

BULLETIN

ČESKÉ SPOLEČNOSTI PRO DOPRAVNÍ PRÁVO

č. 2 / 2015

Obsah:

- **Pozvánka na „kulatý stůl“ ČSDP dne 23.4.2015**
 - **Návrh dopisu na Ministerstvo dopravy ČR ve věci Využití Úmluvy CMR pro zákonnou právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR**
 - **K problematice hrubé nedbalosti mezinárodního silničního dopravce: Výtahy z několika rozsudků vyšších německých soudů k problematice článku 29 Úmluvy CMR
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR, č.j. 23 Cdo 2702/2012-171:**
-

POZVÁNKA

ke „Kulatému stolu“ České společnosti pro dopravní právo (ČSDP)

Vážená paní, Vážený pane,

dovolujeme si Vás pozvat

ke „Kulatému stolu“ České společnosti pro dopravní právo (ČSDP),

který se uskuteční

dne 23.4.2015 (čtvrtek) od 13.00 hodin

**v zasedací místnosti Sdružení ČESMAD BOHEMIA na adrese
Nad Sokolovnou 177/1, Praha 4**

Program kulatého stolu:

- 1) Možnost vytvoření zákonných právních podmínek pro využití Úmluvy CMR rovněž pro vnitrostátní silniční nákladní dopravu (podobně, jak je tomu v řadě států EU)
- 2) Problematika pojmu hrubé nedbalosti dopravce ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR a porovnání s judikaturou českou a německou
- 3) Různé

Těšíme se na setkání s Vámi!

Svou účast na kulatém stolu ČSDP potvrďte prosím do 17.4.2015 písemně emailem na adresu regula@regula-praha.cz, nebo faxem na č. 00420 / 267101301, nebo na poštovní adresu REGULA – JUDr. Václav Roubal, spol. s r.o., U Plynárny 1290/99, 101 00 Praha 10.

S přátelským pozdravem

JUDr. Václav Roubal

předseda předsednictva ČSDP

V Praze dne 9.4.2015

NÁVRH DOPISU NA MD ČR K PROJEDNÁNÍ „KULATÝM STOLEM“ ČSDP DNE 23.4.2015

Ministerstvo dopravy ČR
k rukám ředitele odboru silniční a městské dopravy

V Praze dne

Využití Úmluvy CMR pro zákonnou právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR

Vážený pane řediteli,

Dne 23.4.2015 se z podnětu České společnosti pro dopravní právo konalo jednání účastníků „Kulatého stolu“ k v záhlaví uvedenému tématu Využití Úmluvy CMR pro zákonnou právní úpravu vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR.

Důvod pro toto jednání byl dán tím, že v souvislosti se zánikem právní úpravy Obchodního zákoníku a Silničního přepravního řádu je zřejmá mezera (právní vakuum) v bližší právní úpravě přepravní smlouvy ve vnitrostátní přepravě zásilek.

Tento nedostatek je sice současně řešen iniciativou Sdružení ČESMAD BOHEMIA, která již vedla ke vzniku Všeobecných přepravních podmínek Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA. Tyto oborové podmínky vycházejí z Úmluvy CMR a Úmluvu CMR zcela respektují.

Jak tyto Všeobecné přepravní podmínky ve svém závěrečném ustanovení uvádějí, jsou určeny pro úpravu vztahů mezi podnikateli s tím, že při jejich výkladu se nepoužije ustanovení § 1798-1800 NOZ, jelikož se jedná, jak již bylo zmíněno, ve smyslu § 1751 odst. 3 NOZ o oborové podmínky, které byly náležitě zveřejněny.

Jejich případné využívání resp. nevyužívání při sjednávání přepravních smluv je ovlivněno jednak mírou znalosti tohoto oborového předpisu, a především tím, že tento předpis ze své právní povahy ke své aplikaci nutně vyžaduje, aby jeho ustanovení byla účastníky přepravní smlouvy prokazatelně učiněna součástí přepravní smlouvy. Tento předpoklad, jak ukazuje praxe, není vždy splněn a běžně a často jsou sjednávány smlouvy ve vnitrostátní přepravě věcí, kdy aplikace těchto Všeobecných přepravních podmínek není právně zabezpečena, neboť strany přepravní smlouvy výslovně písemně na Všeobecné přepravní podmínky Sdružení ČESMAD BOHEMIA v přepravní smlouvě neodkázali.

Je tedy zřejmé, že nadále trvá nežádoucí stav, kdy je pociťován nedostatek bližší zákonné úpravy podmínek přepravní smlouvy ve vnitrostátní přepravě zásilek, která by zaručovala základní právní standart smluvního vztahu v případech, kdy jsou přepravní smlouvy uzavírány konsensuálně, bez využití písemné formy a dalších případech na něž není možno vztáhnout účinnost Všeobecných přepravních podmínek Sdružení ČESMAD BOHEMIA.

Rovněž je třeba vzít v úvahu, že v rámci EU je také na území ČR vykonávána kabotážní silniční přeprava zásilek. V případě ČR je stávající právní mezera v bližší zákonné právní úpravě přepravní smlouvy v silniční nákladní dopravě omezujícím faktorem, který vytváří rizika nedorozumění a příp. sporů mezi účastníky přepravní smlouvy, neboť není dán právní rámec tomuto druhu přeprav.

Ve prospěch využití Úmluvy CMR pro vnitrostátní silniční nákladní dopravu hovoří řada faktorů - zejména výhoda jednotné právní úpravy při sjednání smluv, uplatňování nároků, reklamací a příp. žalob účastníků, shodné s právní úpravou těchto právních záležitostí v mezinárodní silniční nákladní přepravě. Jak ukázala téměř šedesátiletá zkušenost, Úmluva CMR, přijatá na úrovni OSN, je kvalitně zpracovaným a v praxi osvědčeným právním předpisem, který v průběhu celé své existence nebyl doposud novelizován. Úprava, provedená Protokolem z r. 1978, reagovala na důsledek Bretton-woodské dohody o nahrazení zlatého franku novou měnovou jednotkou – ZPČ (zvláštní práva čerpání). Využitím Úmluvy CMR pro vnitrostátní silniční přepravu zásilek by bylo dosaženo užitečného a žádoucího zjednodušení agendy i ve vnitrostátní přepravě.

Tyto okolnosti byly vzaty v úvahu ve státech, které přikročily k aplikaci právní úpravy Úmluvy CMR i pro vnitrostátní silniční přepravu zásilek. V Německu došlo k rozsáhlé reformě Obchodního zákoníku, který recipoval v široké míře právní úpravu obsaženou v Úmluvě CMR tak, aby její ustanovení byla použitelná i pro vnitrostátní přepravu zásilek.

Legislativně jiným způsobem postupovalo v zájmu sjednotit smluvní zákonné podmínky pro silniční přepravu zásilek rozšířením účinnosti ustanovení Úmluvy CMR i pro vnitrostátní přepravu Rakousko. Bylo to provedeno rozšířením základního ustanovení o přepravní smlouvě, obsaženého v § 439 rakouského „Unternehmensgesetzbuch“ (zákoníku o podnikání – viz příloha). Tato úprava vstoupila v platnost 28.7.1990. Uvádíme jeho české znění v pracovním překladu:

„Využití Úmluvy CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě (CMR)

§ 439a. (1) Na uzavření a provedení smlouvy o úplatné přepravě zboží po silnici – s výjimkou stěhovaných svršků – silničními vozidly, odpovědnost dopravce, reklamace a právní vztah mezi následnými dopravci se použijí články 2 až 30 a 32 až 41 Úmluvy ze dne 19. května 1956, BGBl. č. 138/1961 o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě zboží (CMR) ve znění Protokolu ze dne 5. července 1978, BGBl. č. 192/1981, ve znění v Rakousku platném také tehdy, jestliže smluvní místo převzetí a smluvní místo dodání zásilky leží v tuzemsku.

(2) Ve smyslu odst. 1 se rozumí silničními vozidly motorová vozidla, návěsové soupravy, přívěsy a návěsy podle čl. I, písm. p), q), r) a u) Úmluvy o silniční dopravě BGBl. Č. 289/1982.“

Uvedené rakouské řešení považujeme za velmi praktické, jednoznačné a učiněné dle zásady „v jednoduchosti je síla“, s vědomím, že jednoduchá a jednoznačná řešení bývají nejúčinnější.

Bude na zvážení správních a zákonodárných orgánů ČR, jaký legislativní proces shledá za nejvhodnější, tak, aby se ČR rovněž zařadila mezi EU státy, které ustanovení Úmluvy CMR racionálně a hospodárně využívají i pro právní úpravu tuzemské silniční nákladní přepravy.

Máme za to, že kdyby se správní a zákonodárné orgány ČR rozhodly použít legislativní cestu, jakou zvolilo Rakousko, přineslo by to významné posílení právní jistoty a potřebné uklidnění do obchodně závazkových vztahů v celém přepravněobchodním podnikání v ČR .

S pozdravem

za

Českou společnost pro dopravní právo -----

Sdružení ČESMAD BOHEMIA -----

Výtahy z rozsudků vyšších německých soudů k problematice článku 29 Úmluvy CMR

Rozsudek Zemského soudu v Essenu spis. zn. 44 O 35/2013 ze dne 18.12.2013

Zemský soud v Essenu uvádí, že **k prolomení omezené odpovědnosti (omezení výše ručení) podle článku 29 Úmluvy CMR není dostačující pouze sama o sobě jen hrubá nedbalost. Ještě navíc je požadována „lehkomyšlnost (lehkovážnost)“.** K tomu by muselo být proto též **prokázáno vědomí si, popř. uvědomění si, že může pravděpodobně dojít ke škodě (že je tu pravděpodobnost vzniku škody).** „Lehkomyšlnost (lehkovážnost)“ vyžaduje dále zvláště mimořádně závažné nebo hrubé porušení povinností, při kterém dopravce nebo osoby za něj jednající a za které odpovídá hrubým či velmi závažným způsobem nedbají ochrany bezpečnostních zájmů smluvního partnera.

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hamburgu spis. zn. 6 U 172/2012 ze dne 26.6.2014

Pro aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR je rozhodující, zdali tu byl zřejmý (jasný) záměr či dokonce úmysl – (ten v projednávaném případě prokázán nebyl), nebo nějaké zavinění, které podle německého práva (= podle práva soudu, který věc projednává) je rovné úmyslu či srovnatelné s úmyslem (odvolávka na § 435 Německého obchodního zákoníku), t.j., takové jednání dopravce nebo osob za něj jednající a za které tento odpovídá (čl. 3 Úmluvy CMR), kdy tito jednají lehkomyšlně (lehkovážně) a s vědomím pravděpodobnosti či předpokladu vzniku škody (nebo že může ke škodě dojít).

Charakteristickým znakem či atributem skutkového podstaty nedbalosti (lehkovážnosti, lehkomyšlnosti) je zvláště závažné porušení povinnosti, při kterém dopravce nebo osoby, za které nese odpovědnost, výraznějším způsobem zanedbají ochranu bezpečnostních zájmů smluvního partnera. Subjektivním předpokladem je uvědomění si možnosti, že by mohlo dojít ke škodě (to ale nelze podsouvat či přisuzovat dopravci nebo osobám za něj jednajícím jako úmysl), popř. vědomé lehkovážné chování (vědomá nedbalost) s vědomím důsledku, že pravděpodobně dojde ke škodě. Přitom není k naplnění charakteristického znaku skutkového podstaty nedbalosti (lehkomyšlnosti, lehkovážnosti) dostačující, i když lze dovodit závěr o možnosti vzniku škody.

Jaká preventivní opatření pro zajištění bezpečnosti musí přijmout dopravce ke splnění jeho smluvní povinnosti, aby nedošlo ke krádeži nebo loupeži, je třeba posuzovat vždy v závislosti na okolnostech konkrétního individuálního případu. Rozhodujícím bude, zdali příslušná opatření jsou pro prováděnou přepravu z hlediska požadavků na pečlivost dostačující či vyhovující. Čím vyšší jsou rizika spojená s přepravou zboží, tím jsou vyšší požadavky na odpovídající bezpečnostní opatření. Zásadní význam v této souvislosti také má, zdali přepravované zboží je snadno zpeněžitelné (prodejně) a tím více „náchylné“ ke krádeži (riziku odcizení); dále jakou má hodnotu, zdali dopravci musela být známa zvláštní „nebezpečná povaha“ atd. ...

Odvolací soud dospěl k závěru, že dopravce, resp. osoba, která za něj jednajíc, výrazně zanedbala bezpečnostní zájmy žalobce, aby se dalo vycházet z „hrubé nedbalosti“ ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR. Dále soud konstatoval, **že dopravce měl druh a hodnotu (cenu) přepravovaného zboží znát; ta mu ale sdělena nebyla.**

Dále odvolací soud v projednávané právní věci vytkl žalobci, který má důkazní břemeno prokázání kvalifikovaného zavinění dopravce, že také neuvedl, na které střežené parkoviště mohl řidič dojet, t.j. které bylo dosažitelné při dodržení zákonem předepsané doby řízení a které se zohledněním zpoždění (které přitom nezavinil řidič dopravce, když hodinu čekal, než bylo vůbec započato s nakládkou, nýbrž právě odesílatel) by bylo současně i v blízkosti řidičem kamionu původně zvoleného (vybraného) střeženého parkoviště. Jestliže dopravce, resp. řidič neměli přijmout žádná zvláštní preventivní bezpečnostní opatření proti krádeži (neobdrželi v tomto směru žádné pokyny či instrukce), **dospěl senát odvolacího soudu k názoru, že se proto nemohlo jednat o žádné výrazné porušení povinností.**

V neposlední řadě odvolací soud (na rozdíl od soudu první instance) neshledal hrubou nedbalost, odůvodňující použití čl. 29 Úmluvy CMR v tom, že řidič neopatřil zadní čelo návěsu pevným visacím zámkem, když toto bylo zajištěno jen lankem a celní plombou. Odvolací soud ze své praxe dovodil, že pro pachatele, zabývající se touto trestnou činností, není díky jimi používanému kvalitnímu nářadí překonání ani pevného visacího zámku žádným problémem.

Na závěr senát odvolacího soudu vycházel též ze studie Evropského Parlamentu („**Organised Theft of Commercial Vehicles and their Loads in the European Union**“), kde jsou

škody rozděleny do tří kategorií. První kategorie se týká ztrát více jak 500.000,-- € za jednu událost („vysoká hodnota“), druhou kategorií jsou ztráty mezi 150.000,-- € až 500.000,-- € („střední hodnota“) a třetí kategorií jsou ztráty ve výši mezi 5.000,-- € až 150.000,-- € („nízká hodnota“).

Z odůvodnění rozsudku odvolacího soudu také vyplývá, že považuje za podstatně vyšší stupeň péče o zabezpečení nákladu proti krádeži to, že řidič nocoval v kabině a vozidlo tak vlastně vůbec neopustil, nežli to, zdali parkoval na hlídaném či nehlídaném parkovišti!

Rozsudek Vrchního zemského soudu v Hammu spis. zn. I-186 U 33/2012 ze dne 21.11.2013

Žalovaný (dopravce) byl dostatečně upozorněn na zvláštní nebezpečí převržení nákladu z důvodu jeho extrémně vysoko položeného těžiště (převodová skříň).

Žalovaný byl na zvláštní povahu nákladu, resp. nebezpečí (a to převrácení či převržení) upozorněn, stejně jako na fakt, že náklad má velmi vysoko umístěné těžiště a přesto se nepostaral o to, aby s nákladem bylo podle těchto známých faktů odpovídajícím způsobem manipulováno. Soud nalézací i odvolací proto dospěly k závěru, **že dopravce, který na toto upozornění na specifiku nákladu a hrozící nebezpečí nedbal a podle toho nejednal, čímž došlo ke škodě, za kterou dopravce, popř. osoby za něj jednající a za které on zodpovídá, pak ručí v plném neomezeném rozsahu podle čl. 29 Úmluvy CMR.**

Rozsudek Spolkového (federálního) soudního dvora spis. zn. 1 ZR 109/2014 ze dne 22.5.2014 (dovolací řízení)

V případě před dovolacím soudem projednávané věci – mezinárodní silniční přepravy zboží, podléhající režimu Úmluvy CMR, chyběly doklady: jak „soupis nákladu“ «Ladeschein», popř. «Ladeliste», tak i „nákladní list“ «Frachtbrief»; existovalo pouze „potvrzení o převzetí“ («Empfangsbestätigung» nebo «Übernahmequittung»), kdy faktické převzetí zásilek tvořících náklad řidičem se dokládalo či mělo dokládat poznámkou «Obige Sendung erhalten» („shora uvedený náklad obdrženo“), pod čímž byl připojen podpis řidiče. Nesporným též bylo, že řidič tento dokument podepsal bez jakékoliv kontroly početního stavu zboží, které mu na kamion bylo naloženo.

Nižší soudy odmítly akceptovat doklad s poznámkou “shora uvedený náklad převzat” jako náhradní doklad (a současně důkaz v soudním řízení), který měl suplovat buď soupis nákladu nebo nákladní list CMR.

Dovolací soud konstatoval, že žalobce se nemůže odvolávat na čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR, když nákladní list fakticky neexistuje a má být suplován jen jakýmsi jiným náhradním dokladem.

Dále dovolací soud uvádí, že před použitím ustanovení, omezujícího odpovědnost (ručení) dopravce, t.j. čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR, by mělo být zkoumáno, zdali nebyly naplněny podmínky čl. 29 téže Úmluvy.

Dovolací soud uvedl, že „...charakteristickým znakem nedbalosti (lehkomyšlnosti či lehkovážnosti) je obzvláště závažné porušení povinností dopravcem nebo osobami, za které odpovídá..., při kterém závažným způsobem ignoruje (zanedbává) bezpečnostní zájmy smluvního partnera...“ a současně, že „...subjektivním znakem je pak vědomí nebo uvědomění si rizika pravděpodobnosti vzniku škody, t.j. že může dojít ke škodě...“.

V konkrétním řešení případu (právní věci) je však zajímavý názor dovolacího soudu: ten připustil zohlednění běžné místní praxe, že v areálu skladu běžně všichni řidiči popojedou s nezabezpečeným (nezajištěným) návěsem ke kancelářské buňce skladových mistrů. kde se teprve přebírají doklady k nákladu a kdy teprve poté řidiči uzavírají kamion stažením plachet a event. jej plombují, pokud jim byly plomby pro takový účel předány (nebo pokud mají svoje vlastní. Dovolací soud tedy dovodil, že odstavení nestřeženého a volně přístupného vozidla před „kancelářskou buňkou“ lze sice kvalifikovat jako absenci péče o náležitě zabezpečení vozidla s nákladem na vrub (k tíži) řidiče; **současně to však ale nelze při této zaběhlé praxi ve skladu kvalifikovat jako rovnocenné úmyslu (záměru), když řidič dle místních poměrů a zvyklostí měl dostatečné poznatky k tomu, resp. aby mohl spoléhat na to, že se nic nestane, t.j. že nedojde ke škodě (krádeži).**

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR, č.j. 23 Cdo 2702/2012-171:

Vykládá hrubou nedbalost ve smyslu čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR jako **nedbalost nejvyšší intenzity, blížící se zavinění úmyslnému, tj. takovou nedbalost dopravce, která svědčí o natolik lehkomyšlném úmyslu škůdce při plnění svých povinností, že to vypovídá o zřejmé bezohlednosti k zájmu jiných osob.** Uvádí, že pro závěr o tom, zda se v konkrétním případě jedná o hrubou nedbalost rovnocennou úmyslu ve smyslu čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR a čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR je vždy nezbytné zkoumat okolnosti daného případu a přihlížet například k chování řidiče i jiných zaměstnanců dopravce, k úsilí, které dopravce vyvinul k ochraně zásilky, jeho zkušenostem, hodnotě přepravované zásilky, místu, kde ke ztrátě či poškození došlo, k technickému zabezpečení zásilky, k pokynům odesílatele a jejich dodržení dopravcem apod.
