I ZR 84/14, Transportrecht 11/12-2016, str. 464

Pojišťovna odesílatele uplatnila vůči dopravci nárok za ztrátu 230 mobilních telefonů značky Nokia při přepravě z Bochumi do Singapuru. Odesílatel odevzdal leteckému dopravci zásilku na dvou paletách o váze 470 kg a obsahu 900 kusů mobilních telefonů. Bylo sjednáno, že zboží bude přepraveno letecky. Dopravce také vydal letecký nákladní list, na němž potvrdil váhu 470 kg a přepravil zásilku po silnici z Bochumi do Düsseldorfu a odsud následně do Paříže, odkud byla provedena letecká přeprava do Singapuru. Zboží bylo předáno v naprosto nepoškozeném obalu příjemci, který potvrdil převzetí zásilky o váze 470 kg, nicméně po otevření zjistil, že chybí 230 mobilů a váha zásilky činí jen 321 kg.

Zemský soud žalobu zamítl, zatímco odvolací vrchní zemský soud nárok v plném rozsahu uznal. Dopravce podal revizní žalobu ke Spolkovému soudnímu dvoru (BGH).

BGH dospěl k závěru, že věc musí být znova projednána a zrušil rozsudek odvolacího soudu. Ze záznamu kamer a výpovědí svědků nebylo totiž jisté, zda skutečně ke ztrátě došlo během letecké přepravy. Vzhledem k tomu, že zásilka dorazila do cílové stanice naprosto nepoškozena, nabízí se domněnka, že v nákladním listě uvedené množství (včetně udané váhy) nebylo vůbec odesláno, neboť ani svědci nebyli schopni potvrdit, že zásilka při balení skutečně obsahovala stanovených 900 kusů telefonů. Žalobce sice musí předložit opodstatněná tvrzení vedoucí k lehkovážnosti či hrubé nedbalosti dopravce, naopak dopravce však musí doložit, jaké úsilí a péči vyvinul k tomu, aby ke škodě nedošlo.

Soud současně konstatoval, že přepravuje-li letecký dopravce zásilku na určité části po silnici namísto letecky, přestože letecká přeprava je technicky i z hlediska přístupnosti spojení možná, nepředstavuje již přeprava po silnici tzv. svozovou službu ve smyslu čl. 18 odst. 4 věta 2 Montrealské úmluvy, ale přepravu náhradním druhem dopravního prostředku. Z tvrzení odesílatele, že na letišti v místě odeslání došlo v rozhodné době k několika krádežím, nelze ještě učinit závěr, že předmětná zásilka byla také odcizena.

BGH proto uložil odvolacímu soudu, aby byla otázka kvalifikovaného zavinění leteckého dopravce znovu posouzena, včetně nákladů řízení.



Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19.10.2016, č.j. 31 Cdo 1570/2015

Žalobce uplatnil u žalované přepravní společnosti nárok z pozdního dodání zásilky přepravované z České republiky do Itálie. Reklamacce nebyla ve smyslu čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR dle žalované písemná, když byla uplatněna prostřednictvím e-mailu, byť se jednalo o běžnou formu komunikace mezi stranami. Soud první instance žalobu zamítl a odvolací soud rozsudek soudu první instance potvrdil. Rozsudek odvolacího soudu byl žalobcem napaden dovoláním, přičemž žalobce se odvolával též na rozhodnutí německého BGH, dle nějž i prostý e-mail splňuje požadavky na písemnou formu dle čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR.

Tříčlenný senát Nejvyššího soudu předložil otázku, zda písemná forma podle Úmluvy CMR je zachována při uplatnění reklamacce formou e-mailu bez zaručeného elektronického podpisu, velkému senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu, neboť se jednalo o otázku odlišnou, než jak byla tato řešena usnesením Nejvyššího soudu v případě č.j. 32 Cdo 2222/2015 ze dne 2.11.2015. Velký senát občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu konstatoval, že ačkoli rozhodnutí soudů jiných signatářských států Úmluvy CMR, které tuto úmluvu interpretují, nejsou závazná pro posouzení věci tuzemským soudem, je třeba je považovat za pomocné výkladové prameny, jejichž autorita vychází z jejich přesvědčivosti, přičemž k významu zahraničních rozhodnutí pro výklad Úmluvy CMR odkázal na rozsudek Nejvyššího soudu ze 17.12.2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012. Nejvyšší soud zhodnotil závěry rozsudků Nejvyššího soudního dvora Rakouské republiky, sp. zn. 6 Ob 512/96 ze dne 26.4.1996, Městského soudu v Budapešti ze dne 12.5.2001, sp. zn. 8.G.40.831/2009/37 nebo též německého BGH ze dne 20.9.2012, sp. zn. I ZR 75/11 a konstatoval, že je v rámci autonomní interpretace Úmluvy CMR na místě přijmout závěr, že je písemná forma reklamacce dle článku 32 odst. 2 Úmluvy CMR dodržena i v případě, kdy je reklamacce učiněna prostřednictvím e-mailu bez zaručeného elektronického podpisu tak, jak tomu bylo i v projednávané věci. Zdůraznil však, že i v tomto případě platí, že důkaz o přijetí reklamacce nebo o odpovědi na ni a o vrácení dokladů přísluší tomu účastníku řízení, který z existence těchto skutečností vyvozuje pro sebe příznivé právní důsledky. S ohledem na tento závěr byly rozsudky obou soudů nižších instancí zrušeny.



Rozsudek Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu (OLG Düsseldorf) ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. I-18 U 98/14, Transportrecht 11/12-2016, str. 456

V uvedeném případě pověřil odesílatel provedením přepravy součástek počítačů z Německa do Nizozemska žalovanou, a to za fixní sazbu. Žalovaná v postavení dopravce pověřila provedením přepravy dalšího dopravce, tj. subdoprovce. Řidič nákladního automobilu přepravující součástky počítačů dorazil do místa vykládky mimo pracovní dobu příjemce a odstavil nákladní automobil na dostatečně osvětleném místě v blízkosti areálu příjemce, kde parkovaly i další nákladní automobily. Přes noc byla nicméně část přepravovaného zboží odcizena.

Žalobu na náhradu škody vůči dopravci podal namísto odesílatele jeho pojistitel. Žalobce požadoval po žalované náhradu škody ve výši 74.972,10 EUR odpovídající kvalifikovanému zavinění. Žalovaná naproti tomu rozporovala náhradu škody ve výši převyšující limitovanou

náhradovou povinnost. Subdopravce v pozici vedlejšího účastníka se u soudu domáhal spoluzavinění na straně odesílatele, a to z důvodu, že tento neměl námitek proti návěsu s plachtou přistavenému k nakládkce součástek počítačů, odesílatel musel rovněž vědět, že s ohledem na vzdálenost místa nakládky a vykládky a dobu nakládky bude muset s ohledem na povinné přestávky dojít k odstavení nákladního automobilu.

Soud prvního stupně uložil žalované povinnost nahradit škodu ve výši 44.464,75 EUR odpovídající limitované náhradě škody.

Odvolací soud rozhodoval pouze o odvolání vedlejšího účastníka, přičemž v daném případě posuzoval, zda jsou splněny podmínky pro kvalifikovanou odpovědnost dle čl. 29 Úmluvy CMR.

Neobstála námitka vedlejšího účastníka jako subdopravce, že tento nevěděl, jaké zboží přepravuje, neboť byla u odvolacího soudu prokázána dlouhodobá spolupráce mezi žalovanou a subdopravcem, a to i v oblasti přepravy počítačů. Navíc si vedlejší účastník musel být vědom hodnoty zásilky, když přepravoval součástky počítačů o hmotnosti dle CMR nákladního listu 6.000 kg. K tomu přistupuje rovněž skutečnost, že počítače jsou lehce prodejnou komoditou. Dopravce dále, přestože si byl vědom hodnoty přepravovaného zboží, nezajistil přepravu prostřednictvím skříňového návěsu namísto zaplachtovaného návěsu. Dle odvolacího soudu lze v plném rozsahu pozdní příjezd k vykládce přičítat dopravci, resp. subdopravci, a organizaci jeho přepravy, a to s ohledem na skutečnost, že místa nakládky a vykládky jsou vzdálena pouze 500 km.

V poslední řadě odvolací soud odmítl spoluzavinění odesílatele, když uvedl, že je v první řadě povinností dopravce zajistit bezpečnou přepravu.

S ohledem na shora uvedené odvolací soud posoudil jednání vedlejšího účastníka jako kvalifikované zavinění dle čl. 29 Úmluvy CMR, a to s ohledem na způsob a rozsah dodržovaných bezpečnostních opatření proti krádeži nebo loupeži. Je rozhodující, zda přijatá opatření pro specifickou přepravu dostojí potřebným bezpečnostním požadavkům. Podstatné je rovněž to, zda je přepravované zboží lehce zpeněžitelné, jakou má hodnotu, zda tato musela být dopravci známa a jaké byly možnosti bezpečné přepravy, aby byly dodrženy bezpečnostní přestávky.

Má-li dopravce důvod s ohledem na přepravované zboží předpokládat, že je zde bezpečnostní riziko při přepravě, musí přijmout potřebná bezpečnostní opatření jako použití skříňového návěsu, alarmu v kabině nebo nasazení druhého řidiče k jejich zamezení.



K čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 27. 4. 2016, sp. zn. 7 Ob 45/16t, Transportrecht 11/12-2016, str. 460

V posuzovaném případě požadovala žalobkyně v postavení dopravce po žalované v postavení odesílatele uhrazení částky ve výši 5.820,- EUR zahrnující stojné, přepravné a zvýšené náklady spojené s přepravou, jež vyplývaly z odmítnutí zboží příjemcem.

Soud prvního stupně žalobu zamítl v plném rozsahu. Odvolací soud potvrdil rozhodnutí soudu prvního stupně a vyslovil právní názor, že na daný případ důsledků neoprávněného odmítnutí přijetí zásilky v rámci Úmluvy CMR nemůže být aplikována ani judikatura Nejvyššího soudu, nadto rovněž chybí judikatura k otázce rozlišení mezi zbožím a obalem zboží v rámci čl. 17 Úmluvy CMR.

Žalobkyně podala revizní žalobu k Nejvyššímu soudu, ve které poukázala na skutečnost, že dopravce odpovídá pouze za přepravované zboží, ale nikoliv za balení zboží. Za balení zboží by měl být odpovědný odesílatel a ten rovněž odpovídá za to, že obal zboží v průběhu přepravy odolá vnějším vlivům. Dopravce navíc musí překontrolovat pouze zjevný stav zásilky a jejího obalu. Příjemci nezakládá pouhé poškození obalu zboží zákonný (navíc v Úmluvě CMR neuvedený) důvod odmítnout převzít zboží.

Nejvyšší soud k tomu uvedl, že pod přepravu zásilky nespadá pouze přeprava zboží, ale také odesílatelem zajištěné zabalení zboží, potom také obaly a palety. Brání-li poškození obalu dalšímu nakládání se zbožím (nezpůsobilost ke skladování a k prodeji), lze toto poškození obalu rovněž kvalifikovat jako poškození zboží. V tomto ohledu chybí posouzení předchozích soudů, aby mohlo být určeno, že poškození obalu zboží způsobilo nemožnost dalšího nakládání se zbožím.

Nejvyšší soud doplnil, že řádné zabalení zboží je záležitostí odesílatele. Dle čl. 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR má odesílatel povinnost při převzetí zboží k přepravě přezkoumat zjevný stav zásilky a jejího obalu, a pokud k němu má výhrady, запиše je dle čl. 8 odst. 2 Úmluvy CMR do nákladního listu. Uvedené výhrady v nákladním listě potom dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR budou sloužit jako důkaz opaku, že zboží při jeho převzetí bylo ve zjevném dobrém stavu. Jestliže v nákladním listě chybí výhrady dopravce ke zjevnému stavu zboží a jeho obalu, nezakládá tato skutečnost důkaz o tom, že obal byl skutečně vhodný pro ochranu zásilky na dané trase při normálním průběhu přepravy.

Odesílatel musí doložit a prokázat, že dopravce převzal nepoškozené zboží a že ke škodě došlo ještě před jeho dodáním příjemci. Dopravce je ovšem dle čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR zproštěn své odpovědnosti s výhradou čl. 18 odst. 2 až 5 Úmluvy CMR, jestliže ke ztrátě nebo poškození zboží došlo v důsledku vadného nebo chybného obalu. Jestliže tyto skutečnosti dopravce osvědčí, nastává domněnka, že škoda vznikla z těchto nebezpečí. Pro existenci příčinné souvislosti mezi vzniklým nebezpečím a škodou postačuje, když dopravce osvědčí možnost jejího vzniku. Není vyžadován důkaz pravděpodobnosti průběhu příčinné souvislosti ani zvláštní nebezpečí jako původu škody, ale pouze osvědčení možného průběhu děje.

Žalobkyně tvrdila pouze obecně a bez bližší konkretizace, že při přepravě bylo zboží nedostatečně zabaleno. Toto tvrzení ovšem nelze považovat za osvědčení skutečnosti o průběhu příčinné souvislosti mezi případem vyloučení odpovědnosti dle čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR a vzniklou škodou. Nejvyšší soud tak revizní žalobu jako nepřipustnou pro nedostatek právního významu odmítl.



Rozsudek Queen's Bench Division z 12.12.2014 – [2014] EWHC 4176, (Comm.), Recht der Transportwirtschaft 12/2016, str. 476

Rejdař si pronajal plavidlo pro převoz pšenice z Gruzie do Džibutska skrze průliv Bab al-Mandab na základě standardního formuláře NYPE 1946, doba pronájmu byla specifikována na cestu z Gruzie do Džibutska nebo Sudánu. Rejdař se zavázal vrátit loď vlastníkovu v egyptském přístavu Port Said. Dne 20.11.2009 dorazila loď do přístavu v Džibutsku. Zde však nemohla být vyložena, neboť se příjemce k nakládce nedostavil a v průběhu čekání v přístavu byly postupně uzavřeny dva dodatky. V prvním dodatku byl dohodnut nový přístav vykládky Ain Sukhna – Egypt, jižně od Suezského průplavu. Následně byl uzavřen druhý dodatek, který stanovil, že část dodávky se bude vykládat také v Egyptě, ale v přístavu Damietta, nacházejícím se ve Středoziemním moři na severní straně Suezského průplavu. Podle dohody měl hradit veškeré náklady na průjezd plavidla Suezským průplavem nájemce. Vlastník lodi byl povinen uhradit nájemci všechny náklady vyplývající z neprovedené vykládky v zamýšleném přístavu vykládky.

Rejdař podal na vlastníka lodě žalobu o náhradu škody ve výši 186.905,51 USD k rozhodčímu soudu v Londýně. Jednalo se o náklady na průjezd Suezským průplavem, které dle tvrzení rejdaře vznikly proto, že část nákladu nemohla být vyložena v Džibutsku. Rozhodčí soud žalobu zamítl s tím, že jde o náklady, které by rejdaři vznikly tak jako tak, i kdyby byl celý náklad vyložen již v Džibutsku, jelikož dle dohody měl vrátit loď do Port Saidu, tedy by musela proplout Suezským průplavem.

Rejdař se proti rozhodnutí rozhodčího soudu odvolal k obchodnímu soudu, který mu vyhověl. Podle odvolacího soudu náklady na průjezd Suezského průplavu neměly být vynaloženy na počáteční cestu do Džibutska ani zpáteční cestu do Port Saidu, nýbrž je bylo třeba vynaložit, aby rejdař mohl provést změněnou trasu do přístavu Damietta, tím se tedy jednalo o náklady na účet majitele a ne rejdaře.

Dle odvolacího soudu rozhodčí soud předpokládal, že rejdař v postavení nájemce má převzít náklady na průjezd Suezského průplavu, protože zpětná dodávka do Port Said byla předvídatelná. Ovšem nic nenasvědčovalo tomu, že by taková povinnost rejdaře byla mezi stranami obchodní zvyklostí. Odvolací soud tedy stanovil, že za daných okolností nelze odpovědnost rejdaře v postavení nájemce vůči pronajímateli vyvodit.



K čl. 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Zemského soudu v Karlsruhe (LG Karlsruhe) ze dne 30.4.2015, sp. zn. 15 O 10/14, Recht der Transportwirtschaft 12-2015, str. 461

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní silniční přepravou zásilky z Norimberka do České republiky. Část této zásilky tvořily balíky obsahující elektronické součástky vysoké hodnoty, přičemž nebylo postaveno najisto, zda dopravce o obsahu této zásilky věděl či nikoliv. Dopravce následně pověřil přepravou zásilky poddopravce, který zásilku ve skladu dopravce

vyzvedl v ranních hodinách dne 12.1.2013 a odstavil naložený kamion na osvětlené, avšak v neděli málo frekventované ulici vedoucí k tomuto skladu s tím, že druhý den bude v přepravě pokračovat. Řidič nákladního vozidla před jeho opuštěním zajistil nákladní prostor plombou. Přesto došlo ve večerních hodinách téhož dne k násilnému vniknutí do nákladního prostoru vozidla a odcizení části zásilky obsahující elektronické součástky. Pachatelé byli policií dopadeni a v trestním řízení odsouzeni pro trestný čin krádeže. Poté, co pojistitel odesílatele poskytl odškodnění, uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody vzniklé odcizením části přepravované zásilky v plné výši v důsledku tvrzené hrubé nedbalosti dopravce ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR. Soud však v daném případě shledal pouze omezenou odpovědnost dopravce podle čl. 17 a 23 Úmluvy CMR a žalobě z uvedeného důvodu vyhověl pouze v tomto rozsahu. V odůvodnění rozsudku soud uvedl, že **nebezpečí krádeže je u elektronických součástek určených k dalšímu zpracování a pro koncového zákazníka neupotřebitelných zřetelně nižší než u relativně snadno prodejných smartphonů, navigací atp. či u značkového zboží, alkoholu a cigaret.** Ve vztahu k nezbytným bezpečnostním opatřením zde postačuje použití zavřeného kontejneru opatřeného plombou namísto nákladního vozidla s plachtou. Nákladní vozidlo může být rovněž odstaveno na osvětlené ulici v průmyslové zóně. Není-li pro dopravce dostatečně konkrétně rozpoznatelné objektivní riziko spojené s přepravou, je věcí odesílatele, aby dopravci v objednávce přepravy zdůraznil jasně informace o zvláštním, objektivně daném nebezpečí při provádění přepravy. V této souvislosti soud konstatoval, že pouhá vědomost dopravce o tom, že odesílatel je výrobcem a prodejcem elektronických součástek vysoké hodnoty, nepostačuje k tomu, aby zmíněné riziko bylo pro dopravce dostatečně rozpoznatelné.



K čl. 17 a 23 Úmluvy CMR

Rozsudek nizozemského Nejvyššího soudu (De Hoge Raad) ze dne 18.12.2015, sp. zn. ECLI:NL:HR:2015:3624 (Transfennica v. Schenker), Transportrecht 10-2016, str. 383

Odesílatel se sídlem ve Finsku (Nokia) pověřil v září roku 2010 dopravce se sídlem rovněž ve Finsku (Schenker OY) mezinárodní přepravou zásilky 10 kontejnerů obsahujících výrobky značky Nokia z Rosendaalu v Nizozemsku do Moskvy. Na trase přepravy mezi Rosendaalem a přístavem Hamina ve Finsku pověřil dopravce provedením přepravy poddoprovce se sídlem v Nizozemsku (Schenker BV), který následně pověřil stejným úkolem dalšího poddoprovce (Transfennica B.V.B.A.) se sídlem v Belgii. Před doručením zásilky do Haminy poskytl poddoprovce Transfennica B.V.B.A. dalšímu poddoprovci Schenker BV jako svému smluvnímu partnerovi soupis referenčních čísel přepravovaných kontejnerů, ve kterém však byla tato referenční čísla u dvou kontejnerů omylem přehozena. Dopravce Schenker OY dále pověřil provedením přepravy z Haminy do Moskvy dva další poddoprovce (Contento OY a JSP Cargo OY) se sídlem ve Finsku. Na rusko-finské hranici byla zásilka zadržena ruskými celníky, neboť v důsledku omylu v referenčních číslech neodpovídala váha dvou kontejnerů údajům v karnetu TIR. Uvedené kontejnery byly umístěny do celního skladu a propuštěny až po několika měsících na základě rozhodnutí příslušného ruského soudu a poddoprovce Contento OY a JSP Cargo OY byla uložena pokuta. Dopravce Schenker OY nahradil uvedeným poddoprovce náklady vynaložené na zaplacení pokuty, uhradil náklady na uskladnění zboží, stejné a náklady na proclení zboží a postoupil svoje škodní nároky na poddoprovce Schenker BV. Ten tyto nároky jednostranně započítal vůči pohledávce poddoprovce Transfennica B.V.B.A. na úhradu přepravného ve výši 23.000,- EUR, což však

poddopravce Transfennica B.V.B.A. neuznal a domáhal se úhrady přepravného žalobou u soudu. Poddopravce Schenker BV následně u soudu uplatnil vzájemný návrh, jímž se domáhal náhrady nákladů vynaložených na zaplacení pokuty, nákladů na uskladnění zboží, stojného a nákladů na proclení zboží v souhrnné výši 82.633,27 EUR. Zatímco soud prvního stupně vyhověl vzájemnému návrhu poddopravce Schenker BV poníženému o částku dlužného přepravného, odvolací soud k odvolání poddopravce Transfennica B.V.B.A. jeho žalobě naopak v plném rozsahu vyhověl. Nejvyšší soud k dovolání poddopravce Schenker BV rozsudek odvolacího soudu zrušil. V odůvodnění svého rozsudku Nejvyšší soud uvedl, že **čl. 17 (odpovědnost dopravce za ztrátu či poškození zásilky) a 23 Úmluvy CMR (odpovědnost dopravce za prodlení s dodáním zásilky) nepředstavují taxativní výčet odpovědnosti dopravce. Za jiné škody dopravce odpovídá podle vnitrostátních předpisů.** V daném případě Nejvyšší soud aplikoval čl. 6:74 nizozemského občanského zákoníku, podle kterého je dlužník odpovědný za „*jakékoliv pochybení při plnění své povinnosti*“ a je povinen nahradit „*věřiteli škodu, která tím vznikne*“. **Jelikož pokuty, náklady na uskladnění zboží, stojné a náklady na proclení zboží byly předvídatelným následkem pochybení souvisejícího s poskytnutím chybných referenčních čísel dvou kontejnerů, shledal Nejvyšší soud odpovědnost poddopravce Transfennica B.V.B.A. za škodu vzniklou poddopravci Schenker BV tímto pochybením.**



K čl. 1 Montrealské úmluvy, čl. 2 nařízení č. 2027/97 a čl. 18 nařízení Řím II

Rozsudek Soudního dvora EU (prvního senátu) ze dne 9.9.2015, sp. zn. C-240/14, Recht der Transportwirtschaft 2-2017, str. 64

Žalobkyně, která měla v dané době bydliště v Rakousku, vzletla dne 30.8.2010 z letiště nedaleko Jerez de la Frontera ve Španělsku na palubě vírníku nad plantáž aloe vera, jíž si chtěla prohlédnout za účelem její případné koupě. Vírník pilotovaný budoucím potenciálním prodávajícím ze Španělska měl nehodu, při které žalobkyně utrpěla fyzická zranění. Žalobkyně následně uplatnila u rakouského Zemského soudu v Korneuburgu nárok na náhradu škody vůči držiteli vírníku (osobě odlišné od pilota), který měl trvalý pobyt ve Španělsku i v Rakousku, a vůči německému pojistiteli, se kterým držitel vírníku před nehodou sjednal pojištění odpovědnosti za škodu řídicí se podle pojistné smlouvy německým právem. Zemský soud v Korneuburgu se po zahájení řízení obrátil na Soudní dvůr s předběžnou otázkou týkající se aplikace Montrealské úmluvy a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9.10.1997, o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, které rozšiřuje použití Montrealské úmluvy na leteckou dopravu uvnitř jednotlivého členského státu, na daný případ. Soudní dvůr zjistil, že ani jeden z žalovaných nemůže být považován za „leteckého dopravce“ či „leteckého dopravce Společenství“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) a b) nařízení č. 2027/97, neboť nedisponují nezbytnou licenci. Z toho podle Soudního dvora vyplývá, že čl. 2 odst. 1 písm. a) a c) nařízení č. 2027/97 a čl. 1 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být vykládány v tom smyslu, že brání tomu, aby byla podle článku 17 Montrealské úmluvy posouzena žaloba na náhradu škody podaná osobou, která byla na palubě letadla, jehož místo odletu a přistání se nacházelo na témže místě v jednom členském státě, byla bezplatně přepravována v rámci letu s cílem prohlédnout si z výšky nemovitost, jež byla předmětem plánované transakce s pilotem tohoto letadla, a při pádu tohoto letadla utrpěla fyzická zranění. Další předběžná otázka Zemského soudu v Korneuburgu se týkala výkladu čl. 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy

(Řím II), podle nějž může poškozený vznést svůj nárok přímo proti pojistiteli osoby povinné k náhradě škody, stanoví-li to právo rozhodné pro daný mimosmluvní závazkový vztah nebo právo rozhodné pro danou pojistnou smlouvu. K tomu Soudní dvůr konstatoval, že čl. 18 nařízení Řím II musí být vykládán v tom smyslu, že za takové situace, jaká nastala v původním řízení, může poškozený podat přímou žalobu proti pojistiteli osoby povinné k náhradě škody, je-li taková žaloba upravena právem rozhodným pro mimosmluvní závazkový vztah, bez ohledu na to, co je stanoveno v právu rozhodném pro pojistnou smlouvu, které si zvolily strany této smlouvy.



K čl. 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy

Rozsudek Soudního dvora EU (třetího senátu) ze dne 17.2.2016, sp. zn. C-429/14, Transportrecht 11/12-2016, str. 472

Zvláštní vyšetřovací služba Litevské republiky zakoupila prostřednictvím cestovní kanceláře letenky za účelem služební cesty dvou z jejích zaměstnanců z Vilniusu do Baku s přestupy v Rize a Moskvě. Lety mezi Vilniusem, Rigou a Moskvou zajišťoval dopravce Air Baltic. Zaměstnanci vyšetřovací služby přiletěli do Rigy podle plánu. Následující let měl však v Rize při odletu a v Moskvě při přistání zpoždění, v důsledku čehož zmeškali navazující let do Baku. Dopravce Air Baltic pak těmto zaměstnancům zajistil let z Moskvy do Baku až následující den. Vzhledem k tomu, že zpoždění více než 14 hodin vedlo k prodloužení služební cesty, vyšetřovací služba svým zaměstnancům v souladu s litevskými právními předpisy vyplatila dodatečné denní příspěvky a příspěvky na sociální zabezpečení v přepočtu za 338,- EUR. Vyšetřovací služba následně požádala o odškodnění ve stejné výši dopravce Air Baltic, který této žádosti nevyhověl, a proto vyšetřovací služba uplatnila svůj nárok na náhradu škody žalobou u soudu. Soud prvního stupně i odvolací soud žalobě vyhověly. K dovolání dopravce Air Baltic se věcí zabýval litevský Nejvyšší soud, který se vzhledem k argumentaci dopravce Air Baltic zpochybňující aktivní žalobní legitimaci vyšetřovací služby jako právnické osoby na Soudní dvůr obrátil s předběžnou otázkou týkající se aplikace čl. 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy. Soudní dvůr ve svém rozsudku konstatoval, že **čl. 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy musí být s ohledem na své znění, jakož i kontext a cíl ochrany spotřebitelů, který tato úmluva sleduje, vykládány v tom smyslu, že letecký dopravce, který uzavřel se zaměstnavatelem osob přepravovaných jako cestující takovou smlouvu o mezinárodní přepravě, o jakou se jedná v původním řízení, je vůči tomuto zaměstnavateli odpovědný za škodu způsobenou zpožděním letů, kterými cestovali jeho zaměstnanci na základě této smlouvy, spočívající v dodatečných nákladech vynaložených uvedeným zaměstnavatelem.** Soudní dvůr však zároveň konstatoval, že výše náhrady škody, již lze přiznat takové osobě, o níž se jedná v původním řízení, která podala žalobu na náhradu škody způsobené zpožděním v mezinárodní přepravě cestujících, nemůže každopádně přesáhnout částku, která je výsledkem součinu meze stanovené v čl. 22 odst. 1 Montrealské úmluvy (4.150 zvláštních práv čerpání) a počtu cestujících přepravovaných na základě smlouvy uzavřené mezi touto osobou a předmětným leteckým dopravcem či dopravci.



Rozsudek Evropského soudního dvora (ESD) ze dne 17.3.2016, sp. zn. C-145/15 a č.j. C-146/15, Transportrecht 11/12-2016, str. 476

Dne 8.4.2011 došlo k anulování plánovaného letu z Amsterdamu do Casablanky (Maroko) s tím, že stěžovatelé, pánové Jansen a Ruijssenaars, uplatnili u letecké společnosti Royal Air Maroko právo na náhradu škody v důsledku zrušeného letu dle čl. 7 nařízení Evropského parlamentu a rady č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.

Poté, co byl nárok stěžovatelů leteckou společností odmítnut, obrátili se dopisem ze dne 4.5.2012 na státního sekretáře a navrhovali, aby postupem dle čl. 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení vyslovil porušení povinností ze strany letecké společnosti a aby letecké společnosti dle čl. 7 tohoto nařízení uložil povinnost uhradit stěžovatelům odškodnění.

Rozhodnutím ze dne 7.5.2012 státní sekretář návrh žalobců odmítl.

Stěžovatelé s rozhodnutím státního komisaře nesouhlasili a podali proti němu odpor, který byl rozhodnutím ze dne 3.10.2013 odmítnut jako neopodstatněný.

Jelikož však stěžovatelé nesouhlasili s uvedenými rozhodnutími, podali u Okresního soudu Ost-Brabant civilní žalobu, kterou se domáhali přiznání nároku na odškodnění v důsledku zrušeného letu dle čl. 7 citovaného nařízení. Žaloba však byla soudem prvního stupně dne 28.5.2013 zamítnuta.

Proti rozhodnutí podali stěžovatelé odvolání.

V rámci odvolacího řízení vyjádřil soud pochybnosti o rozhodnutí státního sekretáře ohledně nároku uplatněného žalobci, když dospěl k závěru, že místo toho, aby stěžovatelům vyhověl, jejich návrh zamítl. Soud uvedl, že vztah mezi leteckou společností a pasažéry se řídí přirozeným soukromým právem s tím, že pokud letecká společnost odmítne pasažérům uznat jejich nárok, mají tito možnost se se žalobou obrátit na civilní soud. Soud vyjádřil zároveň obavu, že v případě rozhodnutí státního komisaře, které je přezkoumatelné správním soudnictvím, vzniká nebezpečí, že v případě paralelní civilní žaloby bude „podkopána“ autorita soudů členských zemí.

Soud tak při porovnání uvedeného nařízení a vnitrostátního práva dospěl k závěru, že lze dle čl. 16 citovaného nařízení vznést individuální stížnost po odmítnutí nároku ze strany letecké společnosti u osoby k tomu daným členským státem určené a požadovat dle čl. 7 citovaného nařízení přiznání odškodnění s tím, že mají zároveň právo domáhat se u civilního soudu nároku podáním žaloby, neboť dle čl. 16 odst. 3 citovaného nařízení ve spojení s bodem 22 preambule by měly členské státy zajistit a kontrolovat všeobecné dodržování tohoto nařízení leteckými dopravci a určit vhodný orgán k provádění těchto kontrolních úkolů. Kontrola by se totiž neměla dotýkat práv cestujících a leteckých dopravců žádat náhradu prostřednictvím soudů v souladu s vnitrostátními právními předpisy.



Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 6.7.2016, sp. zn. 7 Ob 105/16s, Transportrecht 11/12-2016, str. 461

Žalobkyně byla v říjnu 2013 pověřena žalovanou provedením přepravy zakoupeného šrotu (trafostanic) od vedlejšího účastníka. Řidič nákladního vozidla žalobce přijel na nakládku večer dne 7.10.2013 k vedlejšímu účastníkovi. V rozporu s původní specifikací žalovaného, že rozměry trafostanic budou 4 m x 1,50 m x 2,65 m s váhou 18 tun, se ukázalo, že trafostanice mají na délku 4 m, na výšku 2,65 m, a na šířku jen 1,20 m, každá o váze 24 tun.

Zaměstnanec vedlejšího účastníka naložil trafostanice na nákladní vozidlo, a to pomocí speciálního nakladače.

Aby trafostanice nestály přímo na podlaze návěsu, byly ze strany zaměstnance vedlejšího účastníka položeny na dřevo, přičemž se jednalo o krátké, staré a shnilé pražce. Řidič nákladního vozidla po celou dobu nakládky sledoval. Náklad byl následně ještě zajištěn 6 kurty.

Po ujetí necelých 23 km se však náklad uvolnil a začal se pohybovat po podlaze návěsu. V důsledku uvedeného se přetrhly kurty a náklad se vysypal na silnici, čímž došlo k poškození jak trafostanic, tak i nákladního vozidla. Celková škoda činila 20.321,86 EUR s tím, že žalovaná požadovala po žalobkyni v rámci kompenzace zaplacení 3.077,50 EUR.

V žalobě žalobkyně uvedla, že za nakládku nákladního vozidla byla odpovědná žalovaná jako odesílatel, neboť uskladnění, naložení a pojištění nakládky bylo splněno prostřednictvím pověřených subjektů, konkrétně zaměstnancem vedlejšího účastníka, nad kterým žalovaná vykonávala dohled. Žalobkyně dále uvedla, že dle § 32 Všeobecných rakouských zasílatelských podmínek (AÖSp) je vyloučena kompenzace škody.

Žalovaná s podanou žalobou nesouhlasila s odůvodněním, že odesílatelem byl vedlejší účastník a že žalovaná nenese odpovědnost za jednání vedlejšího účastníka při nakládce. Zároveň vznesla nárok na kompenzaci škody vůči nároku uplatněného žalobou, když namítla, že nebylo sjednáno použití AÖSp. Dále namítla, že žalobkyně požaduje úhradu nároku po žalované z důvodu, že její řidič nebyl na způsobení škody pojištěn. Žalovaná pak dále v rámci svého vyjádření uvedla, že žalobkyně, jakožto dopravce, byla povinna být přítomna při nakládce a způsob provedení nakládky kontrolovat. Vedlejší účastník k podané žalobě zaujal stejné stanovisko jako žalovaná.

Soud prvního stupně uznal žalobní nárok a protinárok pouze v jedné polovině, když uložil žalované zaplatit částku 8.622,18 EUR a v části 11.699,68 EUR žalobu zamítl. Soud své rozhodnutí odůvodnil tak, že žalovaná, jako odesílatel, zadala žalobkyni pouze přepravu a nikoliv nakládku s tím, že žalobkyně je oprávněna uplatnit vůči vedlejšímu účastníkovi nárok dle občanského zákoníku (ABGB), a to v případě špatného naložení.

Soud však dále naznal, že i řidič žalobkyně porušil své povinnosti tím, že ačkoliv byl povinen zkontrolovat způsob uložení nákladu a měl odhalit nevhodné (shnilé) pražce, tak ničeho neučinil, a proto je tak nutné přičíst odpovědnost oběma stranám v poměru 1:1.

Odvolací soud následně rozsudek změnil tak, že žalované uložil povinnost zaplatit žalobkyni 10.160,93 EUR a žalobu v části 10.160,93 EUR, stejně jako kompenzaci uplatněnou žalovanou zamítl. Odvolací soud se ztotožnil se závěry soudu prvního stupně.

Proti rozsudku odvolacího soudu podaly strany dovolání s tím, že dovolání byla ze strany Nejvyššího soudu považována za přípustná a oprávněná.

Nejvyšší soud ve svém rozsudku uvedl, že smluvní strany se nemohly odchýlit od ujednání čl. 41 Úmluvy CMR, neboť se jedná o kogentní ustanovení. Soud zdůraznil, že není rozhodující, zda řidič vozidla se nakládky zúčastnil, nebo na ni dohlížel, pokud z přepravní smlouvy nevyplývá, že by byl povinen nakládku provést.

S ohledem na uvedené tak Nejvyšší soud dospěl k závěru, že soudy nerozhodly správně, když odpovědnost rozložily na obě strany, neboť dle ustálené judikatury za špatné naložení odpovídala žalovaná, která následně mohla uplatnit nárok vůči vedlejšímu účastníkovi.



K čl. 48 § 1 CIM

Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 6.4.2016, sp. zn. 7 Ob 146/15v, Transportrecht 11/12-2016, str. 479

Skupina produkující ocel (AM) se závody v Polsku a ve Španělsku uzavřela v prosinci 2008 smlouvu o dodání kolejnic pro Německé dráhy (dále jen „DB“). Uvedená zakázka spočívala v tom, že AM začne DB od roku 2009 dodávat kolejnice v délce 30 m pro německé a rakouské svářeče, kteří následně kolejnice svaří na požadovanou délku 120 m.

Výchozími místy, ze kterých měl být převoz kolejnic prováděn, byl jednak závod v Polsku a dále také přístav, do kterého měly být kolejnice ze španělského závodu dopraveny vodní cestou. Logistikou pověřila společnost AM žalovanou.

Uvedená smlouva uzavřená mezi AM a DB v sobě obsahovala ujednání ohledně plnění, rizik přepravy, obzvláště zpoždění a stojné, stejně jako další ujednání vztahující se k dodávce ocelových kolejnic. AM a žalovaná následně mezi sebou uzavřely přepravní smlouvu, ve které si ujednaly podmínky a způsob přepravy. Z uvedené smlouvy vyplývá ujednání, že přeprava do cílové destinace je ujednána buď v délce trvání 24 a/nebo 48 hodin s tím, že v případě překročení této lhůty může žalobkyně účtovat obvyklé stojné. Ohledně vykládkové situace však žalobkyně od žalované nikdy neobdržela žádné informace, ačkoliv k poskytnutí takových informací byla povinna.

Vzhledem k tomu, že se žalovaná dostala do prodlení s doručením zásilky, podala na ni žalobkyně, společnost AM, žalobu o zaplacení částky 895.101,62 EUR s příslušenstvím s tím, že částka 424.858,96 EUR představovala nárok za pozdní přistavení k nakládkce a částka 470.242,66 EUR představovala stojné. Stojné pak bylo vypočteno z částky 31,72 EUR denní sazby vynásobené dny, po kterou vagóny stály (celkem 12.354 dnů).

Žalovaná navrhla žalobu zamítnout, když uvedla, že nárok žalobkyně je promlčený, neboť nebyl uplatněn v jednoleté promlčecí lhůtě dle čl. 48 § 1 věty 1 Úmluvy COTIF Přípojku CIM 1999.

Soud prvního stupně však žalobě vyhověl, a to co do částky 804.399,34 EUR s příslušenstvím a v částce 90.702,88 EUR žalobu zamítl. Své rozhodnutí odůvodnil tak, že jednoletá promlčecí lhůta se na daný právní vztah neaplikuje. Žaloba byla částečně zamítnuta pouze z důvodu jiného výpočtu stojného ze strany soudu. Proti rozhodnutí podala žalovaná odvolání.

Odvolací soud rozhodl tak, že rozhodnutí soudu prvního stupně potvrdil co do částky 629.019,05 EUR s příslušenstvím s tím, že ve zbytku rozsudek zrušil a vrátil věc soudu prvního stupně k dalšímu projednání, neboť výpočet nebyl dle odvolacího soudu správný.

Proti uvedenému rozsudku podala žalovaná dovolání, přičemž namítala, že se na daný právní vztah aplikuje Přípojek CIM a že nárok žalobkyně je promlčený, neboť nebyl uplatněn v jednoleté promlčecí lhůtě.

Nejvyšší soud při projednání dovolání dospěl k závěru, že čl. 48 § 1 věty 1 Úmluvy COTIF Přípojek CIM 1999 upravující promlčení nároků z přepravní smlouvy se neuplatní pouze na vztah odesílatele a příjemce vůči dopravci, nýbrž také na vztah dopravce vůči odesílateli a příjemci.

Čl. 48 § 1 CIM však platí pouze pro nároky z přepravní smlouvy. Citovaná úmluva se tedy aplikuje i na pohledávku ze stojného (byť není stojné v této úmluvě zvlášť upraveno), ale neuplatní se u zákonného nároku žalobkyně na odškodnění za pozdní přistavení. Promlčení u nároku na pozdní přistavení se totiž řídí ust. § 1497 občanského zákoníku (ABGB).

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