



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Martiny Borovcové a soudců JUDr. Romany Novákové a Mgr. Ing. Borise Nypla ve věci

žalobkyně: **MAXiTRANS s.r.o.**, IČO 27683656
sídlem Trnkova 657/90, 628 00 Brno – Líšeň
zastoupená advokátem Mgr. Martinem Laipoldem
sídlem Rubešova 83/10, 120 00 Praha 2

proti
žalované: **SAFICHEM INVEST, a.s.**, IČO 04172043
sídlem Vídeňská 104, 252 50 Vestec
zastoupená advokátem JUDr. Tadeášem Petrem
sídlem Sokolovská 668/136d, 186 00 Praha

o zaplacení 98 500 EUR s příslušenstvím

o odvolání žalobkyně proti rozsudku Okresního soudu v Hradci Králové ze dne 19. 6. 2019,
č. j. 9 C 67/2014-498

takto:

- I. Rozsudek okresního soudu **se potvrzuje.**
- II. Žalobkyně je povinna nahradit žalované náklady odvolacího řízení ve výši 187 321 Kč do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám advokáta žalované.

Odůvodnění:

1. Okresní soud označeným rozsudkem zamítl žalobu, již se žalobkyně domáhala po žalované zaplacení 98 500 EUR s příslušenstvím (výrok I) a uložil žalobkyni nahradit žalované k rukám advokáta náklady řízení ve výši 516 510 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku (výrok II).
2. O věci rozhodoval znovu poté, co jím vydaný předchozí rozsudek ze dne 7. 10. 2015, č. j. 9 C 67/2014-258 ve spojení s rozsudkem odvolacího soudu ze dne 7. 6. 2016, č. j. 47 Co 71/2016-356, byly dovolacím soudem zrušeny a věc vrácena okresnímu soudu k dalšímu řízení (rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 10. 2018, č. j. 32 Cdo 5316/2016-388).
3. Žalobkyně se v souzené věci po žalované domáhala zaplacení dlužné částky se zákonným úrokem z prodlení jako nedoplatku sjednané ceny za obstarání kombinované přepravy 8 kusů cylindrokónických tanků (dále jen „CKT“) s příslušenstvím. Jednalo se o zboží objednané u žalované společností JSC „Georgian Beer Company“ se sídlem v Gruzii z důvodu rozšíření pivovarské výroby, přičemž žalobkyně obstarala přepravu pro žalovanou již v případě předchozí dodávky. Žalovaná v rámci procesní obrany namítala, že uplatněná pohledávka zanikla započetím vzájemné pohledávky z titulu náhrady škody, jež jí vznikla ztrátou 4 kusů CKT během námořní přepravy.
4. Okresní soud vyšel ze zjištění, že na základě cenové nabídky žalobkyně ze dne 15. 10. 2012 na obstarání přepravy za úplatu 229 400 € při námořní přepravě na jedné lodi nebo 278 500 € při námořní přepravě na dvou lodích, byla dne 7. 12. 2012 podepsána písemná zasilatelská smlouva (byť formálně datovaná dnem 19. 10. 2012), ve které se žalobkyně (zasílatelka) zavázala pro žalovanou (příkazkyni) obstarat přepravu 8 CKT s příslušenstvím. Úplata za obstarání přepravy byla sjednána ve výši 229 500 € (článek 5.1.1) s tím, že žalovaná zaplatí tuto cenu, bude-li „předmět plnění dodán dle podmínek smlouvy“ (článek 3.2.1). Žalobkyně se zavázala zabezpečit naložení tanků na kamion v Hradci Králové (čl. 3.2.2) a dodání na adresu: Village Saguramo, Gruzie (čl. 4.3 smlouvy). Žalobkyně se také zavázala při obstarání přepravy tanků postupovat s vynaložením odborné péče tak, aby sjednaný způsob a podmínky přepravy odpovídaly co nejlépe zájmům žalované (viz článek 2.2). V článku 3.1.7 smlouvy bylo dohodnuto, že „zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce, jež vznikla po převzetí a to až do jejího předání příkazci nebo jim pověřené osobě“. Žalovaná na zálohách na úplatu za obstarání přepravy zaplatila celkem částku 115 000 €.
5. V rámci obstarávání přepravy žalobkyně ujednala podmínky přepravy po moři tak, že „...4 pivní tanky a 3 části příslušenství jsou naloženy na palubu na riziko nalodovatele, přičemž „dopravce (rejdař) není odpovědný za ztrátu nebo škodu jakkoli vzniklou“ (viz náložný list použité námořní lodi ze dne 15. 12. 2012). V průběhu námořní přepravy se dne 16. 12. 2012 uvolnila jistící lana a 4 CKT přepadly z paluby do Černého moře. Dne 17. 12. 2012 oznámila žalobkyně žalované utržení palubního nákladu. Na místo určení v Gruzii pak byly doručeny pouze zbylé čtyři CKT a příslušenství.
6. Žalovaná z důvodu ztráty 4 CKT vyrobila a dodala společnosti JSC „Georgian Beer Company“ 4 náhradní CKT v tržní hodnotě 487 512 € (viz smlouva ze dne 26. 4. 2013 na č. l. 55 spisu). Náklady na dopravu těchto náhradních tanků činily 107 950 € (viz doklad na č. l. 100 spisu). Asi v únoru 2013 proběhlo v Praze obchodní jednání mezi zástupci žalobkyně a žalované, při němž žalovaná uplatnila vůči žalobkyni nárok na náhradu škody za ztracené tanky ve výši 487 512 €, což vyplynulo z výpovědi svědka [REDACTED] na č. l. 480 spisu.

7. Z usnesení Odvolacího soudu v Kutaisi (č. l. 226 an. spisu) bylo zjištěno, že gruzínský odvolací soud v soudním sporu vedeném společností JSC „Georgian Beer Company“ vůči společnosti WHITEBOX Ltd. (rejdař) neshledal odpovědnost rejdaře za ztrátu CKT s tím, že škodu jakkoli vzniklou smluvně převzal náloďovatel.
8. Výše popsané skutkové závěry okresní soud posoudil dle zák. č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník ve znění účinném do 31. 12. 2013 (dále též „obch. zák.“), neboť předmětem řízení byly práva a povinnosti ze závazkového vztahu vzniklého v roce 2012 (§ 3028 odst. 2 o. z.), přičemž i promlčecí lhůty, které začaly běžet před dnem nabytí účinnosti občanského zákoníku č. 89/2012 Sb. se posuzují podle dosavadních předpisů (§ 3037 odst. 1 o. z.).
9. V bodě VI odůvodnění učinil závěry k doplatku sjednané úplaty (229 500 €) za obstarání přepravy dle písemné zasilatelské smlouvy ze dne 7. 12. 2012 uzavřené na základě cenové nabídky žalobkyně ze dne 15. 10. 2012 (§ 601 odst. 1 obch. zák.). Uvedl, že v čl. 3.2.1 této smlouvy bylo ujednáno, že žalovaná zaplatí cenu přepravy, bude-li „předmět plnění dodán dle podmínek smlouvy“. Jelikož dle sjednaných podmínek bylo dodáno na místo určení cca 60% nákladu (tj. 4 CKT + příslušenství), pak nedodáno bylo 40% nákladu (tj. 4 CKT). Okresní soud poté uzavřel, že žalobkyni by náleželo za obstarání přepravy 60% z úplaty, tj. částka 137 700 €. A protože žalovaná na zálohách již zaplatila částku 75 000 € a 40 000 €, činí nedoplatek úplaty 22 700 € (137 700 € – 75 000 € – 40 000 €).
10. V bodech VII a VIII odůvodnění okresní soud řešil, zda tato pohledávka žalobkyně zanikla započtením protipohledávky žalované z titulu náhrady škody. A sice, zda žalované svědčila kompenzabilní pohledávka z důvodu náhrady škody způsobené ztrátou 4 CKT v uplatněné výši 98 500 € z celkové tvrzené škody 487 512 €, případně duplicitně uplatněná pohledávka z titulu náhrady škody způsobené dodatečně vynaloženými náklady na přepravu 4 náhradních CKT ve výši 98 500 € z celkové tvrzené škody 107 950 €. Konstatoval, že žalované vznikla škoda dne 16. 12. 2012, kdy došlo k postupnému uvolnění upevňovacích lan u 4 CKT přepravovaných na palubě lodi a jejich následnému pádu přes palubu lodi do Černého moře. Šlo o faktickou škodu, tj. újmu, která nastala v majetkové sféře žalované jako poškozené, spočívající ve zmenšení majetkového stavu ztrátou části zásilky.
11. K úpravě § 603 odst. 2 obch. zák. okresní soud připomněl závěry rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 4. 2004, sp. zn. 29 Odo 152/2003, že zasilatel (při absenci „jiné“ dohody) neodpovídá za škodu na zásilce vzniklou při přepravě věci, nýbrž pouze za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, tj. neodpovídá za případné porušení smlouvy sjednané s dopravcem a za škody vzniklé porušením přepravní smlouvy dopravcem. Podle jeho názoru však bylo v písemné zasilatelské smlouvě stranami ujednáno, že „zasilatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce, jež vznikla po převzetí a to až do jejího předání příkazci nebo jim pověřené osoby“ (článek 3.1.7 smlouvy), ledaže příčinou škody by byla vyšší moc - mimořádná a neodvratitelná událost mimo kontrolu smluvní strany, např. válka (tj. liberační důvod, článek 8.1 a násl. smlouvy). Tedy, smlouvou byla založena objektivní odpovědnost žalobkyně za škodu na převzaté zásilce, tj. odpovědnost za škodlivý následek bez vazby na porušení povinnosti. Podle okresního soudu nejsou vlny na moři ani jejich vliv na přepravovaný náklad nepředvídatelnými skutečnostmi. K odvrácení ztráty CKT přitom stačilo náklad na palubě kontrolovat a uvolněná lana utahovat. Povinnost přepravovaný náklad pravidelně kontrolovat plyne z obecné prevenční povinnosti i z Kodexu bezpečného umístění nákladu a jeho zabezpečení (vydán Mezinárodní námořní organizací IMO dne 6. 11. 1991). V tomto okresní soud setrval na svém původním závěru, že žalobkyně na základě čl. 3.1.7 zasilatelské smlouvy převzala objektivní odpovědnost za škodu vyvolanou ztrátou 4 tanků. Uvedl, že z provedených důkazů vyplývá, že žalobkyně za účelem realizace obstarání přepravy zásilku „převzala“. S ohledem na hmotnost a rozměry bylo totiž

převzetí zásilky ve významu převzetí dispozice nad zásilkou ve smlouvě ujednáno tak, že se žalobkyně zavázala zabezpečit naložení 8 kusů CKT s příslušenstvím na kamion v Hradci Králové (čl. 3.2.2 smlouvy) a dodat je na adresu Village Saguramo, Gruzie (čl. 4.3 smlouvy). Námitka žalobkyně, že zásilku nepřevzala, je pak nepřipadná. Dále uvedl, že zákon nezakazuje „v období do zániku závazku“ zpřesnit či pozměnit plnění dohodou smluvních stran. Takže bylo možno v období do zániku závazku dohodou upřesnit i podmínky obstarání přepravy. Závěr, že písemná zasilatelská smlouva (byť datovaná dnem 19. 10. 2012) byla podepsána dne 7. 12. 2012, okresní soud učinil z e-mailu ze dne 12. 12. 2012 (č. l. 224 spisu), v němž [redacted] žalobkyně [redacted] zaměstnanci žalované [redacted] napsal text: „Ahoj, [redacted] na schůzce v pátek 7. 12. 2012 u [redacted] jsme podepsali smlouvu ...“. A jelikož předmětné CKT s příslušenstvím byly naloženy na námořní loď dne 15. 12. 2012 a ke škodě došlo dne 16. 12. 2012, je zjevné, že zasilatelská smlouva byla podepsána dříve, než došlo k částečnému zániku povinnosti žalobce obstarat přepravu pro nemožnost splnit zasilatelskou smlouvu z důvodu ztráty části zásilky.

12. Dále se okresní soud zabýval posouzením subjektivní odpovědnosti žalobkyně se zřetelem k závěrům rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 27. 1. 2005, sp. zn. 32 Odo 336/2004. Řešil, zda žalobkyně porušila povinnosti ze závazkového vztahu ve smyslu ustanovení § 602 odst. 1 a § 603 odst. 1 obch. zák. tím, že jako zasilatelka při zajištění přepravy nepostupovala s odbornou péčí. A to nejen při uzavírání smluv s jednotlivými dopravci, ale i při zajišťování ostatních podmínek přepravy, jejichž součástí bylo upozornit žalovanou (příkazkyni) na zjevnou nesprávnost resp. neúplnost jejích pokynů. Dle názoru okresního soudu žalobkyně při obstarání námořní přepravy nesjedнала pro žalovanou výhodné přepravní podmínky, pokud v náložném listu (konosamentu) bylo uvedeno, že „čtyři pívni tanky a 3 části příslušenství jsou naloženy na palubu na riziko naložovatele, přičemž dopravce (rejdař) není odpovědný za ztrátu nebo škodu jakkoli vzniklou“ a přitom případný způsob náhrady škody vzniklé poškozením či ztrátou zboží na moři nijak právně neošetřila. Tím nesjedнала podmínky přepravy tak, aby co nejlépe odpovídaly zájmům žalované. A současně mezi tímto porušením povinnosti a vznikem škody je vztah příčiny a následku, neboť odpovědnost dopravce (rejdaře) za ztrátu 4 CKT byla v neprospěch žalované smluvně vyloučena. Protože žalobkyně při sjednávání podmínek přepravy věděla, že přeprava zásilky po moři je přepravou rizikovou, ztotožnil se okresní soud s názorem žalované, že se jednalo o zaviněné protiprávní jednání žalobkyně.
13. K výši pohledávky na náhradu škody způsobené ztrátou CKT (bod IX odůvodnění) okresní soud usoudil, že nedosahuje částky 487 512 €, za niž žalovaná prodala společnosti JSC „Georgian Beer Company“ 4 náhradní CKT. V kupní ceně byl kromě výrobních nákladů obsažen i podnikatelský zisk žalované, který není škodou. Totiž žalovaná obchod dodáním 4 náhradních CKT dodatečně realizovala, čímž dosáhla i plánovaný podnikatelský zisk spojený s výrobou a dodáním celkem osmi CKT s příslušenstvím. Výše škody je proto dána pouze účelně vynaloženými náklady na výrobu 4 náhradních CKT. Vzhledem k částce použité k započtení 98 500 €, okresní soud z důvodu hospodárnosti znalecky nezkoumal, kolik by činily „čisté“ výrobní náklady. Pro účely toho řízení stanovil, že výše škody vzniklé žalované z důvodu ztráty 4 CKT při námořní přepravě činí minimálně 98 500 € tj. cca 20 % jejich tržní hodnoty; když nižší výrobní náklady nelze rozumně předpokládat.
14. Závěrem se okresní soud zabýval námitkou promlčení práva na náhradu škody, již vnesla žalobkyně (bod X). Citoval, že práva vzniklá ze škody na dopravovaných věcech se vůči zasilateli promlčují uplynutím jednoho roku (§ 399 obch. zák.). I po uplynutí promlčecí doby však může oprávněná strana uplatnit své právo při obraně nebo při započtení, jestliže právo mohlo být použito kdykoli před uplynutím promlčecí doby k započtení vůči nároku

uplatněnému druhou stranou (§ 388 odst. 2 písm. b/ obch. zák.). Přitom vycházel z toho, že žalované byla škodní událost oznámena dne 17. 12. 2012 a že v únoru 2013 proběhlo jednání mezi zástupci žalobce a žalované, při němž žalovaná uplatnila vůči žalobkyni nárok na náhradu škody v důsledku ztráty 4 CKT (to okresní soud dovodil z výpovědi svědka [redacted]). Tím měl za prokázané, že žalovaná v únoru 2013 ústně uplatnila vůči žalobkyni nárok na náhradu škody za 4 CKT ve výši 487 512 €, čímž se tato pohledávka žalované z náhrady škody stala splatnou. Uzavřel, že dopis doručený dne 18. 3. 2015 žalobkyni je již bez významu k otázce splatnosti této pohledávky. Ztotožnil se s názorem žalobkyně, že předmětný nárok žalované na náhradu škody se promlčel uplynutím jednoho roku, neboť promlčecí lhůta začala plynout dne 28. 12. 2012, kdy byla příjemci (kupující) doručena neztracená část zásilky (§ 399 obch. zák.). Avšak i promlčený nárok lze uplatnit při obraně proti žalobě nebo při započtení ve smyslu § 388 odst. 2 písm. b) obch. zák. za podmínky, že se vzájemné pohledávky setkaly v době, kdy žádná z pohledávek ještě promlčena nebyla. Podle názoru okresního soudu se aktivně započítávaná pohledávka z náhrady škody setkala s pasivně započítávanou pohledávkou (úplata za obstarání přepravy) již v únoru 2013, kdy žádná z nich promlčena nebyla, a tedy byly kompenzabilní.

15. Okresní soud žalobu zamítl jako zcela nedůvodnou, s tím, že nárok žalobkyně na doplatek úplaty za obstarání přepravy v jím stanovené výši 22 700 € zanikl započtením pohledávky žalované z titulu náhrady škody způsobené ztrátou 4 CKT. Z důvodu hospodárnosti řízení poté již neřešil, zda duplicitně započítávaná pohledávka žalované z titulu náhrady škody vzniklé dodatečně vynaloženými náklady na přepravu 4 kusů náhradních CKT v uplatněné výši 98 500 € splňovala podmínky kompenzability.
16. Proti rozsudku podala odvolání žalobkyně. Navrhovala jej změnit a žalobě vyhovět. Nesouhlasila s právním hodnocením smluvního vztahu. Okresní soud nezjišťoval, jaký byl skutečný obsah smluvního závazku. Vytýkala, že shledal oprávněnou procesní obranu žalované, aniž se vypořádal se skutečnostmi tvrzenými žalobkyní a všemi důkazy. Absolutně přehlédl argumentaci žalobkyně, v důsledku čehož dospěl k chybným skutkovým závěrům, jež nemají oporu v předložených důkazech.
17. Žalobkyně nepovažuje písemnou zasílatelskou smlouvu ze dne 7. 12. 2012 za platnou ani za rozhodnou pro daný smluvní vztah. Doložila předmluvní komunikaci účastnic (cenové nabídky ze dne 9. 9. 2011, 11. 4. 2012, 29. 8. 2012) a též nabídku ze dne 15. 10. 2012, již žalovaná akceptovala objednávkou dne 17. 10. 2012. Na tomto základě žalobkyně obstarala pro žalovanou potřebné druhy přepravy již v říjnu 2012 u svých smluvních partnerů (jednotlivých dopravců): „BEDMET LOGISTIC“ – přepravní smlouva dne 19. 10. 2012; „GIANTI LOGISTICS LTD“ – přepravní smlouva dne 25. 10. 2012; „SEANERGY“ – přepravní smlouva dne 23. 10. 2012. Všechny tyto smlouvy byly na účet žalované uzavřeny za působnosti zasílatelské smlouvy účastnic ze dne 17. 10. 2012. Okresní soud v rozporu s judikaturou Nejvyššího soudu ČR (sp. zn. 32 Odo 529/2005, sp. zn. 29 Odo 152/2003) pokládal jednání dopravce při převzetí zásilky od odesílatele (žalované) za jednání žalobkyně (zasílatelky). Chybně přitom vycházel ze zasílatelské smlouvy ze dne 7. 12. 2012, ač všechny CKT byly již v říjnu 2012, tj. před podpisem písemné smlouvy jednotlivými silničními dopravci, jež obstarala žalobkyně, od žalované odvezeny (viz předložené nákladní listy CMR).
18. Dle názoru žalobkyně okresní soud zaměňuje povinnost obstarat přepravu se závazkem dopravce přepravu provést. Pak žalobkyni nesprávně přičítá jednání námořního dopravce, který převzal zásilku od dopravce říčního. K zásilce měla vždy dispoziční právo pouze žalovaná (odesílající), a to až do jejího vydání příjemci v Gruzii. Proto závěr okresního soudu, že žalobkyně zásilku převzala v okamžiku naložení posledního CKT námořním

dopravcem, je chybný. Žalobkyně nikdy - na počátku přepravy ani v jejím průběhu - nepřevzala zásilku od žalované fakticky ani právně. Ani na základě zasílatelské smlouvy podepsané dne 7. 12. 2012 by nebylo možno zpětně dovozovat, že již v říjnu 2012 žalobkyně převzala zásilku od žalované. Jinak ovšem ustanovení této smlouvy nemohla být na předmětný smluvní vztah aplikovatelná. V době podpisu hlavní závazek byl žalobkyní již splněn a část obstarané přepravy i vykonána. Následně žalobkyně jen dohlížela na plnění povinností zjednanými subjekty a řešila náhradu škody pro žalovanou. Nadto návrh písemné smlouvy žalobkyně učinila žalované dne 19. 10. 2012, avšak nebyl v přiměřené lhůtě akceptován. Žalobkyně konala již na základě nabídky na obstarání přepravy ze dne 15. 10. 2012, jež byla akceptována objednávkou žalované ze dne 17. 10. 2012.

19. Žalobkyně vzhledem k uvedenému pokládala za chybný závěr okresního soudu o objektivní (smluvní) odpovědnosti žalobkyně dle článku 3.1.7 sporné písemné zasílatelské smlouvy. Resp. ve smyslu písemného návrhu smlouvy ze dne 19. 10. 2012 žalovaná měla možnost požádat o zajištění CKT proti povětrnostním vlivům v podpalubí druhé lodi, čehož nevyužila (šlo o dražší variantu). Z daného článku tedy nelze dovozovat jakékoli porušení smluvní povinnosti ze strany žalobkyně. Rovněž chybný je závěr o porušení čl. 3.1.4, když žalobkyně nikdy zásilku nepřevzala.
20. U dovozované subjektivní (zákonné) odpovědnosti namítala, že se okresní soud náležitě nezabýval, jaké pokyny k obstarání přepravy žalobkyně obdržela od žalované. Na základě cenových nabídek žalobkyně (viz výše) byla žalovaná informována, že námořní přeprava bude prováděna buď tak, že část zboží bude na palubě, nebo že všechno zboží bude v podpalubí. Žalovaná zvolila variantu jednou lodí tj. část zboží na palubě, protože byla o 1,25 mil. Kč levnější. Přeprava zboží na palubě lodi je naprosto běžným způsobem přepravy, byť představuje zvýšená rizika. Nepochota žalované připlatit si za přepravu nákladu dvěma loděmi nemůže být přičítána žalobkyni jako nedodržení odborné péče. Žalobkyně je přesvědčena, že naopak dodržela veškerou možnou odbornou péči, kterou mohla jako zasílatelka poskytnout. Nechala si od společnosti SEANERGY s.r.o. předložit veškeré certifikáty o správnosti zajištění zásilky na palubě lodi, což odsouhlasil kapitán lodi. Žalovaná byla seznámena s tím, že společnost SEANERGY s.r.o. zajišťuje námořní přepravu. Sporná skutečnost, zda byla či nebyla předmětná loď vybavena „železnou tyčí“ na utahování zabezpečovacích lan, nebyla předmětem dokazování.
21. Závěru okresního soudu, že žalobkyně sjednala s námořním dopravcem doložku zprošťující námořního dopravce odpovědnosti za náklad na palubě (tj. předtištěný text na konosamentu), žalobkyně oponovala, že s námořním dopravcem neměla žádný smluvní vztah. Okresní soud předtištěný text patrně považoval za ujednání přepravní smlouvy mezi žalobkyní a námořním dopravcem. Výhrada na konosamentu pouze deklaruje, že zboží na palubě lodi je naloženo v souladu s pokynem naložovatele a rozhodně není smluvním ujednáním o zproštění odpovědnosti námořního dopravce. Takové ujednání by bylo ze zákona neplatné, neboť nikdo se nemůže vzdát práva na náhradu škody dříve, než vznikne. Žalobkyni není ani jasné, jak by měla právně ošetřit způsob náhrady škody vzniklé poškozením nebo ztrátou zásilky na moři, když si žalovaná zvolila levnější variantu přepravy s uložením části zásilky na palubě. Námořní dopravce (rejdař) měl sjednané pojištění odpovědnosti za škodu, proto byla loď v cílovém přístavu arestována do prohlášení pojišťovny. Tím, že se žalovaná rozhodla nevymáhat nároky z konosamentu a převedla je předáním konosamentu na příjemce zásilky, pozbyla práva na náhradu škody vůči námořnímu dopravci. Zbožové pojištění pak by bylo možné sjednat jen za součinnosti žalované a na celou zásilku. Podle zkušeností žalobkyně by však výše takového pojistného přesáhla částku, kterou žalovaná hodlala ušetřit.

22. K vlastní škodě žalobkyně zopakovala, že žalovaná o své vůli převedla veškerá práva na náhradu škody vůči námořnímu dopravci předáním konosamentu na příjemce zásilky a ten sám uplatnil toto právo vůči námořnímu dopravci (srov. Nejvyšší soud pod sp. zn. 23 Cdo 888/2011). Pak ovšem nebylo povinností žalované vyrábět náhradní CKT, neboť příjemce zásilky nemohl z téhož titulu (ztráta resp. nedodání části zásilky) požadovat náhradu škody na základě (bezplatně) převedeného konosamentu vůči námořnímu dopravci a současně žádat náhradu téže škody na základě kupní smlouvy se žalovanou. Žalobkyně proto odmítá příčinnou souvislost mezi ztrátou CKT a jejich novou výrobou.
23. Žalobkyně měla rovněž za chybné právní posouzení nároku na zasílatelskou odměnu. Úplata zasílatele není přepravné, a tedy nelze zohledňovat poměr doručené části zásilky a sjednané úplaty. Dle § 607 obch. zák. se úplata skládá z odměny za obstarání přepravy a dále z účelně vynaložených nákladů na obstarání přepravy. Účastnice sjednaly úplatu jednou částkou a k výši vynaložených nákladů nutno přihlížet. Žalobkyně musela vynaložit náklady na obstarání přepravy po moři, jinak by rejdař zásilku nepřepřavil. Skutečnost, že zásilka byla zčásti ztracena, nemůže být zohledněna při posouzení účelnosti takto vynaložených nákladů.
24. K závěrům okresního soudu stran promlčení se žalobkyně ohradila, že ani [REDAKCE] ani [REDAKCE] neuvedli, že na schůzce v únoru 2013 žalovaná vyčíslila nějakou částku za ztrátu 4 CKT či že žádala náhradu konkrétní škody po žalobkyni. Okresní soud zde vyšel pouze z tvrzení žalované, jež nebyla ničím prokázána. Žalobkyně od počátku opakovaně odmítá, že by po ní před zahájením řízení žádala žalovaná zaplatit jakoukoli konkrétní částku z titulu náhrady škody. Před podáním žaloby nebyla uplatněna žádná pohledávka v určité výši, jež by byla započitatelná vůči nároku žalobkyně na úplatu. Nebylo totiž ani možné, aby již v únoru 2013 uplatnila žalovaná nárok na náhradu škody, kterou i okresní soud odvozuje od výroby náhradních CKT, k níž žalovaná přistoupila až v roce 2014 na základě nové kupní smlouvy s příjemcem ze dne 26. 4. 2013. Žalobkyně trvá na tom, že poprvé k uplatnění dané škody žalovaná přistoupila až v dopisu ze dne 18. 3. 2015. Tudíž předmětný nárok žalované nebyl způsobilým k započtení, neboť byl uplatněn až v době, kdy již byl promlčen a nelze jej v tomto řízení pro kompenzační námitku použít (viz NS ČR pod sp. zn. 32 Cdo 50/2000).
25. Žalovaná navrhla potvrzení rozsudku jako věcně správného. Tvrzení žalobkyně, že daný smluvní vztah nebyl založen písemnou zasílatelskou smlouvou, nýbrž ústní či konkludentní formou na základě cenové nabídky žalobkyně ze dne 15. 10. 2012, označila za zjevně účelové ve snaze vyhnout se aplikaci nepříznivých smluvních ujednání, jež ji činí plně odpovědnou za škodu vzniklou žalované. Současně se neztotožnila se závěrem okresního soudu, že písemná zasílatelská smlouva byla uzavřena až dne 7. 12. 2012. Datována byla 19. 10. 2012, připojeny jsou podpisy účastnic. I kdyby však smluvní vztah vznikl na základě zmíněné cenové nabídky žalobkyně, byl nahrazen touto později uzavřenou písemnou zasílatelskou smlouvou ve smyslu jejího čl. I. Plnění žalobkyně v souvislosti s obstaráním námořní přepravy proběhlo až po uzavření smlouvy, proto je tento dílčí spor naprosto nepodstatný.
26. Pro danou věc je rozhodující, že bylo povinností žalobkyně, aby námořní přepravu pro žalovanou řádně sjednala, čehož žalobkyně nedbala, své povinnosti porušila a tím způsobila žalované škodu, za niž odpovídá. Dle žalované jsou žalobkyní odkazovaná rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 29 Odo 152/2003 a 32 Odo 529/2005 nepřipadná pro skutkovou i právní odlišnost dané věci. Zde není řešena situace, kdy by příčinná souvislost mezi vznikem škody a obstaráváním přepravy zasílatelem nebyla prokázána, resp. kdy by škodu způsobil výlučně dopravce. Podle názoru žalované škoda vznikla jednoznačně v přímém

důsledku nesprávného postupu žalobkyně při obstarávání přepravy (výběr nevhodné lodě, nedostatečný dohled nad řádným zajištěním nákladu, sjednání nevýhodných podmínek přepravy v konosamentu). Nadto žalobkyně smluvně převzala odpovědnost za škodu až do doby, kdy dopravované zboží bude dodáno příjemci, bez ohledu na zavinění. Podle názoru žalované ujednání čl. 2.1 a 2.2 smlouvy nikterak nekolidují ani nevylučují aplikaci čl. 3.2.1, 3.1.7 a 3.1.4. Článek 3.1.7 sice hovoří o převzaté zásilce, ale není v něm uvedeno, že se má jednat o zásilku převzatou žalobkyní a nikoli obstaraným dopravcem. Žalovaná do smluvního vztahu vstupovala v dobré víře a s přesvědčením, že žalobkyně objektivní odpovědnost ponese; každý rozumně smýšlející by si to musel vyložit shodně. Žalobkyně provádí selektivní výklad a z něj dovozuje nesprávné až nesmyslné závěry.

27. Žalovaná rozhodně neměla za povinnost žádat žalobkyni o ochranu zásilky před povětrnostními vlivy (čl. 3.1.4). Ujednání čl. 3.1.7 nebylo takovou žádostí nikterak podmíněno. Taková opatření totiž měla žalobkyně učinit dle věty druhé cit. článku automaticky. Je pravdou, že žalobkyně nabízela žalované před uzavřením smlouvy i variantu přepravy zboží na dvou lodích namísto jedné, jenže podle žalované bez bližších informací o způsobu uložení zásilky a o souvisejícím riziku. Použití jen jedné lodi přímo neimplikuje, že bude náklad přepravován na palubě. Žalovaná popírá, že by věděla o přepravě části nákladu na palubě a že si tento způsob sama určila. Dozvěděla se o tom až po ztrátě tanků v moři. Varianta přepravy nákladu jednou lodí nebyla žalované prezentována jako rizikovější. Nelze tedy usoudit, že výběrem levnější varianty žalovaná fakticky rezignovala na bezpečnost přepravy a žalobkyně se tím zbavila odpovědnosti za splnění povinnosti obstarat přepravu tak, aby nedošlo ke ztrátě zásilky. Žalovaná není profesionálkou v námořní přepravě a nemohla předpokládat, že varianta jednou lodí je více riziková. Pokud tomu tak bylo, neměla žalobkyně tuto variantu nabízet, nebo měla na rizika předem upozornit a vyžádat si od žalobkyně pokyn, zda má přece přepravu takto obstarat.
28. Společnost SEANERGY s.r.o. vystupovala jako mezizasílatelka. Vybrala nevhodnou loď, která nebyla vybavena zařízením na utahování uvazovacích lan (nikoli jen chybějící „železná tyč“; k tomu viz posudek LGSA Marine a výpověď členů lodní posádky v přístavu vykládky). Ve smyslu § 605 odst. 2 obch. zák. žalobkyně (zasílatelka) odpovídá jako by přepravu obstarala sama. Mezizasílatelka neprovedla veškerá opatření potřebná k zajištění nákladu na lodi již proto, že nakládku v přístavu realizovala společnost Schenker Romtrans SA. Žalovaná nesouhlasí, že nebýt předání konosamentu mohla nárok na náhradu škody uplatnit vůči námořnímu dopravci (rejdaři). Nebyla s ním ve smluvním vztahu, přepravní smlouvu uzavírala mezizasílatelka. Proto předáním konosamentu příjemci zboží nemohla pozbýt práva domáhat se náhrady škody vůči žalobkyni. Žalobkyně v souladu se smlouvou měla obstarat, aby byl náklad řádně upevněn a zajištěn a je nerozhodné, zda se žalovaná snažila na přepravě ušetřit. Navíc konosamentem se nepřevádí právo na náhradu škody, nýbrž zakládá právo na převzetí zboží od námořního dopravce. Žalovaná měla s příjemcem zboží sjednatu paritní doložku INCOTERMS, což značilo, že riziko škody na zboží mělo ze žalované na příjemce přejít až okamžikem, kdy bude dáno k dispozici příjemci v místě určení. Byla také sjednána výhrada vlastnictví žalované, přičemž celá kupní cena zboží jí nebyla uhrazena dříve, než byly dodány náhradní CKT za ztracené. Bylo by absurdní, kdyby nárok na náhradu škody měl žalované zaniknout proto, že se náhrady škody neúspěšně domáhal příjemce zboží v Gruzii. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 888/2011 není pro souzenou věc relevantní.
29. K výši odměny za obstarání přepravy žalovaná míní, že náklady vynaložené žalobkyní na přepravu ztracené části zásilky nebyly vynaloženy účelně. Taktéž je žalovaná přesvědčena, že nárok na náhradu škody vůči žalobkyni uplatnila řádně a včas. Škoda jí vznikla ztrátou CKT v moři, nikoli vyrobením náhradních CKT ani jejich náhradní přepravou.

Hmotněprávní základ uplatněné náhrady škody je od počátku stejný. Jeho výše pak se pochopitelně odvíjí od ceny náhradních CKT, které byla nucena vyrobit. Svědek [REDACTED] vypověděl, že žalované bylo ze strany žalobkyně doporučeno, aby vyčkala výsledku arestace lodí v přístavu a poté verdiktu gruzínského soudu ve sporu příjemce zásilky proti námořnímu dopravci, a že nebude-li výsledek pro příjemce zásilky pozitivní, přislíbila žalobkyně škodu žalovanému nahradit. Údajné promlčení pohledávky žalované není pro posouzení kompenzability podstatné. I kdyby totiž byla tato pohledávka promlčena a nebyla tak splněna podmínka ust. § 388 odst. 2 písm. b) obch. zák., podle písm. a) cit. ustanovení platí, že pokud se obě práva vztahují ke shodnému smluvnímu vztahu, což je zde nepochybně splněno, je pohledávka k započtení způsobilá.

30. Závěrem žalovaná uvedla, že jí vznikla i jiná škoda než na dopravovaných věcech, spočívající ve vynaložení nákladů na další přepravu náhradních CKT ve výši 107 950 EUR, jež by jinak nemusela vynaložit. Jde o druhou pohledávku, kterou uplatnila k započtení eventuálně.
31. Krajský soud přezkoumal napadený rozsudek, jakož i řízení, jež jeho vydání předcházelo, při nařízeném jednání. Byl přitom vázán závěry Nejvyššího soudu v obou předchozích zrušujících rozsudcích – první citován shora okresním soudem a druhým v pořadí byl rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. 12. 2021, č. j. 23 Cdo 2382/2020-618. Dovolací soud odvolacímu soudu uložil, aby předně zkoumal, zda způsob a podmínky přepravy byly zasílatelem sjednány s vynaložením odborné péče a způsobem odpovídajícím co nejlépe zájmům příkazce, které byly zasílateli známy, popřípadě (v případě důvodnosti příslušné procesní argumentace žalobkyně) zda zasílatel splnil povinnost upozornit příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů k přepravě (§ 602 odst. 1, § 603 odst. 1 obch. zák.). Dále, aby se znovu zabýval účinky započtení první pohledávky (její části) za ztrátu 4 CKT o hodnotě 487 512 EUR případně druhé pohledávky na úhradu náhradní dopravy CKT ve výši 107 950 EUR, neboť opakovaná námitka započtení v podání žalované ze dne 21. 2. 2020 na č. l. 578 spisu se vztahovala k oběma těmto pohledávkám.
32. Žalobkyně nadále tvrdila, že žaloba je zcela důvodná, neboť její pohledávka za žalovanou z titulu úplaty za obstarání přepravy dle zasílatelské smlouvy nemohla zaniknout započtením první ani druhé pohledávky. Podle ní si žalovaná obchodující se zahraničím musela být vědoma rozdílu rizikovosti uložení zásilky v podpalubí či na palubě lodí. Nadto již měla zkušenosti z předcházející obdobné přepravy obstarané žalobkyní. Žalobkyně v nabídce upozornila, že při zvolení možnosti levnější dopravy jednou námořní lodí bude zásilka zčásti uložena na palubě. Skutečnost, že došlo ke škodě na zásilce, nebyla zapříčiněna nedostatkem péče žalobkyně, nýbrž povětrnostními podmínkami na moři v termínu přepravy posunutém kvůli zpoždění výroby žalované. Věta vždy automaticky uváděná dopravcem (rejdařem) na konosamentu, nemá žádnou souvislost se vzniklou škodou. Úkon jednostranného započtení v písemném závěrečném návrhu žalované ze dne 21. 2. 2020 neodstranil chybějící příčinnou souvislost.
33. Navíc pohledávka žalobkyně již zanikla úhradou žalované. Proto by odvolací soud měl řízení zastavit, aniž žaloba byla vzata zpět. K tomuto odvolací soud uvádí, že nenachází žádné procesní ustanovení, podle něhož by řízení bylo možno zastavit. Jelikož se jedná o procesní úkon žalobkyně (návrh na zastavení), který není za řízení přípustný, nepřihlíží se k němu a soud o něm nemusí rozhodovat (§ 41a odst. 3, § 211 o. s. ř.). Není přitom sporu, že žalovaná žalobkyni i jejímu advokátovi poskytla po vydání pravomocného a vykonatelného rozsudku odvolacího soudu, který byl později zrušen, tedy ne zcela dobrovolně, plnění dne 21. 4. 2020 (k tomu viz č. l. 686, 687 spisu). Žalovaná připomněla nález Ústavního soudu ze dne 30. 6. 2020, sp. zn. Pl. ÚS 40/18.

34. Žalovaná žádala napadený rozsudek potvrdit. Zopakovala, že nikdy neobdržela upozornění o tom, že budou CKT převáženy na palubě lodi ani nebyla žalobkyní upozorněna na související rizika, včetně poznámky na konosamentu o zproštění odpovědnosti rejdaře za náklad přepravovaný na palubě. Žalobkyně nesplnila řádně své povinnosti zasílatelky a navíc převzala objektivní odpovědnost za škodu na přepravovaném zboží. O formální přípustnosti kompenzační námitky žalované nelze rozumně pochybovat. Nárok žalované na náhradu škody byl vůči žalobkyni uplatněn nejpozději 18. 3. 2015, poté následoval kompenzační projev 1. 4. 2015. Už od okamžiku, kdy se poškozený dozvěděl o škodě a kdo mu ji způsobil, je v souladu s § 358 obch. zák. možné pohledávku, která dosud nemusí být z důvodu absence výzvy věřitele k plnění splatná, jednostranně započítat proti jiné pohledávce škůdce (viz rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 32 Cdo 1630/2016). Z předložených listin jasně vyplývá, že žalovaná vyrobila nové náhradní CKT za ty, které byly při přepravě zajištěné žalobkyní ztraceny v moři, a zaplatila za jejich novou přepravu do místa určení. Náhradní dodávka se týkala téhož obchodního projektu, jak plyne ze smlouvy ze dne 26. 4. 2013 a z potvrzení společnosti JSC „Georgian Beer Company“ na č. l. 118 spisu.
35. Odvolací soud se věcí opětovně zabýval, přičemž částečně opakoval dokazování. A to kupní smlouvou „kontrakt č. P104/13 ze dne 26. 4. 2013“ včetně dodatku na č. l. 55 až 62 spisu, jejímž předmětem byla dodávka 4 kusů CKT za cenu 487 512 EUR. Dále potvrzením zákazníka na č. l. 118, 119 spisu, v němž [REDAKCE] JSC „GEORGIAN BEER COMPANY“ potvrdil, že nahrazení dodávky CKT podle smlouvy č. P104/13 ze dne 26. 4. 2013 je přímo spojeno se smlouvou č. 5500/12 ze dne 4. 5. 2012, z níž tanky byly utopeny během přepravy v Černém moři. A dále listinami o nákladech žalované na dopravu 4 kusů náhradních CKT na č. l. 100 až 106 spisu – fakturou ze dne 2. 11. 2014 vystavenou WLSC Group, Ltd. na částku 107 950 EUR za přepravu 4 CKT od žalované do místa určení JSC „GEORGIAN BEER COMPANY“, Saguramo, Gruzie na základě přiložené nabídky ze dne 27. 9. 2013, již žalovaná uhradila (viz listiny na č. l. 100 a násl. spisu).
36. Odvolací soud předně znovu zkoumal uplatněné kompenzační námitky a dospěl k následujícím závěrům. Pokud dříve nepřiznal prvé uplatněné kompenzační námitce zamýšlený účinek pro absenci splatnosti, tak přehlédl, že opakovaná námitka započtení v podání žalované ze dne 21. 2. 2020 na č. l. 578 spisu se vztahovala rovněž k pohledávce (její části) za ztrátu zásilky 4 CKT o hodnotě 487 512 EUR. Námitku jejího započtení jako obranu proti žalobě mohla žalovaná vznést i v písemném závěrečném návrhu za odvolacího řízení, neboť jde o institut hmotného práva, jehož uplatnění zákon nekonzcentruje do určitého stadia řízení před soudem. I tato pohledávka je tedy kompenzabilní a u obou těchto pohledávek na náhradu škody odvolací soud znovu posoudil jejich existenci (viz bod 61 zrušujícího rozsudku).
37. K námitce promlčení této prvé protipohledávky správně citoval již okresní soud, že dle § 388 odst. 2 písm. b/ obch. zák. i po uplynutí promlčecí doby může oprávněná strana uplatnit své právo při obraně nebo při započtení, jestliže právo mohlo být použito kdykoli před uplynutím promlčecí doby k započtení vůči nároku uplatněnému druhou stranou.
38. Podle § 373 obch. zák. kdo poruší svou povinnost ze závazkového vztahu, je povinen nahradit škodu tím způsobenou druhé straně, ledaže prokáže, že porušení povinností bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími odpovědnost. Podle § 757 obch. zák. pro odpovědnost za škodu způsobenou porušením povinností stanovených tímto zákonem platí obdobně ustanovení § 373 a násl. Základním předpokladem pro vznik povinnosti k náhradě škody obecně je porušení určité právní povinnosti a vznik škody jako následek tohoto porušení povinnosti, tedy příčinná souvislost mezi porušením povinnosti a vznikem škody.

39. Odvolací soud nejprve řešil, zda žalobkyně (zasílatelka) neporušila při obstarání námořní přepravy zákonnou povinnost sjednat způsob a podmínky přepravy s vynaložením odborné péče a způsobem odpovídajícím co nejlépe zájmům příkazce (žalované), které jí byly známy, stanovenou v § 603 odst. 1 obch. zák. A poté, zda žalobkyně splnila povinnost upozornit žalovanou na zjevnou nesprávnost jejích pokynů k přepravě, stanovenou v § 602 odst. 1 obch. zák. Ve shodě se soudem okresním uzavřel, že žalobkyně porušila povinnost postupovat tak, aby co nejlépe chránila zájmy žalované, neboť její povinností bylo postupovat s odbornou péčí nikoli jen při uzavírání smluv s jednotlivými dopravci v přepravním řetězci, nýbrž také při zajišťování ostatních podmínek organizačně i odborně náročné mezinárodní přepravy zboží. Odpovídající servis zasílatele předpokládá zajistit vše potřebné k tomu, aby se zásilka dostala od odesílatele k příjemci bez jeho starostí (rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 32 Odo 336/2004). Na rozdíl od přesvědčení žalobkyně ve smyslu judikatorních závěrů Nejvyššího soudu pro řádné splnění jejích povinností zasílatelky nedostačovalo, že obstarala kombinovanou přepravu pro žalovanou uzavřením smluv s jednotlivými dopravci, zajistila nákladku u žalované, provedla příslušné úhrady (tj. vynaložila náklady na obstarání přeprav) a žalované o tom podala zprávu, dále že levnější variantu námořní přepravy jednou lodí s částí zásilky na palubě zajistila podle objednávky žalované, jejíž výroba se zpozdila, nákladku a upevnění zásilky na námořní lodi pro ni provedla certifikovaná společnost a příslušná poznámka vylučující odpovědnost rejdaře se do konosamentu uvádí automaticky a že po škodní události poskytla žalované poskytla informace a pokyny.
40. Jak uvedl okresní soud, podle obsahu nákladního listu použité námořní lodi (konosament) žalovaná resp. meziasílatelka SEANERGY s.r.o. nechala naložit přepravované zboží žalované na palubu námořní lodi s poznámkou, že 4 CKT jsou naloženy na palubu na riziko naložovatele, přičemž dopravce (rejdař) není odpovědný za ztrátu nebo škodu jakkoliv vzniklou (viz čl. 20, 121 spisu). Žalovaná na toto nebyla upozorněna, žalobkyně si nevyžádala její souhlas. Sice cenová nabídka žalobkyně z 15. 10. 2012 na č. 1. 7 spisu obsahovala dvě varianty, z nichž tu levnější s jednou námořní lodí při uložení části zásilky na palubě si žalovaná zvolila, ale neobsahovala žádné upozornění na větší rizikovost. Naopak v poznámce v nabídce byl údaj „odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR je pojištěna do výše 10 mil. Kč“. Nadto podle posudku LGSA Marine - agent Lloyd's ve Velké Británii ze dne 31. 7. 2013 (tj. nezávislá společnost námořních havarijních komisařů, dozorců nákladních lodí, inženýrů a konzultantů poskytujících široké spektrum služeb pro pojišťovnictví, námořnictví, lodní dopravu, risk management, dopravní a energetický průmysl), z něhož vycházelo usnesení gruzínského odvolacího soudu v Kutaisi na č. 1. 226 spisu, vyplynulo, že ztráta palubního nákladu CK tanků z motorové lodi Whitebox Volga dne 16. 12. 2012 na cestě z přístavu Constanta v Rumunsku do přístavu Poti v Gruzii byla způsobena v důsledku nedostatečné kapacity zabraňujícího zajištění a neadekvátně instalovaných zádržných lan. Lze tak říci, že meziasílatelka nevynaložila patřičnou profesionální péči, pokud náležitě neprovedla dohled nad odborností uložení a upevnění nákladu na lodi, včetně jejího vybavení zařízením na přitahování lan upevňujících náklad v případě rozvolnění. Pokud by jednala řádně, ke ztrátě zásilky by nedošlo, neboť podle LGSA Marine nemohlo počasí dosahující maximální úroveň stupně 6 Beaufortovy stupnice způsobit ztrátu palubního nákladu. Mezi porušením povinností žalobkyně a škodlivým následkem, který spočíval ve ztrátě části zásilky žalované v podobě čtyř CKT během námořní přepravy pádem z paluby lodi do moře, je dán vztah příčinné souvislosti. Žalobou uplatněná pohledávka na smluvní úplatu tedy zcela zanikla již započtením první pohledávky žalované ve shodné výši.
41. Poté zápočet druhé pohledávky žalované již nemohl vyvolat zamýšlené účinky. I kdyby však účinek započtení nebyl přiznán první kompenzační námitce, pak by zažalovaná pohledávka

zanikla tímto druhým započtením. V tomto směru odvolací soud po zopakování dokazování přehodnotil předchozí názor o neexistenci druhé pohledávky z titulu nároku na náhradu škody představované náklady na dopravu náhradních CKT. Ze smlouvy č. P104/13 ze dne 26. 4. 2013 vč. dodatku č. 1 spjaté s původní smlouvou č. 5500/12 ze dne 4. 5. 2012 ve spojení se srozumitelným potvrzením JSC „Georgian Beer Company“ a listinami dokládajícími dopravu náhradních 4 CKT včetně faktury ze dne 2. 11. 2014 na částku 107 950 EUR lze dovodit, že je zde dána příčinná souvislost mezi výše popsáním porušením povinností žalobkyně a vznikem nákladů žalované na novou dopravu. Jediná skutečnost nedodržení sjednaného termínu dodání náhradních CKT příčinnou souvislost nepřetrhuje.

42. A to ať by již žalobkyni úplata měla náležet v celé zažalované výši nebo ve výši 60% z ní, jak mínil okresní soud, jelikož na místo určení bylo dodáno jen cca 60% přepravovaného nákladu. V souzené věci žalobkyně žádala o doplatek 98 500 EUR ze smluvní úplaty představující část nutných nákladů vynaložených za účelem splnění závazku obstarat přepravu uzavřením smluv o přepravách pro žalovanou (č. l. 434 an. spisu). Podle názoru odvolacího soudu neposkytuje zákonná úprava ust. § 607 obch. zák. oporu pro krácení úplaty zasílatele pro případ nedodání části zásilky. A k odepření celé smluvní úplaty by nebylo lze přistoupit ani na základě čl. 3.2.1 písemné zasílatelské smlouvy, v němž se příkazce (žalovaná) zavázala „V případě, že předmět plnění byl dodán dle podmínek této Smlouvy zaplatit za předmět plnění Zasílateli dohodnutou cenu, dohodnutým způsobem a v dohodnutém termínu dle podmínek této Smlouvy“. Předmětem zasílatelské smlouvy byl závazek žalobkyně obstarat přepravu zboží uzavřením či zprostředkováním jednotlivých smluv (viz čl. II bod 2.1. a 2.2). Nikoli dodat předmět plnění jako by tomu bylo v případě dopravce. K výkladu tohoto jazykového ujednání vzbuzujícímu pochybnosti lze uvést, že žalobkyně rozhodně vyloučila vůli vzdát se celé smluvní úplaty pro případ dodání neúplné zásilky bez ohledu na vynaložené značné náklady spojené s obstaráním jednotlivých typů kombinované přepravy. Smluvní úplata byla sjednána ve výši 229 500 EUR, z čehož jí doložené náklady na obstarání přepravy činily 202 120 EUR, zbytek byla odměna žalobkyně. Pokud žalovaná tvrdila úmysl pro ten případ nezaplatit žalobkyni vůbec ničeho s tím, že žalobkyně si veškeré náklady měla nést ze svého, takový úmysl nebyl ani nemohl být žalobkyni znám, neboť neodpovídal obvyklé praxi v zasílatelství a Všeobecným zasílatelským podmínkám Svazu spedice a logistiky ČR účinným od 1. 7. 2005, které dle shodného prohlášení účastnic byly součástí jejich smluvního vztahu (č. l. 97 an. spisu). Jelikož pochybnosti o tomto ustanovení nebyly odstraněny, odvolací soud je ve shodě se soudem okresním pokládá pro nesrozumitelnost za neplatné (§ 35 odst. 2 obč. zák., § 266 obch. zák.).
43. Dále, odvolací soud shledal správnými prvoinstanční závěry rovněž stran objektivní odpovědnosti žalobkyně, na něž pro stručnost odůvodnění odkazuje (viz čl. VII rozsudku okresního soudu), jež byla platně sjednána v čl. 3.1.7 písemné zasílatelské smlouvy. Zmíněný článek založil objektivní odpovědnost žalobkyně za škodu na zásilce převzaté prvním obstaraným dopravcem bez vazby na případné porušení smlouvy žalobkyní a k mimořádné a neodvratitelné události mimo kontrolu žalobkyně nedošlo (§ 373 an. obch. zák.).
44. S přihlédnutím k výše uvedenému tedy krajský soud napadený rozsudek potvrdil, a to včetně závislého nákladového výroku, který je rovněž v souladu se zákonem (§ 219 o. s. ř.). Zažalovaná pohledávka, ať již v jakékoli výši, zanikla započtením pohledávky žalované na náhradu škody, za niž žalobkyně odpovídá jak na základě smlouvy, tak na základě zákona. Důvody pro odepření náhrady nákladů jinak procesně zcela úspěšné žalované (§ 150 o. s. ř.), jak navrhovala žalobkyně, odvolací soud neshledal. Tyto okolnosti nemohou spočívat výlučně v tom, že žalobkyně před podáním žaloby nepředpokládala jednostranná započtení

ze strany žalované či že žalovaná v závěrečném návrhu námitku započtení vnesla opětovně. Žádné jiné důvody žalobkyně netvrdila, ani se z obsahu spisu nepodávají.

45. O náhradě nákladů odvolacího řízení (ve všech jeho fázích včetně nákladů dovolacích) bylo rozhodnuto dle § 224 odst. 1, § 142 odst. 1 o. s. ř. Procesně úspěšné žalované zde náleží náhrada odměny advokáta za osm úkonů právní služby v celkové výši 145 960 Kč (tarifní hodnota byla dle § 8 odst. 1 vyhl. č. 177/1996 Sb. vždy stanovena dle platného kurzu EUR vyhlášeného ČNB k datu, kdy byl úkon učiněn – viz vyúčtování na č. l. 689 spisu) s připočtením osmi paušálních náhrad výdajů po 300 Kč: Dále náhrada cestovních výdajů ke třem jednáním odvolacího soudu (7. 1. 2020, 4. 2. 2020, 8. 11. 2022) v celkové výši 4 650,89 Kč (ujeto celkem 669 km při průměrné spotřebě vozidla 7,15 l benzínu BA 95/100 km a při základní sazbě náhrady a ceně benzínu dle vyhl. č. 358/2019 Sb. resp. vyhl. č. 511/2021 Sb.), a náhrada za promeškaný čas v rozsahu osmnáct půlhodin po 100 Kč (§ 7 bod 6, § 11 odst. 1 písm. d/, g/, k/, § 13 odst. 1, 4, 5, § 14 odst. 1 písm. a/, odst. 3 vyhl. č. 177/1996 Sb. v pl. znění), což s připočtením DPH v sazbě 21% tj. 32 510 Kč (§ 137 odst. 3 o. s. ř.) činí celkem 187 321,18 Kč (§ 149 odst. 1, § 160 odst. 1 o. s. ř.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí je přípustné dovolání, jestliže napadené rozhodnutí závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu nebo která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně anebo má-li být dovolacím soudem vyřešena právní otázka posouzena jinak (§ 237 o. s. ř.). Dovolání lze podat do dvou měsíců od doručení rozhodnutí odvolacího soudu prostřednictvím Okresního soudu v Hradci Králové k Nejvyššímu soudu v Brně.

Hradec Králové 15. listopadu 2022

JUDr. Martina Borovcová v. r.
předsedkyně senátu