

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Michal Čapek

Smlouva o přepravě věci

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Ondřej Frinta, Ph.D.

Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 11. listopadu 2013

Čestné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.“

V Praze dne 11. listopadu 2013

Michal Čapek

Poděkování

Rád bych na tomto místě poděkoval JUDr. Ondřeji Frintovi Ph.D., vedoucímu mé diplomové práce, za cenné připomínky, rady a odborné vedení při zpracování této práce.

Obsah

Seznam zkratk	3
Úvod	4
Poznámka k používaným pramenům	7
1. Historický exkurz k dopravě a přepravním smlouvám	9
1.1 Počátky dopravy a předchůdci přepravních smluv	9
1.2 Základy moderní úpravy	11
1.3 Úprava předcházející NOZ	14
2. Základní charakteristika smlouvy o přepravě věci	17
2.1 Obecně k přepravním smlouvám	17
2.2 Pojem doprava a přeprava	18
2.3 Rozdíl mezi smlouvou zasílatelskou a smlouvou o přepravě věci.....	20
3. Smlouva o přepravě věci	26
3.1 Obecně ke smlouvě o přepravě věci	26
3.2 Uzavření a forma smlouvy	28
3.3 Podstatné obsahové náležitosti smlouvy	31
3.4 Vymezení základních pojmů.....	34
3.4.1 Zásilka.....	34
3.4.1.1 Přeprava mrtvol	36
3.4.1.2 Přeprava zvířat	37
3.4.1.3 Přeprava odpadu.....	39
3.4.2 Přepravné	41
3.4.3 Příjemce	42
3.5 Smluvní strany	44
3.5.1 Odesílatel	44
3.5.2 Dopravce	46
3.6 Odpovědnost smluvních stran.....	48
3.7 Dokumenty vztahující se k smlouvě o přepravě věci	54
3.7.1 Nákladní list	55
3.7.2 Náložný list	56
3.7.3 Konosament	58
3.8 Zánik závazkového vztahu.....	59
4. Další právní předpisy regulující nákladní přepravu	62
4.1 Přepravní řády	62

4.2	Právní úprava silniční nákladní přepravy.....	65
4.3	Právní úprava železniční nákladní přepravy	65
4.4	Právní úprava letecké nákladní přepravy	67
4.5	Právní úprava vodní nákladní přepravy	68
5.	Mezinárodní úprava přepravy zásilek	70
5.1	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě	71
5.2	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě.....	73
5.3	Mezinárodní úmluvy o námořní nákladní přepravě.....	75
5.4	Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách.....	78
5.5	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě	79
6.	Německá právní úprava	81
6.1	Základy německého právního systému	81
6.2	Smlouva o přepravě nákladu v německém právu	82
6.3	Shrnutí komparace úprav	85
7.	Praktické využití smlouvy o přepravě věci	86
7.1	Smlouvy o přepravě mezi nepodnikateli.....	86
7.2	Smlouvy o přepravě mezi podnikateli a spotřebiteli.....	87
7.3	Smlouvy o přepravě mezi podnikateli	89
	Závěr	90
	Seznam použitých pramenů	92

Seznam zkratek

- BGB** Bürgerliches Gesetzbuch – Občanský zákoník SRN
- CIM** Contract de Transport International Ferroviaire des Marchandises - Jednotné právními předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
- COTIF** Convention Relative Aux Transports Internationaux aux Ferroviaires – Úmluva o železniční přepravě
- CMR** Convention Marchandise Routière - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
- EU** Evropská unie
- HGB** Handelsgesetzbuch, Obchodní zákoník SRN
- HPK** Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb., o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží
- NOZ** Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
- ObchZ** Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník ve znění pozdějších předpisů
- OSN** Organizace spojených národů
- OTIF** L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires - Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
- OZ** Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
- s. p. ř.** Vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu
- Řím I** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy
- ž. p. ř.** Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu

Úvod

Kupní smlouva, smlouva o dílo či smlouva o nájmu jsou smlouvy, o kterých má povšechnou představu snad většina laické veřejnosti. Jejich dokonalá znalost se předpokládá u právnicky vzdělaných osob. Naproti těmto fenoménům však stojí smlouvy o poznání méně známé, smlouvy o kterých mnozí nikdy neslyšeli, přestože je každý den uzavírají a někteří právníci o těchto smlouvách ví jen toliko, že existují. Řeč je o smlouvách přepravních.

Tato skutečnost se zdá možná být překvapující, vezmeme - li v potaz široké spektrum, ve kterém mohou být a jsou využívány. Žijeme v 21. století, jehož jedním z průvodních znaků je mobilita. A to jak mobilita osob, zboží, služeb či kapitálu. Denně se přepravujeme v dopravních prostředcích, ať již vlastních či prostřednictvím prostředků hromadné přepravy. Denně můžeme potkávat kamiony přepravující různé zboží, sami si necháváme zasílat zásilky, a to nejen z České republiky, nýbrž i ze zahraničí. Pro ilustrativní představu jak často jsou přepravní smlouvy využívány, jistě postačí informace o tom, že jen jedna z mnoha mezinárodních společností zabývající se přepravou, dopraví denně celosvětově přes 16 milionů zásilek.¹

Při přepravě, ať již nás samých či věcí movitých, využíváme - li k této činnosti dalších osob, dochází k vzniku závazkových právních vztahů. Jinými slovy vznikají určitým subjektům práva a povinnosti neboť tyto subjekty tedy uzavírají mezi sebou smlouvy, které se pro jejich obsah nazývají smlouvami přepravními.

Má práce je zaměřena na přepravu věcí - zásilek, konkrétně na smlouvu o přepravě věci, jejíž úprava se nachází v občanském zákoníku.

¹ Tento údaj uvádí společnost UPS na svých internetových stránkách: <http://www.ups.com/content/cz/cs/about/facts/worldwide.html>.

Cílem mé práce tedy je dokázat, jak široce je smlouva o přepravě věci využívána a jak velký význam tato smlouva má. S ohledem na důležitost této smlouvy pak tuto podrobně rozeberu.

Rád bych ukázal, že přestože nejvýraznější rozvoj dopravy a přepravních smluv je doménou posledních desetiletí, tak i v historii byla doprava a smlouvy týkající se přepravy důležitou součástí právních řádů. V jedné kapitole se tedy budu věnovat historii dopravy a přepravních smluv.

Považuji za nutné ve své práci provést základní rozbor přepravních smluv, pokusit se ozřejmit význam samotného slova přeprava a odlišit tento pojem od pojmu doprava. Po základním rozboru přepravní smlouvy upozorním na smlouvu zasílatelskou, která může být občas zaměňována právě se smlouvou o přepravě věci, a uvedu základní rozdíly mezi těmito smlouvami.

Nejstěžejší částí mé práce bude tvořit samotná analýza smlouvy o přepravě věci. Čili podrobně rozeberu podstatné obsahové náležitosti, které smlouvu charakterizují, a dále se budu zabírat významnými pojmy, které se v souvislosti s přepravní smlouvou vyskytují. Jelikož je smlouva minimálně dvoustranným právním aktem, tak uvedu podrobnosti ke smluvním stranám, které ji uzavírají, tedy jaká mají práva a jaké jsou jejich povinnosti. Nebude opominuta odpovědnost smluvním stranám vznikající. Zaměřím se i na dokumenty, které jsou vydávané typicky právě při uzavírání přepravních smluv.

Protože úprava obsažená v občanském zákoníku není jedinou úpravou, která se zabývá vztahy v oblasti přepravy, tak upozorním na další právní předpisy, které se dané problematice dotýkají.

Vzhledem k tomu, že k přepravě nákladů nedochází pouze na území jednoho státu, ale velice často jsou zásilky přepravovány mezi státy nebo dokonce kontinenty, stala se smlouva o přepravě věci i předmětem četných mezinárodních úmluv. Považuji za důležité upozornit na ty nejdůležitější, kterými je Česká republika vázána. V části své práce

provedu stručné srovnání tuzemské právní úpravy a právní úpravy německé.

Protože se domnívám, že smlouvě o přepravě věci není obecně věnována pozornost, kterou by si jistě zasloužila, ukážu tedy na konkrétních příkladech a subjektech, jak hojně je využívána.

Poznámka k používaným pramenům

V současné době je již platný nový občanský zákoník², který má být účinný od 1. ledna 2014. Přestože jeho samotné přijetí nebylo provázeno výraznější debatou mezi politickými stranami ani nebylo nikterak významně medializováno, po jeho přijetí dochází k častým diskuzím o odložení jeho účinnosti.³ S ohledem na současnou politickou situaci se dá však předpokládat, že k tomuto nakonec nedojde⁴ a tento přelomový kodex účinnosti opravdu nabude v uvedeném termínu.

Má práce se tedy týká nové právní úpravy, která je obsažena v zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále také NOZ). Jak důvodová zpráva uvádí, tak úprava smlouvy o přepravě věci je přebírána z obchodního zákoníku a to bez podstatných změn.

S ohledem na skutečnost, že NOZ ještě v době psaní této práce účinný není, nejsou k dispozici ani publikace týkající se nové úpravy v NOZ a logicky ani judikatura týkající se problematiky smlouvy o přepravě věci dle NOZ. V této práci je tedy vycházeno z pramenů a judikátů, které se týkají úpravy předchozí, která byla obsažena v obchodním zákoníku, když tato je, jak již bylo uvedeno, přebírána bez výraznějších změn. Nepředpokládám, že po nabytí účinnosti by soudy výraznějším způsobem změnily zavedenou praxi a nějak výrazně se odchýlovaly od již existující judikatury.

² V lednu 2009 byl Ministerstvem spravedlnosti ČR předložen Vládě ČR návrh nového občanského zákoníku. Dne 18. května 2011 vláda návrh schválila. Dne 8. června 2011 byl Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR schválen návrh NOZ a byl přikázán k projednání ústavně právnímu výboru. Dne 9. listopadu 2011 byl návrh NOZ ve znění pozměňovacích návrhů schválen v poslanecké sněmovně. Dne 20. února pak prezident podepsal tento zákon, poté co Senát parlamentu České republiky jej projednal a nepřijal k němu žádné usnesení. NOZ byl vyhlášen ve Sbírce zákonů dne 22. března 2013 pod č. 89/2012 Sb.

³ Odložení účinnosti NOZ, a to nejméně o rok prosazovaly zejména strany ČSSD a KSČM. To však důrazně odmítala vládní strana ODS. Tehdejší ministr spravedlnosti Jiří Pospíšil označil odklad účinnosti NOZ na schůzi Poslanecké sněmovny PČR dne 12. června 2012 za nereálný.

⁴ V červnu 2013 došlo k tzv. pádu Nečasovy vlády. Tím diskuse o odložení účinnosti NOZ dočasně utichly. Znovu byl odklad účinnosti NOZ diskutován v září 2013, kdy tehdejší ministr financí dočasné úřednické vlády Jan Fischer nevyloučil odklad NOZ z důvodu, že nejsou připraveny doprovodné daňové zákony. S ohledem na blížící se volby do Poslanecké sněmovny PČR však diskuse utichly. Situaci po volbách konaných v říjnu 2013 lze označit za politicky obtížnou a lze jen těžko předpokládat, že by nově zvolená Poslanecká sněmovna PČR odložila účinnost NOZ.

S nabytím účinnosti NOZ dojde k derogaci mnoha právních předpisů, a to jak zákonů (např. zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník), tak i vyhlášek (např. vyhl. č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, vyhl. č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu). Přesto budou v práci tyto předpisy zmíněny, protože s ohledem na relativně dlouhou dobu, po kterou byly účinné, mohou posloužit pro demonstraci a výklad k jednotlivým kapitolám této práce.

1. Historický exkurz k dopravě a přepravním smlouvám

1.1 Počátky dopravy a předchůdci přepravních smluv

Po celou dobu lidských dějin člověk cestoval, kočoval či jinak řečeno stěhoval se. Tyto jeho přesuny byly dány jeho vlastními osobními potřebami, např. stěhování se za vhodnějšími lovišti nebo za úrodnější půdou. Velkým milníkem v oblasti dopravy byl bezpochyby vynález kola, který umožnil přepravovat se jinak než jen pomocí své vlastní síly. Nejstarší dochované kolo pochází z období přibližně 5 000 let př. n. l.⁵ Až s postupným rozvojem lidské civilizace, kdy byl člověk schopen uspokojit nejen své vlastní potřeby, ale vytvořit svým úsilím i tzv. nadprodukt, který sám nespotřeboval a tak jej mohl směnit za jiné pro něj užitečné věci, dochází k rozvoji obchodu. V období vzniku prvních civilizací⁶ dochází ke společenské dělbě práce, kde jedním ze způsobů obživy byl právě obchod.

S rozvojem obchodu souvisí i rozvoj dopravy, a to nejen po souši, ale posléze i po moři.⁷ V tomto období vznikaly známé obchodní stezky, velice významná byla tzv. Hedvábná stezka, která spojovala území dnešní Číny až s oblastmi kolem Středozemního moře. I toto je dokladem o tom, jak významným fenoménem byla doprava i v dobách před mnoha tisíci lety. Z této doby však nejsou známy žádné zákoníky či nařízení, která by nějakým způsobem upravovala přepravu.

Není překvapením, že první zmínky o úpravě právních předpisů dotýkajících se jistým způsobem přepravy nákladu, nalezneme ve zlatém věku rozvoje právní kultury, tedy v období starověkého Říma. Přeprava byla vykonávána na základě smluv, zejména *locatio conductio operis*

⁵ Wheel with an axle. [online]. www.koliscar.si [cit. 2013-10-01]. Dostupné z: <http://www.koliscar.si/en/virtual-exhibition/>.

⁶ Přibližně 4 000 let př. n. l. První civilizace se nacházely v oblasti řek Eufratu a Tigridu (Sumerská říše), na území dnešního Egypta, Indie a Číny.

⁷ Za obchodní a námořní mocnost jsou považováni Féničané, jež roku 814 př. n. l. založili významný přístav Kartágo.

(smlouva o dílo) nebo *locatio conductio rei* (smlouva o nájmu), přičemž bylo možné najmout si i dopravní prostředek, nejčastěji loď. V těchto případech se však nejedná o výslovnou úpravu přepravních vztahů.

Úpravou, která výslovně upravuje přepravu zboží je *Lex Rhodia de iactu*, čili Rhódský námořní zákon upravující náhradu škody vzniklé při přepravě po moři. Tento zákon upravoval jistou solidaritu mezi vlastníky přepravovaného zboží. V případě, že lodi, na které bylo přepravováno zboží, hrozilo nebezpečí, a pro její záchranu musela být část nákladu vhozena do moře, tak za zničení tohoto zboží odpovídal vlastníkově kapitán lodi. Ten však měl právo požadovat po vlastnících zachráněného zboží náhradu škody, která mu vznikla tím, že musel on sám odpovídat vlastníkově zničených věcí, i když škodu nezavinil. Jednalo se tedy o úpravu spoluúčasti vlastníků zachráněného přepravovaného zboží.⁸

Ve středověku došlo k jistému úpadku a zastavení dosavadního rozvoje obchodu. Z oblasti dopravy v tomto období došlo zejména k rozvoji té námořní. Počátek patnáctého století je považován za začátek věku zámořských objevů. Mořeplavci objevovali nová území. Rok 1492, kdy byla Kryštofem Kolumbem objevena Amerika, bývá označován jako mezník mezi středověkem a novověkem. Námořními velmocemi v té době bylo Španělsko a Portugalsko. Tyto země uzavřely roku 1494 tzv. Smlouvu z Tordesillas, kterou si rozdělily sféry vlivu ve světě.⁹ V Evropě byla poptávka po luxusním a orientálním zboží, drahých kovech a toho využívali kupci. Ti organizovali a financovali výpravy mořeplavců. Zájem na mořeplavbě měli i tehdejší panovníci, kteří zase měli zájem dobývat nová území. Od konce 16. století pak dochází k vzniku prvních akciových společností, nejznámější asi britská Východoindická společnost založena roku 1600, která se zabývala obchodem s bavlnou, hedvábím či barvivem indigo, přičemž měla na jisté druhy zboží monopol.

⁸ URFUS, V., SKŘEJPEK, M., KINCL, J. Římské právo. 2. dopl. a přeprac. vyd. 1. v nakl. Beck. Praha: Beck, 1995, s. 218.

⁹ ZWETTLER, O. Tordesillaská smlouva z roku 1494. Historický obzor. 1995, č. 6, s. 5-7.

1.2 Základy moderní úpravy

V období novověku došlo k podstatným historickým událostem. Bylo to období prudkého rozvoje vědy a techniky nevyjímaje oblast dopravních prostředků. V roce 1804 byla vyrobena první parní lokomotiva, v roce 1825 byla vybudována první veřejná koněspřežná železnice spojující České Budějovice a Linec¹⁰ a v roce 1852 vzlétla první vzducholoď. Během první a druhé vědecko-technické revoluce vzrostl počet obyvatel a i v důsledku zrušení nevolnictví se lidé začali stěhovat, především do měst. I přes složité sociální otázky tehdejší doby je možné říci, že životní úroveň obyvatel stoupla, a zvýšil se počet produktů, které si lidé mohli koupit. Došlo k budování továren a tím pádem ke zvýšení objemů přepravovaného zboží. Začala se rozvíjet moderní doprava ve smyslu slova podobném tomu dnešnímu.

Tento vývoj se nutně musel odrazit i v rovině právní. Jedním z prvních předpisů, ve kterém byla problematika právní úpravy týkající se přepravy obsažena, byl francouzský Code Civil¹¹ z roku 1804, ve kterém byla upravena smlouva dopravní jakožto podtyp smlouvy o dílo.

V prostředí českých zemí, které byly v té době součástí rakouskouherské monarchie, úprava přepravní smlouvy uvedena nebyla, a tak bylo nutno vyjít z úpravy smlouvy o dílo, která byla upravena v obecném zákoníku občanském vydaným císařským patentem č. 946/1811 Sb. z. s. Změna nastala v druhé polovině devatenáctého století a to hned v roce 1851, kdy byl tehdejším císařem Františkem Josefem vydán železniční řád, dobově označovaný jako „provozovací řád železničný pro všechny zemně korunní“. Jednalo se o první přepravní řád vydaný na našem území. Skutečnost, že se vlastně jedná o úpravu smluvního vztahu mezi dvěma stranami, dopravcem (podnikatelstvem železničním) a cestujícím (pocestným) nebyla v tomto dopravním řádu výslovně zmíněna. Byly zde uvedeny především povinnosti, které musel

¹⁰ Jednalo se o vůbec první veřejnou železnici na evropském kontinentě.

¹¹ Plným názvem Code civil des Français (*fr*), česky Občanský zákoník Francouzů.

dopravce dodržet, jako např. vydání jízdního řádu a pro cestující stanovena povinnost dodržovat pokyny dopravce. Tento přepravní řád upravoval povinnosti jak pro samotné cestující, tak pro osoby, které se železnici rozhodly využít pro přepravu věcí.

Další právní úpravu týkající se přepravy věci nalezneme ve Všeobecném obchodním zákoníku (1/1863 Z. ř.) Skutečnost, že se právní úprava problematiky přepravy objevila i v tomto zákoníku, vedla k tomu, že se úprava přepravních vztahů stala dvojkolejnou (obdobně jako tomu bylo donedávna v ČR), kdy pro případ, že se mezi smluvními stranami jednalo o obchodní styk, bylo využíváno úpravy ve všeobecném zákoníku hospodářském a v případě, že se o obchodní styk nejednalo, bylo využíváno úpravy v obecném zákoníku občanském. Všeobecný obchodní zákoník stanovil, že obchodem je převzetí dopravy zboží nebo cestujících po moři a zápůjčka námořní. Činnost zasílatele (speditora) a dopravce (dovozníka) byla obchodním vztahem jen tehdy, byla – li tato činnost provozována po živnostensku. Skutečnost, že se jedná o úpravu smluvních vztahů, z tohoto předpisu již přímo vyplývala. V obchodním zákoníku byla výslovně upravena smlouva nákladní, přičemž zde bylo speciální ustanovení o nákladní dopravě po železnici.

Pro zajímavost ještě zmiňuji přepravní řád pro fiakristy,¹² který byl v nadneseném slova smyslu předchůdcem dnešních přepravních silničních řádů. Ten byl vydán v českých zemích v roce 1825 a upravoval např. číslování fiakrů, střídání fiakrů na stanovištích, způsob jízdy, či zákaz kouření pro kočího.¹³

Již v 19. století došlo k přijetí první mezinárodní úpravy v oblasti přepravních vztahů. V roce 1890 byla ve Švýcarsku v Bernu přijata Úmluva o mezinárodní dopravě zboží po železnici. Železnice byla v té době nejvyužívanějším dopravním prostředkem pro přepravu nákladů, a tak není překvapením, že jedna z prvních mezinárodních dohod upravujících přepravu se týkala právě železnice. Byla to dohoda, která

¹² Fiakr je dvouspřežný kočár tažený párem koní, fiakrista je pak provozovatel fiakru.

¹³ Z historie techniky - počátky městské dopravy. NOVÁK, P. www.rozhlas.cz [online]. 2008 [cit. 2013-10-03]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/vedaarchiv/veda/_zprava/427218.

upravovala přepravu zboží mezi smluvními státy Úmluvy. Vznik smlouvy dle této Úmluvy byl vázán na přijetí zboží zasílací stanicí. Na území rakouskouherské monarchie byla Úmluva provedena zákonem č. 107/1892 Z. ř. Dle tohoto zákona byla vláda zmocněna k vydání podzákonných právních předpisů nutných k provedení Úmluvy. Vláda byla také pověřena k vydání nového železničního dopravního řádu, který by se nevztahoval na přepravu nákladu po železnici, která podléhá režimu Úmluvy. Bez zajímavosti není ani fakt, že vládě bylo také uloženo, aby přeprava nákladu nepodléhající režimu Úmluvy byla uvedena do souladu s touto Úmluvou.

V oblasti letecké přepravy byla jako jedna z prvních mezinárodních dohod přijata v roce 1929 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, známá též jako Varšavská úmluva. Tato Úmluva tvořila tzv. Varšavský systém, který byl dlouhou dobu základem pro konstrukci odpovědnosti dopravce v letecké přepravě cestujících i nákladu. Tato Úmluva se vztahovala na veškerou leteckou přepravu osob i zboží mezi smluvními státy. Nebylo možno vyloučit její působnost ani vzájemnou dohodou smluvních stran. Úmluva také přinesla sjednocovací úpravu pravidel pro vydávání přepravních dokumentů, tedy letenky v případě přepravy cestujících a nákladního listu v případě přepravy nákladu.

V Československu v druhé polovině dvacátého století byla úprava přepravních vztahů uvedena v zák. č. 141/1951 Sb., tzv. středním zákoníku, kde byla obsažena ustanovení o smlouvě zasílatelské a o smlouvě nákladní. V tomto právním předpisu lze nalézt jistou podobnost s úpravou dnešní. Smluvními stranami je zde dopravce a odesílatel, dále je zde úprava náložního listu jako cenného papíru, povinnost dopravce vyhovět příkazům odesílatele či povinnost dopravce provést dopravu s odbornou péčí.

Přeprava věci, avšak na poli mezinárodního obchodu byla řešena ustanoveními zákoníku mezinárodního obchodu, zák. č. 101/1963 Sb., v ustanoveních o smlouvě o přepravě věci. Přeprava nákladu byla

upravena v hospodářském zákoníku, zák. č. 109/1964 Sb. Tato úprava se však nevztahovala na smluvní vztahy mezi občany, ale na vztahy mezi socialistickými organizacemi. Oba výše uvedené právní předpisy jsou alespoň terminologicky podobné úpravě dnešní.

1.3 Úprava předcházející NOZ

V roce 1964 byl schválen občanský zákoník, který však za dlouhou dobu své účinnosti dostal významných proměn, přičemž zřejmě největších změn se mu dostalo po listopadu 1989. Avšak již ve svém prvním znění upravoval přepravními vztahy. Tyto vztahy se však nenazývaly smlouvami, nýbrž dopravními službami.

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník (dále jen OZ) a zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník (dále jen ObchZ), se dle současného vývoje pomalu stávají historií.

OZ byl účinný téměř padesát let a ObchZ přes dvacet let. Oba dva právní předpisy obsahovaly úpravu přepravních vztahů. V OZ byla výslovně uvedena úprava smlouvy o přepravě nákladu a smlouvy o přepravě osob, v ObchZ byla upravena smlouva o přepravě věci a smlouva zasílatelská. Z tohoto vyplývá, že úprava některých přepravních vztahů byla duplicitní,¹⁴ jiné byly upraveny pouze v jediném právním předpisu, a to např. smlouva zasílatelská, která byla dle § 261, odst. 3 ObchZ absolutním obchodem; tedy bez ohledu na povahu účastníků se smlouva zasílatelská řídila výlučně obchodním zákoníkem.

Povaha účastníků však byla velmi důležitá v případě smlouvy o přepravě nákladu (OZ) a smlouvy o přepravě věci (ObchZ). Obchodní zákoník v § 261 a § 262 vymezoval, kdy se užije právní úpravy závazkových vztahů právě dle ObchZ. V první řadě záleželo na tom, kdo je účastníkem smlouvy. Byli – li účastníky podnikatelé a závazek se týkal s přihlédnutím ke všem okolnostem jejich podnikatelské činnosti,

¹⁴ Zde je míněna právě smlouva o přepravě věci, respektive smlouva o přepravě nákladu.

řídil se jejich vztah obchodním zákoníkem.¹⁵ Obchodním zákoníkem se též řídily závazkové vztahy mezi státem nebo samosprávnou územní jednotkou a podnikateli při jejich podnikatelské činnosti, ovšem za podmínky, že se týkají zabezpečování veřejných potřeb.¹⁶ Právě zajišťování veřejných potřeb bylo podmínkou, aby se jednalo o vztah podřízený režimu obchodního zákoníku.

Bez ohledu na povahu účastníků, mohly smluvní strany využít ustanovení § 262 ObchZ a smluvit si, že smlouva mezi nimi uzavíraná se bude řídit ObchZ. Pro tuto dohodu byla vyžadována písemná forma. Tato dohoda nesměla také zhoršit postavení účastníka smlouvy, který není podnikatelem, a to pod sankcí neplatnosti.

V případě že nebyl mezi smluvními stranami na úpravu přepravních vztahů použit obchodní zákoník dle výše uvedeného, došlo v případě přepravních smluv k aplikaci zákoníku občanského. Zde byly smlouvy o přepravě upraveny v hlavě dvanácté, části osmé, přičemž zde byly tři oddíly, které upravovaly smlouvu o přepravě osob, smlouvu o přepravě nákladu a dále zde byla v oddíle třetím společná ustanovení k přepravním smlouvám.

Smlouva o přepravě nákladu byla obdobou smlouvy o přepravě věci dle obchodního zákoníku. Hlavní podstata smlouvy o přepravě věci, respektive nákladu byla stejná v obou kodexech, a tou byl závazek dopravce přepravit zásilku z jednoho místa do místa druhého a závazek odesílatele zaplatit dopravci za to přepravné. Kromě dvojkolejně úpravy jednotlivých smluvních typů byla v obou kodexech obsažena i dvojkolejná úprava některých obecných ustanovení závazkového práva (např. doba promlčení). Tato situace přitom nikterak praktická nebyla, naopak docházelo ke sporům, podle jakého kodexu má být daná smlouva posuzována, pokud nedošlo k jednoznačnému určení povahy jejich účastníků apod. Obecné náležitosti při uzavírání smlouvy jakožto provádění právního úkonu se nacházely v OZ, zatímco úprava samotných smluvních typů byla obsažena v ObchZ.

¹⁵ § 261 odst. 1 ObchZ

¹⁶ § 261 odst. 2 ObchZ

Přestože lze očekávat po přechodnou dobu jisté komplikace s přechodem na novou úpravu, považuji za přínosné, že nadále nebude úprava jednoho smluvního typu obsažena ve dvou kodexech, ale pouze v jediném. Domnívám se, že odstranění dvojkolejnosti smluv je krokem správným směrem.

2. Základní charakteristika smlouvy o přepravě věci

2.1 Obecně k přepravním smlouvám

Základní členění přepravních smluv spočívá v rozdělení na smlouvy o přepravě osob a na smlouvy o přepravě věci. Denně je smluv obou typů uzavíráno nespočetné množství, ať již samotné subjekty o skutečnosti, že uzavřely přepravní smlouvu, vědí či nikoliv. Tato skutečnost o velkém počtu uzavíraných smluv vedla zákonodárce k tomu, aby danou problematiku výslovně upravil právními normami, a tak poskytl smluvním stranám právní jistotu a vymezil základní rámec, jenž musí smluvní strany dodržovat.

Jedním z mnoha účelů a smyslů občanského práva je zajištění realizace hospodářských vztahů mezi lidmi, čili upravení a stanovení mantinelů možného dovoleného chování. V občanském zákoníku je z tohoto důvodu upraveno přes třicet smluvních typů, nemluvě o tom, že je možné uzavřít tzv. smlouvy inominátní.¹⁷

Typem, který je pojmenován a výslovně upraven, jsou smlouvy přepravní. NOZ však není jediným předpisem, kde je úprava přepravních vztahů zakotvena. Podrobnější úpravu můžeme nalézt v přepravních řádech, zvláštních zákonech nebo v mezinárodních dohodách. Přepravní řády jsou podzákonné právní předpisy upravující podrobněji podmínky provádění přepravy. Přepravní řády upravují nebo spíše upravovaly konkrétněji pravidla pro jednotlivé dopravní prostředky.¹⁸

¹⁷ Uzavírat smlouvy nepojmenované dovoluje NOZ výslovně v § 1746 odst. 2: „*Strany mohou uzavřít i takovou smlouvu, která není zvláště jako smluvní typ upravena.*“

¹⁸ Nabytím účinnosti NOZ dojde k derogaci vyhlášky č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu a vyhlášky č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu. V platnosti tedy zůstane jen nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu.

2.2 Pojem doprava a přeprava

Výše bylo uvedeno, že přepravní řády či mezinárodní dohody upravují podrobněji pravidla pro provádění přepravy jednotlivými druhy dopravních prostředků. Zde narážíme na jistou problematiku pojmů doprava a přeprava. Jsou to slova, která foneticky velice podobně znějí, z hlediska lingvistického mají stejný kořen¹⁹, avšak z hlediska právního je třeba tyto pojmy rozlišovat, byť k tomu často nedocházelo.²⁰

Předně je třeba říci, že žádný z pojmů nemá legální definice a význam jim lze přiřadit pouze výkladem.

Pojem doprava vykládají či definují autoři různým způsobem.²¹ Obecně však lze dopravou označit činnost, při které dochází k přemísťování osob a věcí pomocí dopravních prostředků z jednoho místa do místa druhého. K uskutečňování dopravy jsou tedy nezbytné dopravní prostředky, pracovní síly, energie a dopravní cesty. Dopravu tedy můžeme chápat jako určité fyzické přemístění osob či nákladu. Podle použitých dopravních prostředků a cest lze dopravu dělit na silniční, železniční, vodní a leteckou. Jiné dělení je např. dle územního hlediska, a to na dopravu vnitrostátní a dopravu mezinárodní. Dalším významem, který můžeme pojmu doprava přiřadit je, že dopravou se rozumí jeden ze sektorů národního hospodářství, který v posledních letech prošel velice dynamickým vývojem.

Za dopravce je pak označován ten, kdo dopravu provádí, čili provozovatel dopravních prostředků, který svou činnost koná vlastním

¹⁹ Kořenem slova je nejmenší nedělitelná část slova, tzv. foném, ke kterému se přidávají předpony, přípony či koncovky, čímž dochází ke změnám jeho významu. V případě slov doprava a přeprava je pak kořenem „prav“. Např. do-prav-it, pře-prav-ní, vý-prav-čí atd.

²⁰ Např. NOZ, nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou a drážní nákladní dopravu, zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, používá pojem přeprava, ale zák. č. 49/1997 Sb., o civilní letectví používá na některých místech pojem doprava, přestože v uvedených kontextech znamenají pojmy totéž.

²¹ Například BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. 1. vydání. Praha: Karolinum, 1999, str. 4, uvádí definici dopravy jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované po dopravních cestách. Další vymezení pojmu doprava přináší PERNICA, P. et al. Doprava a zasílatelství. 1. vydání. Praha: ASPI Publishing, 2001 str. 20., uvádí, že doprava je proces přemísťování hmotných statků lidí a zpráv v prostoru a čase.

jménem, pro cizí potřebu, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených platnými právními předpisy.

Pojem přeprava je výslovně obsažen v NOZ. Můžeme říci, že se jedná o pojem širší než doprava. Jako přepravu můžeme označit souhrn činností, sloužících k přemísťování osob či nákladů do místa určení. Jedná se tedy o určitý proces, při kterém je využíváno dopravy. Přeprava zahrnuje i činnosti jiné než jen faktické přemístění osob či věcí. V tomto pojmu jsou zahrnuty i další úkony spojené s přepravováním osob či nákladu, jako např. naložení a vyložení zboží, skladování zboží, odbavení vývozní a celní dokumentace, vydání náložného listu apod.²² Přeprava také bývala označována jako jeden z užitečných produktů dopravy.²³

V oblasti práva soukromého by tedy měl být správně používán pojem přeprava, hovoříme pak o přepravních smlouvách, nikoliv dopravních smlouvách. V NOZ je upravena smlouva o přepravě věci, nikoliv smlouva o dopravě věci. Proces uskutečňování přepravy je tedy činností, ze které vznikají smluvním stranám práva a povinnosti.

Přepravcem je pak ten, kdo uzavírá s dopravcem smlouvu (protistrana dopravce), tedy subjekt pro kterého provádí dopravce přepravu, klasicky jím bude odesílatel.

Z výše uvedeného vyplývá, že ani pojmy dopravní a přepravní právo nebudou pojmy zcela synonymními. Přepravní právo je právem závazkových vztahů, kdy si smluvní strany zavazují k vzájemnému plnění závazků. V tomto případě jde tedy o oblast práva soukromého, kde smluvní strany na základě své vůle zakládají smluvní vztahy a sami si upravují svá práva a povinnosti. Do této kategorie pak budou patřit právě smlouva o přepravě věci, smlouva o přepravě osoby či smlouva o provozu dopravního prostředku.

²² ROZEHNALOVÁ, N. Právo mezinárodního obchodu. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2010, s. 509 pak označuje přepravu jako veškeré úkony související s tím, aby se zboží či osoby pomocí dopravního prostředku přemístily.

²³ PERNICA, P. et al. Doprava a zasilatelství. 1. vydání. Praha: ASPI Publishing, 2001, s. 18 krom toho uvádí, že přeprava je realizací technického, ekonomického a právního spojení dopravy s jinými odvětvími národního hospodářství.

Právo dopravní je především právem veřejným; zejména se jedná o právní předpisy, které upravují podmínky pro provozování jednotlivých druhů dopravy, povinnosti osob, které dopravu provozují, technické podmínky pro dopravní prostředky apod. Zde není rovnost subjektů jako u výše uvedených přepravních smluv, ale je zde vztah mezi státem, jakožto nadřazeným subjektem stanovícím pravidla a osobou, jež musí plnit požadavky na něj takto kladené. Jako příklad můžeme uvést silniční právo.²⁴

2.3 Rozdíl mezi smlouvou zasílatelskou a smlouvou o přepravě věci

V případě, že má určitý subjekt zájem o přepravu věci, je třeba rozlišovat, jakou smlouvu, respektive jaký smluvní typ uzavře. Má totiž možnost uzavřít buď smlouvu přímo s dopravcem, nebo může využít služeb zasílatele a uzavřít smlouvu zasílatelskou. Obě tyto smlouvy se týkají přepravy věci, přesto je však zapotřebí tyto smluvní typy důsledně rozlišovat. U těchto smluvních typů jsou nikoliv nepodstatné rozdíly, a to zejména při řešení odpovědnostních otázek, ale tak i u práv a povinností jednotlivých smluvních stran.

NOZ v § 2555 definuje smlouvu o přepravě věci jako smlouvu, kterou se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc z místa určení do místa odeslání a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.

Jedná se tedy o dvoustranný vztah mezi smluvními stranami, kterými jsou dopravce a odesílatel. Dopravce se uzavřením této smlouvy zavazuje přepravit věc z jednoho místa do místa druhého, což znamená, že dopravce dopravu provádí a to vlastním jménem a na vlastní účet. Dopravce je tedy subjektem provádějícím přepravu; neznamená to však, že by k provedení přepravy nemohl užít jiných fyzických či právnických

²⁴ Do této kategorie pak spadají zákony např. zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zák. č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a jiné.

osob.²⁵ Za splnění závazku je však odpovědný odesílateli on sám. Stejně tak má povinnost nahradit odesílateli škodu vzniklou na zásilce. Přepravu provádí s odbornou péčí a ve sjednané lhůtě. Druhou smluvní stranou je odesílatel, jehož povinností je předat dopravci zásilku včetně potřebných listin, udělit dopravci pokyny nutné k řádnému provedení přepravy a v neposlední řadě zaplatit dopravci sjednanou úplatu. Jednotlivé aspekty přepravní smlouvy budou podrobněji rozebrány níže. Z již uvedeného však vyplývá, že podstatou smlouvy o přepravě věci je závazek dopravce přepravu provést.

Ke smlouvě zasílatelské pak NOZ uvádí, že touto smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci, obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.²⁶

Stěžejním rozdílem oproti smlouvě o přepravě věci je závazek zasílatele obstarat přepravu zásilky, nikoliv tedy přepravu provést. Ústředním pojmem je tedy obstarání. To znamená, že charakteristickou činností zasílatele není vlastní fyzický výkon přepravy věci z místa odeslání na místo určení, ale zajištění přepravy dané zásilky, spočívající zejména v uzavření příslušné smlouvy s dopravcem.²⁷ Obstarání přepravy však zahrnuje i zajištění dalších organizačních a právních úkonů nutných k řádnému obstarání přepravy. Zasílatelem je tedy příkazci poskytován určitý „balík“ dohodnutých služeb.

Jak již slovo obstarání evokuje, tak smlouva zasílatelská, je speciálním typem smlouvy komisionářské.²⁸ V případě, že by byla určitá záležitost v občanském zákoníku v ustanoveních o smlouvě zasílatelské neupravena, je nutno přihlídnout k ustanovením o komisi.²⁹ Podpůrné použité smlouvy komisionářské bylo již uvedeno i v úpravě

²⁵ Jedná se pak o tzv. subdoprovce, o kterém bude blíže pojednáno níže.

²⁶ § 2471 NOZ

²⁷ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 44.

²⁸ POSPÍŠIL, M. Obchodní závazkové vztahy. 1. vydání. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012, s. 222.

²⁹ § 2482 NOZ

předcházející, tedy v ObchZ, ze kterého je současná úprava převzata.³⁰ Smlouva zasílatelská i smlouva komisionářská se bývají označovány jako smlouvy příkazního typu neboli smlouvy zprostředkovatelské.

Rozdílem mezi smlouvou o přepravě věci a smlouvou zasílatelskou se zabýval i soud. Nejvyšší soud ČR v rozsudku ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010, uvedl, že zatímco smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje za úplatu přepravit věc (zásilku), smlouva zasílatelská je druhem smlouvy komisionářské a touto smlouvou se zasílatel zavazuje nikoliv přepravit věc, ale obstarat přepravu věci. Jde tedy o typ smlouvy obstaravatelské.

K tomu, aby se jednalo o smlouvu zasílatelskou, je nutné, aby smlouva výslovně obsahovala závazek zasílatele přepravu obstarat.³¹ Pokud by v ujednané dohodě tento závazek nebyl obsažen, nejednalo by se o smlouvu zasílatelskou. Jako příklad uveďme jednu ze zasílatelských společností působícím na českém trhu, která ve svých smlouvách odkazuje na jí vydané přepravní podmínky, ve kterých je výslovně uveden závazek obstarání přepravy, když je v těch podmínkách uvedeno: „*Na základě těchto zasílatelských podmínek systému TOPTRANS (dále jen „Podmínky“)* zasílatel obstarává přepravu zásilek po území České republiky a z České republiky na území Slovenské republiky“.³²

U zasílatelské smlouvy není vyžadována písemná forma, zasílatel má však oprávnění, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz), právě tehdy, není – li smlouva uzavírána písemně. Zákon však neurčuje, co by měl příkaz k obstarání přepravy obsahovat. Lze dovodit, že by zasílatelský příkaz měl obsahovat takové náležitosti,

³⁰ Rozsudkem Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 29 Cdo 2629/2000, ze dne 30. 4. 2003 bylo definováno, co se rozumí ustanovením, že se na zasílatelství přiměřeně použije ustanovení o komisi, a to tímto způsobem: „*Přiměřenou aplikací ustanovení o smlouvě komisionářské na zasílatelskou smlouvu se rozumí takové použití příslušných ustanovení o komisionářské smlouvě, podle kterého se na postavení zasílatele, coby obstaravatele přepravy věci, přiměřeně vztahují ustanovení o právech a povinnostech komisionáře, coby osoby, jež pro komitenta zařizuje vlastním jménem na jeho účet určitou obchodní záležitost; pro vedlejšího účastníka pak přiměřeně platí ustanovení o právech a povinnostech komitenta“.*

³¹ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání Praha: Leges, 2009, s. 240.

³² Zasílatelské podmínky systému TOPTRANS. www.toptrans.cz [online]. 2013 [cit. 2013-10-25]. Dostupné z: http://www.toptrans.cz/portal/page/portal/public_www/Dokumenty%20na%20web/Zasilatelske%20podminky%20203132010.pdf.

jaké má mít zasílatelská smlouva. Pro úplnost, je třeba podotknout, že zasílatelský příkaz nemá povahu cenného papíru.

Zasílatelská smlouva by tedy měla obsahovat jasnou identifikaci smluvních stran, závazek zasílatele obstarat přepravu věci, určení přepravované věci, stanovení místa odeslání a místa dodání a závazek příkazce k úhradě úplaty za obstarání přepravy zasílatelem. Tyto údaje, jakožto podstatné obsahové náležitosti, by měly být v řádné zasílatelské smlouvě obsaženy. Další ujednání účastníků smlouvy vyloučena nejsou, je zcela na vůli stran, jakým způsobem uzavíranou smlouvu upřesní a jaká další ujednání do smlouvy zahrnou.

Základními povinnostmi z uzavírané zasílatelské smlouvy plynoucí zasílateli tedy jsou závazek obstarat přepravu zásilky, plnit pokyny příkazce, případně upozornit na nesprávnost jeho pokynů a vynakládat odbornou péči při plnění těchto pokynů. Dále je příkazce povinen sledovat zásilku a v případě nebezpečí zásilce hrozící, je povinen o tomto informovat příkazce. Pokud by zasílatel tuto povinnost nesplnil, odpovídal by příkazci za škodu, která by na zásilce vznikla. Zasílatel je dále povinen informovat příkazce o uzavření přepravní smlouvy s dopravcem a poskytnout mu údaje o tomto dopravci. K základním povinnostem zasílatele mohou přistoupit povinnosti mezi smluvními stranami dohodnuté, např. povinnost zasílatele pojistit přepravovanou zásilku.

Přestože má zasílatel dopravu nikoliv provést, ale obstarat, tak v praxi často dochází k tzv. samovstupu zasílatele. Pokud to není zasílatelskou smlouvou výslovně zakázáno, pak tomuto počínání zasílatele nic nebrání. Zasílatel tedy nesjedná provedení přepravy s dopravcem, ale přepravu provede sám. Takovýto krok má zásadní význam na změnu právního postavení subjektů. Zasílatel se tímto krokem stává vlastně dopravcem, a to se všemi důsledky pro něj z toho plynoucí, přičemž zřejmě nejpodstatnější jsou důsledky odpovědnostní.³³

³³ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 46.

Povinnosti příkazce odpovídají právům zasílatele. Má - li tedy zasílatel právo na to, aby mu byla poskytnuta úplata, je povinností příkazce tuto úplatu zasílateli zaplatit. Povinnost zaplatit úplatu má příkazce v dohodnuté době a v případě že si strany nedohodly dobu, tak má povinnosti zaplatit úplatu bez zbytečného odkladu poté, kdy zasílatel zajistil obstarání přepravy. V případě, že by příkazce nezaplatil, má zasílatel k zásilce zástavní právo. Pokud není výše odměny ujednána, náleží zasílateli přiměřená odměna, jaká se v době uzavření smlouvy a za obdobných podmínek poskytuje. Příkazce má kromě závazku zaplatit úplatu dále povinnost uhradit zasílateli účelně vynaložené náklady s obstaráním přepravy. Z povinností netýkajících se placení, má příkazce povinnost vydat na žádost zasílatele výše uvedený písemný zasílatelský příkaz. Důležitou povinností příkazce je pak zcela neopominutelná povinnost udělit samotný pokyn k obstarání přepravy a udělit zasílateli nutné instrukce k obstarání přepravy.

Z již uvedeného plyne, že zasílatel přepravu zásilky obstarává a za obstarání přepravy je také zodpovědný, nikoliv však za vlastní provedení přepravy, za které je odpovědný dopravce (pokud se však tímto dopravcem nestal zasílatel na základě tzv. samovstupu). Zasílatel je odpovědný za škodu způsobenou na převzaté zásilce. Jedná se o odpovědnost objektivní, tedy odpovědnost bez ohledu na zavinění. Jakmile zasílatel převezme zásilku, odpovídá za škodu, která na této zásilce vznikne po dobu, kdy ji má ve své dispozici, až do okamžiku, kdy dojde k převzetí zásilky smluvním dopravcem.³⁴ Z této odpovědnosti se může vyvinut pouze tehdy, prokáže - li, že škodu nešlo odvrátit ani s vynaložením odborné péče.

Zasílatel může obstaráním přepravy zásilky pověřit další osobu. Tato osoba je nazývána jako mezizasílatel, Zasílatel se však tímto nezbavuje odpovědnosti, nýbrž odpovídá příkazci za tohoto mezizasílatele tak, jako by obstarával přepravu sám.³⁵

³⁴ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 45.

³⁵ Tamtéž.

Zasílatel nese odpovědnost i za to, že nesplní svou povinnost informovat příkazce o uzavření přepravní smlouvy s vybraným dopravcem. Existence této odpovědnosti je zcela logická, neboť pro příkazce je nutné znát, s kým byla uzavřena přepravní smlouva. Zejména je to pro něj nezbytné v situaci, kdy při provádění přepravy dojde ke škodě na zásilce, k tomu, aby věděl, na jakém subjektu má uplatňovat vzniklou škodu. Není - li mu však tato informace poskytnuta, odpovídá za škodu na zásilce vzniklé během přepravy přímo zasílatel³⁶, neboť se předpokládá, že došlo k samovstupu samotného zasílatele. V neposlední řadě je zasílatel odpovědný za splnění pokynů příkazce, neboť nesplnění jeho pokynů by bylo porušením sjednaného závazku. Je však povinností zasílatele upozornit příkazce na nesprávnost jeho pokynů.

Podstatou smlouvy zasílatelské je tedy přepravu obstarat. Obstarání zahrnuje mnoho dílčích činností, přičemž zřejmě tou nejdůležitější je zvolení vhodného dopravce. Zasílatelská smlouva je zvláštním typem smlouvy komisionářské, jejímž hlavním účelem je zprostředkovat (nikoliv tedy přímo provést) pro komitenta – příkazce přepravu z jednoho místa do místa dalšího.

³⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 32 Odo 1254/2005 ze dne 26. 9. 2007.

3. Smlouva o přepravě věci

3.1 Obecně ke smlouvě o přepravě věci

Úprava smlouvy o přepravě věci je obsažena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník³⁷ (dále NOZ). Konkrétní znění § 2555 NOZ je následující: „*Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné*“.

Text důvodové zprávy k úpravě smlouvy o přepravě věci je poměrně stručný, když k úpravě uvádí jen toliko, že předmětné ustanovení se přebírá z ObchZ bez podstatných změn s tím, že návrh ustanovení o smlouvě o přepravě věci je oproti současné úpravě přehledněji systematicky uspořádán a rovněž ustanovení o náložném listu jsou vyčleněna do zvláštního pododdílu.

Základní ustanovení smlouvy o přepravě věci má kogentní charakter.³⁸ K tomu, aby se jednalo o smlouvu o přepravě věci, je nutné, aby ze smlouvy vyplýval závazek provést přepravu, závazek zaplatit za provedení přepravy, určení smluvních stran, určení věci a určení místa odeslání a místa určení.

S ohledem na charakter nového občanského zákoníku, je příhodné klást si otázku, co by se stalo v případě, že by takovéto podstatné náležitosti smlouvy chyběly. Nelze se v žádném případě domnívat, a to zejména s ohledem na § 574 NOZ, kterým je vyjádřena zásada *potius valeat actus quam pereat*, že by takováto úmluva mezi smluvními stranami byla neplatná. Avšak v případě, že by smlouva výše uvedené náležitosti neobsahovala, je takovouto smlouvu nutno podřadit pod jiný smluvní typ, jehož náležitosti splňuje nebo uvažovat o tom, že se jedná o

³⁷ Smlouva o přepravě věci je v NOZ řazena do části čtvrté, relativní majetková práva, hlavy druhé, závazky z právních jednání, dílu sedmého, závazky ze smluv o přepravě, oddílu prvního, přeprava osob a věcí, pododdílu druhého.

³⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009 ze dne 25. 11. 2009.

smlouvu inominátní. Při výkladu právního jednání smluvních stran je pak nutné přihlížet k tomu, co strany svým jednáním zamýšlely, respektive jaký byl jejich úmysl.

Většina ustanovení ve čtvrté části NOZ má dispozitivní charakter. Kogentní povahu mají většinou pouze úvodní ustanovení k příslušnému smluvnímu typu, jimiž je daná smlouva charakterizována. Dohodou smluvních stran je tedy možné čtená ustanovení, která jsou obsažena v NOZ, měnit. Avšak aby byla mezi stranami uzavřena smlouva, která je v NOZ výslovně upravena, musí splňovat obsahové náležitosti, které ji vymezují oproti jiným smluvním typům.

Kromě náležitostí, které daný typ smlouvy identifikují, je s ohledem na skutečnost, že se jedná o oblast soukromého práva, kde platí zásada smluvní volnosti stran, možné dohodnout i další ujednání, kterými smluvní strany výslovně upravenou smlouvu modifikují a doplňují. Příklad lze uvést právě na smlouvě o přepravě věci, která zpravidla kromě výše uvedených podstatných obsahových náležitostí obsahuje i další ujednání např. o čase nakládky, dodací lhůtě, výši přepravného, o povinnosti sjednat pojištění zásilky či o smluvních sankcích za porušení smlouvy apod.

Smlouva o přepravě věci je tedy dvoustranným shodným projevem vůle, z něhož vznikají níže specifikovaná práva a povinnosti dopravci a odesílateli. Účelem sjednání přepravní smlouvy je tedy úplatné provedení přepravy věci z místa odeslání do místa určení.

Ustanovení v občanském zákoníku o smlouvě o přepravě věci má obecnou povahu,³⁹ to znamená, že zákoník nerozlišuje, zda se bude jednat o přepravu silniční, říční, námořní či leteckou. Úpravu specifik pro jednotlivé druhy přeprav ponechává občanský zákoník na dalších níže uvedených zákonech či podzákonných předpisech. Tyto normy pak obsahují bližší úpravu, která se dotýká detailů jednotlivých druhů přepravy.

³⁹ PLÍVA, S. Obchodní závazkové vztahy, 2. vydání. Praha: ASPI, a. s. 2009, s. 258.

V případě provádění mezinárodní přepravy je pak nutno použít úpravy, která je obsažena v mezinárodních smlouvách. Tyto smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a kterými je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu a v případě, že stanoví něco jiného než zákon, použije se těchto mezinárodních smluv.⁴⁰ Příkladem je pak Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, známá též jako Úmluva CMR.

Lze tedy shrnout, že smlouva o přepravě věci je smlouvou dvoustrannou, neformální, konsensuální, úplatnou, synallagmatickou, která zakládá závazkový právní vztah mezi dopravcem a odesílatelem.

3.2 Uzavření a forma smlouvy

Smlouva o přepravě věci má konsensuální charakter. To znamená, že ke vzniku smlouvy není třeba, aby dopravce fakticky převzal zásilku k přepravě. Ke vzniku dochází již souhlasným projevem vůle smluvních stran a není nutné jejich reálné konání.

Smlouva je tedy uzavřena v okamžiku, kdy je návrh smlouvy (objednávka přepravy) přijat druhou smluvní stranou. Návrh zpravidla činí odesílatel a přijímá jej dopravce. Právní jednání směřující k uzavření smlouvy je nabídkou, pokud obsahuje podstatné náležitosti smlouvy. Nabídka, která je učiněna ústně, musí být přijata bezodkladně, jinak zaniká, ledaže plyne něco jiného z obsahu této nabídky nebo z okolností, za kterých byla učiněna.⁴¹ Nabídka, učiněná v písemné podobě vůči nepřítomné osobě, musí být přijata ve lhůtě uvedené v nabídce a v případě, že lhůta uvedena není, tak v době přiměřené povaze přepravní smlouvy a rychlosti prostředků, jež navrhovatel použil pro zaslání nabídky.⁴² Avšak i tehdy, došlo – li k pozdnímu přijetí nabídky, má toto pozdější přijetí účinky přijetí včasného, pokud

⁴⁰ čl. 10 zák. č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky

⁴¹ § 1734 NOZ

⁴² § 1735 NOZ

navrhovatel bez zbytečného odkladu alespoň ústně vyrozumí osobu, které nabídku učinil, že přijetí považuje za včasné nebo se začne chovat ve shodě s nabídkou.⁴³

Do doby, než je nabídka přijata, může být odvolána. Je však třeba rozlišovat odvolatelnou a neodvolatelnou nabídku. Neodvolatelná je taková nabídka, ve které je její neodvolatelnost výslovně vyjádřena, nebo plyne - li to z jednání stran o uzavření přepravní smlouvy, z jejich předchozího obchodního styku nebo zvyklostí. Avšak i neodvolatelnou nabídku lze zrušit, dojde - li druhé straně zrušovací projev dříve nebo současně s doručením nabídky.⁴⁴ Návrh přepravní smlouvy nemůže být odvolán ve lhůtě určené pro její přijetí, ledaže je toto právo v nabídce vyhrazeno. Návrh nelze odvolat, pokud je v něm vyjádřena jeho neodvolatelnost.⁴⁵ Odvolat nabídku lze tehdy, pokud odvolávací projev dojde druhé straně dříve, než druhá strana odešle přijetí nabídky.

Přijmout návrh smlouvy je nutné bez jakýchkoliv dodatků, výhrad, omezení či jiných změn, neboť takovéto jednání je považováno za odmítnutí nabídky a je bráno za nový návrh smlouvy. Smlouva je však platně uzavřena v případě, že dodatky podstatně nemění podmínky navrhované smlouvy a navrhovatel bez zbytečného odkladu takovéto přijetí neodmítne. Odpověď na otázku, co se rozumí podstatnou změnou podmínek, poskytne až judikatura. Avšak v případě smlouvy o přepravě věci, lze dovodit, že za podstatnou změnu by mohlo být považováno např. změna výše dopravného, posun termínu dodání, či zapojení subdopravce i přes výslovný zákaz odesílatele.

Projevem vůle, kterým je nabídka přijímána, je pak nutno chápat takové jednání, ze kterého vyplývá zájem smlouvu uzavřít. Dopravce buď tedy přijetí návrhu písemně potvrdí nebo jinak projeví svou vůli provést přepravu a být tedy účastníkem smlouvy, např. fyzicky převezme

⁴³ § 1743 odst. 1 NOZ

⁴⁴ § 1737 NOZ

⁴⁵ § 1738 NOZ

zásilku k přepravě. Mlčení nebo nečinnost samy o sobě přijetím návrhu nejsou.⁴⁶

Přestože v NOZ je obsaženo pravidlo, že při výkladu právního jednání je třeba spíše hledat důvody pro jeho platnost než jeho neplatnost, je nutné, aby právní úkon splňoval základní kritéria řádného právního úkonu. Aby se tedy jednalo o platné právní jednání, kterým dochází ke vzniku smlouvy, nesmí chybět vůle jednajících osob. Osoba smlouvu uzavírající musí sama chtít a mít zájem ji uzavřít. Nebylo by tedy platným právním jednáním, byla – li by smlouva uzavírána pod fyzickým či psychickým donucením, tedy nikoliv z vlastní vůle ale z donucení. Uzavírání přepravní smlouvy pod nátlakem nebo z donucení však bude v případě smlouvy o přepravě věci spíše ojedinělým jevem.

Projev vůle uzavřít smlouvu musí být učiněn vážně. Nevážným projevem vůle se má na mysli např. uzavření smlouvy v žertu, při hereckém představení apod.

Dohodnutá smlouva musí být určitá a srozumitelná. Přestože je v NOZ favorizována platnost právního jednání před neplatností, tak pokud ani při použití výkladových metod nelze určit obsah smlouvy, nelze ji považovat za platně uzavřenou. Pokud však smluvní strany dodatečně vyjasní jejich projev vůle, nepřihlíží se k vadě právního jednání a na toto jednání se hledí, jako by tu bylo od počátku.⁴⁷ Způsobí - li některá ze stran neplatnost právního jednání, nemůže se této neplatnosti dovolávat nebo uplatnit výhodu z neplatného právního jednání pro sebe.⁴⁸ Toto ustanovení je vyjádřením zásady *nemo turpitudinem suam allegans auditur*.

Přestože bezpochyby v NOZ dochází k upřednostňování platnosti právního jednání před jednáním neplatným, tak i zde je upravena absolutní neplatnost právního jednání. Soud pak i bez návrhu stran přihlédně k neplatnosti, pokud se takové jednání přičí dobrým mravům, odporuje zákonu a zjevně narušuje veřejný pořádek. Dále je jednání

⁴⁶ § 1739 odst. 1 NOZ

⁴⁷ § 553 odst. 2 NOZ

⁴⁸ § 579 NOZ

neplatné v případě, že právní jednání zavazuje k plnění od počátku nemožnému.⁴⁹

Smlouva o přepravě věci je smlouvou neformální, a tudíž k jejímu uzavření není nutná písemná forma. Úskalím ústních smluv však bývá prokazování skutečnosti, že byly uzavřeny a zejména prokázání jejich obsahu. V případě, že je daná smlouva o přepravě věci uzavřena pouze ústně, mohou být důkazním prostředkem o jejím uzavření tzv. přepravní dokumenty, o kterých bude blíže pojednáno v kapitole 3.7.

3.3 Podstatné obsahové náležitosti smlouvy

Dle výše uvedeného je nutná k uzavření smlouvy, jakožto projevu právního jednání, shodná vůle smluvních stran. K tomu, aby bylo možné takto vyjádřenou shodnou vůli podřadit pod určitý smluvní typ, je nutné, aby obsahovala podstatné náležitosti daného smluvního typu, které jsou stanoveny v základních ustanoveních pro každou z těchto smluv.⁵⁰

Podstatou smlouvy o přepravě věci je závazek dopravce za úplatu přepravit zásilku z místa odeslání do místa určení. Aby bylo možné označit právní jednání stran za uzavření smlouvy o přepravě věci, musí smlouva obsahovat tyto podstatné náležitosti: identifikace smluvních stran (odesílatel a dopravce), závazek dopravce provést přepravu zásilky, závazek odesílatele zaplatit úplatu (přepravné), identifikace přepravované zásilky, označení místa odeslání a místa určení.

Přesné označení subjektů uzavírajících smlouvu je důležité v každé smlouvě, nejen ve smlouvách přepravních. Z jejich označení musí být zcela jasné a nepochybné, kdo je subjektem smlouvy. Účastníci smlouvy mohou být uvedeni jak přímo na smlouvě o přepravě věci, tak na

⁴⁹ § 588 NOZ

⁵⁰ § 1746 NOZ

přepravním dokumentu.⁵¹ Pro přesné označení fyzické osoby, bývá k jejímu jménu připojováno datum narození a bydliště. Pro přesnou identifikaci osoby právnické je vhodné kromě sídla podnikání uvést i identifikační číslo. V praxi je také velmi praktické uvést u daného subjektu bankovní spojení a dále kontaktní údaje (telefonní a emailové spojení), a to z důvodů fakturačních či pro případné uplatňování nároků z přepravní smlouvy.

Po nabytí účinnosti NOZ nezávisí na tom, zda smlouvu uzavírají subjekty podnikatelské nebo nepodnikatelské, neboť úprava veškerých závazkových vztahů je upravena pouze v občanském zákoníku.

Závazek provést přepravu znamená uskutečnit soubor takových činností, jejichž výsledkem je přemístění zásilky z místa odeslání do místa určení. Závazek provedení přepravy tedy neznámá pouhou jízdou, let či plavbu s přepravovanou zásilkou. Hovoříme zde o činnostech, které zahrnují i provedení doprovodných úkonů, bez nichž by přeprava nemohla být řádně provedena, např. tedy naložení a vyložení zboží, pojištění přepravované zásilky apod. Závazek dopravce provést přepravu nutně neznámá, že provedení přepravy musí být uskutečněno jím osobně. Dopravce může přepravu provést prostřednictvím dalšího subjektu, tzv. subdopravce. Při využití subdopravce se však dopravce nezbavuje odpovědnosti vůči odesílateli a odpovídá za provedení přepravy, jako by tuto prováděl sám. Dopravce je povinen provést přepravu s odbornou péčí. Odborná péče je jistým osvědčením, že dopravce je profesionál. Odbornou péčí se pak rozumí takové zvláštní schopnosti a dovednosti, které lze od dopravce s ohledem na charakter jeho činnosti oprávněně očekávat.

Smlouva o přepravě věci je smlouvou synnalagmatickou, což znamená, že si smluvní strany poskytují vzájemná plnění. Povinnosti jedné smluvní strany provést přepravu odpovídá povinnost druhé smluvní strany, za provedení přepravy poskytnout úplatu. Smlouva musí tedy

⁵¹ Spor o identifikaci smluvních stran byl již rozhodován i soudně. Žalobce tvrdil, že odesílatelem je jiná osoba, než ta, která je uvedena v nákladním listu. Soud rozhodl, že břemeno tvrzení a důkazní břemeno zde tíží dopravce (R68/2004).

obsahovat závazek odesílatele zaplatit úplatu. Pro platné uzavření smlouvy však není vyžadováno, aby smlouva obsahovala přesnou výši úplaty. V zájmu právní jistoty smluvních stran však je, aby výše přepravného byla dohodnuta, a aby z uzavírané smlouvy bylo jasné, zda v sobě poskytnutá úplata zahrnuje i jiné pravidelné náklady, které jsou s prováděním dopravy spojeny, např. skladné, stojné apod.

Dále musí být ze smlouvy patrné, co má být přepravováno. Přepravovaná věc se dle NOZ nazývá zásilkou. Její přesná specifikace je důležitá, zejména z důvodu, aby s ohledem na její rozměry, váhu, povahu, mohl přepravce zvolit odpovídající dopravní prostředek (např. automobil typu dodávka či kamion v případě silniční přepravy) nebo uzavřít příslušné pojištění s ohledem na hodnotu zásilky. Pojem zásilka bude podrobněji rozebrán níže, obecně však platí, že čím přesnější a úplnější údaje dopravce o zásilce má, tím kvalifikovaněji může přepravu provést.

Další podstatnou obsahovou náležitostí je určení míst, a to místa odeslání a místa určení. Místo odeslání a místo určení musí být stanoveno dostatečně jasně a srozumitelně. Ve smlouvě může být tedy uvedena přesná adresa místa. Určitým a srozumitelným vyjádřením však budou i jiné formule, např. slovní spojení „v sídle odesílatele“ nebo v „Praze na Masarykově nádraží“. I takováto ujednání lze považovat za dostatečně určitá. Naopak neurčitým ujednáním by bylo, např. kdyby ve smlouvě byl závazek dopravit zásilku do „severoněmeckého přístavu“. V takovém případě by dopravce, pokud by mu tedy nebylo místo známé z předcházející praxe, měl důvodné problémy určit místo, kam zásilku dopravit. Z takového ujednání lze dovodit, že přestože byl formální požadavek stanovení místa určení splněn, není takovéto ujednání místa dostatečně určité, a tudíž nelze na takovéto ujednání hledět jako na platné právní jednání. V praxi bývá ujednání místa určení spojeno i s ujednáním termínu dodání. Místo odeslání a místo dodání mohou ležet v různých státech. V takovém případě pak bývají aplikovány mezinárodní úmluvy.

3.4 Vymezení základních pojmů

Ustanovení o smlouvě o přepravě věci obsahuje několik důležitých pojmů, které si zaslouží být blíže osvětleny. Mezi tyto patří pojem zásilka, přepravné a subjekt, který i když nebývá pravidelně smluvní stranou, tak se často v přepravním vztahu objevuje - příjemce.

3.4.1 Zásilka

Zákoník hovoří o tom, že dopravce je povinen přepravit věc jako zásilku. Zásilka je tedy věcí. Věc v právním smyslu je dle NOZ vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí.⁵² Občanský zákoník dále rozděluje věci na hmotné a nehmotné. Hmotnou věcí je pak ovladatelná část vnějšího světa, jež má povahu samostatného předmětu.⁵³ Z povahy smlouvy lze dovodit, že zásilkou bude věc hmotná a movitá. Zásilkou se tedy rozumí cokoliv, co může být zasíláno.⁵⁴ V praxi nejčastěji přepravovanými věcmi budou věci ve smyslu zboží. Půjde tedy např. o nábytek, součásti automobilů, ovoce atp. Je základní povinností odesílatele, aby zásilku specifikoval. Na základě pokynů odesílatele, pak může dopravce řádně přepravu věci provést. Čím přesnější údaje poskytne odesílatel, tím kvalifikovaněji může být přeprava provedena. Je velice podstatné, jaké zboží je přepravováno, jakou povahu má a v jakém množství je přepravováno. Je nepochybně rozdílné, zda je přepravováno např. rychle se kazící zboží (ovoce) nebo zboží běžné „nekazící se“. Odlišnosti jsou při přepravě vysoce nebezpečných věcí (např. traskaviny) a zboží, které samo o sobě nepředstavuje nebezpečí. Dopravce dle druhu a povahy zboží zvolí vhodný dopravní prostředek, např. chladírenský vůz

⁵² § 489 NOZ

⁵³ § 496 odst. 1 NOZ

⁵⁴ ELIÁŠ, K. et al. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008. Praha: Linde, 2008, 2. svazek, str. 2281.

a přepravu svěří příslušné posádce. Posádka dopravního prostředku dle povahy přepravovaného zboží pak musí být řádně proškolená.

Dalším aspektem, týkajícím se přepravované zásilky, je její obal. Obal přepravované zásilky musí být bezvadným. Tedy takovým, aby v důsledku vadného obalu nedošlo ke škodě na zásilce samotné, na dopravním prostředku či jiných zařízeních dopravce, a aby nedošlo k újmám na zdraví lidí. Je – li obal vadný a dojde ke škodě na přepravované zásilce, je to jeden z liberačních důvodů dopravce, neboť za škodu vzniklou tímto způsobem neodpovídá, a to tehdy, pokud na vadný obal odesílatele upozornil nebo pokud nemohl vadnost obalu při převzetí zásilky poznat. V případě, že v důsledku vadného obalu dojde ke škodě na zdraví osob či ke škodě na dopravním prostředku, odpovídá za toto odesílatel, ledaže byla vadnost obalu zjevná nebo dopravci známá a odesílatele na toto neupozornil.⁵⁵ V praxi se vadným obalem myslí např. takový, u kterého dojde k protržení a následnému uvolnění zásilky.

Kromě věcí, jež mohou být přepravovány bez dalšího, pak existují zásilky, jejichž přeprava má jistá specifika a k úpravě této přepravy existují další předpisy. Nejčastěji přepravované zásilky „zvláštní“ povahy jsou uvedeny v následujících podkapitolách. Kromě těchto zásilek níže příkladem uvedených, existují i jiné specifické zásilky, jež mají svá zvláštní ustanovení. Bude se jednat např. o zboží podléhající rychlé zkáze nebo o nebezpečné zásilky. Účelem této práce však není rozebírat podrobným způsobem veškeré zásilky zvláštní povahy. Je však podstatné si uvědomit, že přestože uzavírání přepravní smlouvy je soukromoprávní oblastí, nelze opomenout ani veřejnoprávní předpisy, jimiž je smluvní svoboda limitována. Dopravce i odesílatel musí dodržovat i tyto veřejnoprávní normy a v případě, že se jedná o přepravu mezinárodní, tak i mezinárodní úmluvy, popř. evropské právní předpisy.

⁵⁵ § 2566 odst. 3 NOZ

3.4.1.1 *Přeprava mrtvol*

Kromě věcí ve smyslu ustanovení občanského zákoníku mohou být přepravovány i jiné zásilky, jež věcmi nejsou. Dle NOZ věcí není lidské tělo, ani jeho části, třebaže byly od těla odděleny.⁵⁶ I tak může být lidské tělo nebo jeho části předmětem přepravy. Je však třeba si uvědomit specifika takovéto přepravy. Lidské tělo je předmětem ochrany i po smrti člověka. Je totiž součástí osobnosti člověka a ten má právo rozhodnout, jak bude po jeho smrti naloženo s jeho tělem. Z toho tedy vyplývají důvody, proč nelze lidské tělo považovat za věc ve smyslu občanského zákoníku. Na území České republiky platí národní právní předpisy, přičemž zřejmě nejdůležitějším zákonem v této oblasti je zák. č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví. V tomto zákoně jsou upravena specifika přepravy lidských ostatků. Jsou zde výslovně stanoveny technické podmínky, které musí speciální vozidlo určené pro přepravu lidských ostatků splňovat. V tomto zákoně je i výslovně zmíněna smlouva o přepravě, a to v tom smyslu, že lze uzavřít smlouvu o přepravě, jejímž předmětem budou lidské ostatky, avšak s tím omezením, že dopravce musí provést přepravu pouze vozidlem splňujícím již zmíněné technické požadavky.

S ohledem na stále zvyšující se mobilitu lidí a možnost cestovat dochází k úmrtím osob mimo jejich domovský stát. Jen v roce 2012 zahynulo v zahraničí 385 českých občanů.⁵⁷ Přeprava lidských ostatků je předmětem úpravy mezinárodních úmluv. Zejména se jedná o Mezinárodní Ujednání o přepravě mrtvol, známé též jako tzv. Berlínské ujednání (dále též Ujednání) z roku 1937. Kromě tohoto Ujednání existuje i Dohoda o převozu zemřelých z roku 1973, která pro Českou republiku vstoupila v platnost teprve v relativně nedávné době, dne 24. února 2012 (dále jen Dohoda). Předmětem těchto úprav je zejména specifikace technických požadavků jak na samotné dopravní prostředky,

⁵⁶ § 493 NOZ

⁵⁷ Mrtvých Čechů v zahraničí loni ubylo. ŠINDELÁŘ, J. www.E15.cz [online]. 2013 [cit. 2013-10-24]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/mrtvych-cechu-v-zahranici-loni-ubylo-1004857>.

kterými jsou ostatky přepravovány, tak na parametry transportní rakve. Důležitou úpravou, kterou mezinárodní úmluvy obsahují, jsou průvodní dokumenty k mrtvole, v případě Ujednání je to tzv. umrlíci pas a v případě Dohody se jedná průvodní list těla zemřelého. Tyto dokumenty pak obsahují informace o zemřelém, tedy jméno, datum úmrtí, příčina smrti apod. Jsou vydávány příslušnými místními úřady členských států. V České republice to jsou Krajské hygienické stanice.

Česká republika i poté, co přistoupila k Dohodě, zůstává nadále smluvní stranou Ujednání, neboť mezi signatáři Ujednání jsou i takové státy, které nejsou smluvními stranami Dohody, např. Egypt, který je českými turisty hojně navštěvován.

Další mezinárodní normou, ve které je úprava přepravy mrtvol obsažena je např. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), přípojek CIM.

Dojde - li k úmrtí na území státu, který není vázán příslušnou mezinárodní smlouvou, je pro převoz na území České republiky nebo převoz přes její území nutný souhlas diplomatické mise nebo konzulárního úřadu příslušného k zastupování zájmů České republiky. Souhlas může být vydán po předložení úmrtního listu a potvrzení o tom, že proti přepravě není námitek z hlediska trestněprávního nebo zdravotního, zejména že osoba, která má být přepravována, nebyla v době úmrtí nakažena nebezpečnou nemocí.⁵⁸

3.4.1.2 Přeprava zvířat

Přepravována mohou být i živá zvířata. NOZ výslovně uvádí, že živé zvíře není věcí.⁵⁹ V NOZ tedy dochází k tzv. dereifikaci zvířat (stejně jako v jiných evropských zemích, např. Německo, Rakousko, Polsko, Rusko), jakožto určitého etického posunu v chápání vztahu mezi

⁵⁸ § 9 odst. 4 zák. č. 256/2001 Sb., o pohřbívání

⁵⁹ § 494 NOZ

člověkem a dalšími živými tvory.⁶⁰ Dle NOZ je zvíře smysly nadaný živý tvor. Toto ustanovení je rozdílné oproti úpravě v OZ, neboť dle té bylo zvíře považováno za věc, tedy hmotný předmět, který je užitečný, ovladatelný a slouží potřebě lidí. Pojem zvíře je blíže definován i ve veřejnoprávních předpisech, a to v zák. č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání, Ten říká, že zvířetem je každý živý obratlovec kromě člověka, nikoliv však plod nebo embryo. Takovéto pojetí zvířete je však ve vztahu k NOZ úzké, neboť dle důvodové zprávy nejsou zvířetem již jen obratlovci, ale i bezobratlí, pokud jsou schopni cítit bolest a stres. Výše uvedené je důkazem změny lidského chápání zvířete jako takového, etického posunu a také přibližování se zahraničním trendům.

Přestože zvíře není věcí, tak se dle NOZ se na něj aplikují ustanovení o věcech, avšak jen v tom rozsahu, pokud to neodporuje jejich povaze, čímž je vyjádřeno to, že zvíře je živým tvorem schopným vnímat bolest nebo stres. Zvíře tedy může být např. předmětem vlastnictví, a tudíž se na něj vztahují ustanovení o vlastnickém právu, neboť to neodporuje jeho povaze. Co by však odporovalo povaze, by byla např. následující situace: použití psa jako zástavy v případě, že by šlo o psa lpícího na svém pánovi s tím, že pes bude předán zástavnímu věřiteli jako osobě zvířeti cizí a bude tím vystaven stresu.⁶¹ V tomto případě by použití zvířete, jakožto zástavy nebylo možné.

Zvíře může být tedy i objektem přepravní smlouvy. Při přepravě je nutno dodržovat příslušné právní normy. Hlavním účelem těchto norem je zejména zabránit a zmírnit utrpení a stresu zvířat během přepravy, zajištění jejich bezpečnosti při přepravě či zabránit šíření nakažlivých nemocí. V této oblasti je třeba uvést již zmíněný zák. č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání. Ten ve své části třetí stanoví požadavky, jež je třeba dodržet při přepravě zvířat. Reguluje způsobilost zvířat k přepravě, maximální dobu přepravy a postupy dopravce při provádění přepravy. Dále stanoví podmínky pro dopravce, když určuje technické

⁶⁰ ELIÁŠ, K. Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem. 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2012, str. 238.

⁶¹ Tamtéž.

požadavky na dopravní prostředky a určuje odborné požadavky na dopravce samotné.

Významným předpisem evropského práva je Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004, o ochraně zvířat během přepravy. Toto nařízení je jistým minimálním standardem pro přepravu zvířat, které však nebrání tomu, aby členské státy stanovily přísnější opatření pro zlepšení životních podmínek zvířat během přepravy, která se uskutečňuje na území daného členského státu. Toto nařízení mimo jiné stanoví, že nikdo nesmí provádět přepravu zvířat takovým způsobem, který jim může způsobit zranění nebo zbytečné utrpení. Pro dopravce jsou tímto nařízením stanoveny povinnosti jako např. pravidelně kontrolovat a zajišťovat dobré životní podmínky zvířat, zajistit, aby zvířata měla dostatečnou plochu a výšku přiměřenou jejich vzrůstu a zamýšlené cestě. Nařízením jsou upravena i technická pravidla, jež musí splňovat dopravní prostředky, jimiž je přeprava zvířat prováděna. Nařízení určuje i maximální dobu přepravy zvířat a ve svých přílohách stanoví kritéria pro jednotlivé druhy zvířat. Evropská úprava je tedy velice podrobná. Problematiku přepravy zvířat posuzoval jako předběžnou otázku i Soudní dvůr Evropské unie, a to ve věci C-316/10, Danske Svineproducenter v. Justitsministeriet (Dánsko).⁶²

3.4.1.3 Přeprava odpadu

Další specifickou zásilkou, jež může být předmětem přepravy, je odpad. Odpad je charakteristický svou nebezpečností, a to jak ve vztahu k osobám, tak zejména k životnímu prostředí. Při přepravě nebezpečných

⁶² V daném sporu šlo o to, že si dánský chovatel prasat stěžoval u národního soudu na to, že národní úprava přepravy prasat je přísnější než ta uváděná v nařízení a toto brání řádnému fungování obchodu. Soud rozhodl, že vnitrostátní právní úprava, která obsahuje číselné údaje týkající se výšky oddělení pro zvířata, která je přísnější, než ty uvedené v předmětném nařízení může spadat do prostoru pro uvážení svěřeného členským státům článkem 249 ES, nicméně za podmínky, že tato právní úprava, která naplňuje cíl ochrany zvířat během přepravy, nebrání, porušením zásady proporcionality, uskutečnění cílů, kterými je odstranění technických překážek v obchodu s živými zvířaty a umožnění správného fungování organizací trhu, sledovaných rovněž uvedenou směrnicí.

a potencialně škodlivých předmětů, jakými odpady bezpochyby jsou, musí být dodržována pravidla, jež jsou obsažena v příslušných právních předpisech. Tím je zejména veřejnoprávní předpis, zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech. Povinnosti stanovené zákonem spočívají zejména v evidenci převáženého odpadu. K přepravovanému odpadu je nutné mít zákonem požadované průvodní doklady a tyto předložit na vyžádání kontrolním orgánům, kterými jsou obecní úřad obce s rozšířenou působností, případně Česká inspekce životního prostředí. Tyto dokumenty je nutné uchovat po dobu tří let od provádění přepravy. Dále je zákonem stanovena povinnost označit dopravní prostředek způsobem, jakým to ukládají prováděcí předpisy. Dopravce je povinen informovat řidiče vozidla o skutečnosti, že bude přepravovat odpady. Zákon také upravuje přeshraniční přepravu odpadů s tím, že do této části zákona jsou zapracovány odpovídající předpisy Evropských společenství.⁶³ Dle těchto předpisů se vzniklý odpad přednostně odstraňuje v zemi původu. V případě, že má dojít k přeshraniční přepravě, podává oznamovatel u příslušného orgánu (tím je Ministerstvo životního prostředí ČR) oznámení. Na základě tohoto oznámení orgán rozhodne buď o udělení souhlasu nebo vznesení námitek. Otázka přeshraniční přepravy odpadů je poměrně složitá, neboť dochází k rozlišování různých režimů přepravy dle druhu odpadu, ale i dle účelu přepravy. Velice důležitá je při přepravě, zvláště u nebezpečných odpadů, evidence. Odesílatel vyplňuje evidenční list, který musí mít osoba provádějící přepravu stále u sebe. Po přijetí zásilky – odpadu příjemce tento evidenční list potvrdí a zasílá jej zpět odesílateli.⁶⁴

Hlavním cílem právních předpisů v oblasti přepravy odpadů je zabránění nekontrolované přepravy a s tím souvisejícího možného poškozování životního prostředí.

⁶³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů.

⁶⁴ Přeprava v oblasti odpadů, to je hlavně evidence. Fildán Z. www.ihned.cz [online]. 2010 [cit. 2013-10-29]. Dostupné z: <http://odpady.ihned.cz/c1-40581220-preprava-v-oblasti-odpadu-to-je-hlavne-evidence>.

3.4.2 Přepravné

Smlouva o přepravě věci je smlouvou úplatnou. Tato úplata se v případě této smlouvy nazývá přepravným. Závazek odesílatele zaplatit dopravci úplatu musí být obsažen přímo ve smlouvě, neboť je to jedna z podstatných obsahových náležitostí smlouvy. Ve smlouvě však nemusí být stanovena přesná výše této úplaty. Není – li výše přepravného ujednána, náleží dopravci přepravné obvyklé v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku.⁶⁵ Přepravné také může být stanoveno např. odkazem na ceník vydávaný dopravcem. Přepravné zahrnuje i další náklady, jež dopravce musí při provádění dopravy vynaložit.⁶⁶ Přepravné je pak splatné bez zbytečného odkladu po provedení přepravy do místa určení. Tato úprava je opět dispozitivní a je na smluvních stranách, jakým způsobem si splatnost přepravného upraví. Mohou si tedy např. dohodnout, že přepravné bude splatné před samotným provedením přepravy. Na splatnost přepravného nemá vliv zdržení se s přepravou zásilky, které nebylo způsobeno dopravcem, ale např. vyšší mocí. V případě, že dopravce nemůže dokončit přepravu z důvodů, za něž neodpovídá, náleží mu poměrná část přepravného s přihlédnutím k přepravě již uskutečněné.⁶⁷ Platit přepravné je závazkem odesílatele. Figurovat při úhradě přepravného však může i příjemce. Může tak být stanoveno vzájemnou dohodou. NOZ dále stanoví, že příjemce se přijetím zásilky stává ručitelem odesílatele za pohledávky dopravce ze smlouvy týkající se přepravy převzaté zásilky. Toto ručení je ručením ze zákona. Dopravce má též zástavní právo k zásilce k zajištění dluhů vyplývajících ze smlouvy, a to po dobu, po kterou může se zásilkou nakládat.

⁶⁵ § 2564 odst. 2 NOZ

⁶⁶ POSPÍŠIL, M. Obchodní závazkové vztahy. 1. vydání. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012, s. 235.

⁶⁷ § 2565 NOZ

3.4.3 Příjemce

Subjekty smlouvy o přepravě věci jsou odesílatel a dopravce. Často však v přepravních smlouvách vystupuje i další osoba, kterou je příjemce. Ten, až na určité případy, není účastníkem smlouvy. Příjemce je osobou, která je oprávněná k vydání a převzetí zásilky v místě určení. V určitých případech může být příjemcem sám odesílatel. Pokud tomu ale tak není, měla by tato osoba být uvedena v uzavřené smlouvě nebo být specifikována v jiném dokumentu týkajícím se přepravy, např. v náložném listu. Ze skutečnosti, že je určitá osoba uvedena jako příjemce, nevznikají této osobě povinnosti. V oblasti soukromého práva není možné, aby byl někdo bez své vůle zavázán ke splnění povinnosti, neboť toto by bylo v rozporu se zásadní zásadou NOZ, zásadou autonomie vůle. Příjemci však označením jeho osoby jako příjemce, vznikají práva, a to zejména právo disponovat se zásilkou, respektive právo na její vydání. V případě, že dopravce zná příjemce zásilky, je povinen mu ji doručit. Má – li si příjemce zásilku vyzvednout, je dopravce povinen mu oznámit ukončení přepravy a zásilku mu na požádání vydat. I v případě, že je příjemce zásilky určen, avšak zásilka mu doposud nebyla vydána, má odesílatel právo přikázat dopravci, aby byla přeprava přerušena a zásilka příjemci nevydána. Označení jisté osoby jako příjemce ještě tedy zcela automaticky neznamená, že mu zásilka bude vydána. Jak již bylo uvedeno z pouhého označení jisté osoby, nemůžou vzniknout této osobě povinnosti bez dalšího. Doposud bylo uvažováno, že příjemce není na uzavřené přepravní smlouvě nikterak účasten, pouze je jako příjemce označen a vzniká mu právo na vydání zásilky. Jedná se vlastně tedy o smlouvu *in favorem tertii*. Odmítnutím přijetí zásilky tak příjemce neporušuje žádnou povinnost.

Jiná je situace, kdy je příjemce účastníkem smlouvy. Buď může být přímo účastníkem smlouvy o přepravě věci nebo účastníkem smlouvy jiného smluvního typu, na základě kterého mu vzniká povinnost přijmout zásilku. Příkladem, kdy příjemci vzniká povinnost z uzavřené přepravní

smlouvy, bude situace, kdy se příjemce zaváže zaplatit dopravci dohodnutou částku při vydání zásilky. V tomto případě, kdyby příjemce odmítl zásilku přijmout a uhradit úplatu, dostává se do prodlení.

Jiný příklad, kdy příjemce není zavázán přímo z přepravní smlouvy, je situace, kdy má odesílatel mimo rámec smlouvy o přepravě věci sjednanou s příjemcem kupní smlouvu. V této kupní smlouvě je dohodnut způsob úhrady takový, že příjemce je povinen zaplatit předmět koupě při jeho dodání dopravcem. V takovém případě je opět povinen zaplatit a zásilku přijmout, jinak se dostává do prodlení, ovšem nikoliv do prodlení z přepravní smlouvy, neboť té není účastníkem, ale do prodlení v souvislosti s jím uzavřenou smlouvou kupní. Je – li dopravce zavázán odesílateli, aby vybral od příjemce při vydání zásilky určitou částku, je nutné použít přiměřeně ustanovení NOZ o dokumentárním inkasu.⁶⁸

Příjemce může do jisté míry disponovat se zásilkou i během přepravy. Je – li příjemce osobou, která je oprávněná z náložného listu, má právo přerušit přepravu.

Příjemce určený ve smlouvě nabývá práva ze smlouvy, požádá – li o vydání zásilky po jejím dojetí do místa určení, popřípadě po uplynutí doby, kdy zásilka měla do místa určení dojít.⁶⁹ Tímto okamžikem přechází na příjemce i právo na náhradu škody na zásilce. V případě škody vzniklé na zásilce má být informován odesílatel. V případě, že právo na vydání zásilky nabyl již příjemce, tak je povinností dopravce podat zprávu o škodě právě příjemci na místo odesílateli. Pokud tuto zprávu dopravce nepodá bez zbytečného odkladu, je povinen nahradit příjemci škodu tím vzniklou.

Příjemce se po přijetí zásilky stává ručitelem odesílatele za pohledávky vzniklé v souvislosti s prováděním přepravy převzaté zásilky. V daném případě se tedy jedná o ručení ze zákona. Příjemce se však ručení může zprostit, prokáže – li že o těchto pohledávkách nevěděl a ani vědět nemusel.

⁶⁸ § 2560 odst. 2 NOZ

⁶⁹ § 2561 NOZ

3.5 Smluvní strany

Smluvními stranami, které vždy bezpodmínečně ve smlouvě vystupují, jsou dopravce a odesílatel. Aby smlouva byla platně uzavřena, musí obsahovat přesné označení těchto účastníků. Těmto účastníkům vznikají uzavřením smlouvy práva a povinnosti, stejně tak jako dochází k vzniku jejich odpovědnosti v případě porušení těchto povinností.

3.5.1 Odesílatel

Odesílatel je objednatelem přepravy. Je smluvní stranou, která zpravidla iniciuje vznik přepravní smlouvy. Odesílatelem tedy označujeme fyzickou nebo právnickou osobu, která má zájem na přepravě věci a tuto přepravu si u dopravce objednává a později s dopravcem uzavírá přepravní smlouvu. Je tedy osobou, vůči které má dopravce povinnost přepravit zásilku za předem dohodnutých podmínek. Odesílatelem bude zpravidla vlastník přepravovaných věcí (např. výrobce, obchodník), avšak toto není podmínkou. Může jím být např. i nájemce věci či dopravce, který se k provedení přepravy rozhodl využít služeb jiného dopravce, tzv. subdoprovce. Pokud smlouvu neuzavírá vlastník věci, není logicky ani účastníkem smlouvy a není vůči dopravci ve smluvním vztahu. Nemůže tedy vůči němu uplatňovat případné nároky z uzavřené přepravní smlouvy, neboť toto přísluší tomu, kdo smlouvu uzavírá a je subjektem, tedy právě odesílateli. Vlastník věci se může svých nároků domáhat na odesílateli, který z určitého důvodu uzavřel s dopravcem smlouvu o přepravě, pokud by tento při případném uplatňování nároků vůči dopravci postupoval liknavě nebo se případných nároků vůbec nedomáhal.⁷⁰

⁷⁰ ELIÁŠ, K. et al. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008. 2. svazek. Praha: Linde, 2008, s. 2285.

Nejzákladnější, a pro smlouvu o přepravě věci snad nejtypičtější, povinností odesílatele je zaplatit dopravci úplatu za provedení přepravy a to buď dle dohody nebo dle tarifu dopravce. Smlouva o přepravě věci sice nevyžaduje písemnou formu, odesílatel je však povinen potvrdit dopravci na jeho žádost to, že provedl objednávku přepravy. Povinností odesílatele je také předat dopravci zásilku na sjednaném místě a ve sjednaném čase. Dále je povinen umožnit dopravci zkontrolovat stav zásilky a její balení. S tím souvisí i další povinnost dopravce, a to přepravovanou zásilku opatřit vhodným obalem tak, aby nehrozilo při přepravě její poškození. Je – li totiž obal vadný nebo neodpovídající povaze zásilky, během přepravy dojde k jejímu poškození, a odesílatel byl dopravcem na toto upozorněn, ztrácí odesílatel právo na náhradu vzniklé škody na zásilce.

Odesílatel je povinen poskytnout dopravci správné údaje o obsahu a povaze zásilky. Toto souvisí s již zmíněnou zásadou týkající se přepravních smluv, že čím přesnější informace odesílatel poskytne, tím kvalifikovaněji může dopravce dopravu provést. V případě, že by odesílatel neuvedl tyto přesné údaje o zásilce a v důsledku toho by došlo k poškození zásilky, lze dovodit, že by odesílatel ztratil právo na náhradu škody. V případě, že by neinformoval odesílatele o povaze zásilky, např. o její nebezpečnosti a přepravovaná zásilka by způsobila dopravci škodu (zejména na dopravním prostředku) byl by povinen dopravci tuto škodu nahradit.

Povinností dopravce dále je, předat odesílateli zvláštní listiny, jsou – li k provedení přepravy zapotřebí, a to nejpozději při předání zásilky k přepravě. Je – li odesílatel zároveň i osobou oprávněnou k převzetí, je povinen si zásilku na místě určení převzít. Pokud by tak neučinil a byl by v prodlení s jejím vyzvednutím déle než šest měsíců, mohl by dopravce při splnění dalších podmínek tuto věc na jeho účet prodat.⁷¹

⁷¹ § 2581 odst. 1 NOZ

Právům odesílatele odpovídají povinnosti dopravce (viz dále). Zejména se jedná o právo odesílatele požadovat na dopravci, aby tento provedl sjednaným způsobem a v dohodnuté době přepravu zásilky. Odesílatel má dále v průběhu přepravy právo na to, aby přikázal dopravci, aby byla přeprava přerušena a se zásilkou bylo naloženo dle odesílatelových příkazů, avšak s tím, že odesílatel má tomuto odpovídající povinnost uhradit dopravci účelně vynaložené výdaje.

3.5.2 Dopravce

Dopravce je zpravidla osobou, která má s prováděním přepravy zkušenosti. Často v praxi bude dopravce podnikatelem, jehož předmětem podnikání je právě uskutečňování přepravy, např. živnost „silniční motorová doprava nákladní“. Od dopravce jako podnikatele je tedy očekáváno, že bude jednat s přiměřenou pečlivostí a znalostí odpovídající předmětu jeho podnikání. Podnikatel podnikající v oblasti přepravy je povinen dodržovat odpovídající veřejnoprávní předpisy v oblasti přepravy a provozu dopravních prostředků, mít potřebné koncese⁷² či licence. Dopravce může vydávat své vlastní přepravní podmínky, na které bude odkazováno v jím uzavíraných smlouvách. Tyto podmínky mohou obsahovat např. také tarify přepravného apod. Přestože bude smlouvu uzavírat většinou podnikatel, nemusí tomu tak být vždy a nic nevylučuje to, aby i nepodnikatel byl dopravcem.

Dopravce má povinnost převzít zásilku určenou k přepravě na smluveném místě a dohodnutém čase. Otázku, kdo je povinen zásilku naložit, smluvní strany řeší vzájemnou dohodou. Povinností dopravce je provést přepravu zásilky dle dohodnutých podmínek do místa určení v ujednané lhůtě a s odbornou péčí. Provedení přepravy s odbornou péčí znamená předpokládanou jistou vyšší míru odbornosti dopravce a je tím zahrnuta i jeho odpovědnost za kvalitu jím poskytovaných služeb. Po

⁷² Např. „Provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby lze jen na základě koncese“ (§ 4 zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě).

dopravci je vyžadována vyšší míra odbornosti a zkušeností, které lze od něj, jakožto smluvní strany provádějící přepravu očekávat, a která odpovídá technickým možnostem. Dopravce je povinen nakládat se zásilkou způsobem odpovídajícím druhu a povaze zásilky (srov. s povinností odesílatele řádně specifikovat zásilku). Doba, do kdy má být zásilka doručena do místa určení, je otázkou dohody smluvních stran. Není - li tato doba ujednána, je dopravce povinen dopravu provést bez zbytečného odkladu s ohledem na okolnosti konkrétní přepravy.⁷³ Přeprava je řádně provedena, je - li zásilka přemístěna z místa odeslání do místa určení, a to ve stavu, v jakém byla od odesílatele převzata s přihlédnutím k obvyklé změně stavu případně úbytku odpovídajícímu přirozené povaze zásilky (např. přeprava těkavých látek). Dopravce je povinen na žádost odesílatele potvrdit převzetí zásilky, přičemž pro toto potvrzení je vyžadována písemná forma.⁷⁴ Dopravce, do doby než vydá zásilku příjemci, je povinen respektovat pokyny odesílatele a dopravu na jeho příkaz přerušit. Pokud však během provádění přepravy příkaz k jejímu přerušení dán nebyl, a je - li příjemce dopravci znám, je tento povinen mu zásilku doručit, případně příjemci oznámit ukončení přepravy a zásilku mu poté na požádání vydat. Dopravci mohou na základě uzavřené smlouvy k základní povinnosti provedení přepravy přistoupit i další povinnosti, které se provádění přepravy přímo netýkají, ale úzce s touto činností souvisí. Takovouto povinností pak může být např. provedení inkasních úkonů, tedy vybrání předem stanovené částky od příjemce nebo sjednání pojištění na přepravovanou zásilku.

Dopravce má další povinnosti v rámci prevence škod na přepravovaných zásilkách. Jedná se zejména o povinnost upozornit odesílatele na zjevně poznatelnou vadu obalu. Pokud by této povinnosti nedostál a na zásilce během přepravy v důsledku vadného obalu došlo ke škodě, byl by dopravce povinen ji nahradit. Dopravce je povinen podat zprávu odesílateli, případně příjemci, nabyt - li právo na její předání, o tom, že došlo ke vzniku škody na zásilce. Nepodá - li dopravce tuto

⁷³ § 2588 NOZ

⁷⁴ § 2566 NOZ

zprávu bez zbytečného odkladu, je povinen odesílateli nebo příjemci nahradit škodu tím způsobenou. Povinností dopravce je vynaložit maximální péči k minimalizaci vzniklé škody, a to i takové, za kterou neodpovídá. Za účelem zmírnění nebo odvrácení škody na zásilce je povinen vyžádat si od odesílatele pokyny. V případě vzniku škody v rozsahu své odpovědnosti je dopravce povinen nahradit škodu na zásilce.

Základním právem dopravce je právo na úhradu přepravného, případně účelně vynaložených nákladů tehdy, byla – li přeprava na základě pokynu odesílatele přerušena. Dopravce má k zásilce do doby, po kterou s ní může nakládat, zástavní právo k zajištění dluhu plynoucího ze smlouvy. Dále má dopravce právo prodat zásilku na účet osoby oprávněné k jejímu vyzvednutí v případě, že tato osoba je v prodlení s vyzvednutím zásilky více než šest měsíců.

Dopravce má právo na náhradu škody, která mu byla způsobena přepravovanou zásilkou, např. způsobila – li vadně zabalená zásilka poškození dopravního prostředku, je dopravce povinen mu tuto škodu nahradit.

Rozdílem oproti úpravě v OZ⁷⁵, respektive ObchZ⁷⁶ je to, že v NOZ není výslovně zakotveno právo dopravce užít k provedení přepravy jiných fyzických či právnických osob. S ohledem na dispozitivnost NOZ lze dovodit, že dopravce má právo provést přepravu prostřednictvím dalších osob i nadále, pokud toto uzavřená smlouva výslovně nezakazuje.

3.6 Odpovědnost smluvních stran

Odpovědností se rozumí nutnost nést sankční následky určitého jednání nebo opomenutí, které je v rozporu s právními předpisy nebo dohodou smluvních stran, eventuálně nést následky za vzniklý protiprávní stav.

⁷⁵ § 768 OZ

⁷⁶ § 629 ObchZ

V NOZ je výslovně upravena odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce v době od převzetí zásilky do vydání zásilky příjemci. Tato odpovědnost je konstruována jako odpovědnost objektivní, tedy bez ohledu na zavinění, avšak je zde dána možnost liberace.

Škodou na zásilce je pak nutno rozumět jakoukoliv změnu stavu nebo množství zásilky od doby převzetí do doby vydání, která nemá původ v přirozené povaze zásilky a která snižuje její cenu.⁷⁷ Je – li vada zásilky způsobena její přirozenou povahou, dopravce za toto nenesení odpovědnost.

Doprovce je tedy odpovědný za úplné zničení, poškození, částečnou či úplnou ztrátu zásilky, přičemž poškozením je míněno vnější nebo vnitřní zhoršení samotné substance zboží, které vede ke snížení jeho hodnoty.⁷⁸

Rozhodující pro vznik odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na zásilce je moment, od kterého si dopravce zásilku přebírá do okamžiku, kdy zásilku vydává oprávněné osobě. Mezi těmito časovými okamžiky ztrácí odesílatel kontrolu nad zásilkou a tato zásilka je v držbě dopravce a ten je odpovědný za to, že během této doby nedojde k jejímu poškození. Této odpovědnosti se zproští, prokáže – li že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Požadavek odbornosti je kladen na dopravce jako na osobu, která již vlastně samotným uzavřením přepravní smlouvy prohlašuje, že je dostatečně způsobilá provozovat dopravní prostředek a přepravu řádně provést.

Doprovce se odpovědnosti zproští, prokáže – li, že škodu způsobili odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky. K takovéto situaci může dojít zejména při nakládání nebo vykládání zásilky, případně tehdy je – li vlastník přítomen při samotné přepravě zásilky. Důkazní břemeno, že škoda byla způsobena výše jmenovanými osobami tíží dopravce, neboť

⁷⁷ POSPÍŠIL, M. Obchodní závazkové vztahy. 1. vydání. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012, s. 235.

⁷⁸ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 109.

ten je osobou, která se má z případné odpovědnosti vyvinit. Činností výše uvedených osob je třeba rozumět nikoliv pouze samotné fyzické nakládání se zásilkou, ale např. i udělování nesprávných pokynů dopravci. Takovéto pokyny se nemusí týkat jen dispozic se samotnou zásilkou, ale i např. pojištění zásilky, provedení inkasních úkonů; tedy celé řady dalších činností, které jsou spojeny s plněním uzavřené přepravní smlouvy. Pokyny musí být pro dopravce závazné, vydané dispozičně oprávněným odesílatelem.⁷⁹ Dopravce však není povinen evidentně nesprávné pokyny mechanicky plnit. Je jeho povinností na zjevně nesprávné pokyny odesílatele upozornit. Dostojí – li dopravce této povinnosti a odesílatel přesto na provedení přepravy dle jeho pokynů trvá a při přepravě dojde ke škodě na zásilce v důsledku nesprávných pokynů, je toto další z liberačních důvodů, jak se může z odpovědnosti buď zcela nebo alespoň částečně vyvinit.

Povinnosti k náhradě škody se dopravce zproští také tím, prokáže - li, že škoda byla způsobena vadou či přirozenou povahou zásilky, včetně obvyklého úbytku. NOZ tedy operuje s pojmy vada, přirozená povaha zásilky a obvyklý úbytek. Vadou zásilky je taková vlastnost, která zapříčiňuje, že zásilka není od počátku přepravována v bezvadném stavu, ale již s určitým poškozením nebo závadou, která v konečném důsledku způsobí poškození nebo zničení přepravované zásilky. Pro příklad uveďme přepravu nemocných živých zvířat, během které dojde k jejich úhynu. Přirozenou povahou zásilky je pak nutno chápat takovou vlastnost přepravované zásilky, která bez vnějšího vlivu způsobuje zhoršení nebo zničení této zásilky⁸⁰, např. tedy křehkost přepravované věci nebo kazivost ovoce. Přirozeným úbytkem jsou pak vlastnosti přepravovaných věcí, které jsou ovlivněny svým chemickým složením, např. těkavost některých chemikálií či úbytek objemu vyschnutím.

Dopravce se dále odpovědnosti zproští, je – li škoda způsobena vadným obalem. Povinností dopravce je však na tuto vadnost obalu

⁷⁹ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 112.

⁸⁰ ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. et al. Obchodní zákoník. Komentář. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 1248.

odesílatele upozornit. V případě, že je k přepravované zásilce vydán nákladní nebo náložní list, musí v těchto dokumentech být vada obalu poznamenána. Pokud nemohl dopravce vadu obalu poznat a tuto skutečnost prokáže, zproští se odpovědnosti. Vadným obalem je takový obal, který dostatečným způsobem nefixuje zásilku a umožňuje pohyb zásilky uvnitř tohoto obalu takovým způsobem, že při běžném způsobu provádění přepravy hrozí její poškození.⁸¹

Doprovce neodpovídá za škodu v případě, prokáže – li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Jsou to situace, kdy nečekaně neodvratitelně a nepředpokladatelně zasáhne vis maior, např. na kamion převážející zásilku spadne strom, dojde k sesuvu půdy na železnici apod. Jedná se tedy zejména o případy, kdy zasáhnou přírodní síly nebo dojde k neodvratitelnému zásahu třetích osob, např. loupež či teroristický útok. Loupež je v praxi poměrně častým případem a to zejména při provádění silniční přepravy. K vyvinění dopravce však nestačí jeho pouhé tvrzení, že došlo k loupeži a tato loupež byla důvodem ztráty zásilky. Došlo by pak k absurdní situaci, kdy by stačilo pouhé tvrzení dopravce o provedené loupeži, a ten by byl vyviněn, aniž by došlo k objektivnímu prokázání toho, že k loupeži skutečně došlo, a aniž by došlo k prokázání toho, že tato loupež byla z hlediska profesionality dopravce skutečně neodvratitelná. Dopravce musí dostatečným způsobem zabezpečit dopravní prostředek, jímž přepravu provádí, stejně tak jako např. vybrat vhodné místo pro odstavení vozidla, např. na hlídaném parkovišti. Stejně jako loupež je pak nutno posuzovat další možné situace, které dopravce považuje za neodvratitelné, avšak z objektivního hlediska odvratitelnými jsou.

Z praxe jsou známy další případy, které vedly k úplnému nebo částečnému vyvinění dopravce. Jsou to např. tyto případy:

- odesílatel neinformoval dopravce o zvýšené citlivosti zásilky na vlhko
- odesílatel naložil zásilku jiného druhu, než bylo dohodnuto

⁸¹ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 145.

- odesílatel uvedl nesprávnou váhu zásilky, čímž došlo k přetížení přistaveného vozidla
- odesílatel naložil zásilku na ložnou plochu zjevně znečištěnou zbytky chemikálií z předchozí přepravy⁸²

Z výše uvedených příkladů vyplývá, že je nutné posuzovat případy individuálně, a že zákon ani doplňující právní předpisy neobsahují úplný výčet všech situací, kdy se dopravce vyviní z odpovědnosti ze škody na zásilce.

Výše byly uvedeny případy, kdy je dopravce odpovědný za škodu na zásilce a zároveň způsoby, jakými se může vyvinít. Jsou však případy, kdy je zcela evidentní, že je dopravce za vzniklou škodu odpovědný a vyvinít se nemůže. Jedná se např. o tyto případy:

- ke škodě došlo poruchou dopravního prostředku
- škoda způsobena pochybením osoby provádějící přepravu, např. mikrospánek řidiče
- havárie způsobena porušením dopravních předpisů

K výše uvedenému je nutno uvést, že právo na náhradu škody musí být u dopravce uplatněno do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla - li zásilka převzata, do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, jinak je soud nepřizná, namítne - li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně.

Ze smlouvy o přepravě věci nevyplývá pouze odpovědnost za škodu na zásilce, neboť není jedinou povinností dopravce nepoškodit zásilku. Dopravce má i jiné povinnosti, které vyplývají buď přímo z NOZ, přepravních řádů, mezinárodní právních předpisů nebo z uzavřené smlouvy.

Dopravce je povinen dodržet dodací lhůtu, která byla mezi smluvními stranami dohodnuta a je odpovědný za její překročení. I tato odpovědnost je konstruována jako odpovědnost objektivní s tím, že

⁸² KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 111.

existují vyvíňovací důvody, kterých se dopravce může dovolat. Tyto liberační důvody jsou pak podobné jako u odpovědnosti za škodu na zásilce (zavinění odesílatele, zásah vyšší moci apod.)

Jak již bylo výše uvedeno, není - li ve smlouvě výslovně zakázáno, může dopravce k provedení přepravy využít služeb dalšího dopravce, tzv. subdoprovce. Za řádné provedení přepravy však odpovídá, jako by přepravu prováděl sám.

Dalšími příklady odpovědnosti dopravce je odpovědnost za neprovedení příkazů odesílatele, odpovědnost za ztrátu dokladů ke zboží nebo odpovědnost za neprovedení inkasních úkonů.

Ze smlouvy o přepravě věci vyplývají povinnosti i odesílateli. Zejména je to jeho povinnost uhradit včas přepravné a za splnění této povinnosti je dopravci odpovědný. Dopravce má po dobu, kdy může se zásilkou nakládat, zástavní právo k této zásilce, jež slouží k zajištění dluhů vyplývajících z uzavřené smlouvy.

Odesílatel je odpovědný za škody vzniklé z vadného balení. V případě, že vlivem vadného balení dojde k poškození dopravního prostředku či jiným škodám na straně dopravce, je odesílatel povinen nahradit dopravci vzniklou škodu, ledaže by byla vada balení zjevná nebo dopravci známá v době převzetí zásilky. Odesílatel je také odpovědný za informace poskytnuté dopravci. Odesílatel je povinen dopravce informovat o povaze zásilky, obzvláště jedná - li se o zásilku nebezpečnou. Musí dopravce upozornit na přesnou povahu nebezpečí, jaké ze zásilky plyne a také mu sdělit, jaká bezpečnostní opatření je nutné přijmout.⁸³ Nedostál - li odesílatel této povinnosti je odesílatel dopravci odpovědný za škodu, kterou zásilka způsobí. Příkladem je pak situace, kdy dopravce bude převážet vysoce výbušný a na otřesy citlivý nitroglycerin. Při přepravě dojde k výbuchu a následnému poškození dopravního prostředku a jiných zásilek v něm přepravovaných. Dopravce sice bývá profesionálem a je jeho úkolem poskytnout převážené zásilce maximální péči o její ochranu, není však jeho povinností být

⁸³ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 147.

zbožiznalcem a tudíž musí být informován o převážené zásilce a o jejích vlastnostech. Za poskytnutí těchto informací je odpovědný právě odesílatel.

V NOZ je v oblasti náhrady škody upřednostňována naturální restituce. V případě, že je to možné, je škoda nahrazována uvedením v předešlý stav. Není - li to možné, nebo žádá - li to poškozený je škoda nahrazována v penězích, přičemž se hradí skutečná škoda a ušlý zisk. NOZ však v ustanoveních o smlouvě o přepravě věci obsahuje speciální úpravu o náhradě škody.⁸⁴ Je zde stanoveno, že při ztrátě nebo zničení zásilky nahradí dopravce cenu, kterou měla zásilka v době, kdy ji převzal. Rozhodným dnem pro určení ceny zásilky je tedy den jejího převzetí. Tento časový okamžik je rozhodným pro stanovení výše náhrady za poškození nebo znehodnocení zásilky, kdy dopravce je povinen nahradit rozdíl mezi cenou zásilky v době, kdy ji bezvadnou převzal a cenou, kterou má zásilka poškozená nebo znehodnocená.

3.7 Dokumenty vztahující se k smlouvě o přepravě věci

Smlouva o přepravě věci nevyžaduje písemnou formu. Při jejím uzavírání bývá často písemná smlouva (byť to není podmínkou) nahrazována tzv. přepravními doklady. Ty jsou pak fakticky jediným důkazem svědčícím o obsahu uzavřené smlouvy. Jedná se zejména o nákladní list, přepravní list, náložný list nebo konosament, přičemž poslední dva jmenované však nejsou, jak bude níže vysvětleno, přepravními doklady v pravém slova smyslu.

⁸⁴ Speciální úprava náhrady škody v ustanoveních o smlouvě o přepravě věci byla i předmětem rozsudku Nejvyššího soudu ČR, sp. zn. 32 Odo 1312/2005, ze dne 27. 2. 2008. Rozsudkem bylo stanoveno, že ustanovení § 622 ObchZ (obdoba § 2566 NOZ) obsahuje speciální úpravu podmínek odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce. Pouze pro tuto škodu je vyloučena obecná úprava odpovědnosti za škodu. Toto ustanovení se však nevztahuje na jiné škody způsobené dopravcem porušením povinnosti ze smlouvy o přepravě věci, např. povinnosti pojistit přepravované zboží, jako tomu bylo v posuzovaném případě.

3.7.1 Nákladní list

Nákladní list je dokladem, který prokazuje uzavření přepravní smlouvy. Železničním přepravním řádem je definován jako přepravní doklad o uzavření smlouvy o přepravě věci nebo živých zvířat jako vozové zásilky. Přestože je při přepravě nepochybně stěžejním dokladem obsahujícím níže uvedené údaje, jeho ztráta nebo zničení se však nedotkne existence či platnosti přepravní smlouvy jako takové.⁸⁵ Úprava nákladního listu a jeho náležitosti je upravena i v mezinárodních pramenech, obšírným způsobem zejména v Úmluvě CMR.

Nákladní list má několik funkcí. Je nositelem informací, a to o samotných účastnících smlouvy a o příjemci. Dále je, jak již bylo zmíněno, důkazem o uzavření smlouvy a také nositelem informace o množství a stavu zásilky v době převzetí, jakož i důkazem o jejím vydání příjemci.

Na vyplnění nákladního listu se podílí jak odesílatel, tak dopravce. Přesný obsah nákladního listu obsahují právní předpisy upravující jednotlivé druhy přepravy. Jisté náležitosti, které jsou natolik podstatné, že je lze označit za obligatorní, by však měl obsahovat každý nákladní list, aby nebyl stížen sankcí neplatnosti. Jsou to zejména: datum a den vystavení, jméno a adresa odesílatele, jméno a adresu dopravce, jméno a adresa příjemce, místo určení, druh a množství zásilky a její váhu. Je tedy zjevné, že se jedná o obdobné náležitosti, které mají být obsahem přepravní smlouvy samotné. Účastníci mohou zapsat do nákladního listu i další údaje, které považují za užitečné, např. pokyny odesílatele, výši dobírky, která má být vybrána při dodání, zákaz využití služeb subdoprovce, lhůtu do kdy má být přeprava provedena, výhrady dopravce k obalu zásilky apod.

Úmluva CMR k nákladnímu listu stanoví, že se tento vyhotovuje ve třech originálech, přičemž jeden originál obdrží odesílatel, druhý dopravce a třetí provází zásilku po dobu, po kterou je přepravována.

⁸⁵ PERNICA, P. et al. Doprava a zasílatelství. 1. vydání. Praha: ASPI Publishing, 2001, str. 362.

Takováto praxe není pouze u mezinárodní silniční přepravy, ale i u jiných druhů přeprav.

Pro platnost každého nákladního listu je nutné, aby byl tento podepsán.

3.7.2 Náložný list

Náložný list je s nákladním listem shodným v tom, že oba dva dokumenty jsou důkazem o uzavření přepravní smlouvy. Náložný list ale není v pravém slova smyslu přepravním dokumentem, neboť má povahu cenného papíru. Problematika cenných papírů byla upravena zák. č. 591/1992 Sb., o cenných papírech. Nabytím účinnosti NOZ však dochází k derogaci tohoto zákona a úprava cenných papírů budou upravena přímo v NOZ. Cenný papír je pak definován jako listina, se kterou je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést.⁸⁶ Náložný list je výslovně označen jako cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu. Jako jiné cenné papíry může být vydán ve formě na jméno, na řad nebo na doručitele.

Náložný list je vydáván dopravcem. Ten není povinen tak činit automaticky, ale jen tehdy je – li to mezi smluvními stranami sjednáno. Tento cenný papír pak nahrazuje potvrzení o převzetí zásilky. Musí obsahovat jméno dopravce a jeho bydliště či sídlo, jméno odesílatele, jeho bydliště nebo sídlo, označení, množství váhu nebo objem přepravovaných věcí, formu náložného listu a pokud byl vydán na jméno nebo na řad, tak i označení osoby, na jejíž jméno nebo řad byl vydán, údaj o místě určení, místo a den vydání náložného listu a dopravcův podpis. NOZ stanoví ještě domněnku, že pokud neobsahuje náložný list jméno osoby, na jejíž řad je vydán, považuje se za vystavený na řad odesílatele. Náložný list lze tedy převádět a způsob převodu pak závisí na formě, v jaké je vystaven.

⁸⁶ § 514 NOZ

Osoba oprávněná z náložného listu má právo požadovat po dopravci vydání přepravované zásilky v místě určení a ve sjednaném čase. Dopravce nemá povinnost prověřovat, na základě jakého titulu osoba oprávněná z náložného listu tento náložný list nabyla. Osoba oprávněná z náložného listu nemusí být vlastníkem přepravované zásilky, neboť při převodu práv z náložného listu nedochází automaticky k převodu vlastnického práva k přepravované zásilce, ale k převodu práva na vydání zásilky. Majitel náložného listu tedy nemusí být vlastníkem zásilky, má však po dobu přepravy dispoziční právo k ní. Jakožto osoba oprávněná z náložného listu má právo přerušit probíhající přepravu.

Náložný list může být vydán ve více stejnopisech s tím, že dopravce vyznačí na každém stejnopisu jejich počet. Dojde – li ke ztrátě nebo zničení náložného listu, dopravce vystaví nový s vyznačením, že se jedná o náhradní náložný list. Ztracený náložný list totiž nelze umoit jako je tomu u jiných cenných papírů. S ohledem na to, že proces umoření je poměrně časově náročný, byl by tento postup v případě náložného listu nepraktický. Právo žádat o vydání nového náložného listu má pouze odesílatel a to i v případě, že již došlo k převodu náložného listu na jiné osoby. Dojde – li ke zneužití původního náložného listu, tak odesílatel nahradí dopravci škodu mu tímto vzniklou. Riziko zneužití tedy nese odesílatel. Jedná se zde o odpovědnost objektivní bez možnosti se jí zprostit.⁸⁷

Co se týče vztahu náložného listu a uzavřené přepravní smlouvy, má, pokud jde o vztah mezi dopravcem a osobu oprávněnou z náložného listu, přednost obsah náložného listu.⁸⁸ Právě vůči držiteli náložného listu může dopravce uplatnit námitky plynoucí z obsahu náložného listu. Ujednání ve smlouvě se může dopravce dovolat jen tehdy, jsou – li tato ujednání obsažena také v náložném listu nebo na ně tento odkazuje.⁸⁹

⁸⁷ ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. et al. Obchodní zákoník. Komentář. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 1243.

⁸⁸ ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. et al. Obchodní zákoník. Komentář. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 1244.

⁸⁹ Tamtéž.

3.7.3 Konosament

Konosament, anglicky označovaný jako Bill of lading, je náložným listem používaným v námořní přepravě. Je to vlastně tedy jistý druh náložného listu, pro který platí obdobná pravidla jako pro výše uvedený náložný list.

Podrobná úprava konosamentu je obsažena v Úmluvě OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (HPK). Tato Úmluva je v ČR účinná od 1. 7. 1997. Zde je konosament definován jako dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě a o tom, že dopravce převzal zboží nebo je naložil, a jímž se dopravce zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu.⁹⁰ Články 14, 15 a 16 této Úmluvy pak podrobněji rozebírají podmínky vydání konosamentu, jeho náležitosti, průkazní účinky a možnost uplatňování výhrad ke konosamentu. Konosament je tedy cenný papír, který vydává námořní dopravce po převzetí zásilky, je - li o to požádán odesílatelem nebo bylo - li jeho vydání dohodnuto. Konosament musí být podepsán a to buď přímo dopravcem nebo osobou dopravcem zmocněnou. Náležitosti konosamentu jsou obdobné jako u výše uvedené náložného listu. Do konosamentu se mimo jiné uvádějí údaje o zásilce (hmotnost, počet, balení, případné poškození apod.). Má - li dopravce rozumné důvody, že údaje o zásilce uvedené v konosamentu neodpovídají skutečnosti nebo nemá - li dopravce přiměřené prostředky pro kontrolu takových údajů, je povinen uvést do konosamentu výhradu popisující tyto nepřesnosti a důvody pro takové podezření. Pokud by dopravce opomněl do konosamentu uvést výhrady ke stavu zboží, tak se má za to, že zboží bylo převzato ve zjevně dobrém stavu a v množství uvedeném v konosamentu.

Má se za to, že odesílatel se zaručil za správnost údajů uváděných v konosamentu. V případě že by udávané údaje nebyly správné a dopravci by v důsledku toho vznikla škoda, je odesílatel povinen

⁹⁰ Čl. 1 odst. 7 HPK

k náhradě této škody, a to i tehdy byl - li konosament převeden na třetí osobu.

Konosament se může vztahovat pouze na přepravu po moři (port to port) nebo může být označen jako tzv. multimodální konosament, který se vztahuje na dopravu nejen po moři, ale i při následném využití jiných dopravních prostředků až do místa určení. Pak se vystavuje tzv. konosament FIATA.⁹¹

3.8 Zánik závazkového vztahu

Smlouva o přepravě věci je závazkovým právním vztahem, který výše uvedeným způsobem vzniká. Jeho obsahem jsou práva a povinnosti smluvních stran, přičemž v průběhu trvání závazkového vztahu může dojít k jejich modifikaci. Tento vztah má ohraničené trvání a za splnění daných podmínek také zaniká.

Nejčastějším způsobem zániku závazku, při kterém dochází k naplnění hospodářského účelu smlouvy, je soluce. Úprava tohoto způsobu zániku závazkového vztahu je do NOZ s menšími změnami převzata z ObchZ. Platí tedy, že závazek zaniká splněním dluhu, přičemž plněno má být řádně a včas. V případě smlouvy o přepravě věci dopravce řádně plní, pokud provede přepravu zásilky řádně a včas. Odesílatel řádně plní v případě, že zaplatí sjednané přepravné. Dle NOZ nemůže být věřitel nucen proti své vůli přijmout něco jiného, než co přísluší k jeho pohledávce. Např. bylo – li mezi dopravcem a odesílatelem smluveno, že odesílatel zaplatí úplatu v korunách českých, nemůže pak odesílatel po dopravci požadovat, aby přijal jinou měnu, než jaká byla dohodnuta.

Odesílatel a dopravce se mohou rozhodnout ukončit svůj závazkový vztah, aniž by si něco plnili nebo zřídili nový závazek. K této dohodě je nutná shodná vůle obou stran. Jedná se zde o uplatnění jednoho ze základních principů NOZ, tedy autonomie vůle.

⁹¹ Konosament. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): WikimediaFoundation, 2001- [cit. 2013-10-25]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Konosament>

Dalším ze způsobů ukončení závazkového vztahu je započtení. K tomuto úkonu může dojít tehdy, dluží – li si dopravce a odesílatel vzájemná plnění stejného druhu. NOZ úpravu započtení oproti dosavadní úpravě výrazným způsobem nemodifikuje. I nadále zůstává základní rozdělení na kompenzaci nutnou a kompenzaci uskutečněnou na základě dohody smluvních stran. K započtení v oblasti přepravních smluv tedy může dojít např. za situace, kdy dopravce způsobí škodu na zásilce a vzniká mu tedy povinnost způsobenou škodu odesílateli nahradit. Odesílatel je ale zároveň dlužníkem dopravce, kdy mu dluží na přepravném. Buď se tedy smluvní strany dohodnou, že si své dluhy vzájemně započtou nebo jeden z nich provede započtení svého dluhu vůči dluhu protistrany.

Závazek může zaniknout také tehdy, odstoupí – li od smlouvy jedna ze smluvních stran. Odstoupit je možné tehdy, ujednaly – li si strany tuto možnost a stanovily podmínky, za kterých tak mohou učinit. Další možností je odstoupení ze zákona. Odstoupit od ujednané smlouvy je možné tehdy, pokud jedna ze smluvních stran poruší smlouvu podstatným způsobem. NOZ uvádí, že podstatné porušení je takové porušení povinností, o němž strana porušující smlouvu již při uzavření smlouvy věděla nebo musela vědět, že by druhá strana smlouvu neuzavřela, pokud by toto porušení předvíдалa. V ostatních případech platí vyvratitelná domněnka, že porušení je nepodstatné. Za podstatné porušení by tedy mohla být považována situace, kdy se dopravce zaváže přepravit zásilku v určité lhůtě, avšak toto není schopen splnit a ví, že pro odesílatele je právě rychlost doručení rozhodujícím faktorem, a kdyby odesílatel věděl, že dopravce nebude schopen splnit svůj závazek, smlouvu by s ním neuzavřel.

Dalším způsobem zániku smlouvy o přepravě věci je následná nemožnost plnění. Za nemožné plnění není však považována situace, kdy je možné plnit za ztížených podmínek, s většími náklady, pomocí jiné osoby nebo až po určené době. V situaci, kdy dojde na dopravním prostředku, kterým je přeprava prováděna, k závadě, která učiní tento

dopravní prostředek neprovozuschopný, je plnění však i nadále možné. Dopravce, pokud nemá k dispozici jiný dopravní prostředek, může využít služeb jiného dopravce nebo si může dopravní prostředek sám najmout. Jistě to pro něj znamená ztížení podmínek a zvýšené náklady, ale rozhodně není tato událost způsobitelná zapříčinit zánik smlouvy. Jiná bude situace, kdy dojde ke zničení zásilky ještě před započítáním přepravy. V takovém případě je plnění nemožné a dochází k zániku smlouvy.

Dalšími způsoby zániku závazků je splynutí, prominutí dluhu či smrt dlužníka nebo věřitele.⁹² Nejedná se však o příliš typické případy zániku smlouvy o přepravě věci.

⁹² Podmínky, kdy v takovém případě dochází k zániku závazku, stanoví § 2009 NOZ.

4. Další právní předpisy regulující nákladní přepravu

Kromě základní úpravy smlouvy o přepravě věci, která je obsažena v NOZ, existuje ještě celá řada dalších předpisů, které se týkají dopravy jako takové a velice často se dotýkají i přímo smlouvy o přepravě věci. Těmito předpisy jsou stanoveny další podmínky, které musí zejména dopravce splňovat, chce – li vykonávat přepravu. Jedná se často o předpisy veřejnoprávní povahy, které se však dotýkají i soukromoprávních otázek.

4.1 Přepravní řády

Již několikrát byl zmíněn pojem přepravní řád. Tento pojem je obsažen i přímo v NOZ. Občanský zákoník uvádí, že podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména pak předpisy, kterými se stanoví přepravní řády.⁹³ Bude se tedy jednat o předpisy, které upravují přepravu, avšak ve srovnání s NOZ má být tato úprava podrobnější. Přepravní řády jsou tedy podzákoně prováděcí předpisy, kterými jsou blíže upraveny jednotlivé druhy přepravy, zejména práva a povinnosti smluvních stran. Vztah mezi NOZ a přepravními řády, lze označit jako vztah speciality, neboť přepravní řády jsou normami, které podpůrně doplňují obecná ustanovení NOZ. Přepravní řád lze označit jako *lex specialis* a NOZ pak jako *lex generalis*.

Otázka přepravních řádů byla řešena i Nejvyšším soudem ČR. Ten ve svém rozsudku ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/99, uvádí následující: „Vedle předpisů správní povahy k jednotlivým oborům dopravy mají z hlediska úpravy práv a povinností účastníků přepravních vztahů zásadní význam přepravní řády. Přepravní řády jsou prováděcí

⁹³ § 2578 NOZ

právní předpisy, které upravují základní přepravní podmínky pro jednotlivé obory dopravy, doplňují obecnou úpravu občanského a obchodního zákoníku tím, že podrobněji vymezují práva a povinnosti účastníků přepravních smluv.“

Dalším významem, se kterým se lze setkat, je přepravní řád ve smyslu smluvních přepravních podmínek, které jsou vydávané dopravcem. Dopravce má právo vydat takovéto podmínky, kterými blíže stanoví práva a povinnosti smluvních stran. Tyto podmínky jsou pak známy především v oblasti přepravy osob.⁹⁴ Osoby, které se rozhodnou využít pro přepravu služeb dopravce, který má takovéto podmínky vydány, tak samotným využitím dopravního prostředku uzavírají smlouvu o přepravě osob a přistupují na smluvní přepravní podmínky vydané dopravcem. Je tedy jejich povinností pak tyto podmínky dodržovat pod hrozbou sankčních opatření v nich uvedených. I v případě smlouvy o přepravě věci existují přepravní řády ve smyslu smluvních přepravních podmínek. Dopravce však na ně musí alespoň odkázat v přepravní smlouvě či jiným způsobem s nimi seznámit odesílatele.

S přijetím NOZ však dojde ke změnám týkajících se přepravních řádů. Tou nejzásadnější je bezpochyby to, že od 1. 1. 2014 dojde ke zrušení vyhl. č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu a vyhl. č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu. Tyto přepravní řády byly účinné téměř padesát let. Za dobu své existence byly mnohokrát novelizovány, přesto se však mnohá jejich ustanovení stala obsoletní.⁹⁵ Zákonodárce se tedy rozhodl tyto v mnohém neaktuální přepravní řády zrušit. S jejich existencí jako takovou však bezesporu do budoucna počítá, když vymezuje okruh určitých otázek, které nemohou být přepravními řády řešeny. Přepravní řády nemohou omezit povinnost dopravce k újmě na zdraví. Stane – li se tak, nepřihlíží se k tomu.⁹⁶ Dále

⁹⁴ Např. Smluvní podmínky společnosti RegioJet a. s. dostupné z <<http://www.regiojet.cz/cs/index.html>>. Na uvedené internetové stránce je odkaz na „Přepravní řád“, avšak na tomto odkazu jsou umístěny právě smluvní přepravní podmínky.

⁹⁵ Např. část druhá, hlava první s. p. ř. ustanovení o přepravních plánech.

⁹⁶ § 2580 NOZ

nemůže přepravní řád omezit povinnost dopravce k náhradě újmy, kterou způsobil úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.

Rušené přepravní řády obsahovaly relativně obsáhlé podmínky pro dopravce ale i pro odesílatele. I když byla dána možnost odchýlení se od úpravy obsažené v těchto přepravních řádech, tak je otázkou, zda je takovéto rozšiřování povinností účastníků smluvního vztahu nad rámec NOZ v souladu se současným trendem vývoje občanského práva, který můžeme označit jako snahu dát smluvním stranám maximální možnou volnost sjednat vzájemná práva a povinnosti, avšak v rámci vymezených mantinelů. Krom toho je oblast přepravních vztahů také regulována četnými právními předpisy Evropské unie. Nedomnívám se, že lze očekávat přijetí přepravních řádů, které by bylo obdobou těch rušených, neboť směr chápání soukromého práva se posunul jiným směrem. Považuji však za vhodné přijmout takovou úpravu, která bude obecné právní normy NOZ přibližovat účastníkům, jež těchto norem využívají.

NOZ je bezpochyby úpravou převratnou a nejen z důvodů, že ruší kromě výše uvedených přepravních řádů i několik desítek dalších právních předpisů. Z toho důvodu jsou v NOZ obsažena četná přechodná ustanovení, která řeší situaci po nabytí účinnosti NOZ. Platí tedy, že právní poměry vzniklé přede dnem nabytí účinnosti NOZ, jakož i práva a povinnosti z nich vzniklé, včetně práv a povinností z porušení smluv uzavřených přede dnem nebytí účinnosti NOZ, se budou řídit dosavadními právními předpisy.⁹⁷ Z toho pak vyplývá, že byla - li, uzavřena smlouvě o přepravě věci ještě před 1. 1. 2014, pak bude tato smlouva posuzována podle právních předpisů z doby před 1. 1. 2014 a tedy i podle rušených přepravních řádů. V následujících kapitolách tedy budou stručně zmíněny podmínky pro provozování jednotlivých druhů přepravy v tuzemsku, a s ohledem na svůj význam i přepravní řády, které budou v souvislosti s nabytím účinnosti NOZ rušeny.

⁹⁷ § 3028 odst. 3 NOZ

4.2 Právní úprava silniční nákladní přepravy

Veřejnoprávním předpisem regulující dopravu po silničních komunikacích je zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Zákon obsahuje četná výkladová ustanovení, z nichž soukromoprávních vztahů se týká vymezení silniční dopravy pro cizí potřeby, která je tímto zákonem definována jako doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Tento zákon pak podrobným způsobem upravuje podmínky pro provozování silniční přepravy, přičemž tento předpis prošel několika novelizacemi a zapracovává i použitelné předpisy Evropské unie.⁹⁸

Silniční přepravní řád obsahoval jak úpravu přepravy osob, tak úpravu přepravy nákladu. Četná ustanovení tohoto předpisu, jak již bylo výše uvedeno, se stala značně neaktuální a zastaralá, např. ustanovení o přepravních plánech nákladní automobilové dopravy či ustanovení o povinnosti dopravců provádět přepravu hospodárně. Mnohá ustanovení však byla naopak aktuální a často využívána. Jednalo se především o ustanovení o vzniku a obsahu přepravní smlouvy, přepravních listinách, odpovědnosti za zápisy v těchto listinách. Mnohá ustanovení se dotýkala samotných zásilek, jejich obalu, vyloučení některých zásilek z přepravy, postupu při přepravě zvláštního druhu zásilek a významná část byla tvořena i úpravou odpovědnosti smluvních stran.

4.3 Právní úprava železniční nákladní přepravy

Železniční přeprava má mnohá specifika. V první řadě je nutno si uvědomit, že přeprava probíhá po kolejích a železniční dopravce nemůže

⁹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES.

osoby či zásilky přepravovat libovolně v jakýkoliv čas, jako je tomu např. u výše uvedené přepravy silniční. Na železnici platí jízdní řády, vlaky mají stanoveny časy příjezdů, odjezdů, tedy dobu, kdy mohou využívat kolejí. Systém regulační železniční dopravy můžeme označit jako systém složitý, avšak nikoliv v pejorativním slova smyslu. Veřejnoprávním předpisem upravujícím podmínky provozování přepravy po železnici je v zák. č. 266/1994 Sb., o drahách. Tento předpis také zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a navazuje na další přímo použitelné předpisy EU. Tato úprava obsahuje jen minimum ustanovení o přepravní smlouvě v oblasti drážní přepravy. V tomto zákoně je stanoveno, že provozováním drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.⁹⁹ Zákon rozděluje drážní nákladní dopravu na veřejnou a neveřejnou, přičemž neveřejnou dopravou pak rozumí doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek. Neveřejná doprava se neuskutečňuje dle předem uveřejněného jízdního řádu, tarifu a smluvních podmínek.

Další úpravu, tentokrát blíže se dotýkající soukromého práva, lze nalézt ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Tato vyhláška obsahuje derogační ustanovení, např. zrušila vyhlášku č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu. Tato vyhláška stanoví podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě. Předpis tedy upravuje podmínky pro přepravu osob. Stanoví dopravci povinnosti, které musí dodržovat, chce – li řádným způsobem provádět přepravu, např. povinnost dopravce zveřejňovat vyhlášené přepravní podmínky. Co se týče přepravy zásilek, je zde stanoveno, že přepravní smlouva o přepravě zásilky je uzavřena přijetím zásilky dopravcem k přepravě a

⁹⁹ § 2 odst. 4 zák. č. 266/1994 Sb., o drahách

vydáním přepravního dokladu o přijetí zásilky k přepravě. Doklad o uzavření smlouvy o přepravě zásilky je zde označen termínem přepravenka, přičemž její náležitosti jsou zde přesně stanoveny.

Nejpodrobněji se smlouvě o přepravě věci věnuje vládní nařízení č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu (dále jen ž. p. ř.). Tato úprava je, co se týče smlouvy o přepravě věci, poměrně podrobná, tak jako tomu bylo u dalších přepravních řádů, které jsou však rušeny. Tímto předpisem jsou stanoveny podmínky pro přepravu věcí nebo živých zvířat jako vozové zásilky nebo jako spěšniny, podmínky pro odpovědnost dopravce z přepravní smlouvy o přepravě věcí nebo živých zvířat a upraveny vztahy mezi dopravcem a odesílatelem zásilky, mezi dopravcem a příjemcem zásilky a mezi dopravci navzájem při plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci. Je zde upraven vznik přepravní smlouvy a náležitosti nákladního listu jako důkazu o jejím uzavření. Ž. p. ř. dále stanoví, jaké věci jsou z dopravy vyloučeny a dále upravuje specifika při provádění přepravy některých druhů zásilek (např. nebezpečné věci, věci podléhající rychlé zkáze apod.). Dále obsahuje úpravu pro uplatňování nároků plynoucích z přepravní smlouvy a také upravuje podmínky a rozsah náhrady škody v případě, že ke vzniku škody při přepravě skutečně dojde.

4.4 Právní úprava letecké nákladní přepravy

Regulace podmínek pro provozování letecké přepravy je obsažena v zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon se skládá z veřejnoprávních norem, které byly uvedeny do souladu s příslušnými předpisy Evropské unie. V zákoně je zmíněna obchodní letecká doprava, kterou se pak rozumí doprava osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly za úplat. K provozování obchodní letecké přepravy je nutné být držitelem licence, kterou vydává Úřad pro civilní letectví se sídlem v Praze. Obchodní letecká přeprava se rozděluje na pravidelnou a

nepravidelnou podle způsobu provozování, na vnitrostátní a mezinárodní podle svého rozsahu. Zákon o civilním letectví dále stanoví požadavky na dopravce provozujícího pravidelnou obchodní leteckou přepravu. Zákon zde nedělá rozdíl, zda se jedná o přepravu osob nebo nákladu.

Derogovaná vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu pak stanovovala práva, povinnosti a odpovědnost provozovatele letecké dopravy (tedy dopravce), jakož i práva, povinnosti a odpovědnost cestujících a přepravců (tedy odesílatelů). Část třetí této vyhlášky se týkala právě přepravy zásilek. Byl zde upraven vznik přepravní smlouvy, způsob objednávky přepravy a nechyběly zde ani náležitosti leteckého nákladního listu, jakožto dokladu potvrzujícího samotnou existenci přepravní smlouvy.

4.5 Právní úprava vodní nákladní přepravy

Nejzákladnější rozdělení vodní přepravy je na přepravu vnitrozemskou a přepravu námořní. Přeprava vnitrozemská je upravena zák. č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Zákon upravuje provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách. Vodní cesty jsou dle tohoto zákona chápány jako vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu. Plavbou se pak rozumí provozování plavidla na vodní cestě. Zákon výslovně nedefinuje pojem veřejná nákladní doprava. Z ustanovení zákona lze však vyvodit, že veřejnou nákladní dopravou se rozumí přeprava osob nebo zásilek podle uveřejněného jízdního řádu, tarifu či smluvních podmínek. Zákon upravuje podmínky, za kterých může dopravce provozovat přepravní činnost, především musí mít udělenou koncesi k provozování vodní dopravy a složeny příslušné zkoušky. Správním orgánem pro vodní dopravu je Státní plavební správa, která jako plavební úřad plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě s cílem zabezpečit její rozvoj a její bezpečný a plynulý provoz.

Je na místě pro úplnost stručně zmínit i úpravu přepravy námořní. Ta je obsažena v zák. č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě. Tento zákon upravuje podmínky provozování námořní plavby námořními plavidly pod státní vlajkou České republiky. Jedná se však o úpravu obecnou. Obsah tohoto zákona není tvořen úpravou přepravních smluv. Přeprava nákladů je zde zmíněna pouze v souvislosti s vymezením pojmu námořní obchodní loď, kdy se takovouto lodí rozumí plavidlo s vlastním pohonem určené k námořní plavbě za účelem přepravy nákladů nebo cestujících nebo přepravy nákladu a cestujících.¹⁰⁰

Pro vodní přepravu vnitrozemskou ani námořní není vydán žádný přepravní řád. Úprava se tedy bude řídit NOZ.

¹⁰⁰ §2 odst. 4 zák. č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

5. Mezinárodní úprava přepravy zásilek

Velmi častým jevem při provádění přepravy je skutečnost, že místo odeslání a místo určení se nacházejí v různých státech. Samotná přeprava pak bývá prováděna přes území dalších, tzv. transitních zemí. Objevuje se zde tedy mezinárodní prvek a hovoříme pak o mezinárodní přepravě. S ohledem na to vyvstává otázka, jakým způsobem, vztahy vznikající při provádění mezinárodní přepravy, upravit, respektive jakými právními předpisy se bude tato přeprava řídit. Tato situace je řešena sjednáváním a uzavíráním mezinárodních smluv. Jedná se zpravidla o smlouvy multilaterální, přičemž ty nejvýznamnější zavazují několik desítek států.¹⁰¹ Tyto smlouvy dnes již existují ke každému druhu přepravy, tedy k přepravě silniční, železniční, letecké i přepravě uskutečňované po vodě.

Tyto smlouvy však zpravidla neobsahují veškerou problematiku vztahů vznikajících při uzavírání přepravních smluv. Pokud tedy není problém mezinárodní smlouvou řešen, přicházejí na řadu další normy mezinárodního práva soukromého. Je nutno určit právo rozhodné, které se na daný smluvní vztah vztahuje. Předně platí, že smluvní strany si mohou svobodně zvolit, které národní právo bude na jimi uzavřenou smlouvu aplikováno. Z důvodu právní jistoty je pak vhodné, aby si smluvní strany zvolily toto právo již v přepravní smlouvě. Jejich svobodná volba volit si právo je zakotvena v Úmluvě o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (tzv. Řím I).¹⁰² Nařízení Řím I se vztahuje na všechny členské státy Evropské unie s výjimkou Dánska. Podle nař. Řím I je tedy věcí svobodné volby stran, jaké právo si zvolí, avšak jejich volba musí být vyjádřena jasně, aby poskytovala dostatečnou jistotu o jejich volbě. Lze si takto zvolit právo rozhodné buď pro celou smlouvu

¹⁰¹ Např. Úmluva CMR je závazná pro více než padesát států, z těchto je pak většina tvořena evropskými státy a dále např. Turecko, Tunisko, Sýrie, Jordánsko aj.

¹⁰² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

nebo jen pro její část.¹⁰³ Pokud však není právo zvoleno, tak se dle nař. Řím I smlouva řídí právem státu, s nímž nejúžeji souvisí. Platí pak domněnka, že smlouva nejúžeji souvisí se zemí, v níž má dopravce v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu, nachází – li se v této zemi místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží. Podmínky tedy musí být splněny kumulativně. Jednak musí být v dané zemi hlavní provozovna dopravce a zároveň musí nastat jeden z případů uvedených výše. Bude – li tedy např. nakládka probíhat v České republice a zároveň hlavní provozovna dopravce bude v České republice, tak rozhodným právním řádem bude ten český, i když místo určení bude např. v Německu.

5.1 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) byla sjednána 19. května 1956 v Ženevě. Československá socialistická republika se stala smluvním státem dohody dne 27. prosince 1974.

Tato Úmluva obsahuje jednotnou nadnárodní právní úpravu přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Vztahuje se na každou úplatnou smlouvu o přepravě zásilek prováděnou silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž aspoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR.¹⁰⁴ To platí bez ohledu na to, kde mají smluvní strany bydliště nebo jaká je jejich příslušnost.¹⁰⁵ Prakticky to tedy

¹⁰³ KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 85.

¹⁰⁴ Na nároky ze smlouvy o přepravě věci uzavřené podle § 610 obchodního zákoníku se tudíž v případě, že místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž jeden je smluvním státem Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), vztahuje vždy tato úmluva (rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. června 2002, sp. zn. 29 Odo 767/2001).

¹⁰⁵ Čl. 1 CMR

znamená, že Úmluva CMR může být aplikována na subjekty pocházející z jednoho státu, pokud bude místo odeslání a místo dodání ve dvou různých státech při splnění dalších podmínek.¹⁰⁶ Dále je pak v Úmluvě výslovně uvedeno, na co se tato nevztahuje, a to na a) přepravu prováděnou v rámci mezinárodních poštovních smluv, b) přepravu mrtvol a c) přepravu stěhovaných svršků. Úmluva CMR dále zakazuje státům, které k ní přistoupily, aby mezi sebou uzavíraly zvláštní dvoustranné nebo vícestranné dohody, které by obsahovaly odchylky od této Úmluvy, s výjimkou dohod, jimiž se vylučuje platnost této Úmluvy pro jejich pohraniční styk nebo jimiž se připouští u přepravních výkonů omezených pouze na jejich území použití náložního listu.¹⁰⁷ Ze samotné podstaty Úmluvy CMR jednoznačně vyplývá, že má přednost před úpravou národní. Toto bylo již několikrát potvrzeno i judikaturou. Úmluva CMR upravuje vztahy závazným způsobem, tedy tak, že ujednání stran, která by se odchylovala od ustanovení této Úmluvy by byla neplatná a právně neúčinná.¹⁰⁸

Úmluva CMR pak konkrétně řeší následující otázky: odpovědnost dopravce za jednání či opomenutí svých pracovníků nebo osob, které dopravce užije k provádění přepravy¹⁰⁹, uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnost dopravce za ztrátu zásilky, reklamaci nároků z přepravní smlouvy, náležitosti případných žalob, promlčecí lhůty a provádění dopravy s využitím dalších dopravců.

Přes široký okruh otázek Úmluvou CMR řešených je zřejmé, že úprava neposkytuje komplexní úpravu, když v této Úmluvě není obsažena např. úprava možností ukončení přepravní smlouvy, možnosti odstoupení od smlouvy, nárok na přepravné, oprávnění k uplatňování nároků na náhradu škody v případě ztráty zásilky, zástavní a zadržovací právo k zásilce aj. V těchto případech je pak nutno přistoupit podpůrně k právu národnímu dle výše uvedeného.

¹⁰⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. května 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000.

¹⁰⁷ Čl. 1 odst. 5 CMR

¹⁰⁸ S výjimkou čl. 40 CMR, který povoluje odchýlení při provádění přepravy více dopravci.

¹⁰⁹ Potvrzeno rozsudkem Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. října 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010.

5.2 Úmluva o mezinárodní železniční přepravě

Dokumentem významným pro mezinárodní železniční přepravu je Úmluva o mezinárodní železniční přepravě známá též jako Úmluva COTIF.¹¹⁰ Tato Úmluva pak sdružuje smluvní strany do Mezivládní organizace pro železniční přepravce (OTIF).¹¹¹ Historie této organizace sahá až k roku 1890, kdy byla sjednána první Úmluva o mezinárodní železniční nákladní přepravě, která upravovala práva a povinnosti smluvních stran, zejména pak dopravce. V souvislosti s tím došlo ke vzniku tzv. Bernského svazu, který se zabýval problematikou mezinárodní železniční přepravy. Hlavním cílem této organizace byl rozvoj železničního přepravního práva.

V současné době má organizace OTIF cíle širší, jako např. působit na odstraňování překážek při přechodu hranic v mezinárodní přepravě či technická harmonizace v oblasti železnic přijímáním technický předpisů.

Úprava Úmluvy COTIF pochází z roku 1980, kdy byla smluvními státy podepsána v Bernu a kde má dodnes sídlo. V ČSSR pak byla přijata v roce 1985. Úmluva se skládá z několika částí, které formálně tvoří jeden dokument. Základní část Úmluvy je tvořena ustanoveními veřejnoprávního charakteru, která se týkají zejména vlastní struktury organizace, řešení sporů mezi smluvními státy či smluvními státy a organizací, procesu provádění změn Úmluvy či přístupu dalších států. V roce 1999 došlo k podstatné revizi Úmluvy, kdy byl přijat tzv. Vilniuský protokol. Od přijetí tohoto protokolu jsou součástí Úmluvy i tzv. Přípojky A – G, které ji rozšiřují. Pro smlouvu o přepravě věci je nejdůležitější Přípojek B, který je tvořen Jednotnými právními předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (Přípojek CIM¹¹²). Tento Přípojek CIM se skládá z pěti oddílů. První oddíl, všeobecná

¹¹⁰ Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires (*fr.*)

¹¹¹ L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (*fr.*)

¹¹² Contrat de Transport International Ferroviaire des Marchandises (*fr.*)

ustanovení, vymezuje rozsah platnosti Přípojku, když uvádí, že bude použit na každou smlouvu o přepravě zboží za úplatu po železničních tratích, leží - li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech. To platí i bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.¹¹³ Této úpravy bude použito i tehdy, je - li jen jedna smluvní strana ze členského státu a ujednájí si použití této Úmluvy. První, stejně tak i druhý oddíl CIM, obsahují výkladová ustanovení, když vykládají pojmy jako je dopravce či přepravní smlouva, kterou je pak definována jako smlouva, kterou se dopravce zavazuje, že za úplatu přepraví zásilku na místo určení a tam ji vydá příjemci. Podstatnou část druhého oddílu tvoří ustanovení o nákladním listu, jakožto dokladu kterým je prokazována existence samotné přepravní smlouvy, jeho náležitostech a vzniku odpovědnosti za údaje v něm uvedené. Pro případ, že přepravní smlouva neobsahuje lhůtu pro provedení přepravy, protože nebyla mezi dopravcem a odesílatelem sjednána, jsou tyto lhůty uvedené právě ve druhém oddíle CIM. Dále pak tento oddíl obsahuje ustanovení o dispozičním právu k přepravované zásilce a o výkonu tohoto práva. Oddíl třetí se pak týká odpovědnosti, a to zejména odpovědnosti dopravce za ztrátu nebo zničení zásilky. Jsou zde výslovně uvedeny možnosti, kdy se dopravce odpovědnosti zproští, a to např. tehdy, pokud poškození způsobí chybějící nebo vadný obal zboží, k poškození dojde při jeho nakládání odesílatelem nebo vykládání příjemcem, škoda je způsobena kvůli nesprávnému nebo nepřesnému označení zásilky. Aby se dopravce zodpovědnosti zprostil, musí sám dokázat některý ze zprošťujících důvodů, důkazní břemeno tedy leží dle CIM na dopravci. Dopravce je dle CIM také zodpovědný za své zaměstnance a za osoby, které k provádění přepravy využívá. V oddíle čtvrtém je řešeno, jakým způsobem uplatňovat nároky, které smluvním stranám při trvání přepravní smlouvy vznikly. Zejména se pak jedná o reklamační nároky. Je zde stanovena příslušnost soudů, které budou spory vzniklé z přepravní smlouvy uzavřené dle CIM řešit a dále jsou

¹¹³ Čl. 1 CIM

zde upraveny promlčecí lhůty, v nichž mohou smluvní strany uplatňovat své nároky. Poslední oddíl CIM obsahuje úpravu vzájemných vztahů mezi dopravci, za situaci, kdy přepravu provádí více než jeden dopravce.

5.3 Mezinárodní úmluvy o námořní nákladní přepravě

Nejvýznamnější úmluvou v oblasti námořní přepravy je Úmluva organizace Spojených národů o námořní přepravě zboží, známá jako Hamburská pravidla o konosamentech (HPK). Hamburská pravidla byla sjednána v roce 1978. Účinnosti však nabyla až v roce 1992, přičemž v České republice byla zveřejněna v roce 1996 sdělením Ministerstva zahraničních věcí ČR pod č. 193/1996 Sb. Tato Pravidla nahrazují dřívější tzv. Haagská pravidla z roku 1924, popř. tzv. Haagsko-visbyská pravidla (Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, z roku 1968). Hamburská pravidla přinesla oproti úpravám předcházejícím větší vyváženost vztahů mezi smluvními stranami, spravedlivější rozdělení jejich práv a povinností a dále tyto práva a povinnosti zpřesnila.

Hamburská pravidla jsou rozdělena do šesti částí. V první části nalezneme výkladová ustanovení, jsou zde uvedeny pro potřeby HPK definice pojmů jako dopravce, další dopravce, odesílatel, příjemce, zboží, konosament a konečně definice samotné smlouvy o námořní přepravě zboží, kterou se rozumí smlouva, jíž se dopravce zavazuje za úhradu přepravného přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého. Hamburská pravidla mají poměrně široký rozsah použití, neboť se vztahují nejen na všechny smlouvy o přepravě zboží mezi přístavy smluvních států (alespoň v jednom ze smluvních států musí ležet místo nakládky nebo vykládky), ale i na přepravy podle konosamentu vydaného ve smluvním státě. Část druhá a třetí se týká odpovědnosti dopravce, respektive odpovědnosti odesílatele. Dopravce je odpovědný zejména za ztráty nebo poškození zboží za dobu, kdy má zboží ve své péči. Dále je

zodpovědný za opožděné dodání zboží. Ustanovení o odpovědnosti odesílatele jsou stručnější, neboť jsou zde stanoveny především odesílatelovi povinnosti, které má, nechává – li si přepravovat nebezpečné zboží. Čtvrtá část upravuje přepravní doklady, zejména pak podmínky vydání konosamentu a jeho náležitosti. U konosamentu platí vyvratitelná domněnka, že dopravce ručí za správnost údajů v konosamentu uvedených. V části páté je upraven postup při uplatňování nároků z uzavřené smlouvy a také úprava promlčení pro případné uplatňování nároků. V poslední části jsou závěrečná ustanovení týkající se HPK jako takových, postupu při přijímání HPK, jejich schválení a přístupu dalších států.

Hamburská pravidla však mají být nahrazena Úmluvou OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři, tzv. Rotterdamskými pravidly.¹¹⁴ Námořní přeprava probíhá většinou mezi státy, velmi často však dokonce i mezi kontinenty. Objem přepravovaného zboží dosahuje značného množství, tak je za takové situace těžko představitelné, že by takto rozsáhlá přeprava mohla probíhat za stavu právní nejistoty mezi stranami. Z tohoto předpokladu zřejmě vycházela i Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo UNICTRAL při zpracovávání Rotterdamských pravidel, které byly vypracovány s cílem nahradit právě Hamburská pravidla a vytvořit tak jednotnou úpravu smlouvy o přepravě zboží po moři. Rotterdamská pravidla jsou ve srovnání Hamburskými pravidly podstatně rozsáhlejší, když obsahují přes devadesát článků, zatímco Hamburská jich mají přes třicet. Zatímco v případě HPK se jednalo o minimální nutnou úpravu vymezující základní pojmy (viz výše), v případě Rotterdamských pravidel se jedná o úpravu komplexní. Rotterdamskými pravidly se bude řídit smlouva o námořní přepravě zboží, pokud místo přijetí zboží k přepravě a místo dodání zboží leží ve dvou různých státech a pokud ve dvou různých státech leží přístav nakládky a přístav vykládky, za

¹¹⁴ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (ang.)

předpokladu, že se alespoň místo přijetí zboží, místo jeho dodání, přístav nalodění nebo přístav vyloďení nachází ve smluvním státě Rotterdamských pravidel.¹¹⁵

Rotterdamská pravidla jsou ve srovnání s těmi Hamburskými rozsáhlejší snad ve všech ustanoveních. Kromě, v mezinárodních úmluvách, standardně definovaných pojmů jako dopravce, zásilka apod., obsahují tato Pravidla i pojmy, které se z předcházející praxe mohly jevit jako problémové. Jako názorný příklad lze uvést pojem „volume contract“ tedy přepravní smlouva uzavíraná pro přepravu určitého množství zboží přepravovaného sérií jednotlivých přeprav během dohodnutého časového úseku.¹¹⁶ Značná část je věnována přepravním dokumentům. Dále je zde podrobným způsobem upravena odpovědnost dopravce, který odpovídá za poškození, zničení, ztrátu zboží nebo také za zpoždění dodání přepravovaného zboží. Tato odpovědnost je konstruována jako objektivní s liberačními důvody. Kromě standardních liberačních důvodů jako např. zásah vyšší moci, válka apod. jsou uvedeny i zprošťující důvody jako rozumná opatření k zabránění ekologické škody nebo stávka.

Samotnou otázku pak tvoří to, od kdy začnou být Rotterdamská pravidla účinná. V těchto Pravidlech je jako podmínka jejich účinnosti stanoveno, že se stanou účinnými tehdy, budou – li ratifikována alespoň dvaceti státy. Další podmínkou je to, aby státy, které přistoupí k Rotterdamským pravidlům, nebyly smluvními státy Haagsko-visbyjských pravidel pro konosamenty nebo HPK. V případě, že některý stát je členským státem některého ze starších úmluv a chce přistoupit k Rotterdamským pravidlům, je povinen tyto starší úmluvy vypovědět. Přestože v současné době k Rotterdamské úmluvě přistoupilo již přes dvacet států, tak mnohé z nich starší úmluvy nevypověděly, a tak Rotterdamská úmluva ještě nenabyla účinnosti.¹¹⁷

¹¹⁵ Rotterdamská pravidla, aneb do třetice všeho ... (???). www.dopravni.net [online]. 2010 [cit. 2013-10-25]. Dostupné z: <http://dopravni.net/lode/5925/rotterdamska-pravidla-aneb-do-tretice-vseho/>.

¹¹⁶ Tamtéž.

¹¹⁷ Rotterdam Rules. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-10-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Rules.

5.4 Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách

Pro úplnost k vodní přepravě je nutno doplnit úpravu, která stanoví pravidla pro mezinárodní vnitrozemskou dopravu po vodních cestách. Zde je nejčastěji využíváno Budapešťské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách¹¹⁸, která byla sjednaná v Budapešti v roce 2001 a v České republice uveřejněna ve Sbírce pod č. 32/2006 Sb. m. s. Úmluva se vztahuje na všechny smlouvy o přepravě, jestliže se předpokládáný přístav nakládky nebo místo převzetí zboží a přístav vykládky nebo místo dodání zboží nacházejí ve dvou různých smluvních státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy. Smlouva o přepravě v režimu této Úmluvy znamená každou smlouvu jakéhokoli druhu, v níž se dopravce zavazuje přepravit zboží.

Úmluva se věnuje otázkám převzetí, přepravě zásilky samotné a dodání zboží. Obsahuje pravidla při využití dalšího dopravce a stanoví dodací lhůty. Obsahuje úpravu povinností a odpovědnost odesilatele a dále se věnuje přepravě zvláštních zásilek (zejména nebezpečným věcem). Široce je zde upravena odpovědnost dopravce. Ten odpovídá za škody na zásilce vzniklé, přičemž je zodpovědný i za své zaměstnance a osoby, které k provádění přepravy použil. V Úmluvě jsou obsaženy i liberační důvody, kdy se dopravce odpovědnosti zproští. Úmluva stanoví také vyšší náhrady škody.

¹¹⁸ Convention de Budapest relative au contract de transport de marchandises en navigation intérieure (fr.)

5.5 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

Snad nejvýznamnějším dokumentem v oblasti mezinárodní letecké přepravy je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, známá jako Montrealská úmluva, která byla přijata v roce 1999 v Montrealu. V České republice byla uveřejněna sdělením Ministerstva zahraničních věcí ČR č. 123/2003 Sb. m. s.

Montrealská úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Ve stejném rozsahu se vztahuje na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou. Dle Úmluvy se mezinárodní přepravou rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran, a nebo na území jedné smluvní strany, je - li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.¹¹⁹ Pokud by se přeprava neuskutečňovala se zastávkou na území dalšího státu, ale pouze mezi dvěma místy na území jednoho smluvního státu, nebude se tato Úmluva aplikovat, ani když dané letadlo poletí část trasy nad územím dalšího smluvního státu.

Z výše uvedeného plyne, že Úmluva upravuje jak dopravu osobní tak nákladní. Úmluva zakotvuje pravidlo, že při přepravě nákladu musí být vždy vydán nákladní list, s tím, že jsou zde stanoveny náležitosti, jež musí splňovat. Odesílatel pak odpovídá za údaje, které vyplní do tohoto nákladního listu. Dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení, ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy.¹²⁰ Dále je dopravce odpovědný za zpoždění.

¹¹⁹ Čl. 1 odst. 2 sdělení MZV č. 123/2003 Sb. m. s.

¹²⁰ Čl. 18 odst. 1 sdělení MZV č. 123/2003 Sb. m. s.

V čl. 20 Úmluvy jsou uvedeny případy, kdy se dopravce zproští své odpovědnosti.

S ohledem na skutečnost, že Montrealská úmluva není jediným využívaným dokumentem v oblasti letecké přepravy, obsahuje tato Úmluva i pravidlo o své přednosti právě před jinými dokumenty z oblasti letecké přepravy, zvláště je pak stanovena její přednost před Varšavskou úmluvou.¹²¹

¹²¹ Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929, tzv. Varšavská úmluva, byla přijata na mezinárodní konferenci ve Varšavě a spolu s následně vydávanými doplňkovými protokoly tvořila tzv. Varšavský systém, jež upravoval odpovědnost leteckého dopravce.

6. Německá právní úprava

6.1 Základy německého právního systému

Německý právní systém lze označit jako systém obdobný českému právnímu systému. Nejzákladnější rozdělení práva je dělení na právo soukromé a veřejné.

Stěžejním kodexem soukromého práva je bezpochyby Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), tedy občanský zákoník. Ten byl přijat již v roce 1896, účinnosti pak nabyl dne 1. 1. 1900 a je účinný až do dnes. Tento kodex je nejvýznamnější právní normou, která komplexně upravuje hmotné právo soukromé. Je zde úprava statusových otázek osob, statusu zvířat a věcí, úprava absolutních i relativních majetkových práv, jejich vznik, změna či zánik atd. Právě závazkové právo bylo v roce 2002 významným způsobem novelizováno. Pro rozsah novelizace byla tato změna občanského zákoník v SRN nazývána „novelou století“. Došlo např. k úpravě promlčecích lhůt, doby, od které se dlužník dostává do prodlení či byla prodloužena záruční lhůta u spotřebního zboží z dosavadních šesti měsíců na dva roky.¹²²

Přes rozsáhlost tohoto kodexu však nejsou tímto předpisem upraveny veškeré otázky občanského práva. Dalšími významnými zákony pro oblast německého občanského práva jsou například zákon o vlastnictví bytů, zákon o pojistné smlouvě nebo zákon o registrovaném partnerství. Dalším významným kodexem z oblasti soukromého práva je bezpochyby Handelsgesetzbuch (HGB), čili obchodní zákoník. Ten stejně jako občanský zákoník pochází z 19. století (1896) a v účinnost vstoupil 1. 1. 1900. Přes rozsáhlé novelizace je tento předpis platný dodnes. Tvoří jádro problematiky obchodního práva. Obsahuje úpravu obchodních společností, mnohá ustanovení se také dotýkají pojišťoven,

¹²² Novela německého závazkového práva. PITTERLE, R. www.nemeckepravo.cz [online]. 2002 [cit. 2013-10-31]. Dostupné z: <http://www.nemeckepravo.cz/3/18-pravni-prostredi/32-novela-zavazkoveho-prava-2002.html>.

úvěrových institucí či družstev. Značná část je také věnována závazkovým vztahům. Právě v jeho čtvrté části, oddílu čtvrtém je obsaženo ustanovení o smlouvě o přepravě věci, respektive o smlouvě o přepravě nákladu, jak tento termín používá německá terminologie.

6.2 Smlouva o přepravě nákladu v německém právu

Smlouvou o přepravě nákladu (Frachtvertrag) se dopravce zavazuje dopravit zboží do místa určení a vydat jej příjemci. Odesílatel je pak povinen zaplatit dopravci dohodnutou odměnu. Jak je vidět, tak co se týče základního ustanovení smlouvy, jsou si tato ustanovení v Německu a Česku velice podobná. Z uvedeného ustanovení vyplývá, že i v německé úpravě smlouvy o přepravě nákladu vystupují dva subjekty, kterými jsou odesílatel a dopravce. Základní povinností dopravce je pak dopravit zboží na místo určení a vydat jej příjemci, základní povinností odesílatele je zaplatit mu za to dohodnutou úplatu.

Dále je v příslušném paragrafu stanoveno, že se ustanovení použijí tehdy, pokud má být náklad přepravován po zemi (letecká a železniční doprava), vnitrozemskou vodní dopravou nebo dopravou leteckou. Německý HGB tedy výslovně stanoví, na jaké druhy přepravy má být daných ustanovení využito. Za povšimnutí stojí, že ve výčtu není uvedena přeprava námořní. Pro tu se však použijí ustanovení obsažená § 476 HGB. Rozdílem německé úpravy oproti nové české obsažené v NOZ je to, že výslovně stanoví, na které subjekty se budou ustanovení o smlouvě o přepravě nákladu vztahovat. Ustanovení o přepravě nákladu obsažená v BGB se použijí tehdy, bude – li dopravce podnikatelem, respektive, bude – li přepravu provádět v rámci obchodní činnosti. Tato činnost pak nemusí být jeho činností hlavní.¹²³ HGB je předpisem, který

¹²³ GLANEGGER, P. et al. Heidelberg Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Handelsrecht, Bilanzrecht, Steuerrecht : Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit den Rechnungslegungsvorschriften nach dem Bilanzrichtlinien-Gesetz und den Steuern der kaufmännischen Personenunternehmen. 6. neu bearbeitete Auflage. Heidelberg: C.F. Müller, 2002, s. 959.

upravuje práva obchodních společností, podnikatelů a vztahy mezi nimi vznikající. V případě smlouvy o přepravě nákladu, stanoví HGB pravidlo, že dopravce musí být podnikatelem. Pro druhou smluvní stranu – odesílatele, není podmínka, aby byl podnikatel, může se jednat např. o fyzickou osobu spotřebitele. Pro vztahy mezi dvěma nepodnikateli se však daná úprava nepoužije.¹²⁴ Většina přepravních smluv však bude uzavírána právě v režimu HGB, neboť uzavírání smlouvy o přepravě nákladu mezi nepodnikateli je spíše výjimkou než běžnou praxí. Kdyby však nepodnikatelské subjekty chtěly uzavřít smlouvu o přepravě nákladu, bude využito úpravy v BGB, a to ustanovení o smlouvě o dílo. Smlouva o přepravě je totiž pojímána jako zvláštní druh smlouvy o dílo. Rozlišuje se pak, zda se jedná o přepravu osob nebo zboží.

V praxi nejčastěji využívanou úpravou smlouvy o přepravě nákladu je ta již výše zmíněná, která je obsažena v HGB. Tato úprava je pak v mnohých ohledech podobná, ne - li přímo shodná s úpravou tuzemskou obsaženou v NOZ. I německá úprava obsahuje ustanovení o nákladním listu, jakožto přepravním dokumentu, který je zároveň důkazním prostředkem o uzavření smlouvy, jejím obsahu a také potvrzením dopravce o převzetí zboží. Tento dokument, je – li podepsán oběma smluvními stranami, zakládá zákonnou domněnku, že dopravce přijal zásilku v jakosti a množství uvedeném v nákladním listu.¹²⁵ Tato domněnka však nevznikne, má – li dopravce k přepravované zásilce výhrady, např. se domnívá, že zásilka je v menším množství než jaké je deklarované v nákladním listu, je opatřena nevhodným obalem, který umožňuje její poškození apod. Stejně jako v ČR je tedy tento list velice důležitým dokumentem, který bývá často jediným důkazem o uzavření přepravní smlouvy.

Ustanoveními HGB jsou stanoveny povinnosti odesílatele, a to zejména ve vztahu k samotné zásilce. Je jeho povinností opatřit ji

¹²⁴ GLANEGGER, P. et al. Heidelberg Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Handelsrecht, Bilanzrecht, Steuerrecht : Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit den Rechnungslegungsvorschriften nach dem Bilanzrichtlinien-Gesetz und den Steuern der kaufmännischen Personenunternehmen. 6. neu bearbeitete Auflage. Heidelberg: C.F. Müller, 2002, s. 959.

¹²⁵ § 409 HGB

vhodným obalem, tedy takovým, aby při řádném provádění přepravy nehrozilo její poškození nebo dokonce aby nevznikla škoda samotnému dopravci. Odesílatel je dále povinen předat dopravci průvodní dokumenty k zásilce, jsou – li k řádnému provedení přepravy nezbytné (zejména se bude jednat o dokumentaci nutnou k proclení daného nákladu). Pokud některou z výše uvedených povinností (řádné balení zboží, uvedení správných údajů v nákladním listu, upozornění na charakter zásilky, zejména jedná – li se o nebezpečnou zásilku, nepřiložení průvodních dokumentů) odesílatel poruší, je za toto porušení odpovědný.¹²⁶ V případě, že je odesílatel spotřebitelem, platí pro něj jistá zmírňující ustanovení v HGB výslovně uvedená.

Stejně jako v úpravě tuzemské je zde výslovně zmíněn pojem přepravné. To je pak splatné při dodání zboží. Jelikož se však jedná o úpravu dispoziční, mohou si strany dohodnout splatnost odchylně.

Co se týče odpovědnosti dopravce, tak ten je zodpovědný za řádné a včasné doručení zboží. Řádným doručením je míněno to, že zboží bude doručeno ve stavu, v jakém bylo přebíráno s přihlédnutím k obvyklému opotřebením. Tato odpovědnost je objektivní, avšak existují důvody, pro které se může dopravce odpovědnosti zprostit. Dopravce se odpovědnosti zproští, pokud poškození, zničení, ztráta zásilky nebo zpoždění při dodání bylo způsobeno okolnostmi, které nemohl ovlivnit ani při vynaložení největší možné péče.¹²⁷ Dalšími liberačními důvody jsou pak situace, kdy poškození bylo způsobeno nesprávným obalem zboží, kterým jej opatřil odesílatel, odesílatelem při nakládání nebo příjemcem při vykládání nákladu, nedostatečně poskytnutými údaji o přepravované zásilce a její povaze.

Německá úprava je oproti české mírně rozsáhlejší. Ustanovení jsou obsažena celkem ve 43 paragrafech. V některých případech je úprava podrobnější, např. když řeší situace, kdy je odesílatel spotřebitelem. Úprava např. dále stanoví odpovědnost dopravce za osoby, které k provádění přepravy použil, rozsah náhradové povinnosti při částečné

¹²⁶ § 414 HGB

¹²⁷ § 426 HGB

nebo úplné ztrátě či poškození zásilky, zástavní právo dopravce k přepravované zásilce a úpravu promlčecích lhůt.

6.3 Shrnutí komparace úprav

Smlouva o přepravě věci nemusí mít písemnou formu. Stejně jako v tuzemsku má smlouva konsensuální charakter, k jejímu uzavření tedy postačí shodná vůle stran a nemusí dojít k faktickému předání zásilky.

Z výše uvedeného plyne, že úprava německá a česká jsou si při vzájemném srovnání velice podobny. Jedná se však o porovnání jediného smluvního typu, nikoliv celého právního institutu, tak ani nelze očekávat žádné zásadnější rozdíly. Za největší rozdíl je pak třeba považovat to, že úprava smlouvy o přepravě nákladu v Německu je obsažena v obchodním zákoníku, kdežto v českém právním řádu je úprava smlouvy o přepravě věci obsažena v zákoníku občanském. Pro uzavření smlouvy o přepravě věci není v Česku podstatné, zda je dopravce podnikatel či nikoliv. Avšak dopravcem může být v Německu dle HGB pouze podnikatel a přepravu musí vykonávat v rámci své podnikatelské činnosti.

Německo je stejně jako Česko signatářem mezinárodních úmluv uvedených v předcházející kapitole. Tyto mezinárodní úmluvy pak mají přednost před úpravou obsaženou v HGB, je-li v daném právním vztahu dán cizí prvek, kterým je podmíněna jejich aplikace.

7. Praktické využití smlouvy o přepravě věci

Rozehnalová¹²⁸ uvádí, že smlouvy o přepravě jsou po smlouvách kupních druhými nejčastěji uzavíranými smlouvami. Z hlediska mezinárodního obchodu tomu tak jistě je. Je však těžké stanovit frekvenci uzavírání přepravních smluv v oblasti práva českého a porovnat ji s frekvencí uzavírání smluv jiného typu. Lze se však domnívat, že tyto smlouvy budou i v národní oblasti patřit mezi ty nejčastěji uzavírané. Ze statistické ročenky dopravy pro rok 2012 vyplývá, že v tomto roce bylo na území České republiky celkem přepraveno celkem 435 450 000 tun zboží. Největší podíl na tomto objemu tvořila přeprava silniční (339 314 000 tun) a doprava železniční (82 968 000 tun).¹²⁹ Pokud subjekty nepřepravovaly své vlastní zboží, ale k přepravě využívaly služeb dalších osob, lze předpokládat, že přeprava byla prováděna na základě smlouvy o přepravě věci, respektive smlouvy o přepravě nákladu.

Dle dosavadní úpravy byl rozdíl, zda byla smlouva uzavírána mezi podnikateli, či nikoliv. Osoba subjektu byla jedním z kritérií, na základě kterého byla uzavírána smlouva buď v režimu občanského nebo obchodního zákoníku. S příchodem NOZ se tento rozdíl však zcela stírá a nadále bude na veškeré přepravní smlouvy aplikován pouze NOZ.

7.1 Smlouvy o přepravě mezi nepodnikateli

Smlouvu o přepravě věci tedy mohou uzavřít dva subjekty, které nejsou podnikateli. Dopravce tedy přepravu neprovádí na základě živnostenského oprávnění a za účelem dosažení zisku. Příkladem

¹²⁸ ROZEHNALOVÁ, N. Právo mezinárodního obchodu. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2010, s. 507.

¹²⁹ Ročenka dopravy MDSČR pro rok 2012, dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf.

takovéhoto vztahu bude situace, kdy např. osoba A nemá možnost sama si přepravit zásilku a tak požádá osobu B, zda by jí ta nepřepravila zásilku z jednoho místa na druhé s tím, že jí za tuto provedenou službu zaplatí.

Přestože subjekty mnohdy ani netuší, že takovouto svou dohodou učinily právní úkon, kterým zakládají právní vztah, skutečnost je taková, že výše uvedeným jednáním uzavřely de facto smlouvu o přepravě věci, neboť osoba B se zavázala osobě A, že přepraví zásilku z místa odeslání do místa určení a osoba A se zavázala mu za to zaplatit přepravné. Tedy i na tento případ budou dopadat ustanovení NOZ upravující smlouvu o přepravě věci. Osoba B - dopravce tedy bude zodpovědný odesílateli – osobě A za řádné provedení přepravy.

7.2 Smlouvy o přepravě mezi podnikateli a spotřebiteli

V tomto případě půjde o vztah mezi osobou, která je profesionálem, má odborné znalosti a dovednosti a člověkem, který uzavírá smlouvu mimo rámec své podnikatelské činnosti. Půjde tedy o smlouvu mezi spotřebitelem a podnikatelem. Spotřebitel je v NOZ definován jako člověk, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná.¹³⁰ Podnikatel je pak dle NOZ osobou, která samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku, je považován se zřetelem k této činnosti za podnikatele.¹³¹

Půjde tedy o situaci, kdy podnikatel nabízí své služby, které se týkají přepravy zásilek. Podnikatel tedy bude zpravidla mít živnostenské oprávnění, přičemž předmětem jeho činnosti bude např. silniční

¹³⁰ § 419 NOZ

¹³¹ § 420 NOZ

motorová doprava nebo vnitrozemská vodní doprava. Svou činnost provozuje z důvodu, že mu tato činnost přináší zisk. Předpokládá se u něj, že s ohledem na to, že se při styku s druhou smluvní stranou přihlásil k odbornému výkonu jako příslušník určitého povolání nebo stavu, dává tím najevo, že je schopen jednat se znalostí a pečlivostí, která je s výkonem jeho činnosti spojena. Pokud by jednal bez odborné péče, jde takovéto jednání k jeho tíži.¹³²

V tomto případě půjde o situaci, kdy spotřebitel - osoba A bude mít zájem o přepravu určité zásilky a pro tuto službu si objedná profesionálního dopravce - podnikatele, se kterým následně uzavře smlouvu o přepravě věci. Osoba A však musí být pozorná a musí si být vědoma, jakou smlouvu vlastně uzavírá. Mnozí podnikatelé se často prezentují jako dopravci a nabízejí ve svých reklamních nabídkách provedení přepravy, avšak ve skutečnosti se spotřebitelem uzavírají smlouvu zasílatelskou, které se od smlouvy o přepravě v mnohém zásadním způsobem liší (viz kapitola 2.3). Každopádně, vznikne – li vztah mezi podnikatelem a spotřebitelem, budou pak na tento vztah aplikovány další právní předpisy, a to zejména zák. č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, který stanovuje podnikateli povinnosti při poskytování služeb spotřebitelům.

Mnohé by mohlo napadnout, že jedním z největších dopravců, který provádí přepravu na základě smlouvy o přepravě věci, je i České pošta a. s. De facto poskytuje přepravní služby, přepravuje zásilky v České republice a podílí se i na přepravě zásilek mezinárodních, avšak vztahy, které při činnosti poštovních služeb vznikají, se řídí zvláštním zákonem, a to zák. č. 29/2000 Sb., o poštovních službách. Nejedná se tedy o dopravce, který by prováděl přepravu na základě ustanovení občanského zákoníku, ale o subjekt, který se řídí výše uvedeným zákonem.

¹³² § 5 NOZ

7.3 Smlouvy o přepravě mezi podnikateli

Smlouvu o přepravě věci mohou uzavřít i podnikatelé mezi sebou navzájem. Jejich vztah se bude řídit NOZ, neboť smlouva o přepravě věci je upravena nyní jen tímto kodexem. Při uzavírání smlouvy mezi podnikateli, se tedy nebudou již pochopitelně aplikovat zásady ochrany spotřebitele, nýbrž zásady poctivého obchodního styku. Přestože jsou v tomto případě subjekty právního vztahu profesionálové, u kterých lze předpokládat znalost svého oboru, je jejich povinností jednat v právním styku poctivě. ObchZ v § 265 obsahoval výslovné ustanovení, že výkon práva, který je v rozporu se zásadami poctivého obchodního styku nepožívá právní ochrany. Poctivý obchodní styk pak nebyl zcela přesně definován, ale dovozovalo se, že jím je výkon subjektivního práva, který není v rozporu s dobrými mravy. NOZ obsahuje ustanovení, které uvádí, že nikdo (tedy nepodnikatel i podnikatel) nesmí těžit ze svého nepoctivého nebo protiprávního činu.¹³³ Pojem protiprávní čin je poměrně jasný. Bude jím míněno takové jednání, které je v rozporu s právní normou. Nepoctivý čin je však kategorií obecnější a bude tedy úkolem soudů tento termín vymežit či alespoň ohraničit. Dle NOZ však platí, že jednání se považuje za poctivé a učiněné v dobré víře, neprokáže – li se opak. Poctivost se tedy presumuje, zatímco nepoctivost je třeba dokazovat.

V této kategorii půjde např. o situace, kdy se jeden dopravce rozhodne využít služeb druhého dopravce nebo kdy společnost zabývající se výrobou jistého druhu zboží, bude pro expedici svých výrobků využívat služeb dopravní společnosti.

¹³³ § 6 odst. 2 NOZ

Závěr

Cílem mé diplomové práce bylo ukázat význam smlouvy o přepravě věci a provést analýzu právní úpravy této smlouvy. Domnívám se, že z práce vyplývá, jak dalekosáhlý význam tato smlouva má, i to jak široce je využívána.

Úpravu, která je nyní obsažena v NOZ, zákonodárce převzal z dosavadního obchodního zákoníku. Lze tedy dovodit, že ve většině případů bude smluvní stranou, která dopravu provádí, podnikatel.

NOZ přestože upravuje dostatečným způsobem základní otázky smlouvy o přepravě věci, tak jím nelze postihnout veškeré možné situace, které mohou vzniknout při plnění závazků vzniklých na základě této smlouvy. K upřesnění a přiblížení základní úpravy v NOZ slouží pak další právní předpisy. Jsou to jednak předpisy veřejnoprávní povahy, které stanovují povinnosti dopravci, a které musí dopravce splnit, chce-li provozovat nákladní přepravu. Dále pak k přiblížení obecné úpravy obsažené v NOZ mají sloužit přepravní řády, které blíže upraví povinnosti a práva smluvních stran s ohledem na specifika jednotlivých druhů přepravy. S přijetím nové úpravy jsou kvůli své zastaralosti některé přepravní řády rušeny, avšak NOZ s jejich existencí nepochybně počítá. Domnívám se, že by tedy bylo vhodné přijmout tyto podzákonné předpisy, které přibližují obecnou právní úpravu praktickému využití v co nejkratší době. Tyto předpisy by pak měly být spíše návodem, jak při uzavírání smluv v přepravě postupovat, než striktním příkazem k jednotnému chování účastníků, od kterého nebude dána možnost odchýlení.

Problematika smlouvy o přepravě věci je řešena i na mezinárodní úrovni. Masivní rozvoj dopravy je sice otázkou posledních desetiletí, avšak historie mezinárodní úpravy přepravních smluv sahá až do 19. století. V současné době je problematika mezinárodní přepravy řešena dostatečným způsobem a mnohé z uzavřených úmluv se za desetiletí své existence osvědčily. K mnohým, z mezinárodních úmluv za dobu, kdy jsou účinné, vznikla dnes již ustálená judikatura. Nepředpokládám tedy,

že by na poli právní úpravy mezinárodní přepravy mělo dojít k výraznějším změnám.

Domnívám se, že přes dynamiku rozvoje a široký okruh otázek, které se k přepravní smlouvě vztahují, se normotvůrci, a to jak na poli národním tak i mezinárodním, podařilo zpracovat úpravu smlouvy o přepravě věci dostatečným způsobem tak, aby vyváženým způsobem upravovala práva a povinnosti smluvních stran.

Seznam použitých pramenů

Použitá literatura

BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. 1. vydání. Praha: Karolinum, 1999

ELIÁŠ, K. et al. Občanský zákoník: velký akademický komentář. Úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008. 2. svazek. Praha: Linde, 2008

ELIÁŠ, K. Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem. 1. vydání. Ostrava: Sagit, 2012

FIALA, J., KINDL M. Občanský zákoník: komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009

GLANEGGER, P. et al. Heidelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Handelsrecht, Bilanzrecht, Steuerrecht : Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit den Rechnungslegungsvorschriften nach dem Bilanzrichtlinien-Gesetz und den Steuern der kaufmännischen Personenunternehmen. 6. neu bearbeitete Auflage. Heidelberg: C. F. Müller, 2002

KROFTA, J. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 1. vydání. Praha: Leges, 2009

PERNICA, P. et al. Doprava a zasílatelství. 1. vydání. Praha: ASPI, 2001

PLÍVA, S. Obchodní závazkové vztahy, 2. vydání. Praha: ASPI, a. s. 2009

POSPÍŠIL, M. Obchodní závazkové vztahy. 1. vydání. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012

ROZEHNALOVÁ, N. Právo mezinárodního obchodu. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2010

RYDVAL, T. Ochrana zvířat proti týraní jako součást právní ochrany zvířat v České republice. Aplikované právo. 2006, č. 2, s. 29 - 31

ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M., a kol. Obchodní zákoník. Komentář. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010

URFUS, V., SKŘEJPEK, M., KINCL J. Římské právo. 2. dopl. a přeprac. vydání, 1. v nakl. Beck. Praha: Beck, 1995

ZWETTLER, O. Tordesillaská smlouva z roku 1494. Historický obzor, 1995, č. 6, s. 5-7

Internetové zdroje

Konosament. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-10-25]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Konosament>

Mezinárodní přeprava zemřelých. OTRLÝ, T. www.pohrebiste.cz [online]. 2009 [cit. 2013-10-24]. Dostupné z: <http://www.pohrebiste.cz/stranky/archiv/resitel/clanky/preprava.htm>

Mrtvých Čechů v zahraničí loni ubylo. ŠINDELÁŘ, J. www.E15.cz [online]. 2013 [cit. 2013-10-24]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/mrtvych-cechu-v-zahranici-loni-ubylo-1004857>

Novela německého závazkového práva. PITTERLE, R. www.nemeckepravo.cz [online]. 2002 [cit. 2013-10-31]. Dostupné z: <http://www.nemeckepravo.cz/3/18-pravni-prostredi/32-novela-zavazkoveho-prava-2002.html>

Přeprava v oblasti odpadů, to je hlavně evidence FILDÁN, Z. www.ihned.cz [online]. 2010 [cit. 2013-10-29]. Dostupné z: <http://odpady.ihned.cz/c1-40581220-preprava-v-oblasti-odpadu-to-je-hlavne-evidence>

Rotterdamská pravidla, aneb do třetice všeho ... (???) LOJDA J. www.dopravni.net [online]. 2010 [cit. 2013-10-25]. Dostupné z: <http://dopravni.net/lode/5925/rotterdamska-pravidla-aneb-do-tretice-vseho/>

Rotterdam Rules. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2013-10-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Rules

Wheel with an axle. [online]. [cit. 2013-10-01]. Dostupné z: <http://www.koliscar.si/en/virtual-exhibition/>

Zasílatelské podmínky systému TOPTRANS. TOPTRANS [online]. 2013 [cit. 2013-10-25]. Dostupné z: http://www.toptrans.cz/portal/page/portal/public_www/Dokumenty%20na%20web/Zasilatelske%20podminky%20203132010.pdf

Z historie techniky - počátky městské dopravy. NOVÁK, P. www.rozhlas.cz [online]. 2008 [cit. 2013-10-03]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/vedaarchiv/veda/_zprava/427218

https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf

www.rotterdamrules2009.com

Právní předpisy:

Zákon č. 44/1938 Sb., Mezinárodní ujednání o přepravě mrtvol

Zákon č. 141/1950 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 101/1963 Sb., o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v platném znění

Zákon č. 109/1964 Sb., hospodářský zákoník

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

Zákon č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech

Zákon č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví

Vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu

Vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu

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

Vyhláška č. 8/1985 Sb. o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Nářízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu

Sdělení MZV č. 193/1996 Sb., o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží

Sdělení MZV č. 123/2003 Sb. m. s., Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

Sdělení MZV č. 32/2006 Sb. m. s., Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)

Sdělení MZV č. 32/2006 Sb. m. s., Dohoda o převozu těl zemřelých

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)

Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004, o ochraně zvířat během přepravy

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě

Bürgerliches Gesetzbuch, německý občanský zákoník

Handelsgesetzbuch, německý obchodní zákoník

Judikatura:

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. května 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. října 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/99

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. června 2002, sp. zn. 29 Odo 767/2001

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. dubna 2003, sp. zn. 29 Cdo 2629/2000

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. září 2007, sp. zn. 32 Odo 1254/2005

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. února 2008, sp. zn. 32 Odo 1312/2005

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. listopadu 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009

Rozsudek Nejvyššího soud ČR ze dne 10. listopadu 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010

Název diplomové práce v anglickém jazyce

A contract for carriage of goods

Abstrakt v českém a anglickém jazyce

Abstrakt v českém jazyce

Smlouva o přepravě věci

Práce pojednává o smlouvě o přepravě věci. Jejím hlavním cílem je provést právní analýzu této smlouvy a ukázat široký rozsah jejího využití. Dynamický rozvoj dopravy a stále se zvyšující počet přepravovaného zboží ukázal nutnost kvalitně zpracované právní úpravy. Největší část práce se týká české právní úpravy smlouvy o přepravě věci, avšak v práci je zohledněna i úprava mezinárodní.

Práce se skládá z celkem sedmi kapitol. První kapitola ukazuje historický vývoj dopravy jako takové, ale především vývoj právní úpravy přepravních smluv. Zpracována je zde i úprava bezprostředně přecházející té, která je obsažena v novém občanském zákoníku. Druhá kapitola je úvodem do aktuální problematiky přepravních smluv. Krom toho tato kapitola obsahuje srovnání se smlouvou zasílatelskou, která bývá někdy se smlouvou o přepravě věci zaměňována. Nejrozsáhlejší třetí kapitola podrobně rozebírá českou právní úpravu smlouvy o přepravě věci obsaženou v občanském zákoníku. Je členěna celkem do osmi podkapitol. Jsou zde uvedeny podstatné obsahové náležitosti této smlouvy. Blíže jsou vymezeny veškeré zásadní pojmy vztahující se k této smlouvě. Velkou část této kapitoly tvoří popis práv a povinností smluvních stran a dále kapitola obsahuje odpovědnosti vznikající odesílateli i dopravci. Závěrečná část kapitoly popisuje dokumenty, které se k přepravě zásilek vztahují. V následující kapitole jsou podány informace o dalších právních normách, které kromě občanského zákoníku, upravují podmínky provozování přepravních služeb. Kapitola je členěna dle druhu přepravních prostředků. Jedna část se přímo věnuje prováděcím právním předpisům – přepravním řádům. Kapitola pátá popisuje mezinárodní právní úpravu smlouvy o přepravě věci. Jsou zde

uvedeny nejvýznamnější mezinárodní úmluvy, kterými je Česká republika vázána. Je zde rozebrána i situace, pokud přeprava probíhá v mezinárodním měřítku, ale daný problém není mezinárodní smlouvou řešen. Kapitola šestá popisuje úpravu smlouvy o přepravě věci ve Spolkové republice Německo a provádí srovnání této úpravy s tou českou. Poslední kapitola dokládá široké využití smluv, a to na základě subjektů, které ji uzavírají.

Tato práce měla za úkol provést právní rozbor smlouvy o přepravě věci. Domnívám se, že je daná problematika s drobnými výjimkami v českém právním řádu kvalitně upravena, a to i ve srovnání s jinými státy. Tato práce ukázala, jak důležitou součástí právního řádu je úprava přepravních smluv.

Abstrakt v anglickém jazyce

Contract for carriage of goods

This thesis deals with the contract for carriage of goods. Its main objective is a legal analysis of this contract and demonstration of the wide scope of its use. Dynamic development of transport and the still growing volume of goods being transported showed us the need of good quality legal regulations. The largest part of the thesis deals with the czech legal regulations on the contract for carriage of goods; however the thesis considers also international regulations.

The thesis consists of seven chapters. The first one shows historic development of transport as such, but namely development of legal regulations governing contracts of carriage. It also elaborates on the regulations immediately preceding to regulations contained in the new civil code. The second chapter is the introduction to the current issues of contracts of carriage. Besides that, this chapter contains the comparison with a forwarding contract, for which, the contract for carriage of goods is sometimes mistakenly taken. The broadest third chapter deals with the details of the czech legislation on the contract for carriage of goods

contained in the civil code. It is divided into eight sub-chapters. It contains significant requirements for the contents of the contract. It closely elaborates on all basic terms related to this contract. A large part of the chapter is occupied by description of the rights and obligations of the contracting parties and furthermore, the chapter contains liabilities arising for the consignor and the carrier. The final part of the chapter describes documents related to transport of consignments. The next chapter provides information on other legal standards governing the conditions of transportation services provision, besides the civil code. The chapter is divided per the types of transportation means. One part is directly dedicated to implementing legal regulations – carriage rules. The fifth chapter describes international legal regulations on the contract for carriage of goods. It lists the most significant international treaties binding for the Czech Republic. It also elaborates on the situation, in which the carriage is international, but the relevant problem remains unsolved by an international contract. The sixth chapter describes the contract for carriage of goods format in Germany and compares this format to the czech one. The last chapter documents the broad use of such Contracts, based on the entities that conclude them.

The objective of this thesis has been performance of a legal analysis of the contract for carriage of goods. I am of the opinion that, with tiny exceptions, this issue has been dealt with by the czech legal regulations in a good quality manner, also compared to other states. Thus, the thesis demonstrated the significance of legal regulations on carriage contracts in the legal code.

Klíčová slova/key words

přepravní smlouvy, smlouva o přepravě věci

contracts of carriage, a contract for carriage of goods