

Rozsudek Vrchního zemského soudu spolkové země Sachsen-Anhalt ve věci kvalifikovaného zavinění dopravce při přepravách podle CMR

Rozsudek OLG Sachsen-Anhalt 7. Zivilsenat, sp. zn. 7 U 76/21 ze dne 11. 3. 2022¹

V uvedeném případě řešil Vrchní zemský soud spolkové země Sachsen-Anhalt (dále jen „OLG“) krom jiných i otázku kvalifikovaného zavinění dopravce v případě ztráty části zásilky, ke které došlo v době, kdy řidič poddoprovce parkoval na parkovišti, které nevyhovovalo požadavkům na bezpečnost podle přepravní smlouvy.

V uvedeném případě se jednalo o silniční nákladní přepravu elektroniky z Nizozemí do Německa a přepravní smlouva tedy podléhala Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „**CMR**“)². Přepravní smlouvu uzavřel s dopravcem zasílatel, jehož služby si objednal výrobce elektroniky. Smluvní dopravce (německá společnost) následně zadal přepravu své dceřiné společnosti, která pak zadala tutéž přepravu polské společnosti, která v pozici poddoprovce přepravu provedla. Formulářová přepravní smlouva pak obsahovala v rubrice „speciální požadavky“ klauzuli vytištěnou velkými písmeny ve znění: „**BREAKS ONLY ALLOWED ON A SECURED AND SAFE PARKING PLACE/OR D. BRANCH AFTER APPROVAL: IF YOU NEED HELP TO SEARCH FOR PARKINGPLACE, LET US NOW...**“³. Řidič poddoprovce podle nákladního listu naložil dne 8. listopadu 2019 celkem 39 palet s elektronikou, které dohromady obsahovaly celkem 1901 krabic se zbožím. Téhož dne přejel řidič se zbožím do Německa, kde v čase 16:19 odstavil vozidlo na osvětleném odpočívadle a zahájil předepsaný odpočinek. Při kontrole vozidla dne 9. listopadu 2019 ráno pak řidič zjistil, že z vozidla bylo odcizeno celkem 6 palet se zbožím, což bylo ručně poznamenáno v nákladním listě. Věc byla nahlášena policii a škoda byla následně vyčíslena na 86.915,60 EUR. Zasílatel vymáhal plnou náhradu škody po smluvním dopravci. V řízení byl podporován pojišťovnou výrobce elektroniky.

Doprovce se v řízení v prvním stupni i v rámci odvolacího řízení u OLG hájil mj. tím, že mu ze strany zasílatele nebyla sdělena povaha nákladu, a tudíž nemohl vědět, že veze cenné zboží. Dopravce rovněž namítal, že z nákladního listu nevyplývá, že by udávané zboží skutečně v krabicích bylo. Dopravce nadto považoval uvedenou klauzuli v přepravní smlouvě za překvapivou, jelikož z celkového počtu 8.241 parkovišť v celém Německu jich požadavky dle smlouvy splňovalo jen 36. Dopravce se rovněž bránil tím, že mu nebylo možno uložit povinnost vyžádat si od zasílatele pokyny ohledně parkovišť, když CMR předvídá povinnost dopravce vyžádat si pokyny jen v případě přepravních překážek a překážek při dodání. Uvedl pak rovněž, že polský řidič nerozuměl anglicky, a tudíž mu byla tato klauzule nesrozumitelná.

Zemský soud v Magdeburgu, jakožto soud první instance i OLG, jakožto soud odvolací se ale s názorem dopravce neztotožnily, když soud první instance žalobě na náhradu škody vyhověl a OLG toto jeho rozhodnutí potvrdil. Zavinění dopravce bylo shledáno jako kvalifikované podle čl. 29 CMR, když OLG uvedl, že v řízení před německými soudy je za zavinění rovnocenné úmyslu považováno takové zavinění, kdy škůdce jedná nedbale a s vědomím, že ke škodě může pravděpodobně dojít (§ 435 německého obchodního zákoníku, dále jen „**HGB**“), minimálně tato forma zavinění byla v daném případě splněna, nadto OLG uvedl, že by se mohlo dokonce jednat ze strany řidiče (jehož

¹ Dostupné zde: www.landesrecht.sachsen-anhalt.de.

² Publikována pod č. 11/1975 Sb.

³ V překladu: „Přestávky jsou povoleny jen na zabezpečených a bezpečných parkovištích / nebo po předchozím odsouhlasení na pobočkách společnosti D. (pozn. autora: z důvodu anonymizace není v rozsudku uvedeno celé jméno společnosti zasílatele): Pokud potřebujete pomoc s hledáním parkoviště, obraťte se na nás...“

jednání se přičítá dopravci podle čl. 3 CMR) i o zavinění úmyslné. Klausule o zabezpečení a bezpečných parkovištích pak není v oblasti mezinárodní silniční přepravy rozhodně překvapivá, takto formulovaná klauzule je zcela srozumitelná a jednoznačná, k tomu byla ve smlouvě uvedena na exponovaném místě. Požadavek na využití pouze takovýchto parkovišť je zcela přiměřený výši přepravného (sjednáno pevnou částkou ve výši 700 EUR), pokud měl dopravce jiný názor, měl toto zohlednit ve výši požadovaného přepravného. OLG poukázal rovněž na to, že v průběhu celého řízení dopravce neuvedl, že by se řidič jakkoliv snažil nalézt parkoviště odpovídající požadavkům v přepravní smlouvě. I kdyby však dopravce provedl rešerši parkovišť na trase a žádné vhodné nenašel, stále se měl obrátit na žalobkyni, která dle své výpovědi byla schopna zajistit bezpečné parkování v nedalekém logistickém centru. Řidičem zvolené parkoviště pak požadavkům dle přepravní smlouvy nevyhovělo, když bylo sice osvětlené a umožňovalo stání nákladních vozidel, nebylo ale oplocené ani hlídané. Nadto se dopravce dopustil rovněž zaviněného pochybení z hlediska organizace přepravy („Organisationsverschulden“), když neprokázal, jakým způsobem zajistil, že jím pověřený poddoprovce přejal požadavky na bezpečnost, které na sebe dopravce smluvně přijal a nepostaral se ani minimálně o to, aby byla řidiči předána informace o hlídaných parkovištích na jeho trase. Dopravce nebyl v řízení schopen ani prokázat, jaká opatření on či poddoprovce podnikli, aby zamezili odcizení zboží, jež bylo k odcizení náchylné a v řízení nebylo dokonce ani prokázáno, jak pachatelé vnikli do nákladového prostoru vozidla. Dopravce rovněž neuvedl nic k tomu, jaké závěry vyplynuly z policejního vyšetřování. Spoluzavinění poškozeného, které by spočívalo v tom, že dopravce neinformoval o cenné povaze nákladu, nelze v tomto případě uplatnit, jelikož dopravce byl o povaze nákladu dostatečně informován už tím, že byl podle smlouvy povinen přijmout speciální bezpečnostní opatření.

Komentář k rozsudku:

Poměrně detailní odůvodnění OLG v uvedeném rozsudku lze v podstatě považovat za shrnutí problematiky odpovědnosti dopravce za škodu a výše náhrady škody v případě odcizení zásilky, podléhá-li přepravní smlouva CMR. Tyto otázky jsou napříč Evropou

řešeny soudy poměrně často, výjimkou nejsou ani české soudy.

Dopravce odpovídá podle čl. 17 odst. 1 CMR za škodu na zásilce způsobené mj. její částečnou ztrátou, pokud k této škodě dojde od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání. V tomto případě musí žalobce toliko prokázat, že ztráta zásilky vznikla v uvedeném časovém úseku, zavinění dopravce se nezkoumá, odpovědnost je zde konstruována jako objektivní, nicméně dopravce se jí může zprostit prokázáním některého liberačního důvodu. V případě odcizení zásilky bude dopravce namítat existenci okolností, které nemohl odvrátit a jejichž následky odstranit nebylo v jeho moci (čl. 17 odst. 2 CMR), když tento liberační důvod je použitelný nejen na události přírodního charakteru, ale též na okolnosti mající původ v lidském jednání⁴. Jedná se o tzv. liberační důvod nepřivilegovaný, dopravce tedy musí prokázat, že škoda vznikla právě z tohoto důvodu (nepostačí mu prokazovat pouhou možnost, jako v případě liberačních důvodů dle čl. 17 odst. 4 CMR). Odcizení zásilky třetími osobami je však poměrně běžné riziko mezinárodních silničních nákladních přeprav. Pokud dopravce proti tomu nepodnikne nic, bude namítáno, že odcizení zásilky mohl zabránit přijetím vhodných opatření, pokud na určitém místě (typicky odpočívadle) bude podnikat opatření *ad hoc* (např. parkovat vozidlem tak, aby dveře nákladového prostoru byly u zdi, nebo aby nákladové prostory více automobilů byly těsně naproti sobě tak, aby bylo znemožněno jejich otevření) bude namítáno, že dopravce věděl, že se nachází na nebezpečném místě a opatření, které se nabízelo k odvrácení škody, spočívalo v tom, aby se na daném místě vůbec nezdržoval. Téměř vždy pak bude možné namítat, že dopravce měl lépe plánovat trasu či využívat (i bez smluvního ujednání) hlídaných parkovišť⁵, přičemž za hlídaná parkoviště lze považovat taková, která hlídají osoby k tomu povolané. Za hlídaná parkoviště není možné tedy považovat taková, na která „je vidět“ např. z benzínové pumpy, od mýtné brány či z kasáren. Soud pochopitelně vezme v úvahu okolnosti případu, tedy mj. kde ke škodě došlo, zda bylo lze očekávat odcizení právě tohoto druhu zásilky atd. Nicméně ne každé odcizení zásilky třetí osobou lze považovat za okolnost, kterou dopravce nemohl odvrátit a jejíž následky odstranit nebylo v jeho moci⁶ a autor má za to, že ani naprostá většina z případů odcizených zásilek se pod tento liberační důvod nevejde.

⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 9. 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003.

⁵ Autor samozřejmě ze své praxe chápe, že se to snáže říkne než provede. Nejde zde o zehrání na jednání dopravců, ale předestření nejčastějších argumentů, které v daném sporu zazní.

⁶ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009.

Při běžném běhu okolností (odesílatel tedy např. nesjednal s dopravcem řádně uvedení hodnoty zásilky v nákladním listě podle čl. 24 CMR, ani nešlo o ztrátu v průběhu železniční přepravy v režimu *roll-on/roll-off* podle čl. 2 CMR atd.) je však výše náhrady škody limitována čl. 23 odst. 3 CMR ve výši 8,33 SDR za kilogram chybějící hrubé hmotnosti zásilky, což může být právě např. v případě elektroniky nedostatečná náhrada. V tomto případě se bude žalobce snažit prolomit limit odpovědnosti prokázáním tzv. kvalifikovaného zavinění dle čl. 29 odst. 1 úmluvy CMR, podle něž je dopravce zbaven ochrany Kapitoly IV. CMR (tedy i limitace náhrady škody) byla-li škoda způsobena „úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.“ Naplnění těchto podmínek musí prokázat žalobce, dopravce pak bude reagovat tak, že se bude snažit prokázat, že vznik škody nezavinil vůbec, nebo alespoň ne v takové intenzitě, jakou požaduje čl. 29 odst. 1 CMR. Pokud se žalobce nedovolává čl. 29 odst. 1 CMR, dopravce nemusí prokazovat „preventivně“ nenaplnění těchto podmínek.

Jednou z cest, jak zvýšit šanci na to, že v případě odcizení zásilky bude dopravce povinen hradit plnou náhradu na základě čl. 29 CMR, je právě ujednání ve smlouvě o tom, že dopravce je povinen využít hlídaných (či bezpečných, zabezpečených) parkovišť. Pokud toto dopravce nedodrží a zásilka bude odcizena, bude nejspíše naplněn čl. 29 Úmluvy CMR. Požadavek na hlídaná parkoviště může být součástí objednávky, ale i obchodních podmínek, které se platně stanou součástí přepravní smlouvy (bude-li tato podléhat českému právu srov. § 1751 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, dále jen „OZ“). Z komentovaného rozsudku vyplývá, že takováto klauzule není v přepravních smlouvách ani překvapivá ani neobvyklá. Dopravci pak nepomůže ani poukaz na to, že tato podmínka byla jen těžko splnitelná. Na povinnost dopravce kontaktovat určitou osobu v případě, kdy nemůže využít hlídaná parkoviště, je možné dle názoru autora pohlížet jako na neplatnou pro rozpor s čl. 41 CMR (nikoli však na samotný požadavek

těchto parkovišť využít), jelikož není-li tento požadavek uveden v nákladním listě, nejsou splněny podmínky podle čl. 14 odst. 1 CMR, který takovou situaci řeší. Nelze ale nevidět, že v uvedeném případě byl požadavek na hlídaná parkoviště konstruován jinak, když se nejednalo o povinnost, dopravci byla dána toliko možnost obrátit se na zasilatele (zde v pozici odesílatele). Dopravce pak patrně v daném sporu nespřávně toto vyhodnotil, když nevyužití této nabídky pomoci nezakládalo jeho odpovědnost za škodu, ale prohlubovalo jeho zavinění a napomáhalo k naplnění podmínek čl. 29 odst. 1 CMR. V neposlední řadě je třeba dodat, že nerespektování sjednaných požadavků na parkování na hlídaných parkovištích považuje za jednání naplňující podmínky čl. 29 CMR i český Nejvyšší soud⁷.

Dopravce by tedy měl věnovat pozornost všem částem nabídky na uzavření přepravní smlouvy (objednávce přepravy, případně obchodním podmínkám). V případě, že je povinen využít hlídaných parkovišť, měl by takováto parkoviště využít a plánovat cestu tak, aby využití těchto parkovišť možné bylo. Pokud není možné takovýchto parkovišť využít, měl by kontaktovat osobu oprávněnou disponovat se zásilkou vždy, pokud je takovýto požadavek uveden v nákladním listě a následně postupovat podle čl. 14 CMR. Pokud požadavek uveden v nákladním listě není, měl by dopravce podniknout veškerá vhodná opatření, jelikož, jak vyplývá i z komentovaného rozsudku, liberační důvod spočívající dle čl. 17 odst. 2 CMR v okolnostech, které dopravce nemohl odvrátit a jejichž následky odstranit nebylo v jeho moci, se vztahuje na dopravcem skutečně podniknutá opatření, nikoli na opatření hypotetická, navíc takováto snaha dopravce snižuje riziko, že bude naplněn čl. 29 CMR. Pokud pak z přepravní smlouvy nebo jiných dokumentů vyplývá v těchto případech nabídka pomoci od odesílatele, měl by dopravce této pomoci využít.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D., advokát

«

⁷ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 12. 2014, ve věci sp. zn. 23 Cdo 2702/2012.