

Rozsudek Okresního soudu Plzeň-město ve věci multimodální přepravy provedené způsobem odporujícím ujednání stran

Okresní soud Plzeň-město, ze dne 4. 10. 2019, 12 C 32/2018

Z rozsudku vyplývá, že dopravce, který provede přepravu způsobem odporujícím smluvnímu ujednání, aniž by byl k tomuto postupu okolnostmi donucen, odpovídá za škodu vzniklou v důsledku zpoždění s dodáním zásilky, jeho jednání je navíc možné považovat za rovnocenné úmyslu.

V projednávaném případě se jednalo o přepravu transformátoru a jeho příslušenství z Plzně do Lotyšska. Transformátor byl naložen dne 1. 8. 2017 v Plzni, přičemž do Rigy měl být dopravcem dodán dle domluvy stran dne 12. 8. 2017. Loď s transformátorem připlula ovšem do Rigy až 1. 11. 2017, přičemž transformátor měl být fakticky vyložen v Rize až o několik dní později, tedy 6. 11. 2017. Za prodlení při vykládce v Rize údajně mohla neshoda dopravce s odesílatelem. Příslušenství transformátoru bylo přepravováno samostatně po silnici a bylo naloženo v Plzni dne 26. 9. 2017 a na místo určení v Aizkraukle bylo dodáno 8. 11. 2017. Odesílatel s ohledem na průběh přepravy odmítl zaplatit přepravné.

Žalobou se žalobkyně jakožto dopravce domáhala zaplacení částky ve výši 106.500 EUR s příslušenstvím, přičemž tato částka byla tvořena dlužným přepravným ve výši 89.000 EUR a náklady za čekání lodi na vykládku v Rize od 1. 11. 2017 do 6. 11. 2017 ve výši 17.500 EUR. Žaloba byla podána k Okresnímu soudu Plzeň-město.

V průběhu řízení vyšlo najevo, že žalovaná – společnost vyrábějící transformátory, si najala ke splnění svého závazku v Lotyšsku německou společnost, aby transformátor z České republiky do Lotyšska přepravila. Pro výběr žalobkyně hovořila skutečnost, že tato nabízela jako jediná přímou silniční přepravu do severoněmeckého přístavu. Ostatní zájemci o tuto zakázku navrhovali přepravu s využitím labské vodní cesty a s nakládkou na loď vnitrozemské vodní plavby v některém českém labském přístavu (z důvodu, že se jednalo o nadrozměrnou přepravu). Tomuto způsobu přepravy se chtěla žalovaná vyhnout, jelikož hrozilo, že loď v důsledku nízkého stavu vody nebude moci po Labi plout i několik měsíců, prodlení žalované mohlo způsobit potíže

u zákazníka, a proto uzavřela smlouvu s žalobkyní. Stranami smlouvy bylo tedy sjednáno, že transformátor bude přepraven z Plzně po silnici do některého severoněmeckého námořního přístavu (strany v následné e-mailové komunikaci ujednali, že tímto přístavem bude Lübeck) a následně bude přepraven lodí do Rigy, kde měla být přeprava transformátoru prováděna žalobkyní ukončena dne 12. 8. 2017. Přepravu transformátoru z Rigy do Aizkraukle měl zajišťovat již jiný dopravce. Příslušenství mělo být žalobkyní samostatně přepravováno z Plzně přímo do Aizkraukle po silnici a žalovaná požadovala, aby bylo dodáno až v době, kdy bude transformátor na místě.

V řízení pak bylo prokázáno, že i přes zájem žalované na uskutečnění přepravy transformátoru do námořního přístavu po silnici, přepravila žalobkyně transformátor nejspíše přímo do Lovosic, kde se tento nacházel ještě dne 11. 8. 2017 (tedy v den, kdy měl být již vykládán v Rize) a kde jej žalobkyně naložila následně na loď. Když o tomto byla žalovaná informována zaměstnancem jednoho ze svých smluvních partnerů, který náhodou zahlédl transformátor v přístavu v Lovosicích, vyžádala si vysvětlení od žalobkyně, která omlouvala věc tím, že nebylo možné s transformátorem uskutečnit přepravu přes polské území, kde v té době probíhala oprava mostu a cesta byla tedy pro takovýto náklad neprůjezdná. Z toho důvodu tedy zvolila žalobkyně lodní přepravu. Loď vyplula z Lovosic pouze do Děčína, kde zůstala z důvodu nízkého stavu vody celkem 17 dní, přičemž za tuto dobu bylo žalované účtováno stejné ve výši 7.600 EUR, které žalovaná uhradila ve snaze zabránit dalším průtahům. Z Děčína pokračovala loď do Hamburku, kam dorazila 1. 9. 2017 a kde byl transformátor vyložen v docích Pella Sietas. Dne 21. 9. 2017 došlo k naložení transformátoru

na námořní loď Sheksna, která však krátce po vyplutí uvízla na mělčině ještě v Hamburku, a to z důvodu nedodržení plavební dráhy. Loď musela být tedy přepravena do doků k opravě. K vyložení transformátoru z této lodi došlo až s určitým zpožděním, přičemž transformátor byl až dne 27. 10. 2017 naložen na loď Peak Aberdeen, která doplula do Rigy dne 1. 11. 2017, transformátor byl pak vyložen v přístavu v Rize dne 6. 11. 2017.

V průběhu přepravy transformátoru zákazník žalované požadoval vysvětlení důvodů zpoždění s dodávkou transformátoru. Žalovaná mu tlumočila odůvodnění žalobkyně a zákazník prodloužil termín dodání do 1. 10. 2017, nicméně když ani k tomuto datu nedošlo k dodání transformátoru, uplatnil u žalované smluvní pokutu ve výši 105.900 EUR (10 % ceny zakázky). Tuto částku jako škodu žalovaná jednostranně započítala na nároky žalobkyně uplatňované v žalobě. Žalovaná k tomu navíc uvedla, že důsledkem zpoždění je pro ni navíc faktická ztráta trhu v Lotyšsku.

Soud dospěl k závěru, že mezi stranami byla uzavřena smlouva o přepravě, přičemž se jednalo o jednu smlouvu, která měla dvě části (smlouva na přepravu samotného transformátoru a na přepravu příslušenství). Tato smlouva byla podřízena ujednáním stran úmluvě CMR¹ a jelikož nebylo zvoleno rozhodné právo pro smlouvu, bylo tímto právo lotyšské, a to podle ustanovení čl. 5 Nařízení Řím I. Soud dospěl k závěru, že stranami byla ujednána přímá silniční přeprava transformátoru do německého přístavu, přičemž v důsledku jednání žalobkyně byl náklad v době, kdy měl být vyložen v Rize, stále ještě v Lovosicích a tudíž žalobkyně za zpoždění odpovídá, ledaže by k přeložení na říční loď došlo v důsledku neodstranitelných překážek v plnění smlouvy, které by takovýto postup ospravedlňovaly. Soud poskytl žalobkyni možnost doplnit tvrzení a důkazy v tomto smyslu, žalobkyně tak ovšem neučinila. Soud tedy žalobu zamítl s tím, že žalobkyně nesplnila svou povinnost vyplývající ze sjednané smlouvy řádně a včas, přičemž žalovaná u ní uplatnila škodu způsobenou prodlením v souladu s úmluvou CMR. Žalobkyně nepředložila důkazy, které by jí zbavovaly její odpovědnosti a její jednání považoval soud navíc za rovnocenné úmyslu. Soud rovněž neshledal možnost pro moderaci výše škody způsobené žalobkyní žalované, jak tuto možnost stanoví lotyšské právo.

Komentář k rozsudku:

Na úvod je třeba říci, že soud zde byl konfrontován se skutkově i právně složitým případem, přičemž z rozsudku je patrné, že věnoval případu značnou pozornost. S některými závěry rozsudku lze souhlasit, s jinými již nikoliv. Autor komentáře však nemůže vyloučit, že některé závěry soudu byly ovlivněny aplikací lotyšského práva.

Z rozsudku vyplývá, že strany přepravní smlouvy pro mezinárodní nákladní přepravu by měly věnovat pozornost rovněž sjednání rozhodného vnitrostátního práva, jímž se bude tato smlouva řídit, ledaže se na danou přepravu vztahuje mezinárodní úmluva, která toto rozhodné právo sama stanoví (např. čl. 8 úmluvy COTIF², oproti tomu úmluva CMR takovéto obecné pravidlo neobsahuje). Zatímco v případě, na nějž se mezinárodní úmluva použije bez dalšího (v případě úmluvy CMR jsou podmínky pro její aplikaci uvedeny v čl. 1 a 2), toto rozhodné právo řeší otázky, které nejsou danou úmluvou přímo upraveny (např. otázka subjektu odpovědného za nákladku a vykládku dle § 412 německého HGB, je-li rozhodným právem pro přepravy podléhající úmluvě CMR právo německé), v případech, kdy je daná mezinárodní úmluva použita jen na základě smluvního ujednání stran (tedy mimo svůj aplikační rozsah) zaplňuje vnitrostátní právo nejen zmíněné mezery, ale jeho kogentní ustanovení navíc převáží nad těmi ustanoveními mezinárodní úmluvy, které jsou s těmito vnitrostátními kogentními normami v rozporu (srov. § 2566 odst. 4 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, dále jen „OZ“). Podřízení přepravní smlouvy úmluvě CMR v případech, na něž úmluva CMR podle svých čl. 1 a 2 nedopadá, tedy sice možné je (v tomto případě se jednalo o kombinovanou přepravu z Plzně do Rigy s překládkou na loď, tedy mimo aplikaci čl. 2 úmluvy CMR), nicméně odkaz ve smlouvě na tuto úmluvu nemůže zastoupit volbu použitelného práva. Nedojde-li totiž v takovémto případě k volbě práva a kolizní norma v čl. 5 Nařízení Řím I povede k aplikaci práva, které je pro obě strany přepravní smlouvy neznámé, mohou strany přepravní smlouvy jen těžko určit, která ustanovení úmluvy CMR se použijí a která nikoliv. V posuzovaném případě, kdy žalobkyní byla německá společnost, žalovaná společnost česká a soud probíhal v České republice, nebylo použití lotyšského práva rozhodně ku prospěchu věci. Navíc zjišťováním obsahu cizího práva soudem se projednávání věci komplikuje.

¹ Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), č. 11/1975 Sb.

² Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), č. 65/2016 Sb. m. s.

Obecně se autor komentáře neztotožňuje s názorem okresního soudu, že ujednána byla jedna přepravní smlouva, která měla dvě části. Z rozsudku totiž vyplývá, že místo dodání bylo v obou případech odlišné, přičemž transformátor a příslušenství byly přepravovány odděleně po různých trasách. Při aplikaci českého práva, a tedy i ustanovení § 2555 OZ, jsou podstatné náležitosti smlouvy o přepravě věci následující: vymezení zásilky, vymezení místa odeslání a místa určení a dojednání úplatnosti smlouvy. Jakkoliv mají podstatné náležitosti význam především pro určení smluvního typu (srov. § 1746 odst. 1 OZ), lze usuzovat, že se jedná o takové části obsahu smlouvy, které jsou pro ni rovněž do značné míry individualizující a že v případě odlišných míst dodání u odděleně přepravovaných věcí se bude jednat spíše o dvě přepravní smlouvy. Z rozsudku navíc vyplynulo, že pro obě přepravy bylo kalkulováno samostatné přepravné, celková cena za přepravu pak činila 89.000 EUR. Nelze však vyloučit, že v tomto případě byl závěr soudu ovlivněn aplikací lotyšského práva (z odůvodnění však takovýto postup neplyne).

Soud se pak naprosto správně zabýval otázkou, zda bylo přeložení na loď v Lovosicích způsobeno nenadálými událostmi na cestě, nebo svévolným jednáním žalobkyně v rozporu se smlouvou. Dovodil-li soud použití úmluvy CMR, pak muselo dojít rovněž k aplikaci jejího článku 14 (z odůvodnění nevyplývá, že by tento článek byl derogován kogentní normou lotyšského práva). Ustanovení článku 14 odst. 2 úmluvy CMR říká následující: „Dovolují-li však okolnosti provedení přepravy za podmínek odchylojících se od podmínek stanovených v nákladním listě a dopravce nemohl obdržet v přiměřené době pokyny od osoby oprávněné disponovat se zásilkou podle článku 12, učiní dopravce taková opatření, která považuje v zájmu osoby oprávněné disponovat se zásilkou za nejlepší.“ Toto ustanovení se pak použije analogicky

i v případech, kdy podmínky provedení přepravy byly stranami sjednány, avšak nákladní list nebyl vystaven, nebo neobsahuje žádné záznamy o této otázce³. Judikatura pak dovedla, že postup dopravce, který v průběhu přepravy zjistil, že nemůže pokračovat v přepravě, jelikož most na cestě, který musel pro svou cestu použít, není možné z důvodu špatného technického stavu využít pro jím prováděnou přepravu nákladu značné hmotnosti, a který proto zvolil přeložení na loď a dodání zboží příjemci lodí, byl v souladu s úmluvou CMR⁴. Je však třeba upozornit, že postup podle ustanovení čl. 14 odst. 2 úmluvy CMR vyžaduje, aby dopravce nemohl obdržet v přiměřené době pokyny od osoby oprávněné disponovat se zásilkou ohledně dalšího postupu. Žalobkyně se pak nepodařilo soud přesvědčit, že postupovala právě v souladu s čl. 14 odst. 2 úmluvy CMR.

V neposlední řadě lze poukázání soudu na „zavinění rovnocenné úmyslu“ na straně žalobkyně považovat za příspěvek do diskuse k výkladu článku 29 úmluvy CMR, když lze usuzovat, že škoda vzniklá v důsledku provedení přepravy v rozporu se způsobem sjednaným stranami přepravní smlouvy byla dopravcem způsobena jeho zaviněním, které je dle čl. 29 odst. 1 úmluvy CMR rovnocenné úmyslu. Lze snad jen dodat, že zavinění rovnocenné úmyslu se podle čl. 29 odst. 1 posuzuje podle práva soudu, který řízení vede a mělo by tedy být ve výše popsaném případě posouzeno podle práva českého. Z judikatury Nejvyššího soudu pak plyne, že za rovnocennou úmyslu se v České republice pro potřeby čl. 29 odst. 1 úmluvy CMR považuje hrubá nedbalost (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 9. října 2015, sp. zn. 23 Cdo 1837/2015).

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.
Advokát, bpv Braun Partners, s. r. o.

³ KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2007, s. 1016.

⁴ Rozsudek rakouského OGH ve věci 5 Ob 719/80, ze dne 10. 2. 1981 (shrnutí: SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR: KOMENTÁŘ*. 1. vydání. Praha: VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, s. 229).