

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 24.07.1979, sp. zn. 2 Cz 24/79, ECLI:CZ:NS:1979:2.CZ.24.1979.1

Číslo: 35/1982

Právní věta: Namítá-li železnice při mezinárodní přepravě zboží po železnicích, že k poškození zboží došlo ještě před jeho naložením do vagónu, musí ve smyslu ustanovení § 2 bod 4 a 5 a § 7 článku 22 Dohody o přepravě zboží po železnicích v přímém mezinárodním styku (SMGS /1/) především prokázat nakládku nebo vykládku prováděnou prostředky odesílatele nebo příjemce, případně přepravu zboží na otevřených vozech, s tím, že přepravované zboží smělo takto být přepravováno. Dále musí prokázat existenci konkrétní skutečnosti při nakládce, vykládce či přepravě na otevřených vozech, z níž by bylo možné vyvodit, že poškození přepravovaného zboží mohlo při ní podle okolností případu vzniknout. Nepodaří-li se takovou skutečnost prokázat, popřípadě podaří-li se tomu, kdo uplatňuje nárok z poškození zboží při přepravě, vyvrátit domněnku existence příčinné souvislosti s tím, že prokáže opak, potom železnice odpovídá za škodu vzniklou poškozením přepravovaného zboží.

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 24.07.1979

Spisová značka: 2 Cz 24/79

Číslo rozhodnutí: 35

Číslo sešitu: 9-10

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Doprava, Náhrada škody

Předpisy: 81/1951 Sb. čl. 22 § 2 bod 4 a 5
čl. 22 § 7 99/1963 Sb. § 6
§ 120

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 35/1982 sb. rozh.

Namítá-li železnice při mezinárodní přepravě zboží po železnicích, že k poškození zboží došlo ještě před jeho naložením do vagónu, musí ve smyslu ustanovení § 2 bod 4 a 5 a § 7 článku 22 Dohody o přepravě zboží po železnicích v přímém mezinárodním styku (SMGS 1)) především prokázat nakládku nebo vykládku prováděnou prostředky odesílatele nebo příjemce, případně přepravu zboží na otevřených vozech, s tím, že přepravované zboží smělo takto být přepravováno. Dále musí prokázat existenci konkrétní skutečnosti při nakládce, vykládce či přepravě na otevřených vozech, z níž by bylo možné vyvodit, že poškození přepravovaného zboží mohlo při ní podle okolností případu

vzniknout. Nepodaří-li se takovou skutečnost prokázat, popřípadě podaří-li se tomu, kdo uplatňuje nárok z poškození zboží při přepravě, vyvrátit domněnku existence příčinné souvislosti s tím, že prokáže opak, potom železnice odpovídá za škodu vzniklou poškozením přepravovaného zboží.

(Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR z 24. 7. 1979, [2 Cz 24/79](#))

Žalující hospodářská organizace se domáhala vůči žalovaným ČSD náhrady škody v částce 822,- Kčs. Uváděla, že 22. 3. 1975 došly do stanice R. S. 2 obilní kombajny SK 6 Kolos a 10. 12. 1975 do stanice T. další obilní kombajn téhož typu a že při převzetí zásilek bylo zjištěno, že u všech těchto kombajnů byla rozbita čelní skla; celková škoda činila 822,- Kčs. O zjištěném poškození byly sepsány komerční zápisy. Reklamací podanou žalobcem žalované státní dráhy zamítly, avšak podle názoru žalobce nedůvodně, protože nebylo prokázáno, že ke škodě mohlo dojít z příčin uvedených v čl. 22 § 2 bod 3, 4 a 5 Dohody o mezinárodní železniční přepravě zboží (označované zkratkou SMGS).

Žalované dráhy namítaly, že šlo o přepravu na otevřeném voze, na který naložil zásilku odesílatel bez účasti železnice. Protože nebyly ve voze nalezeny úlomky skla, nemohlo dojít k poškození v průběhu přepravy, nýbrž ještě před nakládkou.

Obvodní soud pro Prahu 2 rozsudkem žalobu zamítl s odůvodněním, že i kdyby k rozbití skla došlo v průběhu přepravy, žalovaný by za poškození neodpovídal, neboť přeprava probíhala na otevřeném voze a k poškození skla mohlo dojít pádem nějakého předmětu do vagónu (článek 22 § 5 bod 5 SMGS). V daném případě však nelze ani vyloučit, že zboží bylo podáno k přepravě poškozené, neboť úlomky skla nebyly ve voze nalezeny.

K odvolání žalobce městský soud v Praze svým rozsudkem změnil rozsudek soudu prvního stupně tak, že žalobě vyhověl s odůvodněním, že během řízení nebylo především prokázáno, že k poškození zásilek skutečně došlo v důsledku toho, že byly přepravovány na otevřených vozech, takže není dán důvod pro zproštění se odpovědnosti žalované organizace za škodu podle článku 22 § 2 bod 5 dohody SMGS. Podle § 7 článku 22 SMGS sice platí domněnka, že škoda vznikla z některých důvodů uvedených v bodech 2 nebo 4 – 10 § 2 tohoto článku; tak je tomu však pouze tehdy, ukáže-li se podle okolností případu, že ztráta nebo poškození zboží mohly vzniknout z některého z uvedených důvodů. Dále odvolací soud dovodil, že skutečnost, že úlomky skla nebyly v žádném voze ČSD zjištěny, není ještě důkazem o tom, že během přepravy mohlo dojít k rozbití čelního skla kombajnů tím, že nebyla chráněna proti vnějším vlivům, žalovaná organizace nijak nedoložila.

Nejvyšší soud ČSR rozhodl o stížnosti pro porušení zákona, kterou podal generální prokurátor ČSR, tak, že oběma uvedenými rozsudky byl porušen zákon.

Z odůvodnění:

V projednávané věci šlo o mezinárodní železniční přepravu, takže odpovědnost železnice za škodu vzniklou poškozením přepravovaného zboží (rozbití čelních skel kombajnů) soudy obou stupňů posoudily správně podle Dohody o přepravě zboží po železnicích v přímém mezinárodním styku (SMGS). Ustanovení této dohody však aplikovaly nedůsledně a zejména nezjistily v souvislosti s jejich uplatněním řádně skutečný stav věci ve smyslu ustanovení § 6, § 120 odst. 1, § 132 a § 153 odst. 1 o. s. ř.

Podle ustanovení § 1 článku 22 uvedené dohody SMGS železnice odpovídá zásadně (za podmínek stanovených v oddílu V. SMGS) za škody vzniklé i poškozením zboží, k němuž došlo v době od přijetí zboží k přepravě do výdeje ve stanici určení. Citované ustanovení tedy stanoví základní předpoklad odpovědnosti železnice spočívající v tom, že k poškození přepravovaného zboží došlo v určitém přesně vymezeném období.

S ohledem na ustanovení § 1 článku 22 SMGS se proto měly soudy důsledně vypořádat s námitkou žalované organizace, že k poškození kombajnů nedošlo od jejich přijetí k přepravě do výdeje ve stanici určení. Přitom bylo třeba vycházet z obsahu nákladních listů, z toho, zda se ve vozech nacházely úlomky skla, a případně provést další důkazy ke zjištění stavu kombajnů v době přijetí k přepravě.

Z ustanovení § 2 článku 22 SMGS vyplývá, že železnice neodpovídá za poškození zboží (tedy i za škodu tím vzniklou), jestliže k němu došlo z důvodů uvedených v bodech 1 až 10 tohoto ustanovení. Otázka, který z účastníků je povinen prokázat okolnosti, za nichž železnice za škodu neodpovídá, v souvislosti s těmito okolnostmi, je řešena v § 6 článku 22 SMGS.

V projednávané věci přicházejí v úvahu s ohledem na tvrzení účastníků a dosavadní výsledky řízení důvody uvedené pod body 4 a 5 v § 2 článku 22 SMGS. Železnice s ohledem na ně neodpovídá za poškození zboží přijatého k přepravě, jestliže poškození vzniklo nakládkou nebo vykládkou prováděnou prostředky odesílatele nebo příjemce (bod 4) anebo přepravou na otevřených vozech u zboží, které smí být takto přepravováno podle ustanovení odesílací železnice (bod 5).

Podle ustanovení § 7 článku 22 SMGS platí domněnka, že škoda vznikla z důvodů uvedených v bodech 4 a 5 v § 2 článku 22 SMGS, ukáže-li se podle okolností případu (z návaznosti § 7 na § 2 vyplývá, že prokázat tyto okolnosti náleží železnici), že poškození z těchto důvodů vzniknout mohlo, pokud odesílatel nebo příjemce neprokáže opak (jde o vyvratitelnou domněnku).

Platí-li domněnka, podle níž určitá skutečnost je následkem skutečnosti jiné, může to obecně znamenat, že se předpokládá existence původní skutečnosti a příčinná souvislost mezi ní a skutečností následnou. Ustanovení § 7 článku 22 SMGS však existenci původní skutečnosti nepředpokládá. Sama existence nakládky nebo vykládky prováděná prostředky odesílatele nebo příjemce či přeprava na otevřených vozech totiž takovou skutečností není („Ukáže-li se podle okolností případu, že poškození mohlo vzniknout ...“) a ustanovení § 7 článku 22 SMGS ani nestanoví předpoklad existence takové konkrétní skutečnosti při nakládce, vykládce či přepravě na otevřených vozech, která by mohla vést k poškození zboží („Ukáže-li se ...“).

Nepředpokládá-li se původní skutečnost a přesto platí domněnka shora vyjádřená, musí to nutně znamenat, že ustanovení § 7 článku 22 SMGS stanoví domněnku příčinné souvislosti mezi konkrétní skutečností při nakládce, vykládce či přepravě na otevřených vozech, která by mohla vést k poškození zboží, a vznikem škody na něm. Tento závěr také plně odpovídá znění citovaného ustanovení (mohla-li vzniknout, platí domněnka, že vznikla). Jde přitom o vyvratitelnou domněnku („... pokud odesílatel nebo příjemce neprokáže opak“).

Žalovaná organizace musí tedy ve smyslu ustanovení § 2 bod 4 - 5 a § 7 článku 22 SMGS především prokázat nakládku nebo vykládku prováděnou prostředky odesílatele nebo příjemce, případně přepravu zboží na otevřených vozech s tím, že toto zboží takto smí být podle ustanovení odesílací železnice přepravováno. Dále musí prokázat existenci konkrétní skutečnosti při nakládce, vykládce či přepravě na otevřených vozech, z níž by bylo možné vyvodit, že poškození přepravovaného zboží při ní mohlo podle okolností případu vzniknout. Neždář-li se takovou skutečnost prokázat, popřípadě podaří-li se žalobci domněnku existence příčinné souvislosti vyvrátit tím, že prokáže opak, potom žalovaná organizace za škodu vzniklou poškozením zboží odpovídá.

V řízení ovládaném zásadou materiální pravdy (srov. § 6, § 120 odst. 1, § 132 a § 153 odst. 1 o. s. ř.) nelze chápat zakotvení povinnosti účastníka prokázat určitou skutečnost jako vyloučení aktivity soudu při zjišťování skutečného stavu věci. Vytváří se však taková situace, že pokud soud přes respektování citovaných ustanovení občanského soudního řádu určitou skutečnost nezjistí, jde to k tíži toho z účastníků, jenž nese povinnost prokázat určitou skutečnost.

Soudy obou stupňů tedy měly v daném případě v souvislosti s ustanovením § 2 bod 4 a § 7 článku 22 SMGS podle možností zjišťovat konkrétní způsob provádění nakládky s ohledem na možnost poškození čelních skel. S tím souvisí zejména také odbornost provádění nakládky, způsob zajištění čelních skel při ní atd. V souvislosti s ustanovením § 2 bod 5 a § 7 článku 22 SMGS měly být ujištěny především způsob uložení kombajnů v otevřených vozech, zejména s ohledem na polohu čelních skel při přepravě, ochrana skel („balení“ nových kombajnů pro přepravu), charakter trati po níž byly kombajny přepravovány, a jejího okolí. Uvedené okolnosti bylo pak třeba zvážit ve vzájemné souvislosti i v souvislosti s tím, zda byly nalezeny úlomky skla ve vozech. V obou směrech měly být konkrétní postup a situace konfrontovány s ustanoveními článku 1 hlavy II, oddílu II Předpisů o nakládání a zajišťování zboží na otevřených vozech (příloha č. 6 k článku 8 SMGS).

Ke zjištění uvedených skutečností měly soudy provést všechny potřebné důkazy, zejména svědecký výslech osob, které se podílely na nakládce i přepravě kombajnů, a případně i ustanovit znalce, jenž by posoudil možnost rozbití čelních skel (z určitého druhu skla) s ohledem na zjištěné konkrétní okolnosti nakládky či přepravy.

Soudy v dosavadním řízení ze shora uvedených zásad nevycházely a porušily proto zákon v ustanoveních § 6, § 120 odst. 1, § 132 a § 153 odst. 1 o. s. ř. ve vztahu k ustanovením článku 22 § 2 bod 4 a 5 a § 7 Dohody SMGS.

1) Tato dohoda (označována také jako Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží), platná od 1. 11. 1951 se změnami a doplňky přijatými na konferencích účastníků dohody [zejména 31. 7. 1953, 30. 7. 1955 a 22. 5. 1957] nebo schválenými Komitétem organizace pro spolupráci železnic [zejména z 2. 5. 1959, 30. 11. 1964, 29. 5. 1970 a 15. 4. 1971], byla vyhlášena nařízením č. 81/1951 Sb. (s uveřejněním původního znění Dohody v příloze Sbírky zákonů). Znění Dohody SMGS se změnami a doplňky vydává federální ministerstvo dopravy jako publikaci v Nakladatelství dopravy a spojů v Praze [např. v roce 1974].