



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Miroslavou Jarošovou v právní věci
žalobce: WIENER STÄDTISCHE VERSICHERUNG AG Vienna Insurance Group, se
sídlem Schottenring 30, Vídeň, Rakousko, zastoupeného JUDr. Karolínou Florianovou
Bartovskou, advokátkou v Plzni, Bezručova 9, proti **žalovanému: Rádl, spol. s r.o.**, se sídlem
v Plzni, Domažlická 178a, IČ 45355754, zastoupeného JUDr. Miloslavem Krýslem,
advokátem v Plzni, Náměstí Republiky 30, o **EUR 28.704,30**

t a k t o :

I. Žaloba na zaplacení částky EUR 28.704,30 se zamítá.

II. Žalobce je povinen nahradit žalovanému k rukám jeho zástupce JUDr. Miloslava Krýsla, advokáta v Plzni, Náměstí Republiky 30, náklady řízení ve výši Kč 204.892,- , a to do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku.

III. Žalobce je povinen nahradit České republice prostřednictvím Krajského soudu v Plzni na účet číslo 19-4321311/0710, VS 4822026911, náklady řízení ve výši Kč 62.654,60, a to do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku.

O d ů v o d n ě n í

Žalobce se domáhal náhrady škody jako regresu za pojistné plnění, které poskytl společnosti LOGIS průmyslové obaly, a.s. (dále jen LOGIS) ve výši EUR 20.465,- a EUR 500,- na škodu, vzniklou při přepravě jeřábu ze Slaného do Stade v Německu. Přepravu prováděl žalovaný, odesílatelem byla společnost DEMAG Cranes & Components GmbH (dále jen DEMAG). Při přepravě došlo k poškození přepravované části jeřábu, příčinou škody bylo podle znalecké kanceláře Gielisch nedostatečné upevnění nákladu ze strany žalovaného. Logistické služby v areálu DEMAGU zajišťoval LOGIS, proto LOGIS DEMAGU uhradil vzniklou škodu a žalobce LOGISU poskytl výše uvedené pojistné plnění. LOGIS se na náhradě škody podílel z titulu spoluúčasti částkou EUR 5.000,-, další částka EUR 2.739,30 byla zaplacena znalecké kanceláři Gielisch.

Žalovaný popřel, že by byl způsobil škodu při přepravě a že by k poškození nákladu došlo v příčinné souvislosti s jednáním jeho zaměstnanců. Měl za to, že ke škodě došlo v důsledku nevhodného ložení nákladu, za které byl odpovědný LOGIS. Řidič žalovaného při nakládce pouze označil místo na vozidle, kam měl být náklad uložen, a náklad pak upevnil řetězy. Jinak se na ložení nepodílel, ani žádný jiný pracovník žalovaného. Žalovaný provádí jen přepravu, nikoli ložení, proto také LOGISU pouze sdělil parametry vozidla a dostavil se k nakládce.

Z důkazů bylo zjištěno, že firmy DEMAG a LOGIS uzavřely dne 15.4.2011 dohodu o vyřízení, kterou se DEMAG zavázal zaplatit LOGISU částku EUR 57.853,57, čímž došlo k vypořádání všech vzájemných práv z jejich předchozího obchodního vztahu. Podle připojené tabulky, v níž byly uvedeny vzájemné nároky řešené dohodou, byla součástí dohody také pohledávka ze škody „Stade“ ve výši EUR 26.000,-.

Podle dokladů ze dne 9.3.2011 a 24.3.2011 poskytl žalobce firmě LOGIS pojistné plnění ve výši EUR 20.465,- a EUR 500,-. Podle prohlášení firmy DEMAG ze dne 12.11.2012 byla částka EUR 500,- vynaložena na interní přepravu poškozeného nákladu. Žalobce dále uhradil společnosti Gielisch GmbH za její posudek částku EUR 2.739,30, vyúčtovanou fakturou číslo 20140064-1.

Smlouvou o postoupení ze dne 12.9.2011 postoupila firma LOGIS (pod dřívější obchodní firmou Deufol Česká republika a.s.) žalobci svůj nárok na náhradu škody vůči žalovanému. Postoupení bylo žalovanému oznámeno firmou LOGIS, žalovaný podle doručenky převzal oznámení dne 13.9.2011.

Podle výpisu z obchodního rejstříku má žalovaný v předmětu podnikání mimo jiné mezinárodní zasilatelství a silniční motorovou dopravu. Firma LOGIS má v obchodním rejstříku předmět podnikání zasilatelství, skladování zboží a manipulace s nákladem.

Přeprava byla provedena na základě objednávky, kterou u žalovaného učinil LOGIS jménem firmy DEMAG. Podle objednávky prováděl nakládku LOGIS ve Slaném dne 13. a 14.10.2010. Z objednávky dále vyplývá, že měly být zasílány dva náklady, jeden z nich měl být dopraven na místo určení 16.9.2010 a druhý 17.9.2010. Faktura neměla být zasílána DEMAGU, ale LOGISU, avšak plátcem byl DEMAG.

Žalovaný byl poptán na tuto dopravu na základě tzv. transportskizze, podle níž náklad vážil celkem 19 tun. Mezi stranami se v průběhu řízení stalo nesporným, že část nákladu byla přepravována zvlášť, takže náklad dopravovaný na předmětném automobilu odpovídal váze 17 tun.

Z listu CMR č. CZ 4045234 na předmětnou přepravu bylo zjištěno, že odesilatelem byla firma DEMAG, příjemcem AIRBUS OPERATIONS GmbH a dopravcem žalovaný. Náklad o hmotnosti 17000 kg byl naložen dne 13.9.2010 ve Slaném a byl přepravován vozidlem registrační značky [REDAKCE] s přívěsem [REDAKCE].

Zaměstnankyně společnosti LOGIS I [REDAKCE] C [REDAKCE] uvedla v čestném prohlášení ze dne 9.11.2012, že vyplňovala předmětný list CMR, rozdíl hmotností v listu CMR a transportskizze byl dán oddělenou přepravou některých komponentů.

Žalobce předložil další čestná prohlášení zaměstnanců LOGISU, a sice J. B. a D. K. Obě čestná prohlášení byla datována 24.10.2012 a měla prakticky identický text, podle něhož byli oba jmenovaní přítomni při nakládce jeřábu. Průběh nakládky řídí vždy řidič, který určuje, kam na vozidlo se má náklad umístit a jak se má podepřít. Velké díly byly umisťovány zaměstnanci společnosti DEMAG pomocí těžké techniky. Umisťování podpěr pod náklad probíhá tak, že si řidič řekne, kam se má jaká podpěra dát, a zaměstnanci firmy LOGIS ji podle toho umístí. Zajišťování nákladu pomocí řetězů si již provádí řidič sám. Zaměstnanci firmy LOGIS při nakládce pomáhají řidičovi a plní jeho pokyny. Předmětné nakládce byl přítomen řidič P., který byl znám tím, že měl vždy ze všech řidičů nejméně požadavků.

Z výpovědi svědka D., firmy DEMAG, bylo zjištěno, že firma DEMAG na základě požadavků LOGISU připravila jeřáb a zdemontovala z něj potřebné části. LOGIS zhotovil podpěry pro podložení jeřábu, a to ve spolupráci s řidičem. Řidič si řekne, jak chce náklad na auto uložit, a podle toho je náklad naložen. Řidič si jej pak upevní řetězy nebo popruhy. Žádná oka pro řetězy nebyla na výrobku připravena. LOGIS si podpěry vyráběl přímo v závodě, měl tam pilu i trámy. Protože předem obvykle nevěděl, jaké auto přijede, tak podpěry připravoval až po příjezdu vozidla. Řidič oznámí, kde potřebuje náklad podložit, a podle toho se pak podpěra vyrobí. Svědek ale nebyl přítomen tomu, že by řidič uplatnil nějaké požadavky ve vztahu k podstavci, že by řekl, jakým způsobem má být připraven a jak má být vyroben.

Svědka D. připravoval danou přepravu jako žalovaného. Na žalovaném záležela volba techniky, organizace, povolení, zajištění doprovodu a podobně. Žalovaný při těchto přepravách specifikuje ideální podkladové body z hlediska traileru, obvykle se náklad podkládá vepředu a na konci, ale podložení nákladu si zajišťuje odesílatel, obzvlášť u těchto speciálních nákladů. Také v tomto případě žalovaný uplatnil jen požadavky na místa podložení. Na konkrétní podložení nákladu je tam firma, která provádí speciální obaly, zde toto zajišťovala firma LOGIS pro firmu DEMAG. Nakládku dělala firma LOGIS, která také zhotovila podpěru. Svědek u této konkrétní nakládky nebyl přítomen, LOGIS ani DEMAG nevyžadoval žádnou konzultaci. Řidič dostane od žalovaného pokyny pouze pro transport, je mu oznámeno, kde nakládá a kdy, přes jaké hraniční přechody má jet, v jakých časech a jaké bude mít doprovody.

Podle čestného prohlášení, které dne 19.6.2013 podal P. Ch., zaměstnanec LOGISU, připravil LOGIS na danou přepravu výběrové řízení. Podkladem pro výběrové řízení byl seznam dílů s rozměry a váhou i transportskizze. Vzhledem ke zvláštnosti těchto jeřábů Ch. předem řešil podložení nosníků dřevěnou konstrukcí s D., u nakládky přítomen nebyl. Rozdíl v hmotnostech v transportskizze a v listu CMR byl dán oddělenou přepravou části nákladu. K ukončení spolupráce mezi LOGISEM a DEMAGEM došlo v důsledku výpovědi smlouvy ze strany LOGISU. Podpěry byly zhotoveny stejným způsobem jako v předchozích zhruba 600 případech, kdy k žádnému poškození nákladu nedošlo.

V zápisu o přepravě jeřábu ze dne 22.9.2010 uvedl řidič P., že k poškození jeřábu došlo dne 14.9.2010 v 21.00 hodin na odstavném parkovišti. V tuto dobu vozidlo stálo, řidič vykonával devítihodinovou pauzu. Asi po sedmi hodinách stání došlo ke zborcení dřevěných podkladů. Dřevěné podklady zajišťovala firma LOGIS, která byla odpovědná za přípravu

podkladů a za nakládku. Řidič náklad řádně upevnil řetězy, které v průběhu jízdy opakovaně dotahoval.

Na tachografickém kotoučku byly zachyceny pohyby vozidla v den nehody. Podle záznamu probíhala dne 14.9.2010 jízda mezi 8.20 až 10.00 hodin a mezi 11.00 až 14.00 hodin, poté vozidlo stálo trvale až do druhého dne. K nehodě mělo dojít mezi 21. a 22. hodinou.

Dopisem ze dne 16.9.2010 oznámil žalovaný LOGISU, že při realizaci přepravy došlo v průběhu vykonávání pauzy ke zborcení zadní podpurné dřevěné konstrukce, což mělo za následek pád nákladu na ložnou plochu dopravního prostředku. Žalovaný považoval firmu LOGIS za odpovědnou za vzniklou škodu.

E-mailem z 22.10.2010 oznámila firma LOGIS J. D., že při přepravě došlo ke škodě, jejíž příčina je prověřována znalci. Vzhledem k tomu, že ke škodě mohlo dojít v důsledku pohybu nákladu během přepravy, učinila firma LOGIS z opatrnosti žalovaného v plném rozsahu odpovědným za vzniklou škodu. Žalovaný v řízení popřel doručení tohoto e-mailu.

Dopisem ze dne 11.10.2011 odmítl žalovaný nahradit vzniklou škodu, neboť ji nezpůsobil.

Podle zprávy o prohlídce, provedené firmou Gielisch GmbH, nebylo možno na dřevěných podstavcích najít žádné významné škody, které by se daly považovat za příčinu posunutí nákladu. Utržení jednotlivých dřevěných hranolů bylo důsledkem posunutí nákladu. Použité dřevěné konstrukce byly z hlediska rozměrů dostatečné k tomu, aby zachytily břemeno jednonosníkového závěsného jeřábu. Předpokladem však bylo rozložení přivádění síly a žádné bodové zatížení. Předmětem zprávy ale nebylo posouzení, zda byl způsob konstrukce dřevěných podstavců dostatečný také k tomu, aby zachytil namáhání vzniklé během přepravy působením brzdících či zrychlujících sil, tato okolnost musela být vyhodnocena v souvislosti s použitým zajištěním nákladu. K tomu byly použity řetězy s napínači. Podle fotografií byly řetězy v napnutém stavu, takže po posunutí nákladu se provedlo jejich dodatečné napnutí. K dispozici však nebyly fotografie, které by ukazovaly zásilku po nakládce při zahájení přepravy.

Společnost Gielisch GmbH vypracovala pro žalobce dne 9.2.2011 znalecký posudek, v němž vyčíslila škodu na částku EUR 25.465,-, zahrnující materiální náklady, dopravné, zvedací plošinu, výrobní, konstrukční a montážní náklady. Podle posudku byly použité podpěry dostačující pro zachycení statických a dynamických vertikálních sil, takže škoda vznikla nepatrným posunutím nákladu ve směru jízdy, a z toho vyplývajícím vyklopením konstrukce v důsledku nedostatečného zajištění nákladu. Zajištění nákladů řetězy prováděl žalovaný. Podle názoru znalce nebylo zajištění výhradně přitažením směrem dolů dostačující, a to s ohledem na rozměry a hmotnost poškozeného nosníku.

Spolu se znaleckým posudkem Gielisch bylo předloženo několik složek fotografií, které zobrazovaly poškozené vozidlo, pouze ve složce 1.3 bylo zachyceno jiné vozidlo s totožným nákladem, u něhož nedošlo k nehodě. Z fotografií druhého vozidla bylo zjištěno, že tu řetězy byly upevněny jiným směrem než u vozidla se zborceným nákladem, a také že na

dřevěných podpěrách byly přivázány textilní pásy. Na fotografiích druhého vozidla byly vidět použité protiskluzové rohože.

Soud ve věci ustanovil znalce, jehož úkolem bylo zjištění příčiny havárie. Znalec v písemném posudku i při výslechu označil za rozhodující příčinu rozměry půdorysu dřevěných podpěr. Zadní podpěra byla v předozadním směru úzká a příliš vysoká. Pro bezpečnou přepravu by základna konstrukce měla být v předozadním směru stejně široká, jako byla výška podpěry. Dřevěné konstrukce byly zatíženy na mezní hranici únosnosti použitého dřeva, ale dřevo, z něhož byly vyrobeny, bylo pro daný účel ještě použitelné. Na spojení vodorovných prvků konstrukcí by byly vhodnější šrouby než hřeby, ale použití hřebů nebylo důvodem pádu konstrukce. Bylo by také vhodné, kdyby byla konstrukce zavětrována. Konstrukce tedy měla dílčí nedostatky, ale základní problém byl v její šířce. Hřeby se vytrhly proto, že se konstrukce zborčila, nikoli naopak; tedy konstrukce se nezhroutila proto, že by se hřeby vytrhly. K tomu, aby podpěry padly, musely být ovlivněny třením o součiniteli 0,4 a méně, k čemuž došlo v případě zadní konstrukce. Znalci nebylo známo, jakým způsobem byl náklad připoután řetězy, za logické považoval, aby byly řetězy nataženy křížem po každé straně nákladu. Použití textilních pásů pro upevnění nákladu nebylo vhodné. K pádu nákladu muselo dojít při dotahování řetězů, protože podle tachografického kotoučku se vozidlo v době pádu nákladu nehýbalo. Podle znalce nebylo pro pád nákladu jiné technické vysvětlení. Kdyby měl náklad padnout za jízdy, tak by to bylo možné jen při prudkém manévru dopředu či dozadu, ale ten by byl zachycen na tachografickém kotoučku. Proto muselo k pádu dojít při stání, a jediná možnost, kdy při stání na náklad působily síly, bylo dotahování řetězů. Dotahování řetězů bylo nutné a předepsané příslušnými předpisy, interval dotahování však předepsán není; podle znalecových zkušeností stačí poprvé po 20 až 30 kilometrech jízdy a pak až po 100 či 150 kilometrech. Jízda těchto nadměrných souprav je totiž velmi pomalá. Bez ohledu na způsob dotažení řetězů byla příčinou pádu nevhodná konstrukce dřevěných podpěr.

Po podání znaleckého posudku soud vyslechl řidiče P. jako svědka. Svědek popřel, že by na parkovišti dotahoval řetězy, v době pádu nákladu spal. Při nakládce nedával žádné pokyny, nakládka není jeho věc. Nevzpomínal si, zda současně s ním jelo ještě další auto se stejným nákladem, ani zda s ním jelo doprovodné vozidlo, ale předpokládal, že v Německu ano. Řidič přivázal náklad řetězy, které připevnil tam, kde to tvar výrobku umožňoval. Vepředu a vzadu byly řetězy křížem, na boku shora dolů. Napětí řetězů preventivně kontroloval už na parkovišti ve Šlovicích, možná i nějaké dotáhl. Asi po 100 kilometrech je zkontroloval, žádné už nedotahoval. Dřevěné podpěry nebyly nijak zajištěné proti překlopení, to by ani nebylo možné. Při nakládce byly použity gumové rohože.

Soud nato zaslal protokol o výpovědi svědka P. znalci. Znalec v doplňku znaleckého posudku označil obsah P. výpovědi za nepřijatelný z technického hlediska a znovu zopakoval, že síla, která vyvolala pád nákladu, mohla být vyvolána pouze prudkým rozjezdem, prudkým zabrzděním při couvání, složkou tíhy, která vznikne při stání nebo pohybu na stoupajícím povrchu, či nesymetrickým dotahováním poutacích řetězů. Podle tachografu žádný pohyb vozidla nebyl zaznamenán a nebyl zaznamenán ani náraz, což však nevylučuje, že k nárazu došlo. Vozidlo stálo na rovném povrchu. Podle znalce tedy nadále jednoznačně zůstal základní příčinou pádu nevhodný tvar zadní podpěry a nevhodná konstrukce všech podpěr, které nebyly zavětrovány a neměly dostatečnou tuhost.

Znalec v prvním znaleckém posudku uvedl, že by bylo vhodné podstavce podložit smykovými rohožemi. Při výpočtu uvažoval se součinitelem tření 0,4, který uvádějí dostupné

tabulky jako rovné tření mezi dřevěnými prvky a kovem. V doplňku znaleckého posudku uvažoval součinitel tření 0,6 jako minimální hodnotu pro protiskluzové rohože, jejichž použití měl za prokázané například šestým obrázkem na 32. straně původního znaleckého posudku. V obou případech však došel po příslušném výpočtu ke shodnému závěru, podle něhož byla příčinou pádu příliš vysoká a úzká zadní podpěra.

Česká pojišťovna sdělila dne 5.4.2011, že za žalovaného nebude plnit na vzniklou škodu, neboť podle jejího názoru došlo ke zproštění odpovědnosti dopravce ve smyslu článku 17 Úmluvy CMR. Příčinu škody jasně shledala v nedostatečné kvalitě dřevěných podpěr, které zajišťovala společnost LOGIS.

Podle znaleckého posudku společnosti Reck & Co., který si pořídila Česká pojišťovna a.s. v rámci likvidace pojistné události, byla nehoda způsobena nedostatečnou podpůrnou konstrukcí. Dřevěná podpěra č. 3 byla příliš vysoká v porovnání s její základnou v podélném směru a byla nestabilní. Kromě toho nebyly hranoly podpěr sešroubovány dohromady, ale spojeny hřebíky. Rameno mostového jeřábu bylo zajištěno čtyřmi řetězy, které byly připojeny k horní straně ramene jeřábu a směřovaly diagonálně dolů k vnějšímu rámu přívěsu. Řetězy umístil a dotáhl řidič, konečné zajištění nákladu zkontrolovala a přijala firma LOGIS. Protiskluzové rohože nebyly v posudku zmiňovány.

K věci se na žalobcovu žádost vyjádřila dne 30.5.2001 společnost DEKRA CZ a.s. jako znalecký ústav oboru doprava. Sdělila, že pro relevantní posouzení způsobu zabezpečení by bylo nutno znát vlastnosti nákladu vozidla, zajištění i popis chování nákladu před zborcením, frekvenci utahování řetězů, způsob utahování řetězů, a bylo by nutno ověřit, proč vozidlo krátkodobě zastavovalo v den havárie ve 14.05, 13.38 a 11.05 hodin.

Další vyjádření podala dne 14.5.2013 firma REGULA – JUDR. VÁCLAV ROUBAL, spol. s r.o., a to na žádost žalovaného. Tato společnost měla za to, že nárok nebyl po právu, protože odpovědnost žalovaného nebyla prokázána. Vůči žalovanému nebyla uplatněna řádná reklamacie, dopravce i jeho řidič u předmětné přepravy zachovali odbornou péči, objednávka přepravy nepožadovala na dopravci žádné úkony související s nakládkou či vykládkou.

Soud neprovedl důkaz listinami, které měly prokazovat výši vzniklé škody, a to fakturami č. 10593794, 8229459, 90352086, 10270805, 4010705185, 2010-314894, 30008832, 31014159, 726/10, 92601, 92876, 201359-700040 a 90504088 a objednávkou přepravy z 10.11.2010 včetně připojeného listu CMR. Soud také neprovedl znalecký posudek, navržený žalobcem ke zjištění výše škody. Stanovení výše škody totiž soud nepovažoval za potřebné, neboť, jak bude níže podrobněji odůvodněno, neshledal, že by žalovaný byl povinen k její náhradě.

Podle článku 10 Úmluvy CMR odesílatel odpovídá dopravci za škody způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách vadami obalu zásilky, jakož i za veškeré výlohy vzniklé z tohoto důvodu, ledaže by závada byla zjevná nebo dopravci známá v době převzetí zásilky a dopravce k tomu neměl výhrady.

Podle článku 17 odst. 1 Úmluvy CMR dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

Podle článku 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR dopravce je s přihlédnutím k ustanovení článku 18 odst. 2 až 5 zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s jednou nebo více z těchto skutečností: manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesilatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesilatele nebo příjemce.

Podle ustanovení článku 18 odst. 2 Úmluvy CMR osvědčí-li dopravce, že podle okolností případu mohla ztráta nebo poškození zásilky vzniknout z jednoho nebo z několika zvláštních nebezpečí uvedených v článku 17 odst. 4, má se za to, že vznikly z tohoto nebezpečí. Oprávněný však může prokázat, že škoda nebyla způsobena ani zcela ani zčásti některým z těchto nebezpečí.

Po zhodnocení provedených důkazů soud shledal, že žalovaný byl na základě objednávky přepravy ze dne 13.9.2010 zavázán vůči společnosti DEMAG k provedení přepravy jeřábu. Kromě objednávky svědčil o tomto smluvním vztahu i o povinnosti žalovaného provést přepravu též mezinárodní nákladní list CMR č. 4045234, v němž byl jako odesílatel označen DEMAG a jako dopravce žalovaný. List CMR byl ve smyslu článku 9 Úmluvy CMR věrohodným dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zásilky dopravcem.

Podle objednávky přepravy prováděl nakládku LOGIS. Po vzniku škody zřejmě nebylo mezi LOGISEM a žalovaným sporné, kdo odpovídal za nakládku a kdo ji prováděl, alespoň LOGIS v e-mailu z 22.10.2010 neučinil žalovaného odpovědným za škodu pro jeho účast na nakládce či pro nevhodnost jeho pokynů, ale pro možné pohyby nákladu při přepravě.

V řízení bylo z výpovědi všech slyšených svědků i z čestných prohlášení prokázáno, že ložení zásilky zajišťovala firma LOGIS za částečné asistence řidiče žalovaného. Firma LOGIS vytvořila dřevěné podpěry, které sloužily k podložení jeřábu, a náklad na ně uložila. Žalovaný se na ložení podílel tím způsobem, že předem sdělil parametry vozidla a dále jeho řidič při nakládce ukázal, kam na vozidlo má být náklad položen. Řidič také zajistil náklad řetězy. Žalovaný však neprováděl žádné jiné práce, které by se vztahovaly k ložení nákladu, nevyráběl podpěry, nerozhodl o způsobu podepření nákladu, ani o tvaru či materiálu podpěr, tyto činnosti byly v kompetenci LOGISU.

Ve smyslu citovaného článku 10 Úmluvy CMR tedy za vhodnost a kvalitu obalu, resp. podpěr, odpovídala DEMAGU firma LOGIS. Žalovaný ložení nezajišťoval, ostatně manipulace s nákladem ani obaly nejsou předmětem jeho činnosti, žalovaný podniká v oboru přeprava. Na nakládce se podílel pouze výše popsáním způsobem, avšak podle praxe platí, že řidičova pomoc při nakládce není převzetím odpovědnosti za způsob ložení.

Písemná reklamace v daném případě nebyla ve smyslu článku 30 Úmluvy CMR potřebná, neboť nešlo o poškození neznatelné. Článek 30 krom toho předpokládá námitky ze strany příjemce, nikoli odesílatele, ale podle praxe může dopravce postihnout jak příjemce, tak odesílatel, podle toho, komu vznikla škoda. V tomto případě by tedy byl oprávněn postihnout žalovaného i žalobce, neboť hradil škodu LOGISU, který ji hradil odesílateli.

V daném případě nebylo potřeba písemně reklamovat poškození nákladu, stačila ústní reklamace. O ústní komunikaci svědčil dopis žalovaného z 16.9.2010, podle něhož mezi žalovaným a LOGISEM po nehodě proběhl telefonický rozhovor. Za dostatečný bylo možno

považovat i e-mail od firmy LOGIS z 22.9.2010, adresovaný D[REDAKCE]. Žalovaný sice v řízení popřel jeho doručení, avšak svědek D[REDAKCE] nic takového ve své výpovědi neuvedl.

Pro podání reklamace z důvodu poškození či ztráty zásilky pak Úmluva CMR nestanoví lhůtu, ta je dána jen pro náhradu za překročení dodací lhůty (č. 30 odst. 3 Úmluvy). Soud tedy shledal, že uplatnění nároku nebránily žádné překážky, které by souvisely s reklamací.

Žalovaný byl jako dopravce ve smyslu čl. 17 odst. 1 Úmluvy odpovědný za poškození zásilky, avšak ke zproštění této odpovědnosti mu v řízení stačilo prokázat, že poškození nákladu mohlo být způsobeno ložením (článek 17 odstavec 4 písmeno c/ a článek 18 odstavec 2 Úmluvy CMR). Žalovaný nebyl pro dosažení procesního úspěchu povinen prokázat přesnou příčinu vzniku škody, ale stačilo mu osvědčit, že poškození zásilky mohlo být způsobeno naložením či uložením zásilky (článek 18 odstavec 2 Úmluvy CMR).

V daném případě se žalovanému podařilo osvědčit, že příčina poškození nákladu spočívala ve způsobu jeho uložení, za který však odpovídala firma LOGIS, nikoli žalovaný. Jak vyplynulo ze znaleckého posudku Ing. Ptáčka i ze znaleckého posudku zajištěného Českou pojišťovnou, příčina pádu nákladu spočívala v nevhodně zvoleném tvaru jedné z podpěr.

Znalec Ptáček se velmi přesvědčivě vypořádal se všemi možnými příčinami pádu nákladu a pečlivě zkoumal veškeré součásti ložení nákladu. V prvním znaleckém posudku provedl výpočet se součinitelem tření 0,4, při němž neuvažoval použití protismykových rohoží, v doplňku posudku použil součinitel 0,6, který odpovídal stavu při použití rohoží. V obou případech však dospěl ke stejnému závěru, podle něhož byla zadní podpěra nevhodně tvarovaná.

Ohledně použití rohoží byla v dokazování určitá nejistota, svědek P[REDAKCE] tvrdil, že použity byly, ostatní svědci se o nich nezmiňovali. Znalec Ing. Ptáček měl jejich použití za prokázané až v doplňku znaleckého posudku. Každopádně v žádném ze znaleckých posudků nebyla absence rohoží vytýkána a nebyla považována za možnou příčinu vzniku škody.

Znalec Ing. Ptáček dospěl k závěru, že k poslednímu impulsu, který vychýlil zadní podpěru, došlo při dotahování řetězů na parkovišti. Tento závěr byl v souladu se závěrem znaleckého posudku Gielisch, který rovněž měl za to, že k pádu podpěry došlo při dotahování řetězů. Dotahování řetězů však bylo řidičovou povinností, řidič musel řetězy dotahovat. Pokud by zadní podpěra byla dimenzována správně, pak by podle znalce nemohlo dotahování řetězů způsobit její převrácení.

Svědka P[REDAKCE] však v rámci svojí výpovědi popřel, že by řetězy na parkovišti dotahoval. Jeho výpověď v této části nebylo možno považovat za dostatečně věrohodnou, neboť byla v rozporu s jeho vlastním zápisem, který pořídil bezprostředně po havárii a v němž tvrdil, že řetězy dotahoval několikrát. Tyto rozpory by bylo možno vysvětlit časovým odstupem, ale s ohledem na výjimečnost této havárie, výši škody a řidičovo spolupůsobení při přepravě se lze spíše klonit k variantě, že si svědek věc nejspíše pamatoval dobře, avšak k ovlivnění výpovědi jej mohla motivovat spíše obava před možnou odpovědností za vznik havárie.

S ohledem na tyto rozpory nebylo možno mít P[REDAKCE] výpověď za spolehlivý důkaz o dotahování či nedotahování řetězů na parkovišti. Každopádně znalec Ing. Ptáček považoval dotahování řetězů na parkovišti za jedinou možnost pro vychýlení podpěry při stání vozidla, obdobný závěr byl přijat i ve znaleckém posudku Gielisch.

Znalec Ptáček na tomto závěru setrval i po výsledku svědka P[REDAKCE]. Znalec označil P[REDAKCE] výpověď za nepřijatelnou z technického hlediska, neboť tu nadále nebyla žádná jiná možnost, jak by došlo k vychýlení podpěry. Soud se na rozdíl od žalobce nedomnívá, že by znalec nebyl oprávněn k tomuto hodnocení svědecké výpovědi, neboť nešlo o hodnocení právní a o posouzení její věrohodnosti, ale o hodnocení technické.

Soud na základě shora popsaného dokazování tedy shledal, že žalovaný dostatečně osvědčil možnou příčinu havárie ve způsobu ložení nákladu, za který nebyl odpovědný. Protidůkaz proti tomuto tvrzení byl podle článku 18 odst. 2 Úmluvy přípustný, a také byl soudem připuštěn, nicméně žalobce ani po provedeném dokazování nevyvrátil možnost, že příčina havárie byla na straně LOGISU. Proto soud dospěl k závěru, že se žalovaný zprostil odpovědnosti za vznik škody ve smyslu článku 17 odstavec 4, písmeno c) Úmluvy CMR, a nebyl za vznik škody odpovědný. Žalobce tedy nemohl cesí nabýt pohledávku na náhradu škody za žalovaným.

Ze shora uvedených důvodů soud žalobu zamítl, aniž by zjišťoval výši škody, a současně rozhodl podle ust. § 142 odst. 1 o.s.ř. o nákladech řízení tak, že právo na jejich náhradu bylo přiznáno plně úspěšnému žalovanému. Náklady na straně žalovaného zahrnují 14 úkonů právní služby po Kč 11.500,-, 14 režijních paušálů po Kč 300,- a DPH ve výši Kč 34.692,-. Kromě toho k nákladům vynaloženým žalovaným na toto řízení patřila záloha ve výši Kč 5.000,- na znalecký posudek. Celkově náklady na straně žalovaného činily Kč 204.892,-.

Soud žalobci uložil nahradit náklady nesené státem podle ust. § 148 odst. 1 o.s.ř. Tyto náklady zahrnovaly znalečné ve výši Kč 46.503,60, Kč 3.870,- a Kč 15.875,- a dále svědecké ve výši Kč 1.406,-, tj. celkem Kč 67.654,60. Protože na tyto náklady měl soud od žalovaného zálohu ve výši Kč 5.000,-, činily skutečně vynaložené náklady státu jen Kč 62.654,60. Tuto částku pak uložil soud žalobci k náhradě.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku je možno podat odvolání do 15 dnů ode dne jeho doručení k Vrchnímu soudu v Praze prostřednictvím soudu podepsaného.

Nebude-li povinnost uložená tímto rozsudkem splněna dobrovolně, lze navrhnout výkon rozhodnutí.

Krajský soud v Plzni
dne 11.08.2014

Za správnost vyhotovení:
Hana Hrdličková

Mgr. Miroslava Jarošová, v.r.
samosoudkyně