

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

**Vladimír Slušný**

**Právní úprava přepravy věci**

Diplomová práce

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

Katedra občanského práva

Datum vypracování práce: 10. června 2018

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 155.937 znaků včetně mezer.

Vladimír Slušný

V Praze dne

## **Poděkování**

Rád bych na tomto místě poděkoval vedoucímu mé diplomové práce, doc. JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D., za jeho cenné rady i připomínky a vstřícný přístup při zpracování této práce.

## Obsah

Úvod.....	1
1 Historický vývoj právní úpravy přepravy věci .....	3
2 Smlouva o přepravě věci.....	8
2.1 Obecná charakteristika přepravních smluv .....	8
2.2 Náležitosti smlouvy o přepravě věci a jejich charakteristika .....	10
2.3 Smluvní strany.....	13
2.3.1 Odesílatel.....	13
2.3.2 Dopravce .....	15
2.4 Náhrada škody .....	17
2.5 Přepavní doklady vztahující se k přepravě věci.....	23
2.5.1 Náložný list .....	24
2.5.2 Nákladní list .....	25
3 Smlouva o provozu dopravního prostředku.....	27
3.1 Obecná charakteristika .....	27
3.2 Podstatné náležitosti smlouvy o provozu dopravního prostředku a jejich charakteristika .....	28
3.3 Smluvní strany smlouvy o provozu dopravního prostředku .....	30
4 Zasílatelská smlouva.....	33
4.1 Obecná charakteristika .....	33
4.2 Náležitosti zasílatelské smlouvy a jejich charakteristika .....	35
4.3 Smluvní strany.....	38
4.3.1 Příkazce .....	38
4.3.2 Zasílatel .....	39
4.4 Náhrada škody .....	44
4.4.1 Náhrada škody podle Všeobecných zasílatelských podmínek.....	44
4.4.2 Náhrada škody na zásilce .....	45
4.4.3 Náhrady škody a nároky třetích osob.....	45
4.4.4 Náhrada škody při podvodné přepravě .....	46
4.4.5 Náhrada škody příkazcem.....	47
5 Mezinárodní přeprava věci .....	48
5.1 Silniční přeprava – úmluva CMR.....	48
5.1.1 Úmluva CMR – charakteristika a rozsah aplikovatelnosti.....	48

5.1.2	Odpovědnost za škodu .....	50
5.1.3	Limitace výše náhrady škody.....	52
5.1.4	Reklamace, promlčecí lhůta .....	53
5.1.5	Řešení sporů .....	54
5.1.6	Nákladní list CMR .....	55
5.2	Železniční přeprava – Úmluva COTIF-CIM.....	57
5.3	Letecká přeprava – Montrealská úmluva .....	60
5.4	Přeprava po moři – Haagsko-Vysbijská pravidla.....	62
5.5	Přeprava po vnitrozemských vodních cestách.....	64
5.6	Přeprava věci v právu Evropské unie .....	65
	Závěr .....	68
	Seznam použitých zkratk.....	70
	Seznam použitých zdrojů .....	72
	Název práce v českém jazyce.....	78
	Abstrakt.....	78
	Klíčová slova.....	79
	Název práce v anglickém jazyce .....	80
	Abstract .....	80
	Keywords .....	81

## Úvod

Právní úprava přepravy věci je téma, které se výrazně promítá do každodenního života společnosti. Přeprava věci tvoří významnou výseč ekonomické činnosti, a je tedy odpovídajícím způsobem právně upravena. I přes značný praktický význam lze však říci, že toto téma zůstává poměrně upozaděno a těší se pozornosti spíše úzkého okruhu právníků.

Přeprava věci probíhá na základě smlouvy, konkrétně touto smlouvou bývá buď smlouva přepravní, smlouva zasílatelská, nebo smlouva o provozu dopravního prostředku. Těžiště úpravy přepravy věci se proto nachází v občanském právu, které je obecným právem soukromým a které bere smlouvu jako jeden ze svých základních pilířů. Dané téma má však také přesah do práva obchodního, neboť častým subjektem přepravních a zasílatelských smluv je podnikatel jakožto profesionál. Do právních poměrů mezi jednotlivými osobami také často vstupuje mezinárodní prvek. Lze proto konstatovat, že toto téma má též značný přesah do mezinárodního práva soukromého.

Tato diplomová práce si klade za cíl rozebrat a popsat právní důvody, na základě kterých dochází k přepravě věci. Pozornost tak bude věnována smlouvě o přepravě věci, smlouvě o provozu dopravního prostředku a smlouvě zasílatelské. Tyto smlouvy budou, stejně jako instituty a pojmy, které s nimi souvisejí, patřičně analyzovány a bude vyloženo, v čem se tyto jednotlivé smlouvy odlišují. Zároveň se v práci pokusím zaujmout postoj k některým právním problémům, které s těmito smlouvami souvisí.

S usnadňováním mezinárodního obchodu a zlepšováním evropského vnitřního trhu rovněž roste význam mezinárodních úmluv a právních předpisů Evropské unie, které problematiku přepravy věci upravují. Dílčím cílem proto je porovnání a popis úpravy smlouvy o přepravě věci v rámci mezinárodních úmluv. V práci bude těmto předpisům věnována samostatná kapitola, která se bude taktéž věnovat vlivu práva EU na tuto oblast.

Při psaní práce je bráno v potaz, že zpracovávané téma je poměrně široké. Práce je proto psána se snahou uvést na malém prostoru co nejvíce relevantních informací. Nejčastěji je postupováno tak, že je jednotlivá problematika popsána,

rozebrána a případně jsou objasněny různé pohledy, které jsou vůči dané problematice zaujímány. Napříč prací je též ve velké míře užívána metoda srovnávací, kdy jsou z různých úhlů srovnávány jednotlivé smluvní typy a též jednotlivé mezinárodní úmluvy.

# 1 Historický vývoj právní úpravy přepravy věci

Dějiny přepravy jsou stejně staré jako lidstvo samo. Lidé se přepravovali od samého počátku své existence, kdy k tomuto používali jen lidskou sílu a různé primitivní nástroje. Později začal člověk využívat k přepravě také domestikovaná zvířata, k jejichž domestikaci došlo v období mezolitu,<sup>1</sup> kde zvláštní význam pro přepravu přinesla domestikace koní.<sup>2</sup> Významnou změnou v oblasti přepravy byl vynález kola. K tomuto vynálezu došlo z historického hlediska poměrně pozdě.<sup>3</sup> Vynález kola umožnil využití vozů, čímž došlo ke značnému zvýšení počtu věcí, které s sebou mohl člověk přepravovat. K usnadnění přepravy po vodě posloužil vynález člunu, ke kterému však patrně došlo ještě mnohem dříve.<sup>4</sup>

První stopy právní úpravy přepravy věci se nacházejí v římském právu. Lze však říci, že římskoprávních textů, které by se zabývaly přepravou věcí nebo lidí za peníze, bylo jen malé množství.<sup>5</sup> Samostatná přepravní smlouva se v římském právu nevyvinula a přeprava věci probíhala buď v režimu smlouvy *locatio conductio rei* (smlouva o nájmu) nebo *locatio conductio operis* (smlouva o dílo). Výjimečným textem v tomto kontextu je pak *Lex Rhodia de iactu* (Rhódský zákon o vyhozeném zboží), který se věnoval povinnosti nahradit škodu v námořní přepravě.

Římskoprávní texty naznačují, že ve většině případů přepravy docházelo zároveň k přepravě osob i věcí. Z tohoto důvodu není vhodné dělit římskoprávní úpravu na přepravu věci a osob, jak činí moderní právo, ale spíše na texty věnující se přepravě po zemi a po vodě.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Viz např.: Domestikovaní savci. *Savci.upol.cz* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: <http://www.savci.upol.cz/teorie/domest.htm>

<sup>2</sup> Zhruba 3,5 tisíce let př. n. l viz: Domestikace koní. *Rozhlas.cz* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: [http://www.rozhlas.cz/planetarium/priroda/\\_zprava/domestikace-koni-od-kdy-zijeme-spolu--957347](http://www.rozhlas.cz/planetarium/priroda/_zprava/domestikace-koni-od-kdy-zijeme-spolu--957347)

<sup>3</sup> Zhruba 3 200 př. n. l. viz: The Wheel 5,200 years. *Mgml.si* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: <http://www.mgml.si/en/city-museum-of-ljubljana-377/city-museum-of-ljubljana/future-exhibitions-523/wheel-5-200-years/>

<sup>4</sup> Tasmánci osídlili pomocí člunů Austrálii již mezi lety 60 – 40 tis. lety: viz Osídlení Austrálie. *Austrálie* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pdf/js13/australie/web/pages/03-osidleni.html>

<sup>5</sup> PAUL J. DU PLESSIS. *Letting and hiring in Roman legal thought, 27 BCE - 284 CE*. Leiden: Brill, 2012. ISBN 9004219595, s. 82.

<sup>6</sup> Viz PAUL J. DU PLESSIS, op. cit., str. 82.



Přeprava po zemi nedosahovala pravděpodobně takové ekonomické důležitosti jako přeprava po vodě a římstí právníci jí proto nevěnovali tolik pozornosti. Jedinou zmínku lze nalézt v Ulpianových Digestech:<sup>7</sup>

*„Předpokládejme, že vozka ve své snaze předejhnat všechny ostatní, zvrhne vůz a srazí nebo zabije otroka. Řekl bych, že je pasivně legitimován k žalobě dle smlouvy, dle které byl zavázán chovat se s řádnou péčí. Locator<sup>8</sup> může přesto užít actio legis Aquiliae,<sup>9</sup> pokud to uzná za vhodné.“<sup>10</sup>*

Termín vozka zde poukazuje na řidiče lehkého dvoukolého vozíku, který se obvykle nacházel u městských bran. Jednotlivé osoby mohly kontrahovat s vozkou, aby přepravil jejich věci nebo je samotné na krátké vzdálenosti. O detailech těchto smluv se více neví.<sup>11</sup>

Většina římskoprávních textů, zabývajících se přepravou, se nicméně zaměřuje na přepravu námořní. I zde si mohl zákazník zvolit, zda jako právní důvod přepravy zvolí smlouvu nájemní či smlouvu o dílo. Výběr mezi těmito dvěma smlouvami byl pravděpodobně motivován mírou rizika, které se chtěly jednotlivé smluvní strany vystavit.<sup>12</sup> Pro zákazníka představovala nájemní smlouva nepochybně větší míru rizika nežli smlouva o dílo. Jako příklad textu zabývajícího se přepravou věci na moři lze uvést spor Labea a Paula o výši přepravného za otroka, který zemřel během plavby:

*„LABEO: jestliže jsi zjednal přepravu otroků, pak za toho otroka, který zemře na lodi, nebudeš muset platit dopravné. PAULUS: I když je otázkou, co bylo opravdu smluveno; zda bude dopravné placeno za ty, kteří se nalodili, nebo za ty, kteří byli dopraveni na určené místo. A jestliže nebude možné stanovit, postačí pro určení přepravného, když kapitán lodě prokáže, že se otrok nalodil.“<sup>13</sup>*

Zvláštní pravidla náhrady škody obsahoval zmiňovaný Rhodský zákon o vyhozeném. Jedná se o úpravu převzatou z řeckého práva.<sup>14</sup> Hlavní princip této

<sup>7</sup> Viz PAUL J. DU PLESSIS, op. cit., str. 82.

<sup>8</sup> Podle režimu dané smlouvy buď pronajímatel, nebo objednatel.

<sup>9</sup> Žaloba z protiprávního zničení nebo poškození cizí věci.

<sup>10</sup> Dig. 19.2.13.

<sup>11</sup> Viz PAUL J. DU PLESSIS, op. cit., str. 83.

<sup>12</sup> Viz PAUL J. DU PLESSIS, op. cit., str. 85.

<sup>13</sup> Dig. 14.2.10.

<sup>14</sup> SKŘEJPEK, Michal. *Římské soukromé právo: systém a instituce*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. Vysokoškolské učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 9788073803346, s. 190.

úpravy spočíval v tom, že byla-li v případě námořního nebezpečí vyhozena věc z lodi proto, aby došlo k zachránění lodi nebo nákladu, mají povinnost nahradit škodu společně všichni zúčastnění, tedy jak ti, jejichž věci byly vyhozeny, tak i ti, jejichž věci byly ušetřeny.<sup>15</sup> Zároveň měl kapitán lodi zadržovací právo k tomu zboží, které bylo zachráněno. Toto zadržovací právo sloužilo k tomu, aby mohlo dojít k vypořádání vlastníků zboží. Vlastníci ztraceného zboží mohli žalovat kapitána lodě žalobou z nájmu (*actio locati*) a kapitán mohl žalovat vlastníky zachráněného zboží žalobou z pronájmu (*actio conducti*), aby se podíleli na škodě.<sup>16</sup> Obdobná pravidla jsou pak užívána i pro další specifické události. Tak např.:

*„Jestliže bylo kvůli odlehčení zatížené lodě, která nemůže vplout s nákladem do řeky nebo přístavu, nějaké zboží přeloženo do člunu, aby nebylo v nebezpečí, ať již mimo řeku nebo přístav, a tento člun se potopí, bude třeba, aby se vyrovnali ti, kterým zůstalo jejich zboží na lodi, s těmi, kteří ho ztratili ve člunu, právě tak jako by došlo k vyhození.“<sup>17</sup>*

Lex rhodia de iactu se stal inspirací i pro právní úpravu v byzantském právu. Právní sbírka Ekloga, vydaná v polovině 8. století císařem Lvem III., byla doprovázena i třemi menšími sbírkami, mezi kterými byla zřejmě soukromá sbírka lex Rhodia, která se věnovala pravidlům pro námořní plavbu, přepravu a obchod.<sup>18</sup>

K dalšímu výraznějšímu nárůstu přepravy došlo s nástupem průmyslové revoluce, která se začala od počátku 18. století šířit z Velké Británie. Rozvoj průmyslu sebou přinesl větší požadavky na přepravu a zásobování. Nutnost přepravovat uhlí ve velkém množství vedla k vynálezu lokomotivy a rozvoji železnic. K rozvoji přepravy také přispěl výrazný nárůst obyvatelstva a proces urbanizace.

K velkým změnám však nedocházelo jen na poli průmyslu, techniky a vědy. Počátek 19. století je výrazně spjat i s velkými kodifikacemi občanského práva. Prvním velkým kodexem byl francouzský Code civil z roku 1804. Celý kodex je,

---

<sup>15</sup> HEYROVSKÝ, Leopold. *Dějiny a systém soukromého práva římského*. Praha: Otto, 1910, str. 728.

<sup>16</sup> Viz SKŘEJPEK, Michal, op. cit., str. 190.

<sup>17</sup> Dig. 14.2.4.

<sup>18</sup> SELTENREICH, Radim. *Dějiny evropského kontinentálního práva: vysokoškolská právnická učebnice*. 3., upr. vyd. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 9788087212547, str. 486.

zejména co se týče struktury, silně ovlivněn římským právem, což patrně ovlivnilo i úpravu přepravní smlouvy, která patřila mezi jeden ze tří subtypů smlouvy o dílo.<sup>19</sup> Druhým významným přirozenoprávním kodexem byl ABGB, jehož prostorová působnost zahrnovala i české země. Ten stejně jako francouzský občanský zákoník výslovnou úpravu smlouvy o přepravě nebo smlouvy zasilatelské neobsahoval, přeprava tak probíhala v režimu smlouvy o dílo nebo smlouvy nájemní.

V oblasti právní úpravy přepravy došlo na území rakouskouherské monarchie k významné změně v roce 1851, kdy byl vydán formou císařského nařízení železniční přepravní řád. Na rozdíl od dnešní úpravy byl v tomto právním předpise kladen mnohem větší důraz na úpravu povinností, než na úpravu práv. Úprava přepravního vztahu byla natolik podrobná, že nebylo potřeba použít některý ze smluvních typů obsažených v občanském zákoníku.<sup>20</sup>

V rakouskouherské monarchii došlo k samostatné úpravě obchodněprávních poměrů, když byl přijat všeobecný obchodní zákoník (1/1863 Z.ř.). Tento zákon upravoval smlouvu nákladní, a lze tedy říci, že přepravní vztah zde dostal charakter vztahu smluvního. Právní úprava přepravy věci se tak stala dvojkolejnou.<sup>21</sup> Samostatná úprava obchodního práva a objektivní vymezení obchodněprávních poměrů bylo ostatně v této době typické. První projevy komercializace soukromého práva lze nicméně vypočítávat už mezi lety 1881 a 1883, kdy došlo ke kodifikaci švýcarského obligačního práva.<sup>22</sup>

Dalším zákoníkem, který upravoval mj. přepravu věci na území Československa, byl zákon č. 141/1950 Sb., občanský zákoník, který byl důsledkem tzv. právníkové dvouletky. Smlouva o přepravě nebyla v tomto zákoníku upravena, v souvislosti s přepravou věci však zákon upravoval smlouvu nákladní a zasilatelskou. Přepravní smlouvu poté upravoval hospodářský zákoník (č. 109/1964 Sb.) Tato úprava se však vztahovala toliko na poměry mezi

---

<sup>19</sup> Viz čl. 1782 CC.

<sup>20</sup> FRINTA, O.: Komentář k § 760. In ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář: úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. Praha: Linde, 2008. *Zákony - komentáře*. ISBN 978-80-7201-687-7., s. 2213.

<sup>21</sup> FRINTA, O.: Komentář k § 760. In op. cit., str. 2214.

<sup>22</sup> URFUS, Valentin. *Historické základy novodobého práva soukromého: Římskoprávní dědictví a soukromé právo kontinentální Evropy*. Praha: C.H. Beck, 1994. Beckovy právníké učebnice. ISBN 80-7049-107-8., s. 128.

socialistickými organizacemi. V rámci mezinárodního obchodu byla smlouva o přepravě věci upravena v zákoníku mezinárodního obchodu (č. 101/1963).

Úprava obsažená v občanském zákoníku č. 40/1964 ve svém původním znění neupravovala přepravní smlouvy, nýbrž přepravní služby, u kterých rozlišovala mezi přepravou osobní a nákladní. Pojem přepravních smluv byl vnesen až účinností novely č. 509/1991 Sb. Úprava přepravních smluv se však od úpravy přepravních služeb příliš neodchýlila.<sup>23</sup>

Po pádu komunismu vyvstala potřeba nově upravit obchodněprávní poměry. Zákonodárce se však v této době ještě nevydal cestou rekodifikace občanského zákoníku, který by byl komercializován, ale cestou samostatného obchodního zákoníku. Tím se stal zákon č. 513/1991 Sb., který nabytí účinnosti 1. ledna 1992. S nabytím účinnosti obchodního zákoníku se úprava přepravních poměrů stala tzv. dvojkolejnou, čímž ostatně navázala na stav před rokem 1950.<sup>24</sup> Obchodní zákoník se výslovně věnoval smlouvě o přepravě věci a zasílatelské smlouvě. Vycházel tedy ze stejného pojmosloví jako občanský zákoník č. 89/2012 Sb.

---

<sup>23</sup> FRINTA, O.: Komentář k § 760. In op. cit., str. 2216.

<sup>24</sup> Na zmíněné praxi nechtěl nic měnit ani vládní návrh občanského zákoníku z roku 1937.

## 2 Smlouva o přepravě věci

### 2.1 Obecná charakteristika přepravních smluv

Samotný pojem smlouvy lze definovat několika různými způsoby. Jedna z možných definic zní: „*Smlouva je vzájemným konsenzuálním projevem vůle alespoň dvou stran.*“<sup>25</sup> Tato definice klade důraz na konsenz, jakožto shodnou vůli stran po vzájemné závaznosti.<sup>26</sup> Občanský zákoník již v rámci své úpravy nepojmenovává jednotlivé smluvní typy, ale jen jednotlivé závazky a smlouvu chápe jako právní skutečnost, resp. právní jednání, jehož právním následkem je právě vznik toho či onoho závazku. Jednotlivé závazky z právních jednání jsou upraveny v části čtvrté, hlavě druhé OZ. Strany mohou mezi sebou smlouvou založit závazek, který není v OZ výslovně upraven.<sup>27</sup>

Přepravní smlouvy nicméně v OZ upraveny jsou, a to v sedmém díle hlavy druhé OZ nazvaném závazky ze smluv o přepravě. Tento díl se dělí na dva oddíly, první upravující přepravu osob a věcí a druhý upravující provoz dopravního prostředku. Oddíl první se zároveň dělí na čtyři pododdíly týkající se postupně přepravy osoby, přepravy věci, náložního listu a společných ustanovení o přepravě osob a věcí. Ačkoli se občanský zákoník obecně hlásí k diskontinuitě vůči předchozí právní úpravě, resp. zejména vůči občanským zákoníkům z roku 1950 a 1964,<sup>28</sup> úprava přepravních smluv je buď převzata bez podstatných obsahových změn z občanského (smlouva o přepravě osob) nebo obchodního zákoníku (smlouva o přepravě věci). Úprava smlouvy o provozu dopravního prostředku je pak převzata z obchodního zákoníku jen s drobnými odchylkami.

Pro úpravu závazků z právních jednání je typické, že se zde silně projevuje zásada autonomie vůle, resp. smluvní svoboda. Projevem této zásady je i široká dispozitivnost úpravy smluvního práva. Smlouvy o přepravě nejsou v tomto směru výjimkou. Za kogentní lze označit jen ustanovení týkající se otázky

---

<sup>25</sup> DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J. a ZUKLÍNOVÁ, M. *Občanské právo hmotné I - Díl první: Obecná část*. 2. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 9788075521873, s. 168.

<sup>26</sup> DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J. a ZUKLÍNOVÁ, M., op. cit., str. 168.

<sup>27</sup> Viz ustanovení §1746 odst. 2 OZ.

<sup>28</sup> Důvodová zpráva. [Obcanskyzakonik.justice.cz](http://obcanskyzakonik.justice.cz) [online]. [cit. 2017-05-26]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>, s. 18.

náhrady újmy.<sup>29</sup> Odchylnou právní úpravu si mohou strany ujednat buď přímo v přepravní smlouvě, nebo ve smluvních přepravních podmínkách. Smluvní přepravní podmínky jsou jakožto ujednání stran závazné toliko mezi smluvními stranami. V praxi bývá tento pojem někdy zaměňován s pojmem přepravního řádu, což však není přesné, neboť přepravní řád je derivativní právní předpis, a je tedy obecně závazný.

Úpravu přepravy osob a věci v OZ lze označit jako úpravu obecnou, což je výslovně vyjádřeno i v blanketové normě obsažené v § 2578. Tato norma odkazuje na podrobnější úpravu obsaženou v přepravních řádech, ovšem jen v případě, že zde není přímo použitelný předpis Evropské unie. Účelem tohoto ustanovení je odkázat na speciální úpravu, která lépe vystihne specifika různých typů přepravy. Občanský zákoník tedy vychází ze stejného pojetí jako OZ 1964, který taktéž v podrobnostech odkazoval na další právní předpisy.<sup>30</sup> Sluší se poznamenat, že v současné době jsou účinný již jen přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu (nařízení vlády č. 1/2000 Sb.) a přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (vyhláška č. 175/2000 Sb.). Silniční přepravní řád (vyhláška č. 133/1964 Sb.) a letecký přepravní řád (vyhláška č. 17/1966 Sb.) byly zrušeny v derogační klauzuli OZ<sup>31</sup> a přepravní řád vodní dopravy (vyhláška č. 134/1964 Sb.) derogační právní normou obsaženou v § 53 zákona č. 114/1995 Sb., zákon o vnitrozemské plavbě.

S přepravními řády dále souvisí otázka, do jaké míry se úprava v nich obsažená, může odchýlit od úpravy zákonné. Lze se setkat s názorem, podle kterého se přepravní řády mohou odchýlit od ustanovení zákona, pokud však taková možnost není zákonem výslovně zakázána nebo se nejedná o kogentní ustanovení.<sup>32</sup> Podle opačného názoru pak není možné, aby úprava obsažená v přepravních řádech byla v rozporu s primární legislativou, třebaže by to tato primární úprava přímo nezakazovala.<sup>33</sup> Osobně se kloním spíše k tomuto druhému názoru. Důvodem je to, že v prvním názoru je přepravní řád chápán jako odchylné

<sup>29</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2578. In ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J.; FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník - komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. ISBN 978-80-7478-630-3., s. 109.

<sup>30</sup> Viz ustanovení § 772 OZ 64.

<sup>31</sup> Viz ustanovení § 3080 OZ.

<sup>32</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2578. In op. cit., str. 110.

<sup>33</sup> HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář.* V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-634-0., s. 3.

ujednání stran a zákonná úprava jako úprava dispozitivní, resp. subsidiární. Takto však dispozitivní normy nefungují. Dispozitivní norma v sobě sice obsahuje subsidiární úpravu, která se uplatní, když si strany neujednají jinak, nicméně odchýlně sjednaná práva a povinnosti jsou výsledkem projevené vůle jednotlivých stran, výsledkem jejich ujednání. Toto ujednání bývá také někdy označováno jako *lex contractus*, jedná se tedy o právo autonomní, závazné toliko *inter partes*. Je zjevné, že tento „*lex contractus*“ nemůže být nahrazen obecně závazným právním předpisem, kterým přepravní řád vždy je, byť sekundární povahy. Navíc přepravní řád jako normativní právní akt podzákonné povahy nesmí být v rozporu s právním předpisem vyšší právní síly, musí se jednat o úpravu *secundum et intra legem*.

## 2.2 Náležitosti smlouvy o přepravě věci a jejich charakteristika

Občanský zákoník u jednotlivých závazků vždy vyjmenovává podstatné náležitosti těchto závazků, a to hned v prvním ustanovení, které se daného závazku týká. Podstatné náležitosti lze charakterizovat jako náležitosti, které si musí jednotlivé smluvní strany ujednat, aby se jednalo o konkrétní smlouvu.

V případě smlouvy o přepravě věci, jsou podstatné náležitosti vyjádřeny v § 2555, který stanoví, že „*smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit přepravné.*“ Z tohoto ustanovení lze vyčíst následující podstatné náležitosti: identifikace věci jako zásilky, identifikace místa odeslání, identifikace místa určení, závazek dopravce provést přepravu z místa odeslání do místa určení, závazek odesílatele zaplatit dopravci přepravné.

Identifikace přepravované věci jako podstatná náležitost smlouvy je dále specifikována ustanovením, podle kterého má odesílatel povinnost poskytnout dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze.<sup>34</sup> Tato informační povinnost odesílatele je důležitá zejména pro dopravce, který díky informacím o povaze zásilky může provést přepravu s nezbytnou odbornou péčí, jak je po něm ostatně požadováno v § 2558 OZ. Zároveň je identifikace věci důležitá pro posouzení, zda se nejedná o věc, která je z přepravy vyloučena (např. přeprava

---

<sup>34</sup> Viz ustanovení § 2557 odst. 1 OZ.

mrtvol podle Úmluvy CMR),<sup>35</sup> či zda nejde o zásilky nebezpečných věcí (poté by připadalo v úvahu použití Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR.<sup>36</sup>

Další povinnou náležitostí je identifikace místa odeslání a místa určení, tedy identifikace odkud a kam má být zásilka přepravena. Vzdálenost těchto míst není důležitá, může se jednat i o krátkou vzdálenost. Přeprava může být dokonce prováděna i vysokozdvížným vozíkem či jeřábem.<sup>37</sup> Velký význam má identifikace místa odeslání a určení pro stanovení práva, kterým se bude daný smluvní poměr řídit. Když se místo odeslání a místo určení nachází na území České republiky, řídí se právní poměr českým právním řádem.<sup>38</sup> Místo odeslání a místo určení se ovšem také mohou nacházet na území různých států, což vnáší do právního poměru mezinárodní prvek. V případě soukromoprávních poměrů s mezinárodním prvkem je otázkou, jakým způsobem jsou tyto poměry upraveny, zda je tímto způsobem metoda přímá, nebo metoda kolizní. V případě přepravy zásilek je typická metoda přímá, která bezprostředně upraví konkrétní hmotněprávní poměr. Jinými slovy řečeno u mezinárodní přepravy zboží je typické, že je upravena mezinárodními smlouvami, které přímo obsahují právní úpravu přepravy věci, která je zvláštní vůči úpravě obsažené v jednotlivých národních právních řádech.

I v případě přepravy věci se však může uplatnit metoda kolizní, a to zejména v případě kdy přímé normy obsažené v mezinárodní úmluvě neobsahují komplexní úpravu, respektive v jejich úpravě se vyskytují mezery. V takovém případě je totiž potřeba určit vnitrostátní právo, jehož úprava se použije podpůrně k úpravě obsažené v mezinárodní úmluvě. Kolizní normy pak určí konkrétní právní řád, který se také označuje jako doplňující právo nebo subsidiární statut.<sup>39</sup> Kolizní normy, na základě kterých je subsidiární statut určen, mohou být umístěny přímo v mezinárodní úmluvě<sup>40</sup> nebo v právním řádu konkrétního státu.<sup>41</sup>

---

<sup>35</sup> Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR, schválená v Ženevě roku 1956 (dále jen „Úmluva CMR“).

<sup>36</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2557. In op. cit., str. 69.

<sup>37</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 79.

<sup>38</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2555. In op. cit., str. 62.

<sup>39</sup> KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M. a RŮŽIČKA, K. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 9788073805500., s. 209

<sup>40</sup> Např. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).



Členské státy Evropské unie mají také kolizní normy do značné míry unifikovány.<sup>42</sup> O mezinárodních úmluvách v oblasti přepravy věci bude pojednáno v kapitole páté.

Konečně poslední podstatnou náležitostí smlouvy o přepravě věci je závazek dopravce provést přepravu z místa odeslání do místa určení a závazek odesílatele zaplatit dopravci přepravné. Z uvedeného vyplývá, že si strany poskytují plnění navzájem a že jejich jednotlivá plnění jsou si vzájemně podmíněna. Jedná se tedy o smlouvu synallagmatickou. Sluší se poznamenat, že samotná výše přepravného podstatnou náležitostí smlouvy není. Jedná se nicméně o náležitost, která bývá často ve smlouvě o přepravě věci sjednána. Za další takové náležitosti lze požadovat ještě např. specifikaci příjemce zásilky, určení lhůty k přepravě zásilky, ujednání sankcí za pozdní dodání apod. Od přepravného je navíc potřeba odlišit tzv. stojné. To představuje vícenáklady, které souvisejí s provedením přepravy. Může vzniknout zpožděním nakládky, překážkami na cestě, za něž dopravce neodpovídá, či opožděnou vykládkou doručeného nákladu.<sup>43</sup>

Smlouvu o přepravě věci lze dále charakterizovat jako smlouvu konsenzuální, neboť k jejímu vzniku není potřeba faktického předání věci, nýbrž stačí shodná vůle smluvních stran. Je zde naplněn i další znak konsenzuální smlouvy, neboť hlavní povinnost zde nezní na to, že má smluvní strana něco vydat či vrátit, ale na to, že má zásilku dát druhé smluvní straně. V tomto směru představuje odchylku § 3 přepravního řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, podle kterého je přepravní smlouva uzavřena převzetím vozové zásilky dopravcem, a který tak koncipuje přepravní smlouvu jako smlouvu reálnou. Takováto odchylka od zákonné úpravy přepravní smlouvy je podle mého názoru v souladu s právem. Z praktického pohledu totiž vcelku nezáleží na tom, kdy smlouva vznikne. Praktické důsledky by to mohlo mít jen v oblasti náhrady škody, nicméně i úprava v OZ stanovuje povinnost dopravce nahradit případnou škodu až od převzetí zásilky. Z hlediska teoretického členění smluv však nelze považovat tuto odchylku za příliš šťastnou.

---

<sup>41</sup> V ČR se jedná o zákon č. 91/2012 Sb., zákon o mezinárodním právu soukromém.

<sup>42</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I).

<sup>43</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-573-4, s 13.

Smlouva o přepravě věci je pochopitelně právním jednáním, a proto se i zde uplatní zásada bezformálnosti právního jednání vyjádřená v § 559 OZ. Písemná forma bude tedy pro uzavření smlouvy potřeba jen tehdy, ujednají-li si to strany, zákon takový požadavek neklade. Písemnou formu však zákon vyžaduje u potvrzení o uzavření smlouvy.<sup>44</sup> Účelem tohoto ustanovení je posílení právní jistoty dopravce i odesílatele. Potvrzení, která dává dopravce odesílateli, tedy potvrzení o převzetí zásilky, lze nahradit náložným listem.<sup>45</sup> K tomu blíže viz subkapitola 2.5.

### **2.3 Smluvní strany**

Smluvními stranami smlouvy o přepravě věci jsou odesílatel a dopravce. Obsahem závazkového poměru, který ze smlouvy o přepravě věci vzniká, jsou jejich vzájemná práva a povinnosti. Odesílatelem i dopravcem může být jak osoba fyzická, tak osoba právnická.

Od osob odesílatele a dopravce jakožto smluvních stran je potřeba odlišovat osobu příjemce. Příjemce je osoba, které je věc doručována a která má právo věc převzít. Příjemce však není smluvní stranou. Ve vztahu k příjemci lze přepravní smlouvu chápat jako smlouvu ve prospěch třetího. Odlišná situace nastane tehdy, když je příjemce a odesílatel jedna a tatáž osoba. Dodání zásilky zároveň představuje dvoustranné právní jednání. Pokud se tedy dopravci nepodaří předat příjemci v místě určení zásilku, nelze považovat přepravu za ukončenou. Dodání věci se zároveň nebude považovat za uskutečněné, jestliže dopravce pouze oznámí příjemci, kde si může zásilku vyzvednout. Dopravce ponese důkazní břemeno k prokázání, že předal příjemci zásilku v souladu se smlouvou o přepravě věci.<sup>46</sup>

#### **2.3.1 Odesílatel**

Odesílatel bývá obvykle tou smluvní stranou, která chce kontrahovat. Je to právě odesílatel, kdo chce přepravit věc z místa odeslání do místa určení. Osoba odesílatele může být jak osoba fyzická, tak osoba právnická. Je typické, že

---

<sup>44</sup> Viz ustanovení § 2556 OZ.

<sup>45</sup> Viz ustanovení § 2572 odst. 1 OZ.

<sup>46</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 145.

odesílatel je zároveň vlastníkem věci, může jím však být i držitel nebo detentor. Je to však vždy osoba odesílatele, bez ohledu na to, jak silné právo k věci má, kdo se případně může domáhat náhrady škody. Jestliže je tedy osoba odesílatele pouhým detentorem, nemůže se vlastník věci domoci práva na náhradu škody, neboť není subjektem daného smluvního poměru.<sup>47</sup>

Základní povinností odesílatele je zaplatit dopravci za přepravu věci přepravné. Smlouva o přepravě věci je tedy smlouvou úplatnou. Přepravné je podstatnou náležitostí smlouvy o přepravě věci. Jestliže tedy ve smlouvě není přepravné vůbec sjednáno, nemůže se o smlouvu o přepravě věci vůbec jednat. Patrně se v takovém případě bude jednat o smlouvu nepojmenovanou.<sup>48</sup> Co se týče výše přepravného, tak to bývá sjednáno buď přímo ve smlouvě, nebo v tarifních podmínkách. V případě, že výše přepravného ujednána není, použije se ustanovení § 2564 odst. 2 OZ. Podle tohoto ustanovení má dopravce, v případě že není ujednána výše přepravného, nárok na úhradu obvyklého přepravného, jehož výše bude závislá na obsahu závazku (např. vzdálenost přepravy, použití zvláštních přepravních prostředků apod.) a na době uzavření přepravní smlouvy. Obvyklým přepravným se rozumí přepravné, které je za obdobné přepravy odesílateli v době uzavření smlouvy zpravidla dopravcům hrazeno.<sup>49</sup>

Další povinností odesílatele je povinnost informovat dopravce o obsahu zásilky a jeho povaze. Jen dobře informovaný dopravce může provést přepravu řádně. Zvláště důležitá je tato povinnost v případech, kdy má přepravovaná věc určité specifické vlastnosti, jako je křehkost, rychlá kazivost, nadměrné rozměry apod. Obdobně tomu je při přepravě nebezpečných věcí. V takovém případě probíhá přeprava v režimu dohody ADR. Přepravě nebezpečných věcí se věnuje také evropské právo, které tuto oblast reguluje svou směrnicí.<sup>50</sup> V případě nesplnění této informační povinnosti nebo v případě, že odesílatel uvede informace nepravdivé, zkreslené nebo neúplné, nebude mít dopravce povinnost nahradit případnou škodu, neboť bude moci využít liberačních důvodů

---

<sup>47</sup> FRINTA, O.: Komentář k § 765. In op. cit., str. 2285.

<sup>48</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2555. In op. cit., str. 65.

<sup>49</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2564. In LAVICKÝ, Petr. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8., s. 1007.

<sup>50</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí.

stanovených v § 2566.<sup>51</sup> S povinností odesílatele informovat dopravce o obsahu a povaze zásilky dále souvisí povinnost odevzdat dopravci zvláštní listiny, jsou-li potřeba k řádnému a včasnému provedení přepravy. Bude se jednat zejména o listiny vztahující se k obsahu a povaze zásilky, např. různé celní, daňové, zdravotní, bezpečnostní a jiné dokumenty.<sup>52</sup>

### 2.3.2 Dopravce

Dopravce je tou smluvní stranou, která provádí samotnou přepravu. Zároveň lze říci, že dopravce bývá většinou podnikatelem. S nabytím účinnosti OZ byla zrušena dvojkolejnost závazkového práva a právní úprava smlouvy o přepravě věci obsažená v OZ se tak použije i v případě, že navzájem kontrahují buď dva podnikatelé, nebo podnikatel a nepodnikatel. V takovém případě je však potřeba mít na paměti odchylky, které vyplývají právě z toho, že jedním subjektem právního poměru je podnikatel.

Dopravce má celou řadu povinností. Těmto jeho povinnostem na straně jedné odpovídají většinou práva odesílatele na straně druhé. Vůbec první povinností dopravce je převzít věc, která má být přepravena. Poté je dopravce povinen provést přepravu, a to ve sjednané době a s odbornou péčí. Pokud není sjednána doba, za kterou má dopravce přepravu provést, má dopravce povinnost provést přepravu bez zbytečného odkladu. Zároveň zákon přichází s vyvratitelnou domněnkou, podle které doba, v níž má být přeprava provedena, ať už je sjednána či nikoli, počíná běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem.<sup>53</sup> Dopravce tedy musí ve všech fázích prováděné přepravy postupovat profesionálně. Jedná se vlastně o specifikaci standardu odbornosti a péče tak, jak je stanoven v § 5 OZ. Dopravce má dále povinnost, pokud ještě nedošlo k vydání zásilky příjemci, přerušit přepravu, pokud odesílatel využije svého práva a dá mu k tomu příkaz. Odesílatel je však v takovém případě povinen nahradit dopravci účelně vynaložené náklady s tím spojené.<sup>54</sup> Dopravce je také povinen zpravit odesílatele v případě, že vznikne na zásilce škoda. Jestliže však svědčí právo na

---

<sup>51</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 83.

<sup>52</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2558. In op. cit., str. 1003.

<sup>53</sup> Viz ustanovení §2558 OZ.

<sup>54</sup> Viz ustanovení § 2559 OZ.

vydání zásilky už příjemci, zpravuje dopravce příjemce. Dopravce je také povinen dodržovat obecnou soukromoprávní zásadu prevence, a snažit se tak předejít všem škodám, které by mohly na přepravované zásilce vzniknout.

Hlavní právo dopravce odpovídá hlavní povinnosti odesílatele a je jím právo na zaplacení přepravného. Zajímavým institutem je zástavní právo dopravce k zásilce, které má dopravce po dobu, po kterou může se zásilkou nakládat. Právním důvodem vzniku zástavního práva zde totiž není právní skutečnost, nýbrž přímo zákon. Dopravce však může z úkojné masy, představované zásilkou, uspokojit jen ty pohledávky, které vyplývají ze smlouvy o přepravě. Otázkou pak může být, zda jsou zástavním právem zajištěna i ta práva, která vyplývají z porušení smlouvy. První z možných pohledů je poměrně úzký a platí podle něj stanovisko, že práva vyplývající z porušení smlouvy zajištěna nejsou.<sup>55</sup> Podle druhého možného pohledu nároky vyplývající ze smluvních ujednání zajištěny jsou, mezi takové nároky lze zařadit zejména smluvní pokuty a úroky z prodlení. Zajištěny pak nejsou jen ty nároky nemající svůj původ ve smlouvě, jako např. bezdůvodné obohacení.<sup>56</sup> Osobně se kloním spíše k druhému stanovisku, podle kterého je potřeba zvolit extenzivní výklad a mezi zajištěná práva zahrnout i ta, která vyplývají z porušení smlouvy. Smyslem tohoto institutu je totiž nepochybně ochrana dopravce a těch jeho pohledávek, které mají původ v uzavřené smlouvě. Jestliže si tedy smluvní strany ujednají ve smlouvě smluvní pokutu nebo úroky z prodlení a odesílatel tyto případné dluhy neuhradí, může se dopravce uspokojit z předmětu zástavního práva. Smluvním stranám lze nicméně doporučit, aby využily dispozitivnosti této úpravy a ve smlouvě si přesně ujednaly, která práva jsou zástavním právem zajištěna. Zákonem zástavní právo, které má dopravce k zásilce, je upřednostňováno před ostatními zástavními právy, které případně na přepravované věci vážnou. Zároveň má toto zástavní právo přednost před případným zástavním právem zasílatele.<sup>57</sup> Dalším právem dopravce je právo prodat zásilku na účet odesílatele. Podmínkou tohoto prodeje je, že na zásilce hrozí bezprostředně škoda a tato hrozící škoda je podstatná. Další podmínkou je, že dopravce nemá dostatek času na to, aby požádal odesílatele o pokyny, popř.

---

<sup>55</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2571. In op. cit., str. 98. nebo SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2571. In op. cit., str. 1018.

<sup>56</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 159-160.

<sup>57</sup> Viz ustanovení § 2571 odst. 2 OZ.

prodlévá-li odesílatel s těmito pokyny.<sup>58</sup> Tento institut se nazývá jako svépomocný prodej a lze ho považovat za speciální případ svépomoci stanovené v § 14 OZ. Povinnost zpravit odesílatele o vzniklé škodě však zůstává nenarušena.

V praxi je typické, že se přepravy účastní více dopravců. Tito dopravci poté bývají označováni různými výrazy, které slouží k jejich vzájemnému odlišení. Prvním takovým označením je označení částečný dopravce, což je dopravce, který provádí, na základě smlouvy s odesílatelem, přepravu jen na určité části cesty. Dále se lze setkat s označením mezidoprovce. S mezidoprovcem uzavírá smlouvu hlavní dopravce, a to jako zasílatel na základě pokynů odesílatele (příkazce). Mezidoprovce poté vykonává přepravu na základě smlouvy s hlavním dopravcem. Dále se lze setkat s termínem společný dopravce. Tímto termínem se rozumí společně odpovídající dopravci, což je hlavní dopravce a smluvně jemu odpovídající poddoprovce, kteří všichni odpovídají za provedení celé přepravy. Vznik společných dopravců je spjat s uzavřením smlouvy hlavního dopravce s poddoprovci.<sup>59</sup> Pokud poté bude chtít příjemce uplatnit své právo na náhradu škody na zásilce, musí se obrátit na hlavního dopravce, nikoliv na poddoprovce. Hlavní dopravce poté uplatňuje své nároky vůči poddoprovci.<sup>60</sup> S jinou právní úpravou se lze setkat v Německu a Rakousku. Vlivem tamější judikatury je v těchto právních řádech příjemce oprávněn uplatňovat svůj nárok na náhradu škody vzniklé na zásilce přímo vůči poddoprovci, jakožto osobě, která fakticky přepravu provedla.<sup>61</sup>

## 2.4 Náhrada škody

Občanský zákoník opustil koncepci odpovědnosti, ze které vycházel OZ 64 a obchodní zákoník. V tomto pojetí byla odpovědnost chápána jako sankční, sekundární povinnost. Občanský zákoník vychází koncepcí, podle které vznik odpovědnosti splývá se vznikem primární povinnosti. Odpovědnost je zde tedy chápána jako tzv. odpovědnost preventivní nebo též perspektivní. Proto se také

---

<sup>58</sup> Viz ustanovení § 2570 OZ.

<sup>59</sup> K mnohosti dopravců blíže viz SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 16-17.

<sup>60</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 19.

<sup>61</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 24.

OZ výrazu odpovědnost vyhýbá a mluví jen o náhradě škody popř. o povinnosti škodu nahradit, nikoli již o odpovědnosti za škodu.<sup>62</sup>

Náhrada škody má v případě, že je uzavřena smlouva o přepravě věci, svou zvláštní úpravu. Tato úprava se týká náhrady škody na zásilce. Obecná úprava je pak obsažena v ustanoveních § 2909 OZ a násl., které vyjmenovávají jednotlivé skutkové podstaty, a v § 2944 OZ, který se týká škody na převzaté věci.

Stejně jako v případě škody na převzaté věci nebo škody vzniklé porušením smluvní povinnosti je speciální úprava náhrady škody u přepravy věci koncipována na principu odpovědnosti objektivní nebo přesněji na principu objektivní povinnosti k náhradě škody. K tomu, aby strana byla povinna nahradit škodu, se tedy nevyžaduje její zavinění. Ani tato objektivní povinnost k náhradě škody však není absolutní a zákon stanovuje liberační důvody.

Dopravce je povinen nahradit škodu na zásilce od doby, kdy zásilku převezme, do doby, kdy ji odevzdá. Klíčový je tedy časový interval, po který je dopravce detentorem. Základním předpokladem ovšem je, že je věc předána skutečně za účelem přepravy a nikoli třeba za účelem skladování. V takovém případě by se použila speciální ustanovení upravující náhradu škody u smlouvy o skladování. Jiná situace by nastala, kdyby mělo skladování přímou souvislost s přepravou.<sup>63</sup>

Z právní úpravy lze navíc dovodit, že dopravce je povinen nahradit škodu i v případě, že přepravu věci deleguje na své zaměstnance nebo další osoby, tzv. subdopravce. Zákon nicméně neobsahuje speciální ustanovení týkající se postupné přepravy prováděné více dopravci. Taková ustanovení lze však nalézt např. v přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu.<sup>64</sup> Této problematice se také věnují přímé normy některých mezinárodních úmluv.<sup>65</sup>

Lze shrnout, že k povinnosti dopravce nahradit škodu na zásilce musí být splněno několik podmínek. V první řadě dopravce musí zásilku převzít. Dále ke škodě na zásilce musí dojít v době, kdy ji má v detenci. A konečně škoda na

---

<sup>62</sup> V části věnované mezinárodní přepravě věci jsou termíny povinnost nahradit škodu a odpovědnost za škodu užívány *promiscue*. Je tak činěno zejména proto, že mezinárodní úmluvy v této oblasti pracují s pojmem odpovědnost. Další důvod je ten, že dopad tohoto rozlišování lze pozorovat především v teoretické rovině.

<sup>63</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 130.

<sup>64</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2566. In op. cit., str. 86.

<sup>65</sup> Srov. čl. 34 – 40 Úmluvy CMR.

zásilce má povahu majetkové újmy a spočívá ve ztrátě, zničení, poškození nebo znehodnocení zásilky.<sup>66</sup>

Speciální úprava náhrady škody se však týká jen škody způsobené na zásilce. Ke škodě však může dojít i tím, že zásilka buď vůbec doručena není, nebo je doručena až po dodací době. Ze strany dopravce tak dojde k porušení smluvní povinnosti, pokud si dodací dobu strany ujednaly. Pokud dodací doba ujednána nebyla, stanovuje zákon, že má přeprava proběhnout bez zbytečného odkladu.<sup>67</sup> Dopravce tak může svým jednáním porušit zákonnou povinnost. Na náhradu škody budou v takovém případě dopadat obecné skutkové podstaty stanovené v § 2910 a násl. OZ.

Jak již bylo uvedeno výše, povinnost k náhradě škody na převzaté zásilce je upravena jako objektivní. Dopravce však má možnost liberace nebo též exonerace. Zákon nabízí liberační důvody, jejichž naplnění musí dopravce prokázat, aby se mohl zprostit povinnosti nahradit škodu.

Prvním takovým liberačním důvodem, který má dopravce k dispozici, je prokázání toho, že nemohl škodu odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Jedná se o liberační důvod obecný a základní. Vynaložení odborné péče je takové jednání, které by vynaložil jiný odborně způsobilý dopravce za stejných podmínek. Těmito stejnými podmínkami se pak rozumí stejný dopravní prostředek, způsob přepravy a přepravní cesta.<sup>68</sup> Jedná se zejména o zásahy vyšší moci jako jsou požáry, povodně, sesuvy půdy apod. Do této kategorie lze zařadit i krádež zásilky ze strany třetí osoby. I v případě krádeže však platí, že liberační důvod bude relevantní až ve chvíli, kdy krádeži nešlo zabránit ani vynaložením odborné péče. Dopravce tak například musí co nejlépe zabezpečit dopravní prostředek, který k přepravě používá.

Dalším liberačním důvodem je jednání třetích osob. Dopravce v tomto případě musí prokázat, že škodu způsobil odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky. Zavinění odesílatele, příjemce nebo vlastníka zásilky bude irelevantní. Dopravce musí prokázat jen příčinnou souvislost mezi jejich jednáním nebo opomenutím a vzniklou škodu. Mimo uvedené kategorie osob se lze povinnosti

---

<sup>66</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2566. In op. cit., str. 87.

<sup>67</sup> Viz ustanovení § 2566 OZ.

<sup>68</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 131.



nahradit škodu zprostit také prokázáním toho, že škodu způsobili zmocněnci, zaměstnanci nebo jiní pomocníci těchto osob.<sup>69</sup> Škoda, kterou odesílatel, příjemce nebo vlastník způsobí na zásilce, může být zapříčiněna jejich přímým a fyzickým působením na zásilku nebo chybnými pokyny, které tyto osoby dopravci udělí.

Další možnost liberace spočívá v možnosti dopravce prokázat, že škodu způsobila vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku. Zákon zde tedy činí rozdíl mezi vadou zásilky a přirozenou povahou zásilky, kam patří i obvyklý úbytek. Vada zásilky jsou takové vlastnosti zásilky, které nejsou běžné, a nejsou tedy ani očekávatelné. Přirozená povaha potom předvídatelná je a jedná se o přirozený projev existence zásilky.<sup>70</sup> Dopravce přitom musí prokázat, že škoda byla způsobena skutečně jen vadou zásilky nebo její přirozenou povahou, jinými slovy musí prokázat, že jeho jednání tuto škodu nezpůsobilo.

Dopravce se také zprostit povinnosti nahradit škodu, jestliže prokáže, že škodu na zásilce způsobil vadný obal zásilky. Pouhý důkaz o existenci vady však v tomto případě nestačí, dopravce zde má totiž navíc povinnost upozornit odesílatele na vadu obalu již při převzetí zásilky. Pokud je vydáván náložný nebo nákladní list, musí do něj dopravce vadu zanést. Dopravce se může povinnosti nahradit škodu zprostit, i když vadu nevytkne při převzetí. Musí však v takovém případě prokázat, že nemohl vadu při převzetí zásilky poznat.

Úprava týkající se povinnosti nahradit škodu na zásilce a úprava liberačních důvodů je kogentní. Zákon přímo stanoví, že ujednání, která by omezovala povinnost dopravce nahradit škodu, by byla zdánlivá. Protože je však uvedená úprava kogentní jen relativně, mohou smluvní strany svým ujednáním povinnost k náhradě škody zpřísnit.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 132.

<sup>70</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2566. In op. cit., str. 88.

<sup>71</sup> Jistým prolomením tohoto pravidla je ustanovení § 2580 OZ. Odstavec 1 totiž ještě vyjadřuje zákonodárcovu snahu, aby povinnost nahradit škodu nebyla omezitelná, když stanoví, že omezení přepravních řádů ohledně povinnosti dopravce nahradit újmu na zdraví jsou jen zdánlivá. Odstavec 2 však už stanoví, že povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu nahradit škodu nebo jinou újmu mohou omezit přepravní řády, ovšem jen ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu. Jinými slovy řečeno omezení povinnosti nahradit škodu může v tomto případě vyplývat z přepravního řádu (účinné přepravní řády nicméně takové omezení neobsahují). V odstavci 3 je poté stanovena další podmínka pro omezení povinnosti nahradit škodu přepravními řády, když je zde stanoveno, že přepravní řády nemohou obsahovat omezení dopravcovy povinnosti nahradit újmu, jestliže tato újma byla dopravcem způsobena úmyslně nebo z hrubé

Občanský zákoník v rámci speciální úpravy náhrady škody na zásilce přichází také se speciální úpravou, která stanoví výši náhrady škody. Tato úprava je speciální k obecnému § 2969 OZ, podle něhož se při určení výše škody vychází z obvyklé ceny věci v době poškození a zohlední se účelně náklady poškozeného na obnovení nebo nahrazení funkce věci.<sup>72</sup> Zákon zde rozlišuje dva případy náhrady výše škody. V prvním případě musí dojít ke škodě na zásilce spočívající ve ztrátě nebo zničení zásilky. Pokud dojde k této škodě, hradí dopravce škodu ve výši ceny, kterou zásilka měla v době převzetí dopravcem. Druhý případ míří na situace, kdy dojde ke škodě na zásilce jejím znehodnocením nebo poškozením, potom hradí dopravce rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době jejího převzetí, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.<sup>73</sup>

Občanský zákoník vychází z principu, že se škoda nahrazuje uvedením do předešlého stavu, tedy tzv. naturální restitucí. V penězích se hradí škoda, jen není-li naturální restituce možná, nebo požádá-li o to poškozený.<sup>74</sup> Ustanovení upravující výši náhrady škody na zásilce však lze považovat za speciální k obecnému principu naturální restituce. Škoda se tedy hradí primárně v penězích a naturální restituce se uplatní jen tehdy, když si to strany ujednají.

Naopak se lze domnívat, že obecné ustanovení o hrazení ceny zvláštní obliby v případě, že škůdce poškodí věc ze svévolí nebo škodolibosti,<sup>75</sup> bude možné použít i v případě náhrady škody na zásilce.<sup>76</sup>

Osobou, která musí prokázat, že na zásilce vznikla škoda, je poškozený, což bývá zpravidla odesílatel. Občanský zákoník vychází mj. ze zásady *vigilantibus iura*, což se v případě náhrady škody promítá tím, že poškozený má na to, aby uplatnil u dopravce své právo na náhradu škodu, určitou lhůtu. Tato lhůta počíná běžet buď ode dne převzetí zásilky příjemcem, nebo, nedošlo-li k převzetí zásilky, ode dne kdy měla být doručena.<sup>77</sup> Určení doby doručení může být někdy v praxi problematické, zvláště pak, pokud si to strany neujednají ve smlouvě. Ať už lhůta

---

nedbalosti. (k hrubé nedbalosti viz např. rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012.)

<sup>72</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2567. In op. cit., str. 94.

<sup>73</sup> Viz ustanovení § 2567 odst. 2 OZ.

<sup>74</sup> Viz ustanovení § 2951 odst. 1 OZ.

<sup>75</sup> Viz ustanovení § 2969 odst. 2 OZ.

<sup>76</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2567. In op. cit., str. 94.

<sup>77</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2569. In op. cit., str. 1016.

začne běžet ode dne převzetí zásilky nebo ode dne doručení, vždy platí, že se jedná o lhůtu šestiměsíční. Zároveň se jedná o lhůtu promlčecí, nikoli prekluzivní jak tomu bylo v OZ 64. Jedná se o projev snahy zákonodárce upřednostňovat institut promlčení na úkor institutu prekluze. Úprava této promlčecí lhůty je speciální vůči obecné úpravě promlčecí lhůty. Změna charakteru z lhůty prekluzivní na lhůtu promlčecí má dva následky. Zaprvé po marném uplynutí této promlčecí lhůty existuje právo poškozeného již jen ve své oslabené, promlčené podobě, a dopravce tedy může vznést námitku promlčení, čímž dojde k zániku nároku, který byl součástí práva poškozeného. Druhý důsledek spočívá v tom, že námitku promlčení musí vznést dopravce z vlastní iniciativy, neboť soud k promlčení ex offio nepřihlíží.

V rámci přepravy věci mohou nastat i situace, kdy to bude odesílatel, kdo bude mít povinnost nahradit škodu. Občanský zákoník na rozdíl od některých mezinárodních úmluv<sup>78</sup> neobsahuje speciální úpravu povinnosti odesílatele nahradit škodu. Bude tak potřeba vycházet z obecných ustanovení o náhradě škody.

Odesílatel bude mít povinnost nahradit škodu dopravci v případě, že bude škoda způsobena vadným balením zásilky. Vadné balení zásilky může poškodit zejména dopravní prostředek, který dopravce k přepravě věci používá. Podle mého názoru v takovém případě odesílatel porušuje zákonnou povinnost poskytnout správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze. Uplatní se tak obecná skutková podstata náhrady škody při porušení zákona obsažená v § 2910 OZ. Obdobně bude mít odesílatel povinnost nahradit škodu, kterou způsobí tím, že poskytne dopravci nesprávné nebo chybné informace o samotné zásilce. Typicky se jedná o případy nebezpečných zásilek. Zákon výslovně stanoví povinnost odesílatele nahradit škodu jen ve chvíli, kdy dojde ke zneužití náložného listu. Když totiž dojde ke zničení nebo ztrátě náložného listu, nepoužije se obecný proces umoření listiny, ale odesílateli vznikne povinnost vydat náhradní náložný list. Původního náložného listu však může zneužít zejména třetí osoba, a dopravci by tak mohla být způsobena škoda. Zákon zde tedy dopravce chrání tím, že ukládá odesílateli povinnost případnou škodu nahradit.

---

<sup>78</sup> Srov. čl. 10 a čl. 11 odst. 2 Úmluvy CMR.

V přepravě se lze setkat s problémem tzv. fantomových nebo též podvodných přeprav. Tyto podvodné přepravy mohou mít několik podob. Často probíhají tak, že se podvodník vydává za jiného dopravce pomocí ukradených nebo zfalšovaných dokumentů. Podvodník se tedy vydává za skutečného dopravce, čímž vyláká od odesílatele nebo případně od zasílatele zásilku. Podvodník se také může skrýt za obchodní společnost, která nemá právní osobnost, a která je tedy pouze fiktivní. Nejnovější způsob podvodné přepravy spočívá v tom, že si podvodník vybere dopravce či zasílatele, který má finanční potíže a který prodává podíl (ať už celý nebo jen jeho zlomek) v obchodní společnosti. Podvodník poté často uhradí jen zálohu s tím, že zbývající částku uhradí později. Klíčové je, že se tímto způsobem dostane k potřebným dokladům. Podvodník využívá toho, že změna vlastnické struktury není dočasně obsažena v žádném rejstříku. Poté podvodník uzavírá smlouvy a zásilky odcizuje a mizí s nimi.<sup>79</sup>

V případě smlouvy o přepravě věci a podvodných přeprav, je důležité vyřešit dopravcovu povinnost nahradit škodu v případě, že pověří přepravou poddopravce. Uplatní se zde obecné pravidlo obsažené v § 1935, které říká, že plní-li dlužník pomocí jiné osoby, odpovídá tak, jako by plnil sám. Pokud tedy dopravce pověří přepravou zásilky poddopravce, který je podvodníkem, bude i nadále odpovídat za případnou ztrátu zásilky. Dopravce zde zároveň nemá k dispozici žádný liberační důvod, neboť odpovídá odesílateli tak, jako by se sám daného podvodu dopustil.<sup>80</sup> Stejně bude řešena povinnost nahradit škodu u podvodné přepravy v mezinárodní silniční dopravě.<sup>81</sup>

## **2.5 Přepravní doklady vztahující se k přepravě věci**

Jak bylo již výše uvedeno, smlouva o přepravě věci nemusí být uzavírána v písemné formě. I když však smlouva v písemné formě uzavřena je, tak smluvní strany ji v praxi nemívají u sebe. Proto se v této souvislosti používají doklady, které prokazují, že daná smlouva o přepravě věci byla skutečně uzavřena. Jedná se o nákladní list a náložný list.

---

<sup>79</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 162-163.

<sup>80</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 173.

<sup>81</sup> Srov. čl. 3 a čl. 29 odst. 2 CMR.

### 2.5.1 Náložný list

Náložný list je jedním z dokumentů, kterým lze prokázat uzavření smlouvy o přepravě věci. Obsah náložného listu se zároveň výrazně překrývá s obsahem smlouvy.<sup>82</sup> Hlavním znakem náložného listu je to, že se jedná o cenný papír. Občanský zákoník, na rozdíl od předchozí úpravy, nabízí legální definici cenného papíru. Činí tak v § 514, který stanoví, že cenný papír je listina, se kterou je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést. Cenný papír se tedy vyznačuje tím, že spojuje subjektivní právo s listinou, jinými slovy řečeno právo je do listiny inkorporováno. Zákon nabízí také legální definici náložného listu, když stanoví, že náložný list je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat po dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu.<sup>83</sup> Z hlediska teorie lze zařadit náložný list mezi dlužnické cenné papíry, neboť je v nich inkorporováno právo na plnění. Lze ho taky zařadit do kategorie cenných papírů zbožových.<sup>84</sup> Vydání náložného listu dopravcem je fakultativní, záleží tedy jen na vůli stran, zda si jeho použití smluví.

Zákon umožňuje vydání náložného listu ve všech formách cenného papíru. Může tak být vydán ve formě na řad, na jméno nebo na doručitele. Náložný list v sobě zahrnuje i funkci převodní, neboť převodem tohoto cenného papíru, dochází i k převodu práva na vydání zboží. Způsob převodu náložného listu záleží na formě, v jaké je vydán. V praxi lze předpokládat, že nejčastější formou bude náložný list na řad. Náložný list na jméno nebo na doručitele budou méně časté formy.<sup>85</sup> Zákon zároveň řeší situaci, kdy je vydán náložný list na řad, nicméně bez toho, aniž by bylo uvedeno, na čí řad je vydán. V takovém případě se použije právní fikce a náložný list se považuje za vystavený na řad odesílatele. Náložný list zároveň může být vydán v několika stejnopisech. Na těchto stejnopisech nicméně musí dopravce vyznačit počet těchto stejnopisů.

---

<sup>82</sup> Ustanovení § 2572 odst. 2 OZ.

<sup>83</sup> Ustanovení § 2572 odst. 1 OZ.

<sup>84</sup> ČERNÁ, Stanislava, Ivana ŠTENGLOVÁ, Irena PELIKÁNOVÁ a Jan DĚDIČ. *Obchodní právo: podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 9788075523334., s. 332.

<sup>85</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2572. In op. cit., str. 104.

V námořní přepravě se lze setkat s náložným listem označovaným jako konosament. V praxi se též vžil anglický název Bill of Lading. Definici a úpravu konosamentu obsahují mj. tzv. Hamburská pravidla. Podle těchto pravidel je konosament dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě, a průkazem o převzetí nebo naložení zboží dopravcem. Současně se jedná o dokument, jímž se dopravce zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu.<sup>86</sup>

Konosament plní de facto stejné funkce jako náložný list. V první řadě potvrzuje uzavřenou smlouvu a identifikuje přepravované zboží. Dále konosament výrazně usnadňuje dispozici se zbožím, respektive s vlastnickým právem k tomuto zboží, k převodu vlastnického práva totiž stačí převod konosamentu. V námořní přepravě se lze rovněž setkat se situací, kdy je zboží vydáno aniž by příjemce konosament vůbec předložil. Takovýto postup však nemá oporu v právních předpisech, které námořní přepravu upravují.<sup>87</sup> V praxi se lze nicméně setkat se situací, kdy dopravce vydá náklad bez předložení konosamentu, a to proti tzv. slibu odškodnění příjemce (*letter of indemnity*). Příjemce tak slibuje dopravci, že mu nahradí škodu v případě, že by po vydání zboží slibujícímu (příjemci) požádal o vydání zboží někdo jiný, přičemž by to odůvodnil předložením originálu konosamentu.<sup>88</sup>

### 2.5.2 Nákladní list

Nákladní list je dokument, který má zejména informační a důkazní význam. Stejně jako náložný list prokazuje, že došlo k uzavření přepravní smlouvy. Od náložného listu jej však odlišuje to, že se nejedná o cenný papír. Neinkorporuje v sobě tedy právo na vydání zásilky, nýbrž jen zvyšuje právní jistotu smluvních

---

<sup>86</sup> Čl. 1 odst. 7 Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978. V ČR zveřejněna jako sdělení MZV č. 193/1996 Sb.

<sup>87</sup> Jistou výjimku představuje Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři z roku 2009 (tzv. Rotterdamská pravidla). Tato úmluva upravuje v čl. 47 situaci, ve které může být vydáno zboží i bez předložení konosamentu. Jedná se o případ, kdy je to mezi stranami ujednáno a kdy dopravce vyvine úsilí, aby zjistil, kdo je oprávněný příjemce, nelze-li příjemce zjistit, lze zboží vydat i bez předložení konosamentu. Rotterdamská pravidla však zatím nebyla ratifikovaná potřebným počtem států (k ratifikaci došlo jen ve čtyřech státech, k účinnosti je potřeba alespoň dvacet ratifikací, podpisů má však dohoda dvacet pět) viz [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)

<sup>88</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 191.

stran. Případné zničení náložného listu tedy nemá vliv na existenci samotného právního poměru.

Nákladní list je reglementován především mezinárodními přepravními úmluvami. Zvláště podrobně je nákladní list upraven v Úmluvě CMR.<sup>89</sup> Zde má tento přepravní doklad svůj trvalý formulářový vzor. Na tomto formuláři jsou uváděny všechny relevantní informace, zejména zde dochází k identifikaci smluvních stran a příjemce, dále je identifikována přepravovaná zásilka, den vystavení, místo nakládky a místo vykládky zboží. Dále dochází v nákladním listu k potvrzení převzetí zásilky, a to jak ze strany dopravce, tak ze strany příjemce.

Nákladní list se také užívá v mezinárodní železniční dopravě, kde těžištěm úpravy je Přípojka CIM k Úmluvě COTIF, a v letecké dopravě, kde poměrně stručnou úpravu obsahuje Montrealská úmluva. V námořní dopravě se tradičně používá již výše zmiňovaný konosament, který má povahu cenného papíru.

---

<sup>89</sup> Viz čl. 4 a násl. Úmluvy CMR.

### **3 Smlouva o provozu dopravního prostředku**

#### **3.1 Obecná charakteristika**

Smlouva o provozu dopravního prostředku je dalším právním důvodem, na základě kterého může dojít k přepravě věci. Její právní úprava je v občanském zákoníku zařazena na samý konec sedmého dílu hlavy druhé OZ, kde je jí věnován samostatný druhý oddíl. Již výše bylo zmíněno, že úprava této smlouvy je téměř totožná jako dřívější úprava obsažená v ObchZ. Určitou změnou je jen skutečnost, že OZ již nepožaduje pro tento typ smlouvy písemnou formu.<sup>90</sup>

Smluvními stranami smlouvy o provozu dopravního prostředku jsou provozce a objednatel. Provozci vzniká touto smlouvou závazek poskytnout objednateli prostředek k přepravě zboží a podniknout s ním alespoň jednu cestu, a to podle instrukcí objednatele.<sup>91</sup> Z jazykového výkladu ustanovení § 2582 OZ vyplývá, že předmětem smlouvy může být pouze věc, resp. náklad. Přeprava osob je tedy na základě smlouvy o provozu dopravního prostředku vyloučena.

Smlouva o provozu dopravního prostředku je poměrně snadno zaměnitelná s ostatními smluvními typy, které mohou být právním důvodem přepravy věci. Nejblíže má patrně k této smlouvě smlouva o přepravě věci. Rozdíl mezi těmito dvěma smluvními typy je spatřován v tom, že ve smlouvě o přepravě věci je hlavní pozornost kladena na přepravovanou věc, na povinnost dopravce o tuto přepravovanou věc řádně pečovat a na odpovědnost dopravce za přepravovanou věc. Oproti tomu ve smlouvě o provozu dopravního prostředku je kladen důraz na provoz konkrétního dopravního prostředku za účelem vykonání cest.<sup>92</sup>

Smlouva o provozu dopravního prostředku může být také zaměněna se smlouvou o nájmu dopravního prostředku.<sup>93</sup> Tato smlouva je však jen zvláštním druhem smlouvy nájemní, jde tu tedy o situaci, kdy pronajímatel pronajme nájemci dopravní prostředek, který poté nájemce užívá. Předmětem smlouvy je zde tedy samotný dopravní prostředek. U smlouvy o provozu dopravního prostředku je ale předmětem provoz dopravního prostředku, který je dále

---

<sup>90</sup> Menší zákonné požadavky na formu právního jednání lze považovat za typický projev zásady autonomie vůle.

<sup>91</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 206.

<sup>92</sup> Viz rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22. 6. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5279/2009.

<sup>93</sup> Ta je upravena v § 2321 a násl. OZ.



konkretizován tak, že smí spočívat jen ve výkonu alespoň jedné cesty s dopravním prostředkem za účelem přepravy určené věci.<sup>94</sup>

Smlouva zasílatelská se od smlouvy o provozu dopravního prostředku odlišuje patrně nejvýrazněji. Zasílatelská smlouva je totiž jako zvláštní typ smlouvy komisionářské příkladem nepřímého zastoupení. Práva a povinnosti zde tedy vznikají mezi zasílatelem a dopravcem, který není smluvní stranou.<sup>95</sup> Smlouva o provozu dopravního prostředku je se smlouvou zasílatelskou zaměnitelná zejména v případě, kdy provozce zajišťuje dopravní prostředek u třetí osoby.<sup>96</sup>

Pro smlouvu o provozu dopravního prostředku bývá také v praxi někdy používáno označení "charter". Smlouvu lze dále dělit na charter na cestu (tzv. *trip charter*) a charter na dobu (tzv. *time charter*). Dělicím kritériem je zde předmět smlouvy. Pokud je předmětem smlouvy závazek provozce vykonat alespoň jednu předem určenou cestu k přepravě nákladu určeného objednatel, jedná se o tzv. *trip charter*. Pokud je to závazek vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to určí objednatel, jedná se o tzv. *time charter*.<sup>97</sup> Zároveň lze říci, že *trip charter* se svou povahou blíží smlouvě o přepravě věci, zatímco *time charter* má blízko ke smlouvě o nájmu dopravního prostředku.<sup>98</sup>

### **3.2 Podstatné náležitosti smlouvy o provozu dopravního prostředku a jejich charakteristika**

V případě smlouvy o provozu dopravního prostředku jsou podstatné náležitosti vyjádřeny v § 2582. Toto ustanovení naplňuje znaky základního ustanovení ve smyslu § 1746 odst. 1, i když není jako základní ustanovení výslovně označeno.<sup>99</sup> Z ustanovení § 2582 lze vyčíst následující podstatné náležitosti: určení dopravního prostředku, určení jedné nebo více cest (v případě tzv. *trip charteru*) nebo smluvené doby (v případě tzv. *time charteru*), závazek

<sup>94</sup> Viz rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 11. 7. 2013, sp. zn. 32 Cdo 2350/2011.

<sup>95</sup> K zasílatelské smlouvě srov. kap. 4.

<sup>96</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 209.

<sup>97</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2582. In op. cit., str. 1029.

<sup>98</sup> MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie* [online]. 2014 [cit. 2018-02-25]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku?browser=mobi>

<sup>99</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2582. In op. cit., str. 118.

provozce přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest a závazek objednatele zaplatit provozci odměnu.

Pojem dopravní prostředek vymezuje důvodová zpráva k OZ jako jakékoli vozidlo. Následuje demonstrativní výčet takovýchto vozidel, do kterého spadají vozidla motorová i bezmotorová, silniční, kolejní nebo též letadla a vznášedla.<sup>100</sup> V literatuře se lze ale setkat s názorem, který chápe pojem dopravního prostředku širěji a zahrnuje pod něj i jeřáby, lanovky, eskalátory, kola, vozíky a další prostředky, které jsou poháněny mechanickou, zvířecí nebo lidskou silou.<sup>101</sup> V takovém pojetí se tedy jedná nejen o dopravní prostředek vymezený ve veřejnoprávních předpisech, ale o jakýkoli prostředek k přepravě nákladu.<sup>102</sup> Dopravní prostředek nemusí být ve smlouvě konkretizován, postačuje, když je vymezen toliko druhově.<sup>103</sup>

Smlouvu o provozu dopravního prostředku nelze uzavřít, aniž by došlo ke sjednání odměny, neboť se jedná o smlouvu úplatnou. Ve smlouvě však nemusí být ujednána přesná výše odměny. Úprava smlouvy o provozu dopravního prostředku na takovouto situaci nepamatuje, nicméně v § 2585 stanovuje přiměřené užití ustanovení upravujících smlouvu o přepravě věci na smlouvu o provozu dopravního prostředku. Lze tedy přepokládat, že pokud si strany neujednají výši odměny, použije se pravidlo zakotvené v § 2564 odst. 2, podle kterého bude provozci náležet odměna obvyklá v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku.<sup>104</sup>

Mezi náležitosti smlouvy o provozu dopravního prostředku, které mohou být ve smlouvě ujednány, ale nelze je označit jako náležitosti podstatné, patří vymezení nákladu nebo určení cest u time charteru. Náklad tedy může být ve smlouvě identifikován, nicméně pokud tak učiněno není, identifikuje jej samotný

---

<sup>100</sup> Důvodová zpráva. *Obcanskyzakonik.justice.cz* [online]. [cit. 2017-05-26]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>, s. 511.

<sup>101</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 207.

<sup>102</sup> Tamtéž.

<sup>103</sup> Viz rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 25. 2. 2010, sp. zn. 23 Cdo 3021/2009.

<sup>104</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2582. In op. cit., str. 118.

objednatel. V případě time charteru je podstatnou náležitostí pouze úprava smluvené doby.<sup>105</sup>

Kromě zmiňovaného vymezení nákladu mohou být ve smlouvě o provozu dopravního prostředku sjednávány další náležitosti, mezi které patří zejména vymezení příjemce nákladu, určení lhůty k převzetí nákladu, omezení nebo vyloučení nároku na náhradu škody ve smyslu § 2898, stanovení sankcí za pozdní dodání nebo jiné porušení smluvní povinnosti, nároky z vad plnění apod.<sup>106</sup>

### **3.3 Smluvní strany smlouvy o provozu dopravního prostředku**

Smluvními stranami smlouvy o provozu dopravního prostředku jsou provozce a objednatel. Provozce zajišťuje provoz dopravního prostředku a způsobilost dopravního prostředku ke smluvené cestě. Objednatelem se potom rozumí osoba, která si charter sjednává. Provozcem i objednatelem může být jak osoba fyzická, tak osoba právnická.

Základní povinností provozce je péče o dopravní prostředek. Rozsah této péče je vymezen jako péče potřebná, kterou se rozumí péče profesionála v oboru dopravy.<sup>107</sup> Pod povinnost péče lze dále zahrnout jednotlivé povinnosti stanovené v § 2583 odst. 1. Mezi tyto povinnosti patří povinnost provozce zajistit způsobilost dopravního prostředku ke smluvené cestě, zajistit použitelnost dopravního prostředku pro dohodnutou přepravu, opatřit dopravní prostředek způsobilou posádkou a povinnost opatřit dopravní prostředek pohonnými hmotami a dalšími potřebnými věcmi.

Povinnost zajištění způsobilosti dopravního prostředku a povinnost zajistit použitelnost dopravního prostředku lze označit jako povinnosti klíčové. Projevuje se zde zmiňovaný rozdíl oproti smlouvě o přepravě věci, kde se klade důraz na přepravovanou věc a péči o ni. Co se týče dopravního prostředku, tak tento pojem byl již vymezen výše. Zde lze zopakovat, že pojem dopravního prostředku může být upraven i ve veřejnoprávních předpisech.<sup>108</sup> V takovém případě je způsobilost

---

<sup>105</sup> Tamtéž.

<sup>106</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 210.

<sup>107</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2583. In op. cit., str. 120.

<sup>108</sup> Jako příklad lze uvést zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, zákon č. 61/2000 Sb. o námořní plavbě.

dopravního prostředku ovlivněna také těmito právními předpisy.<sup>109</sup> U povinnosti zajistit způsobilost dopravního prostředku platí, že tato povinnost náleží provozci po celou dobu provozu dopravního prostředku a zahrnuje v sobě také péči o příslušenství dopravního prostředku.

Pokud provozce poruší svoji povinnost zajistit způsobilost dopravního prostředku k smlouvené cestě, a způsobí tak objednateli škodu, vznikne mu povinnost tuto škodu nahradit.<sup>110</sup> Ke vzniku povinnosti nahradit škodu zde zákon nevyžaduje zavinění, povinnost nahradit škodu je tedy koncipována jako objektivní, a to s možností liberace. Provozce se povinnosti nahradit škodu zproští, jestliže prokáže, že nezpůsobilost dopravního prostředku nemohl předvídat ani při zachování potřebné péče. Liberační důvod tak směřuje jen do rozpoznávací schopnosti provozce a skutečnost, zda měl provozce volní schopnost škodě zabránit, není relevantní. Jedná se tak o speciální úpravu k § 2913 odst. 2, která se neuplatní.<sup>111</sup> Určité spory vyvolává otázka, do jaké míry je provozce povinen nahradit škodu, která vznikne na přepravované věci. Komplikace zde způsobuje ustanovení § 2585, která stanovuje, že přejímá.li provozce ve smlouvě o provozu dopravního prostředku náklad, použijí se přiměřeně ustanovení upravující smlouvu o přepravě, jestliže to povaha smlouvy o provozu dopravního prostředku připouští. Otázkou je, zda je provozce vázán povinnostmi stanovenými pro smlouvu o přepravě věci, zejména povinností péče o přepravovanou věc a povinností nahradit škodu způsobenou na této přepravované věci. Osobně se domnívám, že ustanovení upravující náhradu škody a povinnost péče o přepravovanou věc, která jsou obsažena u úpravy smlouvy o přepravě věci, jsou použitelná i u smlouvy o provozu dopravního prostředku. Smysl ustanovení § 2585 totiž spatřuji v tom, aby kusá úprava smlouvy o provozu dopravního prostředku byla v případě nejasností nebo mezer doplněna o subsidiární úpravu smlouvy o přepravě věci. Uvedené subsidiární úpravě se však mohou smluvní strany smlouvy o provozu dopravního prostředku snadno vyhnout, neboť ustanovení § 2585 je dispozitivní, a smluvním stranám tak nic nebrání v tom, aby vyloučily jeho užití (resp. užití podpůrné úpravy smlouvy o přepravě věci),

---

<sup>109</sup> HORÁČEK, T.: Komentář k § 2583. In op. cit., str. 120.

<sup>110</sup> Ustanovení § 2583 odst.2 OZ.

<sup>111</sup> HRÁDEK, Jiří, op. cit., str. 214.

případně aby vyloučily jen užití ustanovení upravující povinnost nahradit škodu u smlouvy o přepravě věci.<sup>112</sup> Zákodárce mohl v ustanovení § 2585 výslovně stanovit, že se ustanovení o náhradě škody na zásilce nepoužije. Zvláště s přihlédnutím k tomu, že úprava smlouvy o provozu dopravního prostředku je prakticky převzata z obchodního zákoníku, kde se vyskytoval totožný interpretační problém.

V ustanoveních upravujících smlouvu o provozu dopravního prostředku je taktéž obsažena zvláštní úprava postoupení pohledávky. Objednatel je podle této zvláštní úpravy oprávněn postoupit jiné osobě právo požadovat smluvený provoz dopravního prostředku.<sup>113</sup> Stejně jako u obecné úpravy postoupení pohledávky ani zde není potřeba souhlasu dlužníka resp. v tomto případě provozce. Podmínkou účinnosti postoupení vůči provozci nicméně je, aby objednatel tuto skutečnost provozci oznámil.<sup>114</sup> Od ustanovení o postoupení práva na provoz se však mohou provozce a objednatel odchýlit, neboť se jedná o ustanovení dispozitivní.<sup>115</sup> Pokud objednatel využije svého práva a postoupí právo požadovat smluvený provoz dopravního prostředku na jinou osobu, nemění to nic na jeho závazku vůči provozci, neboť dochází jen k postoupení práv.<sup>116</sup> Praktické je využití tohoto objednatelova práva u time charteru, jestliže objednatel uzavře se třetí osobou další smlouvu o provozu dopravního prostředku, a to zpravidla trip charter.<sup>117</sup>

---

<sup>112</sup> Jedná se o ustanovení § 2566 OZ. Smluvní strany smlouvy o provozu dopravního prostředku jej mohou svým ujednáním vyloučit s odkazem na dispozitivnost ustanovení § 2585 OZ. U smlouvy o přepravě jej však vyloučit nelze, neboť se jedná o ustanovení kogentní.

<sup>113</sup> Viz ustanovení § 2584 OZ.

<sup>114</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2584. In op. cit., str. 1032.

<sup>115</sup> Dispozitivnost ustanovení § 2584 OZ lze odvodit z § 1 odst. 2 OZ.

<sup>116</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2584. In op. cit., str. 1031.

<sup>117</sup> Tamtéž.

## 4 Zásílatelská smlouva

### 4.1 Obecná charakteristika

Zásílatelská smlouva je dalším smluvním typem, který lze použít jako právní důvod přepravy věci. Její povaha však vykazuje vůči přepravním smlouvám zásadní odchylky. Předně je potřeba zmínit, že na základě zásílatelské smlouvy dochází ke vzniku smluvního zastoupení. Nejedná se však o smluvní zastoupení přímé, které je upraveno v části první OZ v § 441 a násl., nýbrž o zastoupení nepřímé. Rozdíl mezi těmito instituty spočívá v tom, že v případě nepřímého zastoupení (též zvaného jako náhradnictví) nejedná zástupce jménem zastoupeného, ale jménem svým. Zároveň platí, že právní následky vznikají samotnému zástupci.<sup>118</sup> Skutečnost, že na základě zásílatelské smlouvy dochází ke vzniku nepřímého zastoupení, je reflektována také jejím zařazením v občanském zákoníku. Její úprava se nachází po úpravě smlouvy o zprostředkování a komisionářské smlouvy, tedy smluv, které taktéž zakládají nepřímé zastoupení. Konkrétně je zásílatelská smlouva upravena ve čtvrtém oddíle pátého dílu hlavy druhé. Je tak zařazena do dílu věnovanému závazkům ze smluv příkazního typu, stejně jako smlouva příkazní, zprostředkovatelská, komisionářská a smlouva o obchodním zastoupení.

Lze říci, že úprava zásílatelské smlouvy má svým charakterem nejbližší ke smlouvě komisionářské. Zároveň platí, že její úprava je koncipována jako úprava zvláštní právě vůči komisionářské smlouvě.<sup>119</sup> Tato skutečnost je důležitá zejména s ohledem na stručnou úpravu zásílatelské smlouvy.

Pro smlouvy zakládající nepřímé zastoupení je typické, že jejich předmětem je obstarání určité věci, určité záležitosti. Stejně je tomu i u zásílatelství, kdy zásílatel obvykle přepravu sám neprovádí, ale obstarává přepravu u dopravce, a to buď bezprostředně, nebo zprostředkovaně přes dalšího zásílatele.<sup>120</sup> Obstarání přepravy u dopravce obvykle spočívá v tom, že zásílatel uzavře s příslušným dopravcem smlouvu o přepravě věci. Tento princip zásílatelské smlouvy však může být prolomen a zásílatel může sám přepravu provést. Využití tohoto

---

<sup>118</sup> DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J. a ZUKLÍNOVÁ, M., op. cit., str. 323.

<sup>119</sup> Viz ustanovení § 2482 a též Důvodová zpráva. *Obcanskyzakonik.justice.cz* [online]. [cit. 2017-05-26]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>, s. 517.

<sup>120</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k oddílu 4. In op. cit., str. 859.

institutu, zvaného též jako samovstup nebo právo vlastního vstupu, však nesmí odporovat smlouvě nebo případnému zákazu příkazce, který nicméně může samovstup zakázat jen nejpozději do začátku uskutečňování přepravy.<sup>121</sup>

Smluvní strany zasílatelské smlouvy se nazývají příkazce a zasílatel. Ze zasílatelské smlouvy vzniká zasílateli závazek obstarat příkazci vlastním jménem a na účet příkazce přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související. Příkazci jako druhé smluvní straně vzniká ze zasílatelské smlouvy závazek zaplatit příkazci odměnu. Zasílatelská smlouva je tedy zásadně smlouvou úplatnou.

Zákon pro zasílatelskou smlouvu nevyžaduje písemnou formu, a záleží tedy jen na vůli smluvních stran, jakou formu smlouvy zvolí. V praxi bude pochopitelně převládat písemná forma zasílatelské smlouvy, která smluvním stranám přináší větší míru právní jistoty. Pokud se však smluvní strany rozhodnou neuzavřít smlouvu v písemné formě, má zasílatel právo žádat, aby mu příkazce doručil příkaz k obstarání přepravy, zvaný též jako zasílatelský příkaz.<sup>122</sup> Účelem zasílatelského příkazu je, aby mezi smluvními stranami byla nastolena větší právní jistota i v případě, že samotná zasílatelská smlouva nemá písemnou formu. V zasílatelském příkazu by mělo být specifikováno zboží a místo odeslání a určení.<sup>123</sup> Co se týče formy zasílatelského příkazu, tak zákon výslovný požadavek na písemnou formu neobsahuje. Z jazykového výkladu, konkrétně z výrazu *doručil*, je však odvozováno, že je potřeba forma umožňující doručení, tedy zejména forma písemná nebo elektronická.<sup>124</sup> U zasílatelského příkazu je obvyklé, že nebývá jako zasílatelský příkaz výslovně označen. V takovém případě je nezbytné podle obsahu daného právního jednání zjistit, zda se skutečně jedná o zasílatelský příkaz a nikoli o jiné právní jednání.<sup>125</sup> U zasílatelského příkazu zároveň platí, že jen posiluje právní jistotu smluvních stran. Usnadňuje tedy dokazování v případném sporu, nicméně není v něm jakožto listině inkorporováno žádné právo. Nejedná se tedy o cenný papír.

---

<sup>121</sup> Viz ustanovení § 2474 OZ.

<sup>122</sup> Viz ustanovení § 2472 OZ.

<sup>123</sup> MAREK, K.: Komentář k § 2472. In ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J.; FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník - komentář. Svazek V*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. ISBN 978-80-7478-638-9., s. 1609.

<sup>124</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2472. In op. cit., str. 864.

<sup>125</sup> Srov. ustanovení § 555 odst. 1 OZ.

U zasílatelské smlouvy lze taktéž podpůrně použít ustanovení o dokumentárním inkasu. Jedná se o situaci, kdy si smluvní strany ujednají, že zasílatel obstará pro příkazce od příjemce zásilky přijetí peněžních prostředků nebo že uskuteční jiný inkasní úkon dříve, než příjemci vydá zásilku nebo doklad (např. náložný list) umožňující se zásilkou nakládat.<sup>126</sup> Použití ustanovení o dokumentárním inkasu má mj. důsledek pro zasílatele, který bude mít povinnost nahradit škodu v případě, že dojde ke ztrátě, zničení nebo poškození dokladu (typicky výše zmiňovaného náložného listu) v době, kdy jej má u sebe.<sup>127</sup>

#### 4.2 Náležitosti zasílatelské smlouvy a jejich charakteristika

I u zasílatelské smlouvy jsou její podstatné náležitosti vyjmenovány v prvním ustanovení, které zasílatelství upravuje. Konkrétně se jedná o ustanovení § 2471, který stanoví, že *"zasílatelskou 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."* Z tohoto ustanovení lze vyčíst následující podstatné náležitosti: identifikace věci jako zásilky, identifikace místa odeslání, identifikace místa dodání, závazek zasílatele obstarat přepravu nebo případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a to vlastním jménem a na účet příkazce, a nakonec závazek příkazce zaplatit zasílateli odměnu.

Identifikace zásilky jakožto přepravované věci je u zasílatelské smlouvy důležitou podstatnou náležitostí. Zasílatel zjišťuje informace o zásilce zejména od příkazce. Ten má totiž povinnost poskytnout zasílateli správné údaje o obsahu zásilky. Příkazce má také povinnost poskytnout i další informace potřebné k uzavření smlouvy o přepravě.<sup>128</sup> Pokud tyto povinnosti nesplní, nahradí škodu vzniklou porušením těchto povinností. Mezi informace potřebné k uzavření smlouvy o přepravě patří zvláště údaje o osobě oprávněné k převzetí zásilky, o způsobu přepravy, termínu dodání, správné údaje pro případné celní nebo tranzitní

---

<sup>126</sup> Viz ustanovení § 2471 odst. 2 OZ.

<sup>127</sup> Viz ustanovení § 2700 OZ.

<sup>128</sup> Viz ustanovení 2476 OZ.



odbavení apod.<sup>129</sup> Zasílatel poté přihlíží k charakteru zásilky i ve chvíli, kdy sjednává způsob a podmínky přepravy. Toto ujednání totiž musí provést s potřebnou péčí tak, aby to co nejlépe vyhovovalo zájmům příkazce. Zasílatel má zároveň povinnost pojistit zásilku ovšem jen v případě, že si to s příkazcem ujednají.<sup>130</sup>

Pokud jde o místo odeslání a místo dodání na území České republiky, platí ohledně této podstatné náležitosti to, co bylo uvedeno u smlouvy o přepravě věci (viz subkapitola 2.2). Výraznou odchylku však představují situace, kdy se v právním poměru objevuje mezinárodní prvek. U smlouvy o přepravě věci resp. v oblasti mezinárodní přepravy totiž došlo k vytvoření celé řady mezinárodních úmluv, a tato oblast je tak v zásadě založena na přímé metodě. U mezinárodního zasílatelství však k vytvoření podobných úmluv nedošlo,<sup>131</sup> a úprava právních poměrů s mezinárodním prvkem je tak založena na metodě kolizní.<sup>132</sup> Jsou to tedy vnitrostátní kolizní normy, případně kolizní normy obsažené v právu EU, které určí právní řád, kterým se bude daný právní poměr řídit.

Ohledně závazku zasílatele obstarat přepravu bylo již vše podstatné řečeno výše (viz subkapitola 4.1). Občanský zákoník však přišel s určitým rozšířením závazku zasílatele, když, na rozdíl od obchodního zákoníku, uvádí, že zasílatel se případně zavazuje taktéž k obstarání nebo provedení úkonů souvisejících s přepravou. Rozšíření předmětu zasílatelské smlouvy o obstarávání úkonů souvisejících s přepravou navazuje na tradiční úpravu (např. ZMO), která byla v obchodním zákoníku vypuštěna. V praxi však byl předmět zasílatelské smlouvy takto chápán, ač nebyl v zákoně takto naformulován. Doplnění této formulace v

---

<sup>129</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2476. In op. cit., str. 869.

<sup>130</sup> Viz ustanovení §2475 OZ.

<sup>131</sup> Za nejvýznamnější pokus v této oblasti lze považovat nikdy neratifikovaný návrh dohody „*Unidroit draft convention on contract of agency for forwarding agents relating to international carriage of goods*“, jehož autorem je Mezinárodní institut pro sjednocování soukromého práva (UNIDROIT) a který pochází z roku 1966.

<sup>132</sup> Pokusy o vytvoření mezinárodní úmluvy upravující zasílatelskou smlouvy byly sice neúspěšné, ale významnou roli v mezinárodním zasílatelství hraje Mezinárodní federace zasílatelských sdružení (FIATA). Tato organizace vytvořila pro zasílatelskou smlouvu tzv. Vzorová pravidla FIATA („*FIATA model rules for freight forwarding services*“). Organizace také vypracovala několik v praxi hojně užívaných mezinárodních dokladů a formulářů. Neexistence mezinárodních úmluv zároveň způsobuje, že je mezinárodní zasílatelství oblastí, kde se uplatňují dispozitivní právní normy, a je tak na smluvních stranách, aby si ujednaly všechny náležitosti, včetně toho, zda využijí vzorových pravidel či nikoli. Přeprava věci je naopak závazkem, kde se, v případě mezinárodní přepravy, uplatňují především kogentní právní normy obsažené v mezinárodních úmluvách.

občanském zákoníku tak má především formální a zpřesňující význam.<sup>133</sup> Novinkou je však i případné provedení úkonů souvisejících s přepravou. Dochází tak k určitému vybočení z charakteru zasílatelské smlouvy, jejímž hlavním předmětem je především obstarávání, konkrétně obstarávání přepravy zásilky, případně i obstarávání úkonů s přepravou souvisejících. Zasílatelská smlouva nicméně počítá i s tzv. samovstupem, kdy zasílatel sám provádí přepravu. Zde je situace obdobná, i když zasílatel jen provádí úkony s přepravou související. Lze se setkat s názorem, že samotné obstarání, nebo dokonce i samotné provedení úkonů souvisejících s přepravou může být samotným předmětem zasílatelské smlouvy, která tedy vůbec nemusí obsahovat závazek zasílatele obstarat přepravu.<sup>134</sup> S tímto názorem se neztotožňuji, neboť obstarání přepravy zásilky je podle mého názoru imanentním atributem zasílatelské smlouvy. I ze zákonné formulace je podle mě zjevné, že obstarání nebo provedení úkonů souvisejících s přepravou, je činnost jen vedlejší, která jen doplňuje obstarání přepravy zásilky.<sup>135</sup>

Závazek příkazce zaplatit zasílateli odměnu je poslední podstatnou náležitostí zasílatelské smlouvy. Úprava je zde obdobná jako u smlouvy o přepravě věci. Podstatnou náležitostí je totiž jen samotná odměna, nikoli již její výše. Výše odměny, kterou obdrží zasílatel, je tak jen náležitostí fakultativní. Pokud si smluvní strany výši odměny neujednají, tak náleží zasílateli přiměřená odměna, která je v dané době a u obdobné zasílatelské smlouvy obvyklá. Zasílateli poté náleží i náhrada účelně vynaložených nákladů.<sup>136</sup>

Zasílatelská smlouva dále může obsahovat i náležitosti fakultativní. Jejich výskyt ve smlouvě je pro smluvní strany často žádoucí, neboť zvyšuje jejich právní jistotu. Mezi tyto náležitosti lze zařadit již výše zmiňovanou konkretizovanou odměnu zasílatele. Fakultativní náležitostí je také určení způsobu, jakým bude zásilka přepravována a specifikace dopravního prostředku, dále pak určení lhůty, v jaké má k přepravě zásilky dojít, ujednání o následcích

---

<sup>133</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2471. In op. cit., str. 861.

<sup>134</sup> Tamtéž.

<sup>135</sup> Uvedený závěr podle mého soudu vyplývá ze zákonné formulace, která stanoví, že zasílatel kromě samotného obstarání přepravy zásilky, případně i obstará nebo provede úkony s přepravou související. Právě onen výraz *případně i* podle mého názoru znamená, že uvedená činnost je určitou činností navíc, určitou činností vedlejší, která míří mimo základní předmět smlouvy, kterým je obstarání přepravy zásilky. Jedná se tedy o činnost, která jen doplňuje činnost hlavní a bez činnosti hlavní se nemůže samostatně vyskytovat.

<sup>136</sup> Viz ustanovení § 2480 OZ.

porušení povinnosti (např. pozdní dodání, škoda na zásilce), zevrubný popis zásilky apod.

### 4.3 Smluvní strany

Jak již bylo zmíněno výše, smluvní strany zasílatelské smlouvy se nazývají příkazce a zasílatel. Příkazcem i zasílatelem může být jak osoba právnická, tak osoba fyzická. Smluvní strany mají vzájemná soukromá práva a soukromé povinnosti. U zasílatele je však potřeba mít na paměti také povinnosti, které vyvěrají z práva veřejného. Zasílatelství je totiž také živností upravenou živnostenským zákonem, tedy předpisem veřejnoprávním.<sup>137</sup> Živnostenský zákon řadí zasílatelství do kategorie živností volných, což je kategorie spadající mezi živnosti ohlašovací. Podmínky pro získání této živnosti jsou minimální, resp. stačí splnit pouze všeobecné podmínky provozování živnosti. Ke vzniku živnostenského oprávnění je zapotřebí pouhé ohlášení. Je otázkou, zda by živnost typu zasílatelství, která vyžaduje po podnikateli určitou míru odbornosti, neměla být de lege ferenda živností koncesovanou.<sup>138</sup>

#### 4.3.1 Příkazce

Příkazce je smluvní stranou, která požaduje přepravu určité věci. Příkazcem je obvykle osoba, která sama nemá patřičné znalosti a zkušenosti v oblasti přepravy. Proto vyhledává zasílatele, který jí je jako profesionál schopen zprostředkovat poskytnutí takových přepravních služeb, které poptává.

Jeho základní povinností je povinnost zaplatit zasílateli odměnu. Tato povinnost byla již výše zmíněna v souvislosti s podstatnými náležitostmi smlouvy, mezi které se řadí. Upřednostňována je výše odměny tak, jak si ji ujednaly smluvní strany.<sup>139</sup>

Občanský zákoník také stanovuje, že zasílateli náleží náhrada nákladů účelně vynaložených při plnění smlouvy. Náklady je potřeba odlišit od samotné odměny, která náleží zasílateli za to, že obstará přepravu zásilky. Mezi náklady

---

<sup>137</sup> Zákon číslo 455/1991 Sb.

<sup>138</sup> K problematice blíže viz MAREK, K.: Komentář k § 2471. In op. cit., str. 1607.

<sup>139</sup> Není-li takové ujednání, postupuje se podle zmiňovaného pravidla zakotveného v ustanovení § 2480 OZ.

lze zařadit zejména přepravné, které zasílatel zaplatí dopravcům a úhrady, které zasílatel platil jiným subjektům zapojeným při plnění zasílatelské smlouvy (přebalení zásilky, náklady na meziskladování, případné clo apod.) Zasílatel musí jednotlivé náklady jasně určit a případně též doložit, pokud požaduje po příkazci jejich náhradu. To však neplatí v případě, že si smluvní strany ujednají zahrnutí nákladů do odměny, takové náklady není třeba dokládat.<sup>140</sup> V takovém případě se totiž jedná o tzv. pevnou nebo též fixní sazbu. Zasílatel tak dostane určitou částku, která je stanovena paušálně a u které splývá odměna s náklady.

V případě samovstupu má zasílatel právo požadovat úhradu účelně vynaložených nákladů, které vynaložil při plnění zasílatelské smlouvy, neboť nadále jsou příkazce i zasílatel stranami zasílatelského poměru. Za samotnou přepravu však nemůže zasílatel požadovat zasílatelskou odměnu, nýbrž přepravné jako u smlouvy o přepravě věci.<sup>141</sup>

Příkazce jako smluvní strana nemá na rozdíl od zasílatele mnoho povinností. Mimo jeho povinnost zaplatit zasílateli odměnu a nahradit náklady je to především povinnost příkazce poskytnout zasílateli informace o charakteru zásilky a o jejím obsahu (o té bude blíže pojednáno u náhrady škody).

#### **4.3.2 Zasílatel**

Zasílatel je osoba, která je odborníkem v oblasti přepravy. Disponuje informacemi a znalostmi o přepravě a dalších oblastech, které s přepravou souvisejí (celní předpisy, legislativa upravující převoz specifických věcí jako jsou zvířata, nebezpečné látky, odpady apod.) Jednotliví zasílatelé se také často specializují na určité oblasti přepravy. Může se jednat o přepravu do určitých zemí, zejména těch, kde jsou vyžadovány zvláštní postupy (např. různé africké nebo asijské státy.) Dále se mohou zasílatelé zaměřovat na konkrétní druh přepravy (např. přeprava po vnitrozemských vodních cestách, přeprava po moři) nebo na konkrétní druh přepravovaných věcí (např. výše uvedená zvířata nebo nebezpečné látky.) Zasílatel se tak odlišuje od dopravce, který podle smlouvy o přepravě věci jen přepravuje věc a odbornými znalostmi obvykle nedisponuje.

---

<sup>140</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2480. In op. cit., str. 874.

<sup>141</sup> Tamtéž.

Odbornou stránku přepravy tak zajišťuje odesílatel, což může být i zasílatel, který v rámci obstarávání přepravy uzavírá s dopravcem smlouvu o přepravě věci.

Pro zasílatele jako smluvní stranu jsou typická zejména jeho práva. To však pochopitelně neznamená, že by mu ze závazku také nevyplývaly konkrétní povinnosti. Mezi takové povinnosti patří, samozřejmě mimo povinnosti obstarat přepravu případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, také povinnost zpravit příkazce o osobě dopravce, se kterým zasílatel ujednal samotné provedení přepravy. Tato povinnost vyplývá z ustanovení o komisionářské smlouvě, která se podpůrně užije i u smlouvy zasílatelské.<sup>142</sup> Tento výklad ostatně stvrdil ve své judikatuře také Nejvyšší soud.<sup>143</sup> Zároveň lze z ustanovení § 2461 odvodit, že pokud zasílatel nesplní výše uvedenou povinnost, resp. nekonkretizuje příkazci osobu, se kterou uzavřel přepravní smlouvu, může poté příkazce po zasílateli požadovat splnění závazku, který vznikl z přepravní smlouvy. Zasílatel má tedy v takovém případě povinnosti ze smlouvy o přepravě, tedy jako dopravce. Takovéto pravidlo napomáhá příkazci, který má takto větší šanci domoci se svých práv vůči zasílateli. Zároveň je chráněn i proti zasílateli, který by nechtěl identifikovat dopravce, protože by tak např. vyzradil svůj odborný postup, a mohl by tak prospět i případné konkurenci.

Další povinností zasílatele je povinnost upozornit příkazce na to, že pokyn, který od něj obdržel, je zřejmě nesprávný. Zasílatel je nicméně povinen takový pokyn splnit v případě, že na něm příkazce trvá.<sup>144</sup> Zasílatel jakožto odborník zde tedy představuje jakousi pojistku proti těm pokynům příkazce, které by mohly v konečném důsledku příkazce poškodit. Příkazce nicméně může svou vůli prosadit, i když je zasílatelem upozorněn, že jeho pokyn není správný. Zákon však upravuje ještě další pojistku, která chrání příkazcovy zájmy, když stanoví, že zasílatel má právo odchýlit se od pokynů příkazce, je-li to v zájmu příkazce a nemůže-li si

---

<sup>142</sup> Uvedené pravidlo vyplývá konkrétně z ustanovení § 2461 OZ, které se použije na základě ustanovení § 2482 OZ, které stanovuje, že úprava komise je subsidiární vůči úpravě zasílatelství.

<sup>143</sup> Viz např. sp. zn. 32 Odo 1254/2005, které však odkazovalo ještě na ustanovení obsažená v obchodním zákoníku. Ustanovení v obchodním zákoníku, konkrétně ustanovení § 584 odst. 2, je však prakticky totožné s dnešním ustanovení § 2461 OZ, a proto lze judikaturu z doby účinnosti obchodního zákoníku považovat v tomto směru stále za aktuální.

<sup>144</sup> Toto pravidlo je zakotveno v ustanovení § 2433 OZ, a vztahuje se tedy primárně na příkazní smlouvu. Toto ustanovení se však uplatňuje i u zasílatelství, neboť úprava příkazu se subsidiárně použije i na případy, kdy má někdo podle smlouvy nebo podle jiných ustanovení zákona povinnost zařídít záležitost na účet jiného (viz ustanovení § 2444 OZ.)

zasílatel vyžádat jeho včasný souhlas.<sup>145</sup> Příkazce je také chráněn ustanovením stanovujícím obecnou povinnost zasílatele chránit ty zájmy příkazce, které zná, a zpravovat příkazce o okolnostech, které mohou mít vliv na změnu příkazcová pokynu.<sup>146</sup>

Základním právem zasílatele je jeho právo na odměnu. O tomto právu bylo pojednáno výše u povinnosti příkazce.

Významným právem zasílatele je právo vlastního vstupu. Tento institut prolamuje charakter zasílatelské smlouvy jakožto smlouvy, jejímž hlavním předmětem je obstarání přepravy. Zasílatel sám může provést přepravu, pokud není ve smlouvě stanoveno jinak nebo pokud to příkazce do počátku uskutečňování přepravy nezakáže. Právo vlastního vstupu může být zasílatelem realizováno buď tak, že k přepravě užije vlastní či najaté dopravní prostředky, nebo tak, že zasílatel použije k přepravě vlastním jménem a na svůj účet dopravce. Zároveň také postačuje prohlášení zasílatele, že přejímá odpovědnost dopravce za provedení přepravy.<sup>147</sup> Pro právo vlastního vstupu uplatněné zasílatelem je také charakteristické, že může zahrnovat celou přepravu, kterou je povinen zasílatel podle zasílatelské smlouvy obstarat, ale i jen část přepravy.<sup>148</sup> Co se týče vymezení rozsahu práva vlastního vstupu, je ustanovení § 2474 jednoznačné, když stanoví, že zasílatel může sám provést přepravu, kterou má obstarat. Případné provedení úkonů souvisejících s přepravou tedy není do práva vlastního vstupu zahrnuto.

Dalším právem zasílatele je právo užít k obstarání přepravy dalšího zasílatele, který je pak nazýván jako mezizasílatel.<sup>149</sup> Zasílatel tohoto svého práva využije zejména v případě, kdy sám nedisponuje patřičnými odbornými znalostmi (např. nemá zkušenosti s přepravou do určité destinace nebo s přepravou určitých specifických zásilek), nebo když je mezizasílatel schopen obstarat přepravu za lepších podmínek. Ustanovení upravující právo užít mezizasílatele je dispozitivní, takže smluvním stranám nic nebrání, aby jeho užití ve smlouvě vyloučily. Této

---

<sup>145</sup> Viz ustanovení § 2457 OZ.

<sup>146</sup> Viz ustanovení § 2460 odst. 1 OZ.

<sup>147</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 5.

<sup>148</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2474. In op. cit., str. 866.

<sup>149</sup> Viz ustanovení § 2473 OZ.

možnosti se bude snažit využít zejména příkazce, který nemá jinou možnost, jak tomuto právu zasílatele zabránit.

Současná úprava práva užít pro obstarání přepravy mezizasílatele je však na rozdíl od úpravy obsažené v obchodním zákoníku ochuzena o úpravu náhrady škody.<sup>150</sup> V komentářové literatuře i nadále převažuje výklad, podle kterého zasílatel, který zvolil pro přepravu zásilky mezizasílatele, odpovídá ve stejném rozsahu, jako by přepravu obstaral sám.<sup>151</sup> Uvedený závěr podle mého soudu vyplývá mj. z důvodové zprávy, která u zasílatelství uvádí, že recipuje úpravu obchodního zákoníku. Zákonodárce nicméně pravděpodobně považoval výslovné ustanovení, které v obchodním zákoníku otázku odpovědnosti upravovalo, za nadbytečné, neboť takový závěr vyplývá z úpravy příkazu nebo ještě obecněji z úpravy zániku závazků splněním.<sup>152</sup> Pokud by chtěl zákonodárce upravit režim odpovědnosti u mezizasílatelství jinak, lze se domnívat, že by tak výslovně učinil, a to právě v oddíle věnovaném zasílatelství. V souvislosti s tímto výkladem je však také potřeba mít na paměti celé ustanovení § 2434. Z tohoto ustanovení totiž také vyplývá, že zasílatel může mít povinnost nahradit škodu vzniklou chybnou volbou náhradníka (*tzv. culpa in eligendo*), a to v případě, že příkazce dovolil užití náhradníka nebo v případě, kdy se ustanovení náhradníka jevílo jako nezbytně nutné.

Podle občanského zákoníku má zasílatel dále právo prodat zásilku. Zasílatel má toto právo v případě, že na zásilce hrozí bezprostředně podstatná škoda a není-li čas vyžádat si pokyny od příkazce nebo pokud příkazce se svými pokyny prodlévá.<sup>153</sup> Uvedené ustanovení dále obsahuje vnitřní odkaz na úpravu svépomocného prodeje.<sup>154</sup> Toto zasílatelovo právo se může za určitých okolností přeměnit v povinnost, a to vzhledem k povinnosti vynaložit potřebnou péči, která pro zasílatele vyplývá z § 2475.<sup>155</sup>

---

<sup>150</sup> Viz ustanovení § 605 odst. 2 ObchZ, který stanovil, že použije-li zasílatel k obstarání přepravy dalšího zasílatele (mezizasílatele), odpovídá přitom, jako by přepravu obstaral sám.

<sup>151</sup> Viz MAREK, K.: Komentář k § 2473. In op. cit., str. 1609 nebo SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2473. In op. cit., str. 865.

<sup>152</sup> Viz ustanovení § 2434 OZ a § 1935 OZ. Určitou zajímavostí těchto dvou ustanovení je, že zde zákonodárce užívá výrazu "odpovídá", ačkoli se tomuto výrazu jinak vyhýbá, neboť vychází z perspektivního pojetí odpovědnosti.

<sup>153</sup> Viz ustanovení § 2477 odst. 2 OZ.

<sup>154</sup> Ta je obsažena v ustanovení § 2126 OZ a 2127 OZ.

<sup>155</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2477 odst. 2. In op. cit., str. 870.

Občanský zákoník dále upravuje práva zasílatele, která slouží k zajištění jeho pohledávky vůči příkazci. Prvním takovým právem je zástavní právo k zásilce.<sup>156</sup> Toto právo vzniká tehdy, když dojde k předání zásilky či listin, které opravňují zasílatele se zásilkou nakládat. Zároveň platí, že ke vzniku zástavního práva k zásilce dochází ex lege, a není proto potřeba uzavírat zvláštní smlouvu. Zástavní právo k zásilce trvá po dobu, po kterou má zasílatel u sebe zásilku nebo listiny opravňující ho k nakládání se zásilkou. Co se týče rozsahu zástavního práva, tak tento institut byl v občanském zákoníku poněkud zúžen. V současné úpravě se totiž zástavní právo vztahuje jen na ty dluhy, které vyplývají ze zasílatelské smlouvy.<sup>157</sup> Občanský zákoník také upravuje přechod zajištěných pohledávek dřívějších zasílatelů na mezizasílatele.<sup>158</sup> Mezizasílatel tak má povinnost uplatnit na žádost dřívějších zasílatelů ta práva, která zasílatelům přísluší z jejich zákonného zástavního práva a povinnost tato práva uspokojit. Jestliže mezizasílatel uspokojí pohledávky dřívějších zasílatelů vůči příkazci, tak na něj ex lege tyto přejdou, a to včetně zástavního práva. Mezizasílatel pak může pohledávky vymáhat regresem vůči příkazci.

Druhým zajišťovacím právem je zadržovací právo k zásilce.<sup>159</sup> Zasílatel má k zásilce, dokud se u něho nachází nebo dokud s ní může jinak nakládat, zadržovací právo k zajištění dluhů vyplývajících ze zasílatelské smlouvy. Stejně jako zástavní právo vzniká i zadržovací právo v tomto případě ex lege. Nicméně platí, že úprava je dispozitivní a je na smluvních stranách, zda ji svým ujednáním nevyloučí. Zadržovací právo zároveň představuje pro věřitele poměrně výhodný institut, neboť, jak vyplývá z § 1398 OZ, věřiteli, který má takto zajištěnu svoji pohledávku, náleží z výtěžku zadržené zpeněžené věci přednostní uspokojení před jinými věřiteli.

---

<sup>156</sup> Viz ustanovení § 2481 OZ.

<sup>157</sup> Jedná se tedy o rozdíl oproti úpravě obsažené v obchodním zákoníku. Ten upravoval zástavní právo širěji, když stanovil, že zástavní právo k zásilce zajišťuje nároky zasílatele vůči příkazci - viz § 608 ObchZ.

<sup>158</sup> Úprava je obsažená v § 2481 odst. 2 OZ. V ObchZ obsažena nebyla, bylo ji však možné nalézt v § 547 zákona č. 101/1963 Sb., zákoníku mezinárodního obchodu, kde jen nebylo užito legislativní zkratky mezizasílatele.

<sup>159</sup> Toto právo je obsaženo v úpravě komise, konkrétně v § 2465 odst. 2 OZ, které se použije na základě ustanovení § 2482 OZ.



Zasílatelova práva jsou také do určité míry zesílena znovuzavedením ručení příjemce zásilky u zasílatelství.<sup>160</sup> Příjemce zásilky se tak stává ručitelem za pohledávky, které má zasílatel vůči příkazci. To ovšem jen v případě, že příjemce zásilky o takové pohledávce věděl nebo musel-li o ní vědět.<sup>161</sup> Pokud je tato podmínka splněna, vzniká ručení ex lege.

## 4.4 Náhrada škody

### 4.4.1 Náhrada škody podle Všeobecných zasílatelských podmínek

Pokud jsou obě smluvní strany podnikateli, mohou část obsahu smlouvy určit i pouhým odkazem na obchodní podmínky vypracované odbornými nebo zájmovými organizacemi.<sup>162</sup> V zasílatelské praxi jsou těmito podmínkami Všeobecné zasílatelské podmínky<sup>163</sup> vypracované Svazem spedice a logistiky České republiky, který je zájmovou organizací v oblasti zasílatelství. Všeobecné zasílatelské podmínky obsahují podrobnější úpravu zasílatelského závazku než občanský zákoník. Smluvní strany jich mohou využít díky dispozitivnosti právní úpravy zasílatelství, a nahradit tak svá ujednání. Jejich výhodou je to, že vnáší do právního poměru určitou míru právní jistoty. Zároveň se jedná o univerzální dokument, kterého smluvní strany mohou využít, aniž by musely formulovat některá ustanovení smlouvy. Co se týče samotné úpravy odpovědnosti zasílatele, je klíčový čl. 4.4. Tento článek omezuje rozsah zasílatelovi povinnosti nahradit škodu. Výše náhrady škody je tak omezena do částky 20.000 SDR, což je zvláštní měnová jednotka užívaná v rámci Mezinárodního měnového fondu.<sup>164</sup> Dále je povinnost nahradit škodu omezena v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky při obstarání přepravy, a to částkou odpovídající 8,33 SDR za jeden kg<sup>165</sup> takto ztracené, zničené nebo poškozené zásilky. Omezena je také výše náhrady

---

<sup>160</sup> Obchodní zákoník ručení příjemce zásilky u zasílatelství neznal, tento institut však byl obsažen v § 545 zákoníku mezinárodního obchodu. Obchodní zákoník upravoval ručení příjemce zásilky u smlouvy o přepravě věci.

<sup>161</sup> Viz ustanovení § 2479 OZ.

<sup>162</sup> Viz ustanovení § 1751 odst. 3 OZ.

<sup>163</sup> Tato pravidla respektují úpravu obsaženou ve výše zmíněných Vzorových pravidlech FIATA.

<sup>164</sup> Zkratka je odvozena z anglického *Special Drawing Rights*, což bývá překládáno jako zvláštní práva čerpání. Hodnota této měny je odvozována z amerického dolaru, eura, japonského jenu, britské libry a čínského jüanu.

<sup>165</sup> Stejný limit je používán v Úmluvě CMR.

škody v případě pozdního dodání zásilky. Dále je ve VOP uvedeno, že se nehradí nepřímá škoda ani ušlý zisk.

#### **4.4.2 Náhrada škody na zásilce**

Klíčovým ustanovením upravujícím náhradu škody na zásilce je § 2478. Podle tohoto ustanovení nahrazuje zasílatel příkazci škodu, jestliže tato vznikne na zásilce při obstarávání přepravy. Povinnost nahradit škodu je zde koncipována jako objektivní. Zasílatel se nicméně může povinnosti nahradit škodu zprostit. Liberačním důvodem je zde prokázání skutečnosti, že škodu nemohl odvrátit. Zasílatel tedy nahrazuje jen škodu, způsobenou během obstarávání přepravy, nikoli během jejího provádění. Takovou případnou škodu bude povinen nahradit dopravce, se kterým zasílatel uzavřel smlouvu o přepravě věci. Pokud zasílatel poruší jinou povinnost vyplývající ze zasílatelské smlouvy, bude se postupovat podle obecného § 2913.

#### **4.4.3 Náhrady škody a nároky třetích osob**

Z hlediska náhrady škody je zajímavá otázka nároků třetích osob. Pro smlouvu o přepravě věci i pro smlouvu zasílatelskou je totiž typické, že se zde vyskytují třetí osoby, které mají zájem na řádném plnění smlouvy, ačkoli samy nejsou subjekty takové smlouvy. I těmto osobám může být pochopitelně způsobena škoda, jestliže zásilka není přepravena včas, je poškozená, ztracená nebo zničená. Zákonodárce se touto otázkou u úpravy přepravy věci nebo zasílatelství výslovně nezabývá, a třetí osoby tak musí vycházet z úpravy obsažené v § 2913, kde je obecně upravena náhrada škody v případě porušení smluvní povinnosti. Toto ustanovení však neupravuje jen náhradu škody druhé smluvní straně, ale též osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti zjevně sloužit. Třetí osoby tak mohou přímo uplatnit své nároky vůči dopravci nebo zasílateli. K tomu, aby mohla třetí strana vůbec požadovat náhradu škody po smluvní straně, musí být splněny určité podmínky. První takovou podmínkou je, aby smluvní plnění bylo ve prospěch třetí osoby nebo aby se toto plnění alespoň dotýkalo zájmů takové osoby. Třetí osoba musí také mít zájem na splnění závazků ze smlouvy, což je podmínka, která výslovně vyplývá z § 2913 odst. 1. Další

podmínkou je, aby došlo k porušení smluvní povinnosti ze strany smluvní strany, typicky se jedná o pozdní dodání nebo poškozenou zásilku. Smluvní strana se v takovém případě pochopitelně nesmí zprostit své povinnosti škodu nahradit, jinými slovy řečeno, nesmí využít některého z liberačních důvodů. Poslední podmínkou konečně je, aby porušitel smluvní povinnosti věděl o zájmech třetí osoby. Tuto podmínku lze dovodit ze zákonné formulace, podle které mělo splnění ujednané povinnosti zjevně sloužit třetí osobě. Z výrazu zjevně lze vyčíst, že porušitel měl vědět nebo rozpoznat porušení zájmu třetí osoby.<sup>166</sup> Třetí osoby mohou pochopitelně také uplatňovat konkrétní nároky vůči smluvním stranám. Nároky mohou uplatňovat vlastníci poškozeného zboží nebo vlastníci věci, která byla po dodání poškozena jiným zbožím. Lze uplatňovat nároky z vadného dodání (např. je dodána jen část zásilky, zásilka předána bez potřebných průvodních dokladů), nároky ze škod způsobených před a po ukončení přepravy (např. škoda vzniklá v důsledku prodloužení s převzetím zásilky k přepravě, ošetřováním zásilky), z přepravy v nezpůsobilém vozidle, kdy po vykládce dojde ke škodě (např. mrazící vozidlo), ze špatné rady, z neprovedení přepravy, ze špatné informace o místě, kde se náklad nachází (dopravce či zasílatel uvede příjemce v omyl ohledně probíhající přepravy, a tomu tak vzniknou vícenáklady).<sup>167</sup>

#### 4.4.4 Náhrada škody při podvodné přepravě

Zasílatel je ze zákona povinen ujednat způsob a podmínky přepravy s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce.<sup>168</sup> Tuto povinnost zasílatele lze jistě vztáhnout i na tu fázi jeho činnosti, ve které vybírá vhodného dopravce, se kterým uzavře smlouvu o přepravě. Pokud tedy zasílatel pověří přepravou subjekt, který se vydává za jiného nebo subjekt, který vůbec neexistuje, resp., který nemá právní osobnost, bude povinen škodu nahradit, ledaže prokáže, že ji nemohl odvrátit.<sup>169</sup> Použití tohoto liberačního důvodu může být v praxi poněkud obtížné.<sup>170</sup> Zasílatel je navíc povinen, v případě, že se stane

<sup>166</sup> K podmínkám podrobněji viz SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 131-132.

<sup>167</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 133-134.

<sup>168</sup> Viz ustanovení §2475 OZ.

<sup>169</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 171.

<sup>170</sup> Viz rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22. 4. 2009, sp. zn. 32 Cdo 241/2009. V případě nastala situace, ve které dopravce, se kterým sjednal zasílatel přepravu, odcizil zásilku

součástí podvodné přepravy, informovat příkazce. Tato povinnost pro něj nepřímo vyplývá z ustanovení § 2477 OZ, podle kterého je zasílatel povinen zpravit příkazce, pokud na zásilce hrozí škoda. Jestliže tuto povinnost zasílatel poruší, bude povinen nahradit příkazci škodu způsobenou tím, že příkazce takto nezpravit.

#### **4.4.5 Náhrada škody příkazcem**

V ustanovení § 2474 je zakotvena povinnost příkazce poskytnout zasílateli správné údaje o obsahu zásilky a o všech skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě. Tato příkazcova povinnost umožňuje zasílateli, aby řádně splnil své vlastní povinnosti. Citované ustanovení rovněž stanovuje sankci pro příkazce, jestliže uvedenou povinnost nesplní. Touto povinností je náhrada škody zasílateli, která mu vznikla v důsledku porušení povinnosti příkazcem. Příkazcova povinnost informovat zasílatele o obsahu zásilky je tím důležitější, čím je přepravovaná zásilka specifitější. Přesné informace o specifikách zásilky jsou tak důležité zejména u zásilek, které podléhají rychlé zkáze nebo pro které je potřeba zvolit konkrétní druh přepravy. Dále je poskytnutí informací důležité např. u zásilek, které vyžadují meziskladování, nebo zásilek, které jsou obzvláště křehké, nebo pokud jsou přepravována živá zvířata. Porušení příkazcovy povinnosti specifikovat zasílateli zásilku může také představovat liberační důvod zasílatele, pomocí kterého se zproští své případné povinnosti nahradit škodu. Občanský zákoník totiž uznává jako liberační důvod prokázání nemožnosti odvrátit škodu. Lze si jistě představit situaci, kdy zasílatel nemohl škodu odvrátit proto, že byl o povaze zásilky chybně informován. Samotné ustanovení § 2474 nicméně míří na příkazcovu povinnost škodu nahradit v případě, že příkazce poruší povinnost informovat zasílatele. Jedná se tak o povinnost zákonnou. Závěrem je ještě vhodné zmínit, že příkazce může svou povinnost informovat zasílatele porušit tím, že poskytne údaje nesprávné nebo i tím, že neposkytne potřebné údaje vůbec.<sup>171</sup> Pro samotnou náhradu škody se poté uplatní ustanovení § 2894 a násl.

---

alkoholu. Nejvyšší soud zde neuznal argumentaci zasílatele, který tvrdil, že mu ze strany dopravce byla zaslána koncesní listina a pojistná smlouva, čímž zasílatel vyvinul potřebnou péči, a škodu tak nemohl odvrátit.

<sup>171</sup> SEDLÁČEK, P.: Komentář k § 2476. In op. cit., str. 868.

## 5 Mezinárodní přeprava věci

### 5.1 Silniční přeprava – úmluva CMR

#### 5.1.1 Úmluva CMR – charakteristika a rozsah aplikovatelnosti

Úmluva CMR je mezinárodní úmluvou upravující přepravní smlouvu v mezinárodní silniční nákladní dopravě, nevztahuje se však na smlouvu zasílatelskou.<sup>172</sup> Jak bylo již výše uvedeno, úprava v ní obsažená využívá přímé metody z hlediska mezinárodního práva soukromého. Zároveň má aplikační přednost před vnitrostátní právní úpravou.<sup>173</sup> Samotná úmluva upravuje převážně dílčí aspekty smlouvy o přepravě věci. Za její nejdůležitější součást lze považovat úpravu povinnosti náhrady škody. Zároveň je Úmluva CMR typická tím, že naprostá většina jejích ustanovení je kogentních, výjimku představují toliko dvě ustanovení.<sup>174</sup>

Ke sjednání Úmluvy CMR došlo 19. května 1956 v Ženevě, kdy ji podepsalo prvních devět států.<sup>175</sup> V platnost však vstoupila úmluva 2. července 1961.<sup>176</sup> Úmluva byla vyhotovena v anglickém a francouzském jazyce s tím, že obě tyto verze jsou si rovnocenné.<sup>177</sup> Bývalá ČSSR schválila Úmluvu CMR 4. září 1974, platnosti pak nabyla 3. prosince téhož roku.<sup>178</sup> K počátku roku 2018 má Úmluva CMR padesát pět smluvních států.<sup>179</sup>

Co se týče rozsahu použitelnosti Úmluvy CMR, tak ten je stanoven v jejím článku 1 takto: "*Tato Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž*

---

<sup>172</sup> Viz čl. 1 CMR *argumentum a contrario*.

<sup>173</sup> Jistou zvláštnost v tomto směru vykazuje např. právní řád Belgického království, kde je Úmluva CMR přenesena na úroveň vnitrostátního práva, a je tedy aplikovatelná i na ty smlouvy o přepravě věci, které v sobě nemají mezinárodní prvek.

<sup>174</sup> Jedná se o ustanovení čl. 37 a 38 CMR, která jsou za dispozitivní výslovně označena v čl. 40 CMR.

<sup>175</sup> Status of treaties. <https://treaties.un.org> [online]. [cit. 2018-3-21]. Dostupné z: [https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg\\_no=xi-b-11&chapter=11&lang=en](https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg_no=xi-b-11&chapter=11&lang=en)

<sup>176</sup> Když byla splněna podmínka článku 43 odst. 1 CMR, podle které nabyde Úmluva CMR účinnost devadesátého dne potom, kdy pět států uvedených v článku 42 odst. 1 uloží ratifikační listiny nebo listiny o přístupu k Úmluvě.

<sup>177</sup> Viz čl. 51 CMR.

<sup>178</sup> Status of treaties. <https://treaties.un.org> [online]. [cit. 2018-3-21]. Dostupné z: [https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg\\_no=xi-b-11&chapter=11&lang=en](https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg_no=xi-b-11&chapter=11&lang=en)

<sup>179</sup> Tamtéž.

alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran.<sup>180</sup> Podmínkou aplikovatelnosti Úmluvy CMR je tedy v první řadě existence platné smlouvy o přepravě věci. Náležitostí této smlouvy musí být úplatnost, stejně jako v národním právu. Přeprava dále musí být prováděna silničním vozidlem.<sup>181</sup> Typickým znakem Úmluvy CMR je, že se aplikuje v případě, kdy se místo převzetí zásilky a místo dodání zásilky nachází ve dvou rozdílných státech, kde alespoň jeden z nich je smluvní stranou Úmluvy. Uvedené platí, aniž by se přitom přihlíželo k bydlišti nebo státní příslušnosti smluvních stran. To zaručuje značně širokou aplikovatelnost Úmluvy CMR. V praxi taktéž nastává situace, kdy je silniční vozidlo, které přepravuje zásilku, naloženo na jiný dopravní prostředek (loď, vlak, letadlo). Úmluva pro takové vozidlo používá zkratku ložené vozidlo. Pokud se tedy silniční vozidlo stane na určitou část cesty vozidlem loženým, bude se aplikovat Úmluva CMR, pokud nebyla zásilka přeložena.<sup>182</sup> Přeložení zásilky je poté potřeba chápat jako přemístění zásilky ze silničního vozidla na jiný dopravní prostředek. Úmluva tímto rozšiřuje rozsah své aplikovatelnosti, a alespoň částečně se tak tímto způsobem vypořádává s rozsáhlou problematikou multimodální přepravy.<sup>183</sup> Úmluva dále v čl. 1 odst. 4 vyjmenovává ty druhy věcí, na jejichž přepravu se nevztahuje. Jedná se o přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních smluv, přepravu mrtvol a přepravu stěhovavých svršků. O přepravu v rámci mezinárodních poštovních smluv jde v případě, že přeshraniční přepravu zajišťuje subjekt, který je oprávněn poskytovat poštovní služby na území konkrétního státu.<sup>184</sup> Mezinárodní přeprava mrtvol má zvláštní právní úpravu obsaženou v Mezinárodním ujednání o přepravě mrtvol z roku 1937. V rámci států Rady Evropy je také přeprava mrtvol upravena v Dohodě o převozu těl zemřelých z roku 1973. Tato dohoda je však závazná jen pro dvacet tři z celkových čtyřiceti sedmi členských států Rady Evropy. Pro Českou republiku je

---

<sup>180</sup> Viz čl. 1 odst. 1 CMR.

<sup>181</sup> Tento pojem vymezuje čl. 1 odst. 2 CMR, který odkazuje na čl. 4 Úmluvy o silničním provozu z roku 1949.

<sup>182</sup> Viz čl. 2. Ten stanoví také výjimku pro případy uvedené v čl. 14 CMR, který upravuje situace, kdy se dodání zásilky stane nemožným a kdy dopravci vzniká povinnost vyžádat si pokyny od osoby oprávněné zásilkou disponovat.

<sup>183</sup> Obdobné ustanovení je obsaženo také v Úmluvě COTIF-CIM, srov. Článek 1 odst. 3 a odst. 4.

<sup>184</sup> V České republice vede evidenci subjektů oprávněných poskytovat poštovní služby podle zákona č. 29/2000 Sb., zákona o poštovních službách, Český telekomunikační úřad.

tato dohoda platná od roku 2012. Co se týče pojmu stěhovavých svršků, tak tímto pojmem rozumíme věci, které osoba potřebuje ke svému bydlení a které tedy stěhuje, pokud mění své bydliště. Vyloučení tohoto druhu přepravy z působnosti Úmluvy CMR se pochopitelně vztahuje jen na stěhování, které probíhá mezi alespoň dvěma odlišnými státy, a splňuje tak kritérium mezinárodní přepravy. Ohledně působnosti Úmluvy CMR se ještě sluší poznamenat, že z její působnosti je vyňata přeprava osob, což lze dovést *a contrario* z citovaného článku 1 odst.1, který hovoří o přepravě zásilky.

### 5.1.2 Odpovědnost za škodu

Úmluva CMR vychází z pojetí odpovědnosti jako sekundární povinnosti, která je důsledkem porušení povinnosti primární. Mluví se zde tedy např. o odpovědnosti dopravce, nikoli o jeho povinnosti nahradit škodu jako v českém občanském zákoníku. Tento rozdíl v pojetí odpovědnosti nemá však pro praxi význam. Důležité je, že odpovědnost je v Úmluvě CMR upravena jako odpovědnost objektivní, čili k jejímu vzniku není potřeba zavinění. Ze stejného principu vychází též občanský zákoník. Smyslem takovéto úpravy je chránit zájmy odesílatele.

Nejtypičtějším druhem odpovědnosti je podle Úmluvy CMR odpovědnost za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.<sup>185</sup> Úmluva CMR nicméně nabízí liberační důvody, které může dopravce uplatnit, aby se této odpovědnosti zprostil. Mezi tyto liberační důvody patří např. skutečnosti, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno osobou oprávněnou (tzn. odesílatelem či příjemcem), osobou, která je příkazcem osoby oprávněné, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci.<sup>186</sup> Dále Úmluva obsahuje další liberační důvody, mezi které patří např. použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě, chybějící obal nebo vadný obal

---

<sup>185</sup> Viz čl. 17 odst. 1 CMR.

<sup>186</sup> Viz čl. 17 odst. 2 CMR, poslední liberační důvod je obdobný tomu, který je jako první uveden v českém občanském zákoníku v § 2566 odst. 1.

zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením nebo přeprava živých zvířat atd.<sup>187</sup> Existenci těchto liberačních důvodů však není dopravce povinen prokazovat, nýbrž postačí jejich osvědčení.<sup>188</sup> Tyto liberační důvody nicméně nelze využít ke zproštění se odpovědnosti za pozdní dodání zásilky.<sup>189</sup>

Úmluva CMR dále upravuje odpovědnost dopravce za osoby, které použije k plnění svého závazku vyplývajícího z přepravní smlouvy.<sup>190</sup> Do této skupiny patří zejména osoby, které jsou s dopravcem v pracovněprávním poměru (např. řidiči), dále pak ti, kdo za daného dopravce právně jednají (tj. jeho zástupci). Dopravce odpovídá i za ostatní osoby, které pro plnění smlouvy použije, mezi tyto osoby lze zařadit např. následného dopravce.<sup>191</sup>

Podle Úmluvy CMR odpovídá dopravce také za překročení dodací lhůty. Tato skutečnost vyplývá už ze samotného čl. 17 odst. 1, detailně je nicméně rozebrána v čl. 19, který stanoví, že k překročení dodací lhůty dochází v případě, že zásilka nebyla vydána ve sjednané lhůtě. Pokud nebyla lhůta ujednána, je rozhodující, zda skutečná doba přepravy přesahuje, s přihlédnutím k okolnostem a zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky, dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce. Úmluva CMR se tak liší od úpravy v občanském zákoníku, který povinnost náhrady škody při pozdním dodání přímo neupravuje.<sup>192</sup>

Úmluva CMR obsahuje i další druhy odpovědnosti, a to jak na straně dopravce, tak na straně odesílatele. Co se týče odpovědnosti dopravce, tak ten dále odpovídá za škodu způsobenou absencí ustanovení o použitelnosti Úmluvy CMR a ztrátu či nesprávné užití dokladů (viz subkapitola 5.1.6.). Dopravce dále odpovídá za neprovedení pokynů, které mu udělil odesílatel.<sup>193</sup> Mezi takovéto pokyny lze zařadit např. požadavek na zastavení přepravy nebo požadavek na

---

<sup>187</sup> Viz čl. 17 odst. 4 CMR.

<sup>188</sup> Viz čl. 18 odst. 2 CMR.

<sup>189</sup> Uvedený závěr lze odvodit ze znění článku 17 odst. 4 CMR, který hovoří o ztrátě nebo poškození zásilky (*argument a contrario*).

<sup>190</sup> Srov. čl. 3 CMR.

<sup>191</sup> Následný dopravce je upraven v čl. 34 CMR. Jedná se o dopravce, který je pověřen hlavním dopravcem, aby přepravil věc v určité části trasy. Následný dopravce přebírá zásilku a nákladní list. Zároveň odpovídá společně s hlavním dopravcem společně a nerozdílně vůči odesílateli.

<sup>192</sup> Srov. § 2566 OZ.

<sup>193</sup> Viz čl. 12 odst. 7 CMR.



vydání zásilky jinému příjemci než tomu uvedenému v nákladním listě. V případě přepravy může také vzniknout dopravci právo složit zásilku u schovatele.<sup>194</sup> V takovém případě dopravce odpovídá za pečlivý výběr osoby, u které má být zásilka uschována. Úmluva CMR tedy upravuje nároky na náhradu škody, která je způsobena na zásilce (zejména její poškození, ztráta, zpoždění zásilky). V Úmluvě CMR však není upravena otázka povinnosti nahradit škodu, která vznikne na jiné věci.<sup>195</sup>

Odesílatel pak odpovídá dopravci za škody, které způsobí vadné balení osobám, provozním prostředkům či jiným zásilkám. To za předpokladu, že to byl právě odesílatel, kdo provedl vadné balení zásilky. Odpovědnost odesílatele však nenastane, pokud byly vady balení dopravci známy při převzetí zásilky k přepravě a dopravce k této skutečnosti neměl výhrady.<sup>196</sup> Odesílatel dále odpovídá za poskytnutí úplných a správných dokladů a informací. Tyto doklady připojí odesílatel dopravci k nákladnímu listu nebo je dá dopravci k dispozici.<sup>197</sup> Konečně je odesílatel také odpovědný za poskytnutí informací dopravci v případě přepravy nebezpečného zboží podle čl. 22 CMR. Odesílatel musí přesně charakterizovat povahu nebezpečí, které souvisí s přepravou věci, a případně je též povinen informovat dopravce o postupech a opatřeních, které má dodržet. Informace pochopitelně nemusí odesílatel poskytnout v případě, že jimi dopravce již disponuje. Pokud odesílatel tuto povinnost nesplní, může dopravce zásilku složit, zneškodnit nebo zničit, aniž by měl povinnost nahradit škodu. Odesílatel je dále v takovém případě povinen nahradit škodu, která vznikla odevzdáním takové zásilky nebo její přepravou.

### 5.1.3 Limitace výše náhrady škody

Úmluva CMR také upravuje, v jaké výši má být případná škoda, která vznikla ztrátou nebo poškozením zásilky, nahrazena. Základ pro určení výše

---

<sup>194</sup> Viz čl. 16 odst. 2 CMR, který odkazuje na podmínky uvedené v čl. 14 odst. 1 a čl. 15 CMR.

<sup>195</sup> Lze si tak například představit situaci, kdy kamion přepraví cisternu s mlékem do mlékárny, kde dojde k jejímu přečerpání do příjmové nádrže. Dovezené mléko je však závadné, a dojde tak ke znehodnocení veškerého mléka v příjmové nádrži. Dopravce však může odpovídat jen za to poškozené mléko, které podle smlouvy o přepravě věci přepravoval. Škoda způsobená na mléce v příjmové nádrži bude moci být nahrazena podle obecných ustanovení o náhradě škody v OZ (pochopitelně za předpokladu, že pro případ bude rozhodné tuzemské právo.)

<sup>196</sup> Viz čl. 10 CMR.

<sup>197</sup> Viz čl. 11 odst. 1 a 2 CMR.

náhrady škody je hodnota zásilky, a to v místě a v okamžiku převzetí zásilky k přepravě.<sup>198</sup> Pro výši náhrady škody je stanoven limit 8,33 SDR za kilogram.<sup>199</sup> Zakotvení pevné částky se jeví jako poněkud problematické, protože nezohledňuje inflaci, a limit 8,33 SDR je tak značně podhodnocen, neboť je od roku 1978 stále stejný.<sup>200</sup> Dalším problémem tohoto limitu je, že nezohledňuje vývoj, který trh se zbožím prodělal. V současné době totiž mnohem více platí, že s klesající hmotností hodnota přepravovaného zboží roste, což je zejména patrné u různých elektronických zařízení. Uvedený limit je nicméně prolomen v článku 29, který upravuje situaci, kdy dopravce způsobí škodu úmyslně nebo je jeho zavinění považováno za rovnocenné úmyslu podle práva soudu, u něhož se věc projednává. V takovém případě výše škody není nijak omezena. Limit 8,33 SDR lze dále prolomit v případě, že si smluvní strany ujednají vyšší hodnotu zásilky podle čl. 24 CMR, nebo pokud si sjednají v nákladním listě částku zvláštního zájmu ve smyslu čl. 26 CMR. V těchto případech je pak výše náhrady omezena ujednáním stran. Zároveň je potřeba poznamenat, že pokud se škoda pohybuje pod stanoveným limitem, hradí se skutečná škoda, což nemůže zvýšit ani úmyslné způsobení škody ve smyslu čl. 29 CMR. V přepravní praxi se články 24 a 26 CMR používají zřídka, lze se s nimi však setkat v případech, kdy je odesílatel dodavatelem určitých výrobků pro příjemce (výrobce), který potřebuje zajištění plynulého chodu svého závodu, nebo u fixních obchodů.<sup>201</sup>

#### **5.1.4 Reklamace, promlčecí lhůta**

Příjemce zásilky má právo učinit výhradu, pokud zjistí, že došlo ke ztrátě nebo poškození zásilky. Tuto výhradu je povinen učinit v okamžiku převzetí zásilky nebo v sedmidenní lhůtě po tomto převzetí, pokud se jedná o vady zjevně neznatelné.<sup>202</sup> Pokud příjemce neučiní výhradu, tak se neuplatní vyvratitelná domněnka stanovená v čl. 30 odst. 1 CMR, podle které obdržel příjemce zásilku v takovém stavu, který je uveden v nákladním listě. Dochází tak k přesunu důkazního

---

<sup>198</sup> Viz čl. 23 odst. 1 CMR.

<sup>199</sup> Viz čl. 23 odst. 3 CMR.

<sup>200</sup> Protokol dostupný z: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201208/volume-1208-I-19487-English.pdf>

<sup>201</sup> SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M., op. cit., str. 49.

<sup>202</sup> Viz čl. 30 odst. 1 CMR.

břemene na příjemce, který je tímto způsobem sankcionován za pozdní učinění či neučinění výhrady.

Zvlášť je pak upravena výhrada, kterou činí příjemce v případě pozdního dodání zásilky. Tuto výhradu činí příjemce v písemné formě a pro její učinění je mu stanovena lhůta jednadvaceti dní ode dne, kdy mu byla dána zásilka k dispozici.<sup>203</sup> Jedná se o lhůtu prekluzivní, neboť jejím uplynutím nárok na náhradu zaniká.<sup>204</sup> K zániku nároku tedy není potřeba vznášet námitku promlčení, nýbrž je to skutečnost, která nastává *ex lege*.

Úmluva CMR také obsahuje zvláštní úpravu promlčení. Ve čl. 32 odst. 1 je stanovena obecná jednorozční promlčecí lhůta pro nároky z přeprav, případný úmysl ji poté prodlužuje na lhůtu tříletou. Počátek běhu promlčecí lhůty se pak liší. Může se jednat o den vydání zásilky v případě její částečné ztráty, poškození nebo překročení dodací lhůty. Při úplné ztrátě zásilky počíná promlčecí lhůta běžet třicátým dnem po uplynutí dodací lhůty, pokud však lhůta ujednána nebyla, tak šedesátým dnem poté, co si dopravce převzal zásilku. V ostatních případech<sup>205</sup> je pro počátek běhu promlčecí lhůty rozhodné uplynutí tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy. Zároveň zde platí pravidlo, podle kterého se do promlčecí lhůty nepočítá den, ve který začíná tato lhůta běžet. Úmluva CMR také upravuje stavení běhu promlčecí lhůty. To nastává v případě, kdy osoba oprávněná zašle písemnou reklamaci dopravci. K odstranění této překážky stavící běh promlčecí lhůty dojde dnem, kdy dopravce odmítne reklamaci oprávněné osoby. Jedná se tedy o tzv. pravé stavení promlčecí lhůty.

### 5.1.5 Řešení sporů

Ohledně případných sporů stanovuje Úmluva CMR v první řadě pravidlo, že se tyto řeší v tom smluvním státě Úmluvy CMR, který určí smluvní strany svým ujednáním.<sup>206</sup> Příslušnost soudu může být dále určena v duchu klasické zásady *actor sequitur forum rei*, tedy podle trvalého bydliště žalovaného nebo hlavního sídla

---

<sup>203</sup> Viz čl. 30 odst. 3 CMR.

<sup>204</sup> Poněkud přesnější se zde jeví anglické znění Úmluvy CMR, které stanoví, že po uplynutí dané lhůty „*No compensation shall be payable*“, z čehož podle mého názoru lépe vyplývá, že dojde nejen k zániku nároku, nýbrž i k zániku práva, a nezůstane zde tedy ani právo naturální.

<sup>205</sup> Jako příklad lze uvést nárok dopravce na náhradu škody způsobenou vadným obalem zásilky (viz čl. 10 CMR) nebo nárok odesílatele na náhradu škody od dopravce v případě, kdy nebyla od příjemce vybrána dobírka (viz čl. 21 CMR).

<sup>206</sup> Viz čl. 31 odst. 1 CMR.

podniku, pobočky nebo jednatelství, prostřednictvím kterého byla uzavřena daná smlouva o přepravě věci. Dále lze určit soudní příslušnost podle místa, ve kterém došlo k převzetí zásilky nebo podle místa, které je určené k jejímu vydání. Zajímavá je aplikace čl. 31 odst. 3 CMR ve členských státech Evropské unie. Tento článek upravuje vzájemnou uznatelnost rozsudků, které byly vydány ve smluvních státech Úmluvy CMR. Z hlediska práva Evropské unie je pro uznatelnost rozhodnutí soudu v občanských a obchodních věcech rozhodné tzv. nařízení Brusel I bis.<sup>207</sup> V čl. 71 je pak uvedeno, že tímto nařízením nejsou dotčeny úmluvy, které upravují příslušnost, uznání nebo výkon rozhodnutí ve zvláště vymezených věcech. Mezi takovéto úmluvy lze zařadit i Úmluvu CMR. Soudní dvůr Evropské unie nicméně podmiňuje vzájemné uznávání rozsudků na základě čl. 31 odst. 3 CMR. Z jeho judikatury vyplývá, že tento článek lze aplikovat v rámci Unie jen tehdy, pokud umožňuje dosáhnout cílů volného pohybu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, jakož i vzájemné důvěry ve výkon rozhodnutí unijních států za podmínek minimálně stejně příznivých, jako jsou podmínky vyplývající z použití nařízení Brusel I bis.<sup>208 209</sup>

### 5.1.6 Nákladní list CMR

Úmluva CMR obsahuje také úpravu nákladního listu užívaného v mezinárodní silniční přepravě věci. Nákladní list CMR je dokument, který se vyplňuje do formulářového vzoru. Tento vzor vytvořila Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) ve spolupráci s Mezinárodní obchodní komorou (ICC) již v roce 1976.<sup>210</sup> Tento formulář zároveň splňuje povinnost vyžadovanou Úmluvou CMR,<sup>211</sup> aby nákladní list obsahoval ustanovení, že se přeprava řídí ustanoveními

---

<sup>207</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech.

<sup>208</sup> Rozsudek Soudního dvora Evropské unie, TNT Express Nederland B.V. v AXA Versicherung AG, ze dne 3. července 2010, věc C-533/08.

<sup>209</sup> Jinými slovy SDEU akcentuje, že i při aplikaci tohoto článku Úmluvy CMR musí být chráněny zásady vyjádřeny v nařízení Brusel I bis, neboť jejich užití umožňuje řádné fungování vnitřního trhu EU.

<sup>210</sup> Viz: <https://www.iru.org/> [online]. [cit. 2018-05-21]. Dostupné z: <https://www.iru.org/resources/iru-library/iru-cmr-model-2007>

<sup>211</sup> Viz čl. 6 odst. 1 písm. k) CMR.

Úmluvy CMR.<sup>212</sup> V nákladním listu jsou zároveň uvedeny nebo k němu připojeny doklady, které poskytuje odesílatel. Dopravce poté odpovídá za správné použití těchto dokladů a jejich ochranu před ztrátou.<sup>213</sup> Nákladní list je dokladem o uzavření přepravní smlouvy.<sup>214</sup> V tomto smyslu tak především zvyšuje právní jistotu smluvních stran, zejména v případě, že dokládá uzavření přepravní smlouvy, která má jen ústní formu. Nákladní list tak má velký význam zejména v praxi, neboť na formuláři jsou přehledně obsažena klíčová práva a povinnosti ze smlouvy o přepravě, a v případě potřeby je možné tímto dokumentem rychle prokázat existenci a základní rysy smlouvy. Další význam nákladního listu spočívá v tom, že potvrzuje převzetí zásilky dopravcem.<sup>215</sup> S nákladním listem je rovněž spojena vyvratitelná právní domněnka, že zásilka a obal byly v okamžiku převzetí v dobrém stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodují s údaji v něm uvedenými.<sup>216</sup> Podle článku 7 Úmluvy CMR zároveň platí, že za správnost údajů v nákladním listu odpovídá odesílatel, což je logickým důsledkem toho, že je to právě on, kdo specifikuje okolnosti přepravy i zásilku samotnou. Aby mohl být naplněn účel nákladního listu, vypracovává se tento dokument ve třech vyhotoveních.<sup>217</sup> První vyhotovení obdrží odesílatel, druhé si ponechává dopravce a třetí cestuje se zásilkou a je předáno příjemci při převzetí zásilky. Úmluva také klade mnoho nároků na obsahové náležitosti nákladního listu. Rozeznává náležitosti obligatorní, upravené v článku 6 odst. 1, mezi které patří např. místo a datum vystavení, jméno a adresa odesílatele, dopravce a příjemce, místo a datum převzetí zásilky, obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu. Mezi fakultativní náležitosti nákladního listu lze poté zařadit např. výdaje, které bere odesílatel na sebe, výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky, smlouvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena nebo pokyny odesílatele dopravci, týkající se pojištění zásilky.<sup>218</sup>

---

<sup>212</sup> Toto předem formulované ustanovení uváděné na formuláři zamezuje případné odpovědnosti dopravce za veškeré výlohy a škody, které by případně vznikly v důsledku toho, že na nákladním listu takové ustanovení uvedeno není, viz čl. 7 odst. 3 CMR.

<sup>213</sup> Viz čl. 11 odst. 3 COTIF-CIM.

<sup>214</sup> Viz čl. 4 věta první COTIF-CIM.

<sup>215</sup> Viz čl. 9 odst. 1 COTIF-CIM.

<sup>216</sup> Viz čl. 9 odst. 2 COTIF-CIM.

<sup>217</sup> Viz čl. 5 COTIF-CIM.

<sup>218</sup> Další náležitosti viz čl. 5 odst. 2 COTIF-CIM.

## 5.2 Železniční přeprava – Úmluva COTIF-CIM

Mezinárodní železniční přeprava je oblastí se značnou historickou tradicí. První úmluva upravující přepravu nákladu po železnici byla podepsána již v roce 1890.<sup>219</sup> V současné době představuje jádro úpravy mezinárodní železniční přepravy Úmluva o mezinárodní železniční přepravě z roku 1980 známá pod zkratkou COTIF.<sup>220</sup> Úmluva nabyla platnosti v roce 1985. V témže roce se dostala do československého právního řádu jako vyhláška č. 8/1985 Sb. Na základě této úmluvy zároveň vznikla Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Sídlem této organizace je švýcarský Bern. V roce 1999 byla úmluva COTIF revidována přijetím Protokolu z Vilniusu. Ten rozšířil počet přípojek této úmluvy ze dvou na stávajících sedm.<sup>221</sup> Z hlediska přepravy věci je klíčová přípojka B, nazvaná Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží. Tato přípojka má zkratku CIM a úmluva COTIF ve znění této přípojky se často uvádí jako Úmluva COTIF-CIM.

Použitelnost Úmluvy COTIF-CIM je upravena ve čl. 1. Z tohoto článku vyplývá, že se COTIF-CIM vztahuje na smlouvy o přepravě věci za úhradu, leží-li místo převzetí zboží a místo dodávky zboží ve dvou různých členských státech. V tomto případě je tedy okruh působnosti užší, než je tomu v případě Úmluvy CMR. Smluvním stranám je však výslovně umožněno, aby si ujednaly, že se bude COTIF-CIM vztahovat na jejich právní poměr i v případě, že se ve členském státě nachází jen místo převzetí nebo jen místo doručení, čímž dojde k stejné působnosti jako v Úmluvě CMR. Podobnost s Úmluvou CMR lze spatřit v drobném rozšíření působnosti i na multimodální přepravu. V čl. 1 odst. 3 je výslovně stanoveno, že k použitelnosti COTIF-CIM postačuje, pokud je doplňkem přepravy po železnici silniční přeprava nebo přeprava na říčních linkách ve vnitrostátní dopravě členského státu. V případě doplňkové přepravy po moři nebo po říčních linkách překračujících státní hranice se bude COTIF-CIF

---

<sup>219</sup> Anglický název zněl *International Convention of Bern on the transport of goods by rail*.

<sup>220</sup> Zkratka je odvozena z francouzského názvu „*Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*“.

<sup>221</sup> Místo přípojek A a B jsou zde nyní přípojky A až G. Např. přípojka A (CIV) upravuje přepravu osob a zavazadel, přípojka C (RID) upravuje převoz nebezpečného zboží.

aplikovat jen v případě, že tato doplňková přeprava proběhne po tratích, které jsou zapsány v seznamu tratí tak, jak to předvídá článek 24 odst. 1 COTIF.<sup>222</sup>

Povinnost nahradit škodu je upravena ve třetím oddíle úmluvy COTIF-CIM nazvaném odpovědnost. V čl. 23 je stanovena dopravcova odpovědnost za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou zásilky nebo jejím poškozením. Tato dopravcova odpovědnost je ohraničena na jedné straně momentem, kdy zásilku přijme, a na druhé straně momentem, kdy zásilku dodá. Dopravce zároveň odpovídá za překročení dodací lhůty. U odpovědnosti za překročení dodací lhůty se obecně vyskytuje problém, jak takovou lhůtu stanovit. Úmluva COTIF-CIM přichází se zajímavým řešením a ve svém čl. 16 přímo stanoví lhůty, které je potřeba dodržet v případě, že si smluvní strany samy dodací lhůtu neujednají.<sup>223</sup> Článek 23 také obsahuje seznam liberačních důvodů, na základě kterých se může dopravce zprostit své odpovědnosti. Mezi tyto důvody patří např. chybějící nebo vadný obal u zboží, přirozená povaha určitého zboží, nesprávné, nepřesné nebo neúplné označení nebo číslování kusů zásilky nebo přeprava živých zvířat. Dopravce také odpovídá za své zaměstnance a jiné osoby, které k přepravě využívá.<sup>224</sup> Úmluva COTIF-CIM rovněž upravuje odpovědnost odesílatele. Podle čl. 14 odpovídá odesílatel dopravci za škody, které jsou způsobeny tím, že obal chybí nebo je vadný.<sup>225</sup> Dále odesílatel odpovídá za škody vzniklé tím, že jsou jeho údaje v nákladním listu nesprávné, nepřesné nebo neúplné.<sup>226</sup> Z hlediska odpovědnosti odesílatele je taktéž důležitá přípojka C (RID), neboť ta se týká přepravy nebezpečného zboží. Pokud odesílatel opomene uvést údaje předepsané v RID, tak má povinnost nahradit dopravci veškerou škodu a náklady, které jsou důsledkem tohoto opomenutí.<sup>227</sup> Dopravce je pak oprávněn zboží vyložit, zničit nebo zneškodnit, aniž by musel poskytovat náhradu.<sup>228 229</sup>

---

<sup>222</sup> Samotný seznam je pak dostupný z: [http://otif.org/en/?page\\_id=204](http://otif.org/en/?page_id=204)

<sup>223</sup> Toto ustanovení obzvláště vyniká v porovnání se zmiňovaným a značně obecným čl. 19 Úmluvy CMR.

<sup>224</sup> Viz čl. 40 COTIF-CIM.

<sup>225</sup> Viz čl. 14 COTIF-CIM.

<sup>226</sup> Viz čl. 8 odst. 1 písm. a) COTIF-CIM.

<sup>227</sup> Viz 8 odst. 1 písm. b) COTIF-CIM.

<sup>228</sup> Viz 9 COTIF-CIM.

<sup>229</sup> Z uvedeného lze učinit závěr, že úprava odpovědnosti odesílatele v COTIF-CIM je totožná jako v Úmluvě CMR.

Co se týče výše náhrady škody, tak i zde je úprava obdobná jako v Úmluvě CMR. Úmluva nejprve stanovuje obecný postup při výpočtu výše odškodnění, které se vypočte podle ceny na burze, případně podle tržní ceny, pokud obě hodnoty chybí, zjistí se výše podle obecné hodnoty zboží stejného druhu a jakosti platné v den a v místě, kde bylo zboží přijato k přepravě.<sup>230</sup> Limitem je pak částka 17 zúčtovacích jednotek za kilogram.<sup>231</sup> Limit nicméně může být prolomen, pokud dopravce koná úmyslně anebo nedbalostně, to ovšem jen v případě, že zároveň jedná s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla nastat nedbalostí, a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.<sup>232</sup> Limit je dále prolomen, pokud si smluvní strany ujednájí, že v nákladním listu uvedou hodnotu zboží, která je vyšší než 17 zúčtovacích jednotek za kilogram. Smluvní strany si také mohou ujednat, že odesílatel uvede v nákladním listu zvláštní zájem na dodání zboží. I v tomto případě dojde k prolomení stanoveného limitu.<sup>233</sup>

Pokud jde o výhrady a reklamace, tak úmluva COTIF-CIM stanovuje pravidlo, podle kterého dochází k zániku nároků vůči dopravci v okamžiku, kdy oprávněná osoba přijme zásilku.<sup>234</sup> V témže článku jsou však upraveny situace, ve kterých nedochází k zániku nároku. Mezi tyto situace patří např. případ částečné ztráty nebo poškození, pokud oprávněný zjistil ztrátu nebo poškození před přijetím zboží.<sup>235</sup> Dále jsou zde stanoveny různé lhůty, ve kterých musí oprávněná osoba učinit výhradu, aby nedošlo k zániku nároku. Co se týče promlčení nároků z přepravní smlouvy, tak úmluva COTIF-CIM stanovuje jednoletou a v některých případech dvouletou promlčecí lhůtu.<sup>236</sup>

Úmluva COTIF-CIM rovněž obsahuje ustanovení, které upravuje, jaký soud bude příslušný k řešení případného sporu. Pokud si strany nedohodnou příslušnost soudu, mohou být nároky uplatňovány u soudů členského státu, ve kterém má žalovaný trvalé bydliště nebo sídlo nebo alternativně u soudu státu, na jehož

---

<sup>230</sup> Viz čl. 30. Odst. 1 COTIF-CIM.

<sup>231</sup> I zde platí výhrady k pevnému stanovení takové částky učiněné v části věnované Úmluvě CMR.

<sup>232</sup> Jedná se o vědomou nedbalost.

<sup>233</sup> Viz čl. 34 a 35 COTIF-CIM.

<sup>234</sup> Viz čl. 47 COTIF-CIM.

<sup>235</sup> A učiní tak v souladu s čl. 42 COTIF-CIM.

<sup>236</sup> Viz čl. 48 COTIF-CIM.



území leží místo převzetí nebo místo dodání zásilky.<sup>237</sup> Zároveň je zde stanovena překážka litispence a překážka věci rozhodnuté. Tyto překážky mohou být prolomeny v případě, že smluvní strana podá žalobu v jiném státě, neboť v tomto jiném státě nemůže být vykonáno ono původní rozhodnutí, které založilo překážku věci rozhodnuté.

### 5.3 Letecká přeprava – Montrealská úmluva

V oblasti mezinárodní letecké přepravy věci je nejdůležitější mezinárodní smlouvou Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě přijatá v roce 1999 v kanadském Montrealu. Místo přijetí této mezinárodní smlouvy se také promítá do jejího zkráceného a v praxi užívaného názvu – Montrealská úmluva. Úmluva je zveřejněna ve sbírce mezinárodních smluv České republiky pod číslem 123/2003 Sb. m. s.

Montrealská úmluva se vztahuje nejen na přepravu věci, ale též na přepravu osob a zavazadel. Tato přeprava musí být mezinárodní, prováděná letadlem a musí být poskytnuta za úplatu.<sup>238</sup> Důležité je vymezení toho, co Montrealská úmluva rozumí pod pojmem mezinárodní přepravy. Jedná se o přepravu, při které se na základě ujednání smluvních stran nachází místo odletu a místo určení (přičemž je irelevantní, zda dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání) buď na území dvou smluvních států, nebo jen na území jednoho smluvního státu za podmínky, že dojde k zástavce na území jiného státu, který však nemusí být státem smluvním.<sup>239</sup> Pokud přeprava neprobíhá mezi smluvními státy, může se řídit tzv. Varšavskou úmluvou.<sup>240 241 242</sup> Ustanovení Montrealské úmluvy se také nevztahují na přepravu poštovních zásilek.

---

<sup>237</sup> Viz čl. 46 COTIF-CIM.

<sup>238</sup> Vztahuje se nicméně i na bezplatnou leteckou přepravu, prováděnou podniky a organizacemi zabývajícími se leteckou dopravou. Viz čl. 1 odst. 1 Montrealské úmluvy.

<sup>239</sup> Viz čl. 1 odst. 2 Montrealské úmluvy.

<sup>240</sup> Jedná se o Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsanou roku 1929 ve Varšavě.

<sup>241</sup> Uvedený závěr vyplývá ze čl. 55 Montrealské úmluvy, který stanoví aplikační přednost před mj. Varšavskou úmluvou, ovšem jen v případě, že alespoň jeden stát, na jehož území se nachází místo odletu nebo místo určení, je smluvním státem Montrealské úmluvy.

<sup>242</sup> Vztah mezi Montrealskou a Varšavskou úmluvou byl částečně řešen v rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 31.1.2006 č.j. 46 Cm 107/2003-104. V tomto rozsudku byl použit čl. 22 odst. 3 Montrealské úmluvy upravující limit náhrady škody i přesto, že se právní poměr smluvních stran

Montrealská úmluva obsahuje tradiční úpravu odpovědnosti a liberačních důvodů. Dopravce tak odpovídá za zničení, poškození nebo ztrátu zásilky. Podmínkou je, že škoda nastala během letecké přepravy. Vymezení pojmu letecká přeprava je však v Montrealské úmluvě značně problematické. Letecká přeprava nezahrnuje přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště. Z toho lze a *contrario* dovodit, že pod pojem letecká přeprava lze zahrnout i přepravu v rámci letiště, čímž se rozsah aplikovatelnosti Montrealské úmluvy částečně rozšiřuje. Zároveň i pozemní, námořní nebo vnitrozemská vodní přeprava mohou být považovány za přepravu leteckou. Bude se jednat o případ, kdy bude takové přepravy užito v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání. V tu chvíli působí vyvratitelná domněnka, že i tyto druhy přepravy spadají pod přepravu leteckou. Takové vymezení vyvolává určité problémy, neboť není zcela jasné, kdy je určitý druh přepravy užíván pro účely nakládání, dodání nebo překládání. V článku 18 odst. 2 jsou pak obsaženy liberační důvody, které musí dopravce prokázat, pokud se chce zprostit odpovědnosti. Dopravce dále odpovídá podle článku 19 za pozdní dodání zásilky, ledaže prokáže, že učinil veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátil.

Montrealská úmluva obsahuje limity, do kterých lze nahrazovat škodu. V případě přepravy věci je tento limit stanoven na 19 zúčtovacích jednotek.<sup>243</sup> Zajímavostí Montrealské úmluvy je, že zde tento limit podléhá valorizaci, a nehrozí tak situace, kdy by tento limit neodpovídal současným cenám.<sup>244</sup> Montrealská úmluva neupravuje, na rozdíl od ostatních úmluv týkajících se přepravy věci, možnost prolomení stanoveného limitu.<sup>245</sup> Úprava odpovědnosti odesílatele zahrnuje jeho odpovědnost za správnost údajů uvedených v nákladním listu a odpovědnost za správné poskytnutí informací týkajících se celních, policejních a jiných úředních formalit.

---

řídil Varšavskou úmluvou. Důvodem bylo to, že Česká republika nepřistoupila k Montrealskému protokolu č. 4 z roku 1975, který zaváděl jednotku SDR do Varšavské úmluvy.

<sup>243</sup> Viz čl. 22 odst. 3 Montrealské úmluvy.

<sup>244</sup> Např. k jeho zvýšení ze 17 SDR na 19 SDR došlo k 1. 1. 2010.

<sup>245</sup> Uvedené platí jen pro přepravu věci, v případě přepravy osob nebo zavazadel však k prolomení limitu dojít může. Zároveň je vhodné zmínit, že v těchto oblastech je stanoven limit v jiné výši, viz čl. 22 odst. 1, 2 a 5 Montrealské úmluvy.

Případnou reklamaci je oprávněná osoba povinna učinit ve čtrnáctidenní lhůtě od obdržení nákladu. Případné zpoždění v doručení nákladu prodlužuje tuto lhůtu o sedm dní.<sup>246</sup> Neuplatnění této výhrady vede ke ztrátě možnosti podat jakoukoli žalobu vůči dopravci.

Právo na podání žaloby se promlčuje v dvouleté lhůtě. Poněkud netradičně se tato lhůta počítá ode dne příletu na místo určení nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět nebo ode dne zastavení dopravy.<sup>247</sup>

Žalobu může podat žalobce na území státu, který je smluvní stranou Montrealské úmluvy. Pokud si smluvní strany určily soud svým ujednáním, bude příslušný takto sjednaný soud. Žalobce může dále podat žalobu u soudu, kde má dopravce bydliště nebo sídlo nebo u soudu, v jehož obvodu se nachází místo podnikání žalovaného, ve kterém došlo ke sjednání přepravní smlouvy.<sup>248</sup>

#### **5.4 Přeprava po moři – Haagsko-Vysbijská pravidla**

Úprava přepravy věci po moři je obsažena ve dvou, resp. třech mezinárodních úmluvách. První a nejvýznamnější úmluvou jsou Haagsko-visbyjská pravidla o konosamentech („HV“) z roku 1924 a pozměněná tzv. bruselským protokolem z roku 1968. Druhou úmluvou je Úmluva organizace Spojených národů o námořní přepravě zboží, která je známa spíše pod svým zkráceným názvem – Hamburská pravidla o konosamentech („HPK“). Tato úmluva pochází z roku 1978 a je užívána spíše v rozvojových zemích než v klasických námořních velmocích typu Velké Británie nebo Francie. Konečně třetí a zároveň nejmladší je Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři, tzv. Rotterdamská pravidla („RP“). Tato úmluva byla podepsána v roce 2009, její signatáři se nicméně zdráhají úmluvu ratifikovat. Je proto otázkou, zda někdy dojde k její aplikaci. V následujícím výkladu se zaměřím především na nejrozšířenější Haagsko-visbyjská pravidla.

Haagsko-visbyjská pravidla se vztahují na přepravu věci po moři a samotná úmluva tuto působnost nikterak nerozšiřuje. Podmínku aplikovatelnosti HV stanovuje článek 10. Podle tohoto článku se HV vztahují na tu přepravu, která

---

<sup>246</sup> Viz čl. 31 odst. 1 Montrealské úmluvy.

<sup>247</sup> Viz čl. 35 Montrealské úmluvy.

<sup>248</sup> Viz čl. 33 Montrealské úmluvy.

probíhá mezi dvěma státy, pokud byl nákladní list vydán smluvním státem nebo přeprava začala ve smluvním státě nebo si tak smluvní strany ujednaly. Jistým specifíkem této úmluvy je požadavek, aby byla smlouva o přepravě věci kryta nákladním listem nebo dokumentem obdobné povahy.<sup>249</sup>

Článek 3 odst. 1 HV stanovuje dopravci povinnost náležitě péče (*due diligence*), která zahrnuje povinnost učinit plavidlo způsobilým k plavbě po moři, zajistit posádku, vybavení, zásoby a chladicí zařízení. Tyto povinnosti je dopravce povinen vykonat před a při začátku plavby. Plavidlo by tedy mělo být připraveno na nebezpečí, která lze při přípravě plavby předvídat. Porušení těchto povinností způsobuje dopravcovu odpovědnost. Dopravce nicméně může odpovídat za ztrátu nebo poškození zásilky, jeho odpovědnost za zpoždění není upravena.

Úmluva HV upravuje poměrně širokou škálu liberačních důvodů. Z článku 4 odst. 1 vyplývá, že dopravce v zásadě neodpovídá za škodu, pokud tato není důsledkem porušení jeho povinnosti náležitě péče. V odstavci druhém je poté obsažen seznam liberačních důvodů, mezi které patří např. pochybení nebo zanedbání povinnosti kapitána, námořníka, lodivoda nebo zaměstnance dopravce v navigaci nebo řízení lodi. Dalšími liberačními důvody jsou pak požár,<sup>250</sup> zásah vyšší moci, válečný akt apod.

Výše náhrady škody je limitována částkou 2 zúčtovacích jednotek za kilogram. Pro oblast námořní přepravy je ovšem typický limit stanovený nikoli za kilogram, ale za balení.<sup>251</sup> Tento limit je poté stanoven částkou 666,67 SDR za balení. Balení se specifikuje v nákladním listě, pokud tam vymezeno není, bere se v potaz celý přepravní kontejner. K nalezení odpovědi na otázku, zda se použije limit za kilogram nebo za balení, je potřeba vypočítat, jaká má být v konkrétním případě náhrada. Po provedení tohoto výpočtu vychází odesílatel z té částky, která je pro něj výhodnější, tedy z částky vyšší.

Výhradu ohledně poškození nebo ztráty zásilky je příjemce povinen učinit před tím, než mu je zásilka dána do péče nebo v tu chvíli, kdy mu je předávána.

---

<sup>249</sup> Viz čl. 1 odst. 1 písm. b) HV.

<sup>250</sup> Srov. však např. případ *Papera Traders Co. Ltd. v Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.*, *The Eurasian Dream* [2002] EWHC 118 (Comm), dostupný na <http://www.nadr.co.uk/articles/published/Commer/Papera%20v%20Hyundai%202002.pdf>, ve kterém soud rozhodl, že se požár jako liberační důvod neuplatní, neboť mu v tomto konkrétním případě šlo velmi snadno zabránit, a je tak dopravcovou chybou, že nezajistil řádně vycvičenou posádku, která by si s tímto původně malým ohněm poradila.

<sup>251</sup> Původní znění HV obsahovalo jen limit za balení.

Pokud se nejedná o evidentní škodu, má k učinění výhrady třídní lhůtu.<sup>252</sup> Pokud tak neučiní, tak se má za to, že zásilka byla doručena tak, jak je uvedeno v nákladním listu. Promlčecí lhůta je stanovena jako jednorochí.<sup>253</sup> Doložku o soudní pravomoci úmluva HV neobsahuje, pokud jsou státy členy Evropské unie, bude se pravomoc soudu určovat podle nařízení Brusel I bis.

## 5.5 Přeprava po vnitrozemských vodních cestách

V úpravě přepravy věci po vnitrozemských vodních cestách se používá Budapešťská smlouva o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (uváděná pod zkratkou „CMNI“). Jedná se o poměrně nedávnou právní úpravu, neboť smlouva byla sjednána v roce 2001 v Budapešti. Česká republika je smluvní stranou CMNI a úmluva je zde uveřejněna pod č. 32/2006 Sb. m. s.

Úmluva CMNI se vztahuje na smlouvy o přepravě, pokud se jedná o přepravu mezinárodní, přičemž postačuje, aby se ve smluvním státě CMNI nacházelo buď jen místo nakládky, nebo místo vykládky zboží.<sup>254</sup> Úmluva se použije i v případě, že část přepravy probíhá v režimu podléhajícímu námořním pravidlům, ledaže je ale vystaven konosament podléhající námořním pravidlům nebo je proplutá vzdálenost, která podléhá námořním pravidlům, delší než ta, která je učiněna na vnitrozemských vodních cestách.<sup>255</sup>

Podle Úmluvy CMNI odpovídá dopravce za škodu, která vznikne ztrátou nebo poškozením zásilky a také za škodu, která je důsledkem překročení dodací doby.<sup>256</sup> Dopravce odpovídá za zásilku od okamžiku, kdy zásilku převezme, do okamžiku, kdy ji dodá. Článek 3 odst. 2 CMNI obsahuje dispozitivní úpravu, podle které dochází k převzetí zboží a jeho dodání na plavidle. Dopravce zároveň odpovídá za své zástupce a zaměstnance.<sup>257</sup> V úmluvě CMNI je dále stanoven seznam liberačních důvodů, na základě kterých se dopravce může své

---

<sup>252</sup> Viz čl. 3 odst. 6 HV.

<sup>253</sup> Viz čl. 3 odst. 6 alinea druhá HV.

<sup>254</sup> Viz čl. 2 odst. 1 CMNI.

<sup>255</sup> Viz čl. 2 odst. 2 CMNI.

<sup>256</sup> Viz čl. 16 odst. 1 CMNI.

<sup>257</sup> K této odpovědnosti viz např. Rozsudek Zemského soudu v Hamburku (LG Hamburg) ze dne 15. 6. 2016, sp. zn. 417 HKO 105/15, Recht der Transportwirtschaft 10/2017, str. 399. V případě šlo mj. o to, že si žalovaný najal třetí subjekt, aby provedl vyčištění lodního tanku. Soud stanovil, že dopravce sice odpovídá za své zástupce a zaměstnance, nemůže však odpovídat za třetí subjekt, neboť neodpovídá za vlastní porušení řádné péče tohoto subjektu.

odpovědnosti zprostit.<sup>258</sup> Pamatováno je i na odpovědnost odesílatele, který musí poskytnout dopravci informace uvedené v čl. 6 CMNI.<sup>259</sup> Zpřísněné jsou pak požadavky v případě poskytnutí informací o nebezpečném zboží nebo o zboží, které poškozují životní prostředí. Porušení těchto povinností zakládá odpovědnost odesílatele.

V Úmluvě CMNI je rovněž stanoven limit náhrady škody. V první řadě je upraven limit 2 SDR za kilogram. Dále je stanoven limit 666,67 SDR za každé balení. K určení toho, jaký limit se použije, je opět potřeba provést v konkrétním případě výpočet a použít tu částku, která je vyšší, a poskytuje tak odesílateli větší odškodné. Jestliže jde u balení o přepravní kontejner a v listině nejsou uvedeny jiné nákladové jednotky, uplatní se částka 1 500 SDR za kontejner a navíc 25 000 SDR za zboží uložené v kontejneru. Prolomení limitů nastane v případě, že dopravce způsobil škodu svým úmyslným jednáním nebo pokud jednal lehkomyšlně s vědomím toho, že vznik škody je pravděpodobný.<sup>260</sup> Dále nastane prolomení limitů v případě, kdy byla vyšší hodnota zásilky zaznamenána v přepravní listině, nebo pokud si tak smluvní strany výslovně ujednají.

Příjemce je povinen učinit výhradu ohledně případného poškození nebo ztráty zásilky neprodleně poté, co zboží obdrží. Pokud není vada zjevná, má na učinění výhrady lhůtu 7 kalendářních dnů. Pokud výhradu neučiní, má se za to, že mu bylo zboží doručeno v takové kvalitě a množství, v jakém je dopravce převzal k přepravě.<sup>261</sup> Nároky ze smlouvy uzavřené podle CMNI se promlčují v promlčecí lhůtě jednoho roku.<sup>262</sup> Ustanovení, které by upravovalo případné řešení sporů, CMNI neobsahuje. Stejně jako u Haagsko-visbyjských pravidel se zde využije nařízení Brusel I bis, pokud jsou splněny podmínky v tomto nařízení uvedené.

## 5.6 Přeprava věci v právu Evropské unie

Úprava právních důvodů přepravy věci, mezi které se řadí zejména smlouva o přepravě věci, zasílatelská smlouva a smlouva o provozu dopravního

---

<sup>258</sup> Liberační důvody jsou uvedeny v čl. 18 CMNI. Patří mezi ně např. jednání nebo opomenutí odesílatele nebo příjemce, neexistence nebo vada obalu, povaha zboží apod.

<sup>259</sup> Mezi tyto povinnosti patří např. rozměry, počet a hmotnost přepravovaného zboží nebo povaha, charakteristika a vlastnosti přepravovaného zboží.

<sup>260</sup> Viz čl. 21 odst. 1 CMNI.

<sup>261</sup> Viz čl. 23 CMNI.

<sup>262</sup> Viz čl. 24 CMNI.

prostředku, je obsažena v národních předpisech jednotlivých členských států Evropské unie. Vliv evropského práva na tuto oblast lze označit jako minimální. Evropská unie se ve své legislativě zaměřuje zejména na přepravu osob a na ochranu jejich práv. I v oblasti přepravy osob se však lze setkat s přepravou věci, a sice zavazadla.<sup>263</sup> V rámci Evropské unie platí několik nařízení, která přepravu osob a zavazadel reglementují.<sup>264</sup> Poměrně významně se v těchto nařízeních projevují prvky spotřebitelského práva. Nařízení upravují práva, která mají cestující v případech, kdy dojde k jejich zranění, ztrátě jejich zavazadel nebo zrušení nebo zpoždění jejich linky.

Výše byla také nastíněna významná role, kterou mají evropské právní předpisy při určování rozhodného práva nebo při určování příslušnosti a pravomoci soudů.

Evropské právo, které se týká přepravy věci, se mnohem častěji vypořádává s problematikou typickou pro oblast práva veřejného. Evropské právo se tak vypořádává s ochranou životního prostředí<sup>265</sup> nebo s bezpečností provozu.<sup>266</sup> Dále je upravena oblast přepravy nebezpečného zboží<sup>267</sup> a zpoplatnění některých silnic.<sup>268</sup>

Významnou roli hraje v oblasti přepravy Soudní dvůr Evropské unie, jehož judikatura se dotýká zejména nařízení na ochranu cestujících a zavazadel. Jak ale bylo ukázáno výše na případu TNT proti AXA, může se dotýkat i vzájemného

---

<sup>263</sup> Přeprava zavazadla je upravena v rámci přepravy osob i v OZ, viz § 2550 a násl.

<sup>264</sup> Jedná se např. o Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů. Otázky zavazadel jsou pak v letecké dopravě upraveny v Nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002. V oblasti autobusové přepravy se jedná o Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě. Mimo oblast práva EU pak vznikla Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě cestujících a zavazadel („CVR“), která platí zejména v některých zemích východní Evropy (některé nejsou členskými státy EU, např. Srbsko). Dohoda je platná i v České republice, a sice pod č. 91/2006 Sb. m. s.

<sup>265</sup> Viz např. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES ze dne 5. listopadu 2002, kterou se mění směrnice o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění z lodí nebo směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

<sup>266</sup> Viz např. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě.

<sup>267</sup> Směrnice Rady 95/50/ES ze dne 6. října 1995 o jednotných postupech kontroly při silniční dopravě nebezpečných věcí.

<sup>268</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

vztahu evropských předpisů a mezinárodních úmluv o přepravě věci. V současné době je taktéž aktuální jeho rozhodovací činnost v oblasti tzv. sdílené ekonomiky. V této souvislosti bych zmínil nedávný rozsudek Soudního dvora ve věci Uber Španělsko.<sup>269</sup> Soudní dvůr zde posuzoval služby nabízené společností Uber jako jakýsi balík služeb, ve kterém jsou zahrnuty služby zprostředkovatelské, přepravní a samotná Uber aplikace. Podle soudu mají být tyto služby zahrnuty pod služby přepravní resp. pod služby v oblasti dopravy ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU. Takové služby nespádají pod směrnici o službách na vnitřním trhu<sup>270</sup> ani jiný evropský právní předpis, a je proto na členských státech, jakou právní úpravu této služby zvolí. Takový závěr povede podle mého názoru k jistému znepráhlednění právní úpravy sdílené ekonomiky, neboť na území Evropské unie se nebude aplikovat jednotná úprava. Snahy jednotlivých členských států bývají navíc obecně více protekcionistické než jednotná úprava a kvalita jednotlivých národních úprav se může výrazně lišit. Sdílená ekonomika se přitom může v budoucnu významně podílet i na přepravě zásilek.<sup>271</sup> I proto by bylo podle mého soudu lepší, kdyby byla tato problematika řešena na unijní úrovni.

---

<sup>269</sup> Rozsudek Soudního dvora Evropské unie, *Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems SpainSL*, ze dne 20. prosince 2017, věc C-434/15.

<sup>270</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu.

<sup>271</sup> Srov. různé pokusy v této oblasti, např. službu *zavezu.cz*, která funguje na stejném principu jako služba Uber, ale týká se přepravy zásilek.



## **Závěr**

Cílem této diplomové práce byla analýza, popis a porovnání právních důvodů, na základě kterých dochází k přepravě věci, a poukázání na problematiku přepravy věci v případech, kdy se v ní vyskytuje mezinárodní prvek.

Úvodní kapitola této práce poukázala na to, že oblast právní přepravy věci nemá takovou historickou tradici, jako jiné soukromoprávní instituty. Zajímavé je porovnání této úvodní kapitoly a kapitoly poslední věnované mezinárodní přepravě věci. V této poslední kapitole je totiž vidět, jak dynamickým vývojem si tato oblast prošla zhruba od konce 19. století. Byl to zejména mezinárodní obchod, jehož rozvoj způsobil, že si mezinárodní společenství začalo uvědomovat nutnost přijetí mezinárodních úmluv, které by upravily problematiku přepravy věci pro různé druhy přepravy. Toto úsilí vyústilo v přijetí několika mezinárodních úmluv, kterým je věnována právě poslední kapitola této práce. V mezinárodní přepravě věci přitom stále existuje potenciál pro novou právní úpravu, velkou výzvou je nepochybně mezinárodní úmluva upravující zasílatelství nebo multimodální přepravu. Zároveň je otázkou, zda se znovu nepokusit sjednotit pravidla v námořní přepravě, neboť projekt Rotterdamských pravidel se nezdá být životaschopný.

Přijetí občanského zákoníku v roce 2012 s sebou přineslo celou řadu velkých změn, na právní úpravu přepravy věci však měla tato rekonstrukce jen zanedbatelný vliv. Úprava jednotlivých smluvních typů je do značné míry podobná úpravě obsažené ve zrušeném obchodním zákoníku. Výhodou v tomto směru je, že na většinu případů lze použít stávající judikaturu, což zvyšuje právní jistotu smluvních stran. Problém dvojkolejnosti právní úpravy se sice týkal pouze smlouvy o přepravě věci, přesto však lze podle mého názoru přivítat, že nyní je úprava všech právních titulů, na základě kterých dochází k přepravě věci, obsažena jen v občanském zákoníku.

Pokud jde o právo EU a jeho vliv na tuto oblast, patrně nelze v nejbližší době očekávat přijetí právních předpisů, týkajících se přepravy věci. Členské státy jsou totiž ve většině případů smluvními stranami uvedených mezinárodních úmluv, které přepravu věci upravují. V teoretické rovině lze uvažovat o tom, že by EU učinila podobný krok, jaký učinila u přepravy osob. Zde totiž EU zařadila

prostřednictvím svých nařízení některé úmluvy do evropského práva a některé oblasti, kterých se dané úmluvy nedotýkají, upravila v nařízeních nových.

## Seznam použitých zkratek

<b>OZ</b>	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
<b>CMR</b>	Convention Marchandise Routière - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
<b>CIM</b>	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
<b>COTIF</b>	Úmluva o železniční přepravě
<b>OTIF</b>	Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
<b>HV</b>	Haagsko-visbyjská pravidla – Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů
<b>CMNI</b>	Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách
<b>SDR</b>	Zvláštní práva čerpání (z anglického <i>Special Drawing Rights</i> )
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>SDEU</b>	Soudní dvůr Evropské unie
<b>ABGB</b>	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch – občanský zákoník Rakouské republiky

<b>ObchZ</b>	Obchodní zákoník 513/1991 Sb.
<b>FIATA</b>	Mezinárodní federace zasílatelských sdružení
<b>OSN</b>	Organizace spojených národů

## Seznam použitých zdrojů

### Literatura

DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J. a ZUKLÍNOVÁ, M. *Občanské právo hmotné I - Díl první: Obecná část*. 2. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 9788075521873.

SEDLÁČEK, P. a FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-573-4.

KUČERA, Z., PAUKNEROVÁ, M. a RŮŽIČKA, K. *Mezinárodní právo soukromé*. 8. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 9788073805500.

SKŘEJPEK, Michal. *Římské soukromé právo: systém a instituce*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. Vysokoškolské učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 9788073803346.

HEYROVSKÝ, Leopold. *Dějiny a systém soukromého práva římského*. Praha: Otto, 1910.

PAUL J. DU PLESSIS. *Letting and hiring in Roman legal thought, 27 BCE - 284 CE*. Leiden: Brill, 2012. ISBN 9004219595.

SELTENREICH, Radim. *Dějiny evropského kontinentálního práva: vysokoškolská právnícká učebnice*. 3., upr. vyd. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 9788087212547

ELIÁŠ, Karel. *Občanský zákoník: velký akademický komentář: úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. Praha: Linde, 2008. Zákony - komentáře. ISBN 978-80-7201-687-7.

ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J.; FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník - komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. ISBN 978-80-7478-630-3.

HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář.* V Praze: C.H. Beck, 2017. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-634-0.

LAVICKÝ, Petr. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8.

URFUS, Valentin. *Historické základy novodobého práva soukromého: Římskoprávní dědictví a soukromé právo kontinentální Evropy.* Praha: C.H. Beck, 1994. Beckovy právnické učebnice. ISBN 80-7049-107-8.

ČERNÁ, Stanislava, Ivana ŠTENGLOVÁ, Irena PELIKÁNOVÁ a Jan DĚDIČ. *Obchodní právo: podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele.* Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 9788075523334.

### **Internetové zdroje**

Domestikování savci. *Savci.upol.cz* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: <http://www.savci.upol.cz/teorie/domest.htm>

Domestikace koní. *Rozhlas.cz* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: [http://www.rozhlas.cz/planetarium/priroda/\\_zprava/domestikace-koni-od-kdy-zijeme-spolu--957347](http://www.rozhlas.cz/planetarium/priroda/_zprava/domestikace-koni-od-kdy-zijeme-spolu--957347)

The Wheel 5,200 years. *Mgml.si* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: <http://www.mgml.si/en/city-museum-of-ljubljana-377/city-museum-of-ljubljana/future-exhibitions-523/wheel-5-200-years/>

Osídlení Austrálie. *Austrálie* [online]. [cit. 2017-05-25]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/js13/australie/web/pages/03-osidleni.html>

Důvodová zpráva. *Obcanskyzakonik.justice.cz* [online]. [cit. 2017-05-26]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>, s. 18.

MAREK, Karel. Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie* [online]. 2014 [cit. 2018-02-25]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku?browser=mobi>

Status of treaties. *Https://treaties.un.org* [online]. [cit. 2018-3-21]. Dostupné z: [https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg\\_no=xi-b-11&chapter=11&lang=en](https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg_no=xi-b-11&chapter=11&lang=en)

## **Právní předpisy**

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 91/2012 Sb., zákon o mezinárodním právu soukromém, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 141/1950 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 109/1964 Sb., hospodářský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 101/1963 Sb., o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 455/1991 Sb., zákon o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů

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

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

Vyhláška 134/1964 Sb. o přepravním řádu vodní dopravy

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

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

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

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)

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

Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, Brusel 23. 2. 1968 – tzv. Haagsko-vysbijská pravidla

Smlouva o fungování Evropské unie



Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech.

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

### **Judikatura**

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie, TNT Express Nederland B.V. v AXA Versicherung AG, ze dne 3. července 2010, věc C-533/08.

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems SpainSL, ze dne 20. prosince 2017, věc C-434/15.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22. 6. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5279/2009.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 11. 7. 2013, sp. zn. 32 Cdo 2350/2011.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 25. 2. 2010, sp. zn. 23 Cdo 3021/2009.

Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 22. 4. 2009, sp. zn. 32 Cdo 241/2009.

Rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 31. 1. 2006 sp. zn. 46 Cm 107/2003.

Rozsudek Zemského soudu v Hamburku (LG Hamburg) ze dne 15. 6. 2016, sp. zn. 417 HKO 105/15.

Rozhodnutí Commercial court ze dne 7. 2. 2002 ve věci Papera Traders Co. Ltd. v  
Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., The Eurasian Dream.

## Název práce v českém jazyce

Právní úprava přepravy věci

### Abstrakt

Tématem této diplomové práce je právní úprava přepravy věci. Jedná se o oblast, která zaujímá významnou roli v ekonomickém fungování společnosti. Právní úprava této problematiky je však značně rozvrstvená mezi soukromoprávní předpisy, mezinárodní úmluvy a částečně též předpisy veřejnoprávní. V této práci je věnována pozornost především prvním dvěma kategoriím.

Práce je kromě úvodu a závěru rozčleněna do pěti kapitol, které se pak dále, s výjimkou kapitoly první, dělí na další podkapitoly. Po historickém úvodu, zaměřeném zejména na římské právo, následují postupně tři kapitoly věnované jednotlivým smluvním typům, které mohou být právním důvodem přepravy věci. Jedná se o smlouvu o přepravě věci, smlouvu zasílatelskou a smlouvu o provozu dopravního prostředku.

Tyto smlouvy jsou postupně charakterizovány, jsou popsány jejich náležitosti, práva a povinnosti smluvních stran a otázky náhrady škody. V rámci výkladu je upozorňováno na interpretační problémy, které se s úpravou těchto smluv pojí. Průběžně je též poukazováno na to, jak se od sebe tyto jednotlivé smluvní typy odlišují. Srovnávána je též úprava v OZ s úpravou v dnes již neúčinném obchodním zákoníku. Práce se též věnuje problematice přepravních dokladů vztahujících se k přepravě věci. V rámci výkladu je rovněž nastíněno, jak jsou upraveny situace, kdy je v právním poměru obsažen mezinárodní prvek.

Významná část této práce se zabývá mezinárodními úmluvami, které přepravu věci upravují. Důraz je kladen především na Úmluvu CMR, která upravuje silniční přepravu. Výklad u kapitoly o Úmluvě CMR je rozčleněn tak, že je nejprve úmluva charakterizována a je definován rozsah její použitelnosti. Následuje výklad o povinnosti nahradit škodu, limitech této náhrady, reklamaci, promlčení a řešení sporů. Tato osnova je s drobnými odchylkami respektována i u dalších úmluv, které se věnují postupně přepravě železniční, letecké, námořní a přepravě po vnitrozemských vodních cestách. V průběhu tohoto výkladu je též uváděna pestrá judikatura různých soudů.

## **Klíčová slova**

Přeprava věci, smlouva o přepravě věci, Úmluva CMR

## **Název práce v anglickém jazyce**

The legal regulation on the carriage of goods

### **Abstract**

The present thesis deals with the legal regulation on the carriage of goods. This issue occupies an important role in everyday economic reality. Legal regulation in this field is highly stratified among legal regulations concerning private law, international agreements and partly among legal regulations concerning public law. This thesis mainly covers the regulation contained in the Czech Civil Code and in international conventions.

In addition to the introduction and conclusion, this thesis is divided into five chapters, which are further divided, with the exception of the first chapter, into subchapters. The first chapter, which focuses on historical development and mainly on Roman law, is followed by chapters dealing with particular types of contracts which can be the legal cause for the carriage of goods. These include the following: contract for the carriage of goods, forwarding contract and contract for the operation of a means of transport.

Firstly, these contracts are characterized and then the elements of such contracts are described, as well as the duties and rights of the contracting parties and questions regarding compensation for damage. The thesis also points out the interpretative problems that occur in the regulation of these contracts. The differences between these types of contracts are also dealt with. Furthermore, the legal regulation in the Czech Civil Code is compared to the former legal regulation contained in the Commercial Code. The thesis also deals with the consignment note and the bill of lading. Last but not least, the private law relations with international element are covered as well.

A significant portion of this thesis concerns itself with the international conventions which regulate the carriage of goods. Emphasis is put on the CMR Convention, which regulates the carriage of goods by road. This part is divided into subchapters that contain the characterization of this convention and the scope of its applicability. The follow-up subchapters cover the duty to compensate for

damage, the limits of this compensation, notification periods and the jurisdiction of courts. This structure is, with some exceptions, adhered to in the remaining conventions regulating the different modes of transport. The judgements of many different courts are quoted as well

### **Keywords**

The carriage of goods, The contract for the carriage of goods, CMR Convention