

## E-bulletin

# soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

3. Vydání

Září 2017



K čl. 29 Úmluvy CMR

**Rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 30.11.2016, sp. zn. 7 Ob 2/16v, Transportrecht 4/2017, str. 161**

Pojišťovna odesílatele na základě postoupeného nároku žalovala dopravce za škodu způsobenou při přepravě zásilky z Rakouska do pákistánského Karáčí. Zásilka měla být odeslána ve dvacetistopém kontejneru, silniční přepravou do Hamburku a dále po moři do Karáčí. Při nakládce dne 5.7.2013 bylo však do kontejneru omylem k objednanému množství 32 colli přiloženo dalších 14 colli jiného zboží. V přístavu v Karáčí bylo celními úřady zjištěno, že zásilka neobsahuje 32, ale 46 colli zboží, přičemž z důvodu prodlení, celního řízení a celních sankcí vznikl odesílateli vícenáklad ve výši 8.393 EUR s tím, že zásilku v důsledku následných zjištění nebylo z administrativních důvodů vůbec možno doručit. Tím vznikla odesílateli celková škoda ve výši 91.413,50 EUR. Žalobkyně tvrdila, že v případě předmětné multimodální přepravy je známo místo vzniku škody, když zboží bylo (vadně) naloženo silničním dopravcem v místě odeslání a je proto nutno chybně zahájenou přepravu přičíst její silniční části. Přepravu nadměrného množství zboží oproti sjednanému množství pak ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR považovala za hrubou nedbalost. Žalovaná tvrdila, že nakládka byla naopak provedena pomocníky odesílatele, které nemohl silniční dopravce kontrolovat a nemůže se proto jednat o organizační pochybení na straně silničního dopravce. Tvrdila, že celá zásilka 46 colli byla v místě nakládky označena jako „zásilka Indie“. Ve smyslu § 64 rakouských všeobecných spedičních podmínek (AÖSp) byl nárok odesílatele již promlčen. Stejně tak mohl být jeho nárok odškodněn maximálně částkou 1.092 EUR. Soud první instance žalobu zamítl. Dle jeho názoru došlo ke škodě až teprve v místě určení v Karáčí, když až do doby dodání do tohoto místa zboží zůstalo nepoškozeno. Odvolací soud však případ vrátil zpátky soudu první instance a stanovil, že nároky musí být posuzovány ve smyslu Hamburských pravidel z roku 1978 o námořní přepravě zboží. Odvolací soud konstatoval, že ani Úmluva CMR, ani Hamburská pravidla nejsou se všeobecnými zasilatelskými podmínkami v rozporu, neboť dopravce „dlužil“ odesílateli jak přepravu smluvně sjednaného zboží, tak i zboží, které převzal do své péče, byť se jednalo o zboží nesmluvní. Dopravce měl tedy povinnost náležitě péče i o to zboží, které převzal, byť nebylo kryto sjednanou smlouvou.

Žalovaná podala proti tomuto rozhodnutí odvolacího soudu dovolání k Nejvyššímu soudu, který konstatoval, že s ohledem na nedostatečnou konkretizaci místa vystavení konosamentu a na skutečnost, že přístavem odeslání byl Hamburk a přístavem určení bylo Karáčí, přičemž ani Spolková republika Německo ani Pákistán nepodepsaly Hamburská pravidla, nelze

Hamburská pravidla na předmětný případ aplikovat. Pokud se jedná o samotnou škodu, představuje tato případ tzv. distanční škody, když její počátek spočíval v chybné nakládce a její projev nastal až po vyložení zásilky. S ohledem na to je pak nutno přičíst škodu silniční části přepravy, přičemž Úmluva CMR neobsahuje žádné konkrétní ustanovení, které by se týkalo přepravy nesmluvní části zboží a z toho vyplývajících důsledků. Pro takové případy je nutno aplikovat příslušné národní právo. Úmluva CMR neřeší, kdo je odpovědný za nakládku a umístění zboží na vozidle. S odkazem na znění rakouského UGB (zákon o podnikání) je nutno rozhodnout, kdo byl odpovědný za provedení vadné nakládky zboží, kdo byl pomocníkem odesílatele či dopravce v daném případě a na základě toho stanovit, kdo je také odpovědný za vzniklou škodu. Z tohoto důvodu byla vyvrácena soudu první instance.



K čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR

**Rozsudek Zemského soudu v Cáchách (LG Aachen) ze dne 26.1.2016, sp. zn. 8 O 526/13, Transportrecht 3/2017, str. 117**

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní silniční přepravou zásilky 13,5 t ovocných šťáv z Německa do Velké Británie. Po nakládce řidič dopravce nákladní vozidlo opatřil plombou a bezpečnostním zámkem, přičemž funkčnost těchto opatření zkontroloval i po devítihodinové bezpečnostní přestávce učiněné na trase. Při první kontrole v přístavu byla však zjištěna manipulace s plombou a v návěsu byli nalezeni imigranti, které příslušný policejní orgán ihned zajistil. **Imigranti během svého pobytu v návěsu stačili znehodnotit zboží v celkové výši 7.717,45 EUR.** Poté, co pojistitel odesílatele odškodnil pojistnou událost, uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši vyplaceného pojistného plnění. Soud však žalobu zamítl jako nedůvodnou, neboť shledal, že **v tomto konkrétním případě bylo vzhledem k bezpečnostním opatřením učiněným řidičem dopravce poškození zásilky způsobeno okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit, a dopravce je tak podle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR odpovědnosti za škodu zproštěn.**



K pojmu oprávněný zájem

**Rozsudek holandského odvolacího soudu v Antverpách (Hof Van Beroep Te Antwerpen) ze dne 19.12.2016, sp. zn. 2014/AR/241, European Transport Law 2016, str. 677**

Žalobě na zaplacení přepravného a dalších nákladů ohledně zdržného za přepravu mezi Velkou Británií a Belgií může být vyhověno, jen pokud se zakládá na oprávněném zájmu. Je-li cílem udržovat stav, který je v rozporu s veřejným pořádkem nebo je sledována nezákonná výhoda, nejedná se o oprávněný zájem.

Pochybení bývalého vedoucího a jeho zaměstnanců, kteří byli odsouzeni za zapojení do krádeže zboží, padělání, zneužití identity, jsou občanskoprávně přičitatelné společnosti a proto je nárokování přepravného a zdržného pro tyto zásilky zjevně bez oprávněného zájmu dle zásady nikdo nemůže těžít ze svého nepoctivého jednání (fraus omnia corrumpit).



**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Mnichově (OLG München) ze dne 21.7.2016, sp. zn. 23 U 3256/15, Recht der Transportwirtschaft 5/2017, str. 185**

Celkem šest odesílatelů včetně společnosti O. P. pověřilo prvního dopravce S. přepravou zásilky z Německa do Itálie. První dopravce S. následně pověřil přepravou druhého dopravce A., který pojistil přepravu u pojistitele Z. a obratem pověřil třetího dopravce T. Třetí dopravce T. dále pověřil přepravou čtvrtého dopravce, který pověřil přepravou pátého dopravce. Mezi každým uvedeným článkem přepravy byl vždy vystaven samostatný nákladní list.

Během přepravy fakticky prováděné pátým dopravcem došlo ke ztrátě přepravované zásilky. Pojistitel odesílatelů, pojišťovací makléř se sídlem v Brémách, uhradil odesílatelům vyjma společnosti O. P., která svůj nárok neuplatnila, náhradu škody v celkové výši 30.755,42 EUR. Pojistitel Z. následně zmocnil pojistitele odesílatelů, aby vlastním jménem na jeho účet škodní nárok vymáhal. Zároveň insolvenční správce třetího dopravce, který se mezitím ocitl v konkursu, postoupil na pojistitele odesílatelů veškeré škodní nároky vůči čtvrtému a pátému dopravci. Pojistitel odesílatelů uplatnil u soudu proti čtvrtému a pátému dopravci nárok na náhradu škody způsobené ztrátou přepravované zásilky odpovídající vyplacenému pojistnému plnění a zároveň podal ve vztahu k (v té době dosud neuplatněnému) škodnímu nároku společnosti O. P. určovací žalobu.

Soud prvního stupně rozhodl ohledně nároku uplatněného proti čtvrtému dopravci rozsudkem pro zmeškání a ohledně nároku uplatněného proti pátému dopravci klasickým rozsudkem tak, že žalobě v plném rozsahu vyhověl.

K odvolání pátého dopravce odvolací soud nejprve podle ustálené judikatury Spolkového soudního dvora (BGH) definující institut „dobrovolného procesního postavení“ (gewillkürte Prozesstandschaft) uvedl, že **osoba může uplatnit vlastním jménem cizí právo v soudním řízení, pokud jí oprávněná osoba udělila odpovídající zmocnění a pokud má tato osoba na uplatnění cizího práva vlastní zájem, jenž je hoden ochrany. Podle brémských obchodních zvyklostí je na základě uvedeného institutu pojišťovací makléř se sídlem v Brémách (zde pojistitel odesílatelů) oprávněn uplatnit v soudním řízení nároky, které přešly na pojistitele přepravy (zde pojistitel Z.). Zároveň však podle odvolacího soudu platí, že následným dopravcem ve smyslu čl. 34 Úmluvy CMR je pouze takový poddoprovce, jenž se stane převzetím zásilky a nákladního listu vedle hlavního dopravce, který jej pověřil přepravou, stranou přepravní smlouvy uzavřené s odesílatelem. Nákladním listem podle cit. ustanovení je přitom pouze takový nákladní list, který odesílatel vystavil hlavnímu dopravci na provedení přepravy v celé její trase a který tudíž odpovídá přepravní smlouvě uzavřené mezi odesílatelem a hlavním dopravcem. Pokud nebyl takový nákladní list vystaven, anebo převzat poddoprovce, není tento poddoprovce následným dopravcem ve smyslu čl. 34 Úmluvy CMR. Ustanovení čl. 37 Úmluvy CMR se pak týká pouze regresního vztahu mezi takovými dopravci, kteří jsou v rámci jedné přepravní smlouvy odpovědní za škodu způsobenou odesílateli, a nikoliv poddoprovce, který je pouze smluvním partnerem hlavního dopravce nebo dalšího poddoprovce.** V daném případě odvolací soud z předložených přepravních dokumentů shledal, že druhý dopravce A., třetí dopravce T., ani pátý dopravce nebyli následnými dopravci ve smyslu čl. 34 Úmluvy CMR. Smluvním partnerem pátého dopravce byl pouze čtvrtý dopravce, který jediný mohl vůči pátému dopravci škodní nároky uplatnit. Pojistiteli odesílatelů uplatňujícím v soudním řízení údajné nároky druhého dopravce A. a třetího dopravce T. takové právo podle odvolacího soudu nenáleželo. Odvolací soud proto rozsudek změnil a žalobu ve vztahu k pátému dopravci zamítl.



**Rozsudek Okresního soudu v Rotterdamu (Rechtbank Te Rotterdam) ze dne 20.7.2016, sp. zn. C/10/481703, European Transport Law 2017, str. 195**

Pokud je konosament podepsán jménem kapitána lodi a zároveň obsahuje doložku, která prokazuje, že smlouva o přepravě je považována za uzavřenou s vlastníkem lodi, tak nestačí, že konosament byl vystaven na formuláři poskytovatele logistických služeb, aby bylo na tohoto poskytovatel nahlíženo jako na dopravce z konosamentu.



K čl. 23 odst. 7 a 29 Úmluvy CMR

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Karlsruhe (OLG Karlsruhe) ze dne 4.12.2015, sp. zn. 15 U 73/15, Transportrecht 3/2017, str. 109**

Odesílatel pověřil dopravce mezinárodní silniční přepravou zásilky GSM modulů (dálkového ovládání centrální jednotky pomocí SMS zpráv z mobilního telefonu) z Německa do České republiky. Dopravce dále pověřil provedením přepravy poddopravce. Ten zboží převzal v sobotu 12.1.2013 v ranních hodinách s tím, že v přepravě bude z důvodu zákazu nedělních jízd nákladních vozidel pokračovat až v pondělí 14.1.2013. Poddopravce proto odstavil nákladní vozidlo, jehož návěs byl opatřen plombou, na osvětlené silnici naproti vjezdu do skladu dopravce, který byl nepřetržitě strážěn vrátným. Přesto došlo v blíže neurčený čas k odcizení části přepravované zásilky. Pojistitel odesílatele odškodnil pojistnou událost a následně uplatnil proti dopravci u soudu nárok na náhradu škody ve výši 25.731,23 EUR.

Soud prvního stupně vyhověl žalobě pouze co do výše 1.340,27 EUR odpovídající 8,33 zúčtovacím jednotkám za kilogram chybějící hrubé hmotnosti podle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR, neboť neshledal důvody pro neomezenou odpovědnost dopravce podle čl. 29 Úmluvy CMR.

Totožné stanovisko zaujal rovněž odvolací soud, který odvolání pojistitele odesílatele vyhověl jen v nepatrné části, neboť v mezidobí došlo k navýšení směnného kurzu pro zvláštní práva čerpání. **Rozhodný je přitom podle čl. 23 odst. 7 věty druhé Úmluvy CMR vždy směnný kurz pro zvláštní práva čerpání (SDR) platný ke dni vyhlášení soudního rozhodnutí.** Ve věci samé odvolací soud zdůraznil, že GSM moduly jsou elektronické součástky, které musejí být z hlediska funkčnosti zabudovány do určitého systému a propojeny s příslušným software. **V případě krádeže nejsou elektronické součástky snadno zpeněžitelné a nebezpečí jejich odcizení je tak v porovnání se spotřební elektronikou o mnoho nižší.** Odvolací soud proto shledal bezpečnostní opatření učiněná řidičem poddopravce v tomto konkrétním případě dostatečnými a konstatoval, že dopravce ani poddopravce nejednali lehkovážně ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR.



**Rozsudek Okresního soudu v Rotterdamu (Rechtbank Te Rotterdam) ze dne 30.3.2016, sp. zn. C/10/479897, European Transport Law 2017, str. 101**

Úmluva CMR neposkytuje komplexní režim odpovědnosti dopravce, její rozsah je limitován na odpovědnost za ztrátu zásilky, škodu na zásilce a dále na odpovědnost za zpožděné dodání. Pokud jde o další škody, musí být použito aplikovatelné vnitrostátní právo, v tomto případě nizozemské právo použitelné dle nařízení Řím II, podle něhož je třeba posuzovat, zda dotčený dopravce v okamžiku vzniku škody měl kontrolu nad svým řidičem ve smyslu čl. 6:170 nizozemského občanského zákoníku.



**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburku (OLG Hamburg) ze dne 5.3.2015, sp. zn. 6 U 201/11, Transportrecht 3/2017, str. 113**

Žalobkyně podala žalobu z důvodu ztráty zásilky. Žalobkyně byla pojistitelem společnosti P. GmbH (dále též „pojištěný“). Pojištěný pověřil žalovanou přepravou 4 kontejnerů součástí solární elektrárny z Hamburku do České republiky. Na přepravě se podíleli též vedlejší účastníci s tím, že žalovaná pověřila přepravou vedlejšího účastníka č. 1, ten pověřil vedlejšího účastníka č. 2 a ten pověřil vedlejšího účastníka č. 3. Při přepravě došlo ke ztrátě jednoho kontejneru. Ztracený kontejner byl přepravován zaměstnancem vedlejšího účastníka č. 3 a 6.

Žalovaná i ostatní vedlejší účastníci u policejního orgánu vypověděli, že podezřelou osobou ze ztráty kontejneru je vedlejší účastník č. 6., který zásilku fakticky převzal v Hamburku, a to dne 14.8.2010 v 14:17 hodin a poté, co si v 16:00 hodin vyzvedl celní doklady, vydal se se zásilkou na cestu. V průběhu přepravy zásilky však došlo k poškození tahače. Dílna, ve které probíhala oprava tahače, neměla dostatečné parkoviště a došlo k odpojení návěsu. V době od 18:40 hodin do 20:24 hodin byl návěs i s kontejnerem odcizen. Následující den byl návěs s prázdným kontejnerem nalezen ve městě Lübese.

Soud prvního stupně žalobě vyhověl a uložil žalované zaplatit částku 157.707,35 EUR, poníženou o částku 33.384,40 EUR představující dovozní daň. Soud prvního stupně se nejprve vypořádal s námitkou nedostatku aktivní legitimace, když uzavřel, že pojišťovna vyplatila společnosti P. GmbH. pojistné ve výši způsobené škody, a proto na ni nárok na náhradu škody ze zákona přešel. Soud prvního stupně dále dospěl k závěru, že jsou splněny podmínky dle čl. 29 Úmluvy CMR, neboť žalovaná, resp. sub-dopravci, způsobili ztrátu zásilky nedbalostí a lehkovážným nakládáním se zásilkou. Žalovaná, či vedlejší účastníci, odpovídají dle soudu za to, že dojde-li k poruše tahače, zajistí, aby byl návěs řádně zabezpečen před nebezpečím. Za uvedené odpovídá ten, kdo zásilku převzal.

Žalovaná společně s vedlejšími účastníky nesouhlasili s rozhodnutím a proti rozsudku soudu prvního stupně podali odvolání, ve kterém mimo jiné poukazovali na to, že žalovaná odpovídá za škodu na zásilce pouze v omezené výši, a to částkou 5 EUR za kg zásilky dle ust. § 22.4.3 ADSp 2003. Odvolací soud dospěl k závěru, že odvolání je důvodné. Dle jeho názoru nebyly splněny podmínky pro neomezenou odpovědnost za ztrátu zásilky ve smyslu čl. 29 Úmluvy

CMR. Odvolací soud konstatoval, že se řidič kamiónu nedopustil lehkovážnosti, pokud v podvečer v rušné průmyslové oblasti bez dalších bezpečnostních opatření odstavil návěs, a to po dobu, než bude tahač opraven. V daném případě odvolací soud poukázal na to, že je na straně žalující, aby tvrdila a prokázala, že se řidič dopustil kvalifikovanému porušení povinností a že ke krádeži došlo v důsledku porušení povinností řidiče, avšak z objektivního pohledu. Odvolací soud uzavřel, že došlo-li ke krádeži zboží bez objektivních porušení povinností ze strany řidiče, pak jsou splněny podmínky pro omezení odpovědnosti dopravce dle ust. § 22.4.3 ADSp 2003.



K ust. §§ 425, 428, 435 a 459 HGB

**Rozsudek Vrchního zemského soudu v Saarbrückenu (OLG Saarbrücken) ze dne 16.8.2016, sp. zn. 5 U 1/15, Recht der Transportwirtschaft 6/2017, str. 227**

Žalobou u soudu prvního stupně požadovala žalobkyně náhradu škody za ztrátu zásilky dvou hodinek. Žalobkyně uzavřela se žalovanou smlouvu o přepravě dvou hodinek ze zlatnictví v Heibronnu. Jednalo se o hodinky ročník 2004 značky Panerai GMT v hodnotě 3.600 EUR a hodinky značky Rolex Daytona z roku 2013 v hodnotě 7.500 EUR. Hodnota zásilky (přepřavovaných hodinek) byla v dokladech uvedena, a to částkou v celkové výši 10.000 EUR. Odměna za přepravu byla ujednána částkou 46,41 EUR, když její jednotlivé části byly obsaženy v potvrzení objednávky. Uzavřená smlouva pak odkazovala též na všeobecné obchodní podmínky žalované, přičemž tyto podmínky mimo jiné obsahovaly ujednání, že „zničení, ztráta, poškození a zpoždění zásilky se řídí ust. § 23 ADSp ... Omezení odpovědnosti se neuplatní, pokud odesílatel požaduje doručení na přesně určené místo a zároveň uvede hodnotu zásilky, a to pro případ ujednaného pojištění.“ Dne 17.5.2013 převzala žalovaná zabalenou zásilku u žalobkyně s tím, že nevěděla, že obsahem zásilky jsou hodinky.

Dopravou zásilky žalovaná pověřila vedlejšího účastníka 1, ten pověřil vedlejšího účastníka 2 a ten pověřil vedlejšího účastníka 3. Vedlejší účastníci 2 a 3 jsou osobně ručící společnosti. Vedlejší účastník 1 poté, co nebylo možné z důvodu svátku zásilku doručit, uložila zásilku ve své hale, která měla být rozsáhle zabezpečena, a to ocelovými dveřmi, zamčeným boxem ...atd. I přes tvrzená významná bezpečnostní opatření však pachatel halu vykradl a za použití značné síly se přes vikýř dostal dovnitř haly a zmocnil se hodinek. O této skutečnosti byla žalobkyně informována telefonicky a následně také e-mailem ze dne 21.5.2013. Dopisem ze dne 22.5.2013 žalobkyně u žalované uplatnila nárok na zaplacení částky 13.600 EUR (8.800 + 4.800), když jí oznámila, že zásilka obsahovala hodinky, přičemž úhradu uvedené částky požadovala do 5.6.2013. Na uvedené reagovala žalovaná e-mailem ze dne 24.5.2013, když žalobkyni oznámila, že věc předala své pojišťovně. Ve lhůtě žalovaná niče neuhradila, a proto žalobkyně žalovanou opakovaně urgovala o zaplacení. Dne 5.7.2013 pak žalovaná uhradila žalobkyni částku 7.500 EUR.

S uvedeným však žalobkyně nesouhlasila, obrátila se svým nárokem na soud, přičemž poukazovala na ujednání všeobecných obchodních podmínek ohledně omezení ručení, když namítala, že hala, ve které byla zásilka uložena, nebyla zabezpečena tak, jak žalovaná deklarovala a navíc doklady obsahovaly hodnotu ceny zásilky. Dne 28.11.2014 však soud prvního stupně žalobu zamítl. Žalobkyně však s rozsudkem nesouhlasila a dne 5.1.2015 podala odvolání. Dne 2.3.2015 pak žalovaná zaplatila žalobkyni další částku ve výši 2.500 EUR a žalobkyně tak svůj nárok do této částky omezila.

Odvolací soud dospěl k závěru, že odvolání je důvodné. Odvolací soud po provedeném dokazování konstatoval, že žalovaná odpovídá žalobkyni za způsobenou škodu v plném rozsahu, a to bez ohledu na to, kolik činila výplata pojistného plnění. Vzhledem k tomu, že dokumenty obsahovaly hodnotu přepravované zásilky, neuplatní se omezení odpovědnosti za ztrátu zásilky ujednané ve všeobecných obchodních podmínkách. Soud naznal, že vzhledem k tomu, že škoda skutečně dosáhla částky 13.600 EUR, je žalovaná povinna zaplatit žalobkyni rozdíl mezi již zaplacenou částkou a skutečnou škodou, tj. částku 3.600 EUR.



K čl. 29 Úmluvy CMR

**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 25.1.2017, sp. zn. I ZR 113/15, Transportrecht 3/2017, str. 106**

Spolkový soudní dvůr rozhodoval o dovolání žalované s konstatováním, že dovolání není v dané věci přípustné, neboť nemá žádný zásadní význam a nevyžaduje rozhodnutí soudního dvora. Žalovaný se zavázal vykonat přepravu zásilky s tím, že v řízení bylo prokázáno, že zásilka nebyla dodána oprávněnému příjemci a žalovanému bylo uloženo, aby žalobci uhradil škodu v plném rozsahu, neboť byla konstatována hrubá nedbalost při přepravě ze strany žalované. Uvedený rozsudek potvrdil též odvolací soud. Žalovaná v řízení tvrdila, že odvolací senát ve svém zamítavém rozsudku nepřipustil námitku žalované ohledně porušení jejich práv, a to práva na slyšení dle mezinárodní právní pomoci, když se neměla možnost vyjádřit k prohlášení neplatnosti čl. 10 všeobecných přepravních podmínek.

Soud dovolání projednal a konstatoval následující. Zásilka musí být doručena příjemci nebo jiným osobám, u nichž lze předpokládat, že jsou oprávněny tuto přijmout. To zahrnuje zejména osoby a sousedy přítomné v místnostech příjemce. Čl. 10 všeobecných přepravních podmínek je neúčinný, neboť v tomto článku použitý výraz „soused“ je příliš obecný a neoprávněně znevýhodňuje odesílatele a příjemce. Soud proto konstatoval, že použití ustanovení, které bylo prohlášeno za neplatné, může pravděpodobně naznačovat a vést k předpokladu kvalifikované viny žalované ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR a jeho neomezené odpovědnosti za škodu na zásilce.



Ke 4. části odst. 2 Carriage of Goods by Sea Act

**Rozsudek Obvodního soudu pro Jižní obvod New Yorku (U.S. District Court - Southern District of New York) ze dne 8.6.2015, sp. zn. 13 Civ. 3478 (AT), European Transport Law 2017, str. 15**

V pondělí večer 29.10.2012 hurikán Sandy dorazil k pevnině jižní části státu New Jersey, kde způsobil drastickou mnohamiliardovou škodu. V důsledku povodně byl zatopen též Newyorský kontejnerový terminál umístěný na ostrově Staten Island. Právě zde bylo uloženo 211 krabic obsahujících dámské kardigany a svetry, jež patřily společnosti Lord & Taylor LLC. Textilní zboží bylo absolutně zdevastováno. Společnost Lord & Taylor LLC podala proti společnosti Zim Integrated Shipping Services, Ltd. jakožto licencovanému liniovému transoceánskému dopravci žalobu na náhradu škody ve výši USD 105.500

způsobené na majetku žalobce promáčením. Přibližně měsíc před těmito dramatickými událostmi uzavřeli žalobce a žalovaný smlouvu o přepravě výše uvedeného zboží žalobce z Hong Kongu do New Yorku. Žalovaný si za tímto účelem najal místo na palubě lodi M/V OOCL Kobe. Dne 1.10.2012 bylo zboží žalobce naloženo na uvedenou loď, jež stejného dne odplula do přístavu New York. Do místa určení loď vplula v sobotu 27.10.2012. Zboží bylo vyloženo v 2:12 hod. ráno v neděli 28.10.2012. Žalovaný však tohoto dne nevyzvedl zboží z důvodu uzavření terminálu pro nákladní automobily odvázející příchozí náklady. Z důvodu hurikánu Sandy byl terminál uzavřen i v pondělí 29.10.2012.

Strany sporu se dohodly před zahájením soudního řízení na tom, že se jejich spor bude řídit Zákonem o přepravě zboží po moři („COGSA“). Podle COGSA musí žalobce požadující náhradu škody způsobené na jeho zboží primárně prokázat, že ačkoliv převzal dopravce přepravované zboží v bezvadném stavu, žalobce obdržel zboží poškozené, resp. zboží vykazující určité vady, jež při jejich předání k přepravě neexistovaly. Jakmile prokáže žalobce tuto skutečnost (prima facie case), důkazní břemeno se přesune na dopravce (žalovaného), jemuž zbývá v tomto případě jediná možnost, a sice prokázat neplnění jedné z exkulpačních výjimek dle části 4 odst. 2 písm. (a) až (q) COGSA. Žalovanému se podařilo prokázat naplnění jedné z takových exkulpačních výjimek, a sice výjimky související s působením tzv. Božího činu (Act of God). Soud ve svém výroku autoritativně konstatoval, že lze v případě způsobení škody na přepravovaném zboží vniknutím vody do kontejnerového terminálu, kde bylo toto zboží uloženo, v důsledku povodně a hurikánu uplatnit exkulpační výjimku vyšší moci dle COGSA, jíž se ale žalovaný může dovolat pouze tehdy, pokud prokáže, že vynaložil přiměřenou péči vzhledem k okolnostem případu. Míra uplatnění výjimky vyšší moci dle COGSA závisí na potřebné míře vynaložené péče, jež se může lišit s ohledem na okolnosti jednotlivého případu. Výjimky vyšší moci dle COGSA se může dovolat jak dopravce zajišťující přepravu zboží po moři, tak i subdodavatel zajišťující správu kontejnerového terminálu.

V daném případě rozhodl soud ve prospěch žalovaného, jenž nezavinil dle názoru soudu škodu způsobenou na zboží žalobce. Žalovaný vynaložil přiměřenou péči v nezbytné míře a nemohl vzhledem ke všem okolnostem (zejména vzhledem k objektivnímu nedostatku přesných a včasných informací o razantní změně počasí) zabránit vzniku škody na zboží žalobce.

---

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