

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

JUDr. Pavel Glazunov

**Odpovědnost dopravce v silniční přepravě
zboží**

Disertační práce

Školitel: prof. JUDr. Stanislava Černá, CSc.

Studijní program: Teoretické právní vědy – Obchodní právo

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 30. 08. 2019

Prohlašuji, že jsem předkládanou disertační 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 740 355 znaků včetně mezer.

.....

JUDr. Pavel Glazunov

V Praze dne 30. 08. 2019

Obsah

Obsah	1
Úvod	5
1. Smlouva zasílatelská	8
1.1. Smluvní typy v silniční nákladní přepravě	8
1.2. Zasílatelství a zasílatel	9
1.2.1. Zasílatelství	9
1.2.2. Zasílatel	12
1.3. Právní úprava (vybrané otázky)	17
1.3.1. Základní ustanovení	17
1.3.2. Forma smlouvy (zasílatelský příkaz)	20
1.3.3. Další zasílatel (mezizasílatel)	24
1.3.4. Samovstup zasílatele	26
1.3.5. Přiměřené použití ustanovení o komisi	29
1.3.6. Promlčení	32
1.4. Odpovědnost zasílatele	34
1.4.1. Odpovědnost zasílatele za škodu na převzaté zásilce	34
1.4.2. Odpovědnost zasílatele za jinou škodu	41
1.4.3. Odpovědnost zasílatele „coby“ dopravce	45
1.4.3.1. Neoznámení osoby dopravce	46
1.4.3.2. Nevymáhání splnění povinnosti	47
1.4.3.3. Přejímací sazba a sběrná služba	48
1.4.3.4. Smluvní převzetí odpovědnosti	51
1.5. Všeobecné obchodní (zasílatelské) podmínky	51
1.5.1. Mezinárodní a národní profesní sdružení	51
1.5.2. Zasílatelské podmínky	52
2. Smlouva o přepravě věci	54
2.1. Srovnání se zasílatelskou smlouvou	54
2.1.1. Zaměňování závazků a jeho důvody	54
2.1.2. Rozlišení závazků (výklad smlouvy)	56
2.1.2.1. Shodné (nesporné) tvrzení stran ohledně právní povahy	

závazku	63
2.1.3. Rámcové smlouvy	64
2.1.4. Dopravní databanky a podvodné přepravy	66
2.2. Doprava a dopravce	68
2.3. Právní úprava (vybrané otázky)	72
2.3.1. Obecně	72
2.3.2. Přepavní smlouva	75
2.3.3. Potvrzení objednávky, resp. převzetí zásilky	82
2.3.4. Poskytování informací a listin	84
2.3.5. Přepavní lhůta	87
2.3.6. Odborná péče dopravce	89
2.3.7. Přerušení přepravy	90
2.3.8. Práva a povinnosti příjemce	92
2.3.9. Přepavné	97
2.3.10. Promlčení	100
2.4. Mezinárodněprávní úprava (vybrané otázky)	102
2.4.1. Přepavní smlouva (nákladní list)	106
2.4.1.1. Obsahové náležitosti nákladního listu	107
2.4.1.2. Formální náležitosti nákladního listu	110
2.4.2. Převzetí zásilky k přepravě	113
2.4.3. Informační povinnost odesílatele	117
2.4.4. Dispoziční oprávnění odesílatele, resp. příjemce	120
2.4.5. Práva a povinnosti příjemce	123
2.4.6. Dobírka a odpovědnost dopravce za její nevybrání	127
2.4.7. Promlčení	128
3. Odpovědnost dopravce za škodu	132
3.1. Odpovědnost za škodu v soukromém právu	132
3.1.1. Pojem, funkce a druhy soukromoprávní odpovědnosti	132
3.1.2. Odpovědnost za škodu	133
3.1.3. Předpoklady odpovědnosti za škodu	135
3.2. Odpovědnost dopravce za škodu na převzaté zásilce	138
3.2.1. Obecná východiska	138

3.2.2. Odpovědnost dopravce ve starém občanském zákoníku	141
3.2.3. Odpovědnost dopravce v obchodním zákoníku	143
3.2.4. Doba dopravcovi odpovědnosti	144
3.2.4.1. Nakládka a vykládka	146
3.2.4.2. Provedení nakládky či vykládky	146
3.2.4.3. Odpovědnost při nakládce a vykládce	149
3.2.4.4. Společné provedení nakládky a vykládky	152
3.2.4.5. Účast řidiče při nakládce a vykládce prováděné odesílatelem, resp. příjemcem	154
3.2.4.6. Nakládka a vykládka prováděná dopravcem s účastí pověřených osob odesílatele, resp. příjemce	156
3.2.5. „Osobní“ rozsah dopravcovi odpovědnosti	157
3.2.5.1. Odpovědnost hlavního dopravce za jednání poddopravce	162
3.2.5.2. Možná kolize § 1935 OZ s § 2914 OZ	163
3.2.5.3. Nároky odesílatele, resp. příjemce vůči poddopravci	166
3.2.6. „Věcný“ rozsah dopravcovi odpovědnosti	169
3.2.6.1. Ztráta, poškození a zničení zásilky	169
3.2.6.2. Výše náhradové povinnosti	170
3.2.7. Liberace dopravce	173
3.2.7.1. Odborná péče dopravce	174
3.2.7.2. Kvalifikované liberační důvody	177
3.2.8. Limitace odpovědnosti dopravce	179
3.2.8.1. Zákonná a smluvní limitace	179
3.2.8.2. Limitace podzákonnými předpisy	181
3.2.9. Notifikační povinnost dopravce a svépomocný prodej zásilky	182
3.3. Odpovědnost dopravce za jinou škodu	183
3.4. Odpovědnost dopravce za škodu na zásilce a za překročení dodací lhůty v mezinárodní silniční nákladní přepravě	187
3.4.1. Odpovědnost dopravce za ztrátu a poškození zásilky	188
3.4.1.1. Doba dopravcovi odpovědnosti	188
3.4.1.2. Ztráta a poškození zásilky	192
3.4.2. Odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty	196

3.4.3. Odpovědnost dopravce za použité osoby	199
3.4.4. Liberace dopravce	202
3.4.4.1. Neprivilegované liberační důvody	202
3.4.4.2. Privilegované liberační důvody	210
3.4.4.3. Kombinace příčin vzniku škody	217
3.4.4.4. Odpovědnost dopravce za vady použitého vozidla	218
3.4.5. Rozsah náhradové povinnosti dopravce	219
3.4.5.1. Náhrada škody při ztrátě zásilky	219
3.4.5.2. Náhrada škody při poškození zásilky	224
3.4.5.3. Náhrada škody při překročení dodací lhůty	226
3.4.5.4. Uplatnění mimosmluvních nároků	227
3.4.6. Prolomení limitace náhradové povinnosti	228
3.4.6.1. Udání ceny zásilky	228
3.4.6.2. Udání částky zvláštního zájmu na dodání zásilky	230
3.4.6.3. Kvalifikovaná odpovědnost dopravce	231
3.5. Novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, účinná od 01. 01. 2019	234
Závěr	239
Seznam použitých zkratk	241
Seznam použitých zdrojů	242
Abstrakt v českém jazyce	269
Abstrakt v anglickém jazyce	271

Úvod

Přemísťování objektů lidského zájmu je člověku odnepaměti blízké jako přemísťování sebe sama. Přeprava věcí je tak všudypřítomná a již tradičně se řadí mezi základní obory lidské činnosti. O to více to platí v podmínkách moderního obchodu, který si dnes bez přepravy zboží nemožno představit. Vzájemné vztahy subjektů této zdánlivě latentní složky každodenního života jsou vybudovány na relativně stabilní platformě národní i nadnárodní úpravy přepravního práva, které zajisté nelze vyčítat nedostatečný rozsah judikatorní či doktrinální rozpracovanosti. Na druhou stranu však neustálý rozvoj tržního prostředí i kreativita aplikační praxe sebou přinášejí nové úkoly a výzvy pro všechny právníky, kteří se aktivně zabývají touto oblastí právní regulace, příznačnou též roztržitostí s ohledem na specifika jednotlivých druhů přepravy (dopravy). Tato práce pojednává o závazkových a odpovědnostních vztazích stran přepravních a zasílatelských smluv v oblasti silniční nákladní přepravy, která je dlouhodobě a nejenom v prostoru vyspělého evropského trhu vlajkovou lodí ve flotile jednotlivých přepravních oborů.

Cílem této práce je nabídnout kvalitní právní rozbor zejména odpovědnostních vztahů subjektů zúčastněných na silniční nákladní přepravě, a to jak na vnitrostátní, tak na mezinárodní úrovni. Těmto relacím bezpochyby vévodí odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce, jakožto bazální podmínka praktické životaschopnosti závazku založeného přepravní smlouvou. Pro správné porozumění této odpovědnostní obligace je však nezbytné poznat podstatný, ale i pravidelný obsah přepravních, resp. zasílatelských závazků a tyto práva a povinnosti zkoumat samostatně i ve vzájemných souvislostech.

Metodicky se práce opírá o důslednou analýzu aktuální právní úpravy¹ a to prostřednictvím formulace základních doktrinálních a judikatorních závěrů zkoumané problematiky. Hodnotí se také úprava před rekodifikací soukromého práva a přínos provedených změn. Recentní legální stav i postuláty domácího právního prostředí jsou využitím komparativní metody konfrontovány s úpravou v zahraničí, zejména v Německu, jakož i se závěry především slovenské, německé a rakouské nauky i soudní

¹ Práce reflektuje právní stav ke dni 31. 12. 2018.

praxe. Stejným způsobem se postupuje při snaze o zodpovězení nejasných či sporných otázek, když se práce v tomto směru nebojí poukázat na mnohdy rozdílné názory akademiků i soudců, pochopitelně s následnou prezentací vlastního stanoviska k řešenému problému. Národní i zahraniční judikatorní závěry jsou z důvodu zachování jejich autentičnosti většinou podávány formou přímých citací. Náhled do prostoru aplikační praxe práce poskytuje též zpřístupněním publikovaných výstupů zainteresované veřejnosti, a to zejména z kruhů profesních sdružení. Stejně tak se předestírají zajímavé pracovní zkušenosti autora získané při dosavadním výkonu advokátní praxe.

Práce je obsahově rozdělena do tří částí, a sice smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci a odpovědnost dopravce za škodu. V první části je pojednáno o vybraných otázkách právní úpravy zasílatelské smlouvy se zaměřením na odpovědnost zasílatele za škodu vzniklou během obstarání přepravy, resp. za jinou škodu vzniklou v důsledku porušení jeho smluvních povinností. Práce se v této části věnuje základní charakteristice zasílatelské činnosti včetně srovnání s jinými příbuznými (podnikatelskými) obory a pojmy, poskytuje zevrubnou analýzu předešlé i současné úpravy tohoto závazku v obchodním zákoníku, resp. stávajícím civilním kodexu, přičemž skýtá též komparativní náhled do úpravy tohoto smluvního typu v německém obchodním zákoníku.

Druhá část práce se předně zabývá srovnáním smlouvy zasílatelské a smlouvy přepravní, když se jednak snaží vysvětlit důvody i „předpoklady“ zaměňování a směřování těchto – v praxi silniční nákladní přepravy nejčastěji užívaných – smluvních typů, dále skýtá výklad pravidel a postupů správného rozlišování a legální interpretace těchto závazků, a konečně poskytuje též možná doporučení pro efektivní a bezpečný způsob ošetření vznikajících vztahů ať už prostřednictvím rámcových smluv, či dopravních databank. I tato část práce pak stručně pojednává o základních atributech přepravního (dopravního) oboru a podnikatelské činnosti dopravce, aby následně poskytla vyčerpávající rozbor minulé i současné úpravy smlouvy o přepravě věci jak v národním, tak v mezinárodním právním prostoru. Takto se podává výklad obsahových i formálních náležitostí tohoto smluvního typu, jakož i s ním neodmyslitelně spjatých přepravních dokladů (nákladní list), řeší se důležité otázky týkající se řádného a včasného provedení přepravy, přebírání a vydávání zásilky, informačních povinností,

dispozičního oprávnění, úplaty či promlčení. Nemožno nezmínit práva a povinnosti příjemce, jakožto třetí osoby, ve prospěch které je přepravní smlouva zpravidla uzavřena a která je tak oprávněna uplatňovat též odpovědnostní nároky vůči dopravci.

Poslední, stěžejní část práce se věnuje odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce, resp. způsobenou překročením dodací lhůty či porušením jeho jiných povinností z přepravního závazku. Definuje se charakter dopravcovi odpovědnosti za přepravovanou zásilku i její doba, jež je tradičně spojována s obdobím péče o svěřené zboží. V této souvislosti se zkoumají zajímavé odpovědnostní vztahy subjektů zúčastněných na nakládce a vykládce zboží, což je tématem v oblasti přepravního práva dlouhodobě rezonujícím. V rámci osobního rozměru dopravcovi odpovědnosti práce řeší aktivní i pasivní legitimaci k uplatňování nároku na náhradu škody vzniklé na zásilce, a to i s přihlédnutím k v praxi velmi oblíbenému řetězení přepravních smluv, a tudíž zapojení tzv. poddoprovce. Dále se podrobně vymezují druhy škod na zásilce, objasňuje se navazující rozsah náhradové povinnosti dopravce i možnosti omezení či rozšíření jeho odpovědnosti. V rámci vyčerpávajícího výkladu liberačních důvodů se práce zabývá především požadavkem dopravcovi odborné péče, jakož i důležitými otázkami prokazování těchto okolností, které ho zbavují objektivní odpovědnosti za škodu vzniklou na převzaté zásilce. Konečně se zkoumají též příbuzné odpovědnostní závazky, a to především povinnost dopravce nahradit škodu způsobenou v důsledku překročení dodací lhůty, který závazek bohužel nemá v národní úpravě přepravní smlouvy – na rozdíl od úpravy dle Úmluvy CMR – zvláštní místo.

1. Smlouva zasilatelská

1.1. Smluvní typy v silniční nákladní přepravě

Silniční nákladní přeprava je stále **nejvyužívanějším způsobem realizované přepravy zboží** u nás i v zahraničí.² Mezi základní přednosti tohoto nejprogresivněji se rozvíjejícího dopravního oboru patří rychlost, dostupnost, operativnost, přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav *z domu do domu*.³ Tento druh přepravy lze proto charakterizovat jako velmi efektivní a flexibilní (zejména na kratší a střední vzdálenosti),⁴ finančně i materiálně dostupný, na druhou stranu však vysoce nehodový, energeticky náročný a značně znečišťující životní prostředí (výpary a hlukem). Silniční nákladní přepravu možno rozdělovat dle různých kritérií do mnohých kategorií, z pohledu praxe však nejdůležitější, obchodně-organizační hledisko obvykle dělí přepravu na celovozovou (*Full Truck Load – FTL*), přepravu kusových zásilek (*Less than Truck Load – LTL*), prováděnou dokládkou či příkládkou,⁵ anebo (častěji) sběrnou službou, a dále na speciální přepravu, tj. přepravu nadměrných či nadrozměrných zásilek, živých zvířat, nebezpečných věcí a látek a zboží pod kontrolovanou teplotou.⁶

V oblasti silniční nákladní přepravy je nezbytná rozsáhlá veřejnoprávní regulace vznikajících vztahů,⁷ z pohledu aplikovatelné soukromoprávní úpravy je pak primárně potřeba vymezit v této oblasti se nejčastěji vyskytující smluvní typy, a sice **smlouvu o**

² Podle oficiálních statistických údajů Ministerstva dopravy ČR bylo v roce 2017 pouze vozidly registrovanými v ČR přepraveno spolu 459 433 tisíc tun zboží, v roce 2018 to bylo už 479 235 tisíc tun (srov. souhrnný přehled o silniční nákladní dopravě vozidly registrovanými v ČR, zveřejněný na stránkách Ministerstva dopravy ČR, dostupný online zde: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>). Zveřejněná statistika Eurostatu zase uvádí celkovou silniční nákladní přepravu v roce 2017 v rozsahu 14 535 707 tisíc tun, a to pouze dopravci registrovanými v zemích Evropské unie [srov. přehled o přepravě věcí po silnici (EU + Švýcarsko), zveřejněný na stránkách Ministerstva dopravy ČR, dostupný online zde: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpreurostat.htm>].

³ PERNICA, P. a kol.: *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001, 268 s.

⁴ Srov. BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2009, 41 – 42 s.

⁵ Též občanským zákoníkem zrušený s. p. ř. rozděloval zásilky (náklady) na vozové, kusové a příkládky (srov. § 39 odst. 1 s. p. ř.).

⁶ NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepavní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 165 s.

⁷ Nutno zmínit především zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

přepřavě věci, smlouvu zasílatelskou, smlouvu o provozu dopravního prostředku (srov. § 2582 a násl. OZ) a **smlouvu o nájmu dopravního prostředku** (srov. § 2321 a násl. OZ). Poslední dva jmenované smluvní typy se v praxi silniční nákladní přepravy vyskytují podstatně méně, než smlouva přepravní a zasílatelská, resp. v různých kombinacích s těmito smlouvami,⁸ odrážejí tak nutnost uspokojení nejednou složitých přepravních potřeb subjektů přepravního práva. Podobnost se smlouvou o přepravě věci vykazuje především smlouva o provozu dopravního prostředku,⁹ využívaná hlavně v mezinárodních vztazích, ale i v tuzemsku při provozu lodí a letadel; může být použita též v oblasti tzv. těžké dopravy (tj. při přepravě turbín, mostních konstrukcí, ukládacích nádrží paliva apod.).¹⁰ Z hlediska zkoumané problematiky odpovědnosti dopravce v závazkovém vztahu založeném přepravní smlouvou má však nezanedbatelný význam **smlouva zasílatelská**.

1.2. Zasílatelství a zasílatel

1.2.1. Zasílatelství

Tak, jak si dnes moderní obchod nelze představit bez přepravy zboží, nemůže fungovat ani bez různých forem **zajišťování této činnosti** a úkonů s ní neodmyslitelně spojených. Totižto mezi hlavní předpoklady efektivní produkce a následné distribuce zboží na trhu patří optimalizace dopravního procesu, která často přesahuje odborné,

⁸ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 207 - 208 s.

⁹ Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 22. 06. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5279/2009, dovodil, že tyto smluvní typy jsou si v mnohém podobné, což je logickým důsledkem skutečnosti, že podstatou věcného (nepenížního) plnění je v obou případech přeprava věci (zásilky, nákladu) z místa A do místa B. Zatímco však právní úprava smlouvy o přepravě věci klade těžiště na přepravovanou věc, na zásilku, o níž je dopravce povinen pečovat, takže pro tento smluvní typ je charakteristická vyšší míra odpovědnosti dopravce za předmět přepravy, v případě smlouvy o provozu dopravního prostředku (tzv. „charteru“) je již pojmově položen důraz na poskytnutí provozu dopravního prostředku za účelem vykonání cest, tato smlouva tak v sobě nese určité znaky nájmu, zejména jde-li o tzv. „charter na dobu“ neboli „time charter“, a závazek provozce pečovat o přepravovaný náklad esenciální obsahovou náležitostí tohoto smluvního typu není. Nejvyšší soud ČR dále konstatoval vyšší míru nezávislosti postavení dopravce oproti provozci, když jeho (dopravcovi) povinnosti jsou (kromě povinností vztahujících se k zásilce) vymezeny toliko kříženým výsledkem, tj. provedením přepravy zásilky do místa určení s odbornou péčí o ni ve smluvené lhůtě, jinak bez zbytečného odkladu, a způsob, jakým tohoto výsledku docílí, je ponechán na něm.

¹⁰ MAREK, K. *Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku*. Bulletin advokacie, 2014, č. 9, 33 s.

technické, časové, personální či jiné kapacity dopravce a vyžaduje zapojení kvalifikovaného obstaravatele (zasílatele), který v součinnosti s objednatelům přepravy (příkazcem) zvolí příslušnou variantu dopravy, zkoordinuje jednotlivé dopravní obory v případě kombinované přepravy, vybere vhodné dopravce a obstará celou řadu doprovodných úkonů, které vyústí v požadované přemístění zboží do místa určení.¹¹

Stále více firem proto v současnosti využívá služeb různých zasílatelských a spedičních společností,¹² které zabezpečují **celou řadu dílčích činností**, jež jsou nutně spjaty se samotným provedením přepravy zboží do místa určení. Lze hovořit především o nakládce a vykládce zboží, jeho zabalení, uskladnění či pojištění, jakož i o celním či jiném správním odbavení přepravovaného tovaru. Zajišťování těchto činností, včetně esenciální činnosti (provedení přepravy), představuje obsahovou náplň **oboru zasílatelství**, který lze definovat jako (zásadně podnikatelskou) činnost, jejímž základním cílem je úplatné obstarání jiným subjektem požadované přepravy věci (zboží), popřípadě i obstarání anebo provedení úkonů s přepravou této věci souvisejících.

Zasílatelství je ve smyslu ustanovení § 25 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ohlašovací **volnou živností**, tudíž se k jejímu provozování nevyžaduje prokazování odborné nebo jiné způsobilosti a k získání živnostenského oprávnění postačí splnit všeobecné podmínky dle § 6 odst. 1 citovaného zákona.¹³ Příloha č. 4 k tomuto zákonu, která jmenuje obory činnosti do ní náležející, stanovuje ve svém bodě 53: *Zasílatelství a zastupování v celním řízení*. Je zajímavé zmínit, že z pohledu živnostenského zákona bylo zasílatelství do 01. 01. 1996 paradoxně rozděleno na zasílatelství mezinárodní, které patřilo mezi živnosti volné, a dále zasílatelství vnitrostátní, jež bylo živností koncesovanou. Od uvedeného data došlo k vyjmutí vnitrostátního zasílatelství z přílohy č. 3 k živnostenskému zákonu (koncesované živnosti), protože je tedy nyní zasílatelství živností volnou. Nicméně z kruhů odborné veřejnosti i aplikační praxe zaznívají hlasy na změnu tohoto *status quo*, které názory by uvítaly zařazení jak vnitrostátního, tak i mezinárodního zasílatelství

¹¹ KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1360 s.

¹² Pouze Svaz spedičů a logistiky ČR eviduje v současné době více než 200 řádných a přidružených členů. Srov. seznam členů (SSL ČR), dostupný online zde: <https://www.sslczech.cz/cz/seznam-clenu/>

¹³ Těmito jsou plná svéprávnost, kterou lze nahradit přivolením soudu k souhlasu zákonného zástupce nezletilého k samostatnému provozování podnikatelské činnosti, a dále bezúhonnost.

mezi vázané nebo koncesované živnosti, s nutností prokazování alespoň minimální odborné způsobilosti k jejímu provozování.¹⁴

S pojmem zasílatelství, jenž lze jistě označit za pojem legální, úzce souvisí v praxi spíše užívaný pojem **spedice**.¹⁵ Možno předeslat, že použijeme-li tyto pojmy jako synonyma, nedopustíme se nijak zvlášť závažného prohřešku vůči jejich přesnému terminologickému významu.¹⁶ Oba možno charakterizovat jako souhrn všech nezbytných či vhodných činností spojených se zajištěním přepravy určité věci z určitého místa do jiného určitého místa. Starší pojem spedice byl používán již v devatenáctém století, přičemž později byl převzat a běžně užíván i v ekonomické a právní praxi ČSR; novější pojem zasílatelství, jehož počátky se datují již k roku 1923, se začal v legislativě Československa používat od roku 1945 a nadobro tak vytlačil termín spedice do hovorového, resp. slangového jazyka.¹⁷ Používání pojmu spedice je proto nutné považovat – vzhledem k jeho „udomácnění“ v prostoru aplikační praxe – za zcela obvyklé.

Zasílatelství je blízká též **logistika**, s níž přímo souvisí termíny jako podniková logistika, distribuce, průmyslová logistika, logistické řízení či řízení zásobování. Všechny tyto pojmy se týkají toku zboží a materiálů z místa vzniku do místa spotřeby, v některých případech dokonce do místa likvidace.¹⁸ *The Council of Logistics Management (CLM)*, obchodní organizace založená ve Spojených státech amerických, definovala v roce 1991 pojem logistické řízení jako proces plánování, implementace a kontroly efektivního toku a skladování zboží, služeb a souvisejících informací z místa

¹⁴ Srov. KROFTA, J. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 48 s.

Lze též uvést článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 19. 10. 2014 s názvem *Zasílatelství jako volná, nebo vázaná živnost?*, jehož autorem je Dr. Petr Rožek, který dovozuje, že *dobrovolnosti se meze nekladou, ale součástí české povahy je odnepaměti jistá anarchie tam, kde neexistuje a není důsledně prosazován (srozumitelný) předpis. Proto se přikláním k podpoře zavedení vázané živnosti v oboru zasílatelství, samozřejmě za předpokladu odborné definice této živnosti a profesních předpokladů k jejímu provozování. Univerzálním lékem tento krok sice nebude, ale měl by přinutit podnikatele v oboru věnovat se více úrovni znalostí svých i svých zaměstnanců.* Celý článek je dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/zasílatelstvi-jako-volna-nebo-vazana-zivnost>

¹⁵ Německý překlad zasílatelské smlouvy je *Der Speditionsvertrag*, zasílatele zase *Der Spediteur*.

¹⁶ Mezi pojmy spedice a zasílatelství není žádný odborný nebo jiný rozdíl, pojem spedice je pouze o hodně starší, když vychází z právní úpravy této formy podnikání (činnosti) již v Rakousko-Uhersku na základě živnostenského zákona vydaného císařským patentem č. 227/1859, který byl převzat i do zákonné úpravy ČSR v roce 1918. Srov. VOJÍK, V. *Specifika podnikání malých a středních podniků v tuzemsku a zahraničí*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010, 179 s.

¹⁷ NOVÁK, R. a kol. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, 2005, 286 s.

¹⁸ LAMBERT, D., STOCK, J., ELLRAM, L. *Logistika*. Praha: Computer Press, 2000, 3 s.

vzniku do místa spotřeby za účelem uspokojení požadavků zákazníků.¹⁹ Odborná literatura shodně poukazuje na důležitost funkčního a efektivního logistického řetězce (*supply chain*), který je v prostředí vyspělého a globalizovaného trhu s množstvím konkurentů nabízejících výrobky srovnatelné kvality, faktorem rozhodujícím o úspěchu konkrétního výrobku na trhu, častokrát důležitějším než samotná konkurenceschopnost tohoto výrobku.²⁰

Konečně je záhodno uvést, že z pohledu platné legislativy neexistuje pojem, resp. právní obor **mezinárodní zasílatelství**. Právní úprava tohoto závazku – na rozdíl od právní úpravy smlouvy o přepravě věci (např. Úmluva CMR, COTIF, Varšavská úmluva atd.) – neobsahuje žádnou mezinárodněprávní normu, která by doplňovala (a zásadně byla nadřazena) § 2471 a násl. OZ a závazek jí podléhající řešila rozdílně od těchto zákonných ustanovení, resp. jejich aplikaci přímo vylučovala. Tím se pochopitelně nemyslí kolizní normy, které v zasílatelském vztahu s mezinárodním prvkem řeší zejména tzv. rozhodné právo či pravomoc, popř. příslušnost soudu. V aplikační praxi však bude pojem mezinárodní zasílatelství spíše vykládán jako zasílatelský vztah, jehož předmětem je zajištění mezinárodní přepravy zboží, tzn. přepravy prováděné v rámci alespoň dvou různých států.

1.2.2. Zasílatel

Vycházejí z legální „definice“ zasílatelské smlouvy (srov. § 2471 odst. 1 OZ), lze **zasílatele** označit za smluvní stranu této smlouvy, jejíž povinností je vlastním jménem a na účet druhé smluvní strany (příkazce) obstarat přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně též obstarat nebo provést potřebné úkony s přepravou související, a to za sjednanou, resp. obvyklou odměň²¹. Pěknou definici zasílatele skýtal německý obchodní zákoník před reformou dopravního práva v roce 1998 ve svém § 407, v němž vymezoval zasílatele jako osobu, která (profesionálně) přebírá závazek obstarat zaslání zboží prostřednictvím dopravce, resp. lodního dopravce

¹⁹ Srov. článek na internetovém portále <https://www.britannica.com/> s názvem *Logistics in business*, jehož autorem je Donald F. Wood, dostupný online zde: <https://www.britannica.com/topic/logistics-business#ref528537>

²⁰ NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 339 - 340 s.

²¹ Srov. též HENDRYCH, D. a kol. *Právní slovník*. Praha: C. H. Beck, 2009, *zasílatel*.

v případě námořní přepravy, a to na účet jiné osoby (příkazce), avšak vlastním jménem.²² Zasiłatele lze tedy označit za „dopravního zprostředkovatele“, jehož úkolem je zajistit racionální produkci a distribuci přepravních služeb, zjišťovat (a podněcovat) nové, levnější a kvalitnější přepravní možnosti a svými odbornými a profesními znalostmi²³ přinášet úsporu s přepravou spojených nákladů.²⁴ Zasiłatel bude proto zásadně profesionálem, který musí při své činnosti postupovat s odbornou péčí a v souladu s podmínkami obsaženými v zasiłatelské smlouvě, zasiłatelském příkazu a pokynech příkazce.²⁵

Základní povinností zasiłatele je tedy **obstarání přepravy**²⁶ pro svého smluvního partnera (příkazce), a to svým vlastním jménem, avšak na jeho účet. Pojem obstarání přepravy zahrnuje bezpochyby vyhledání vhodného, spolehlivého a ekonomicky rentabilního (levného) způsobu přepravy zásilky. Jednání zasiłatele *vlastním jménem* znamená, že zasiłatel sám vstupuje do závazkového vztahu s dopravcem, s nímž uzavírá přepravní smlouvu jako odesílatel, a to se všemi právy a povinnostmi z toho plynoucími. Jedná však na účet příkazce, tedy v jeho prospěch a na jeho náklady. Hospodářské důsledky činnosti dopravce proto jdou v zásadě ve prospěch, anebo k tíži příkazce, protože je zasiłatelství stejně jako komise případem nepřímého zastoupení (někdy je zasiłatelství označováno též jako dopravní komise či komise v dopravě).²⁷ Může vyvstat otázka, jestli a nakolik je potřebné jednání zasiłatele *na účet*

²² HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2526 s.

²³ Čl. 1 písm. b) Kodexu jednání zasiłatele Svazu spedice a logistiky ČR stanovuje, že zasiłatelé v něm sdružení budou dodržovat jeho ustanovení zejména s cílem posilovat důvěru veřejnosti k profesi zasiłatele především tím, že již samotné členství ve Svazu musí být zárukou odborné úrovně, spolehlivosti a vysoké kvality veškerých zasiłatelských i doplňkových služeb. Srov. Kodex jednání zasiłatele Svazu spedice a logistiky ČR, dostupný online zde: http://www.svazspedice.cz/wp-content/uploads/2019/04/kodex_jednani_zasilatele.pdf

²⁴ DIEDERICH, H. a kol. *Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft*. Gutachten der Gruppe A – Verkehrswirtschaft – des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium vom 5. Dezember 1970. Hoermann – Verlag. Hof/ Saale, 1970, 7 s.

²⁵ ŠKRINÁR, A., NEVOLNÁ, Z. et al. *Obchodné právo*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 258 s.

²⁶ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 05. 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000, v němž se podává, že od tohoto smluvního typu (pozn. smlouvy o přepravě věci) se typ obstaravatelské smlouvy odlišuje tím, že obstaravatel se zavazuje toliko obstarat příslušnou záležitost, v našem případě přepravu. Předpokládá se při tom, že obstaravatel uzavře vlastním jménem na účet příkazce smlouvu o přepravě zásilky do dohodnutého místa určení. Obstaravatel tedy obvykle sám přepravu neprovádí, je povinen toliko sjednat způsob a podmínky přepravy s využitím vlastních znalostí a na základě pokynů příkazce. Příkazce je povinen zaplatit za obstarání přepravy úplatu zpravidla poté, co obstaravatel přepravu zajistil uzavřením příslušných smluv s dopravci, ovšem nezávisle na tom, zda již byla přeprava uskutečněna.

²⁷ ČERNÁ, S., ŠTENGLOVÁ, I., PELIKÁNOVÁ, I., DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 549 s.

příkazce vyjadřovat ve vztahu mezi zasílatelem (odesílatelem) a dopravcem, a to zejména v případném sporu mezi těmito subjekty o náhradu škody vzniklé na zásilce, resp. v důsledku překročení dodací lhůty během prováděné přepravy. Takovéto nároky uplatňuje vůči dopravci v souladu s § 2466 OZ zasílatel, a to (právě) vlastním jménem a na účet příkazce, kterému (zásadně) vznikla skutečná škoda. Autor této práce se v této souvislosti setkal s ojedinělými požadavky jednajících soudů, aby *jednání zasílatele na účet příkazce* bylo vyjádřeno nikoliv pouze v žalobě (vyličením rozhodných skutečností), nýbrž i v samotném **žalobním petitu**, neboť takto musí být – dle názoru těchto soudů – vyjádřeno i případné přiznané plnění ve výroku meritorního rozhodnutí (tzn. žalovaný „A“ je povinný zaplatit částku „X“ žalobci „B“ na účet / k rukám „C“). Tyto požadavky ovšem nejsou legitimní, neboť jednání zasílatele na účet příkazce odráží pouze vztah těchto osob a především povinnost jejich vzájemného vypořádání; navenek a ve vztahu k třetím osobám (vč. dopravce) se nijak neprojevuje.²⁸ Pojem obstarání přepravy zastřešuje německý zákonodárce pojmem *organizace přepravy*, jímž současně konkretizuje obstaravatelské povinnosti zasílatele z uzavřené zasílatelské smlouvy.²⁹ Tyto se doktrinálně vyčleňují do tří fází, a sice koncepční fáze, jež zahrnuje vyhledání a určení odpovídajících dopravních prostředků a cest, dále prováděcí fáze, do které patří zejména výběr vhodného dopravce a uzavření příslušných „prováděcích“ smluv, a konečně závěrečná (post) fáze, do níž náleží zajištění škodových nároků příkazce (srov. § 454 odst. 1 HGB).

Zasílatel by měl disponovat potřebnými informacemi o **dopravních podmínkách**, jako jsou dopravní síť, časové i územní výluky a omezení provozu, vhodnost, úplatnost i bezpečnost dopravních cest a spojení, množství strážných či nestřežených parkovišť a odstavných ploch, požadavky na celní a jiné správní odbavení přepravovaného tovaru atd. Rovněž by však měl mít potřebnou znalost **podmínek**

²⁸ Srov. usnesení NS SR ze dne 29. 01. 2009, sp. zn. 1 Obdo V 12/2008, ve kterém se podává: *Konanie zástupcu na účet zastúpeného pri nepriamom zastúpení nespočíva v tom, že už v konaní alebo vo výsledku konania je vyjadrené, že práva alebo povinnosti, konaním nadobudnuté, patria zastúpenému. Uvedené slovné spojenie vyjadruje len povinnosť vzájomného vypořádania účastníkov tohto vzťahu (najmä povinnosť previesť úžitky z konania na zastúpeného a predložiť mu vyúčtovanie). To, že zástupca koná na cudzí účet, sa vo vzťahu k tretím osobám nijako neprejavuje a navonok sa jeho konanie nelíši od konania vo vlastnom mene a na vlastný účet. Pri vymáhaní pohľadávky na súde preto postupca, konajúci vo vlastnom mene, nevyjadruje v žalobe (v petite žaloby), že pohľadávku uplatňuje na účet postupníka.* K těmto závěrům se slovenský nejvyšší soud přihlásil též v rozsudku ze dne 28. 11. 2007, sp. zn. 1 Obdo V 82/2005.

²⁹ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 984 s.

přepavních, mezi které lze zařadit především informace o jednotlivých dopravcích, přepravních prostředcích, nutnosti či možnosti zabalení zboží, jeho uskladnění anebo pojištění atd. Uvedené podmínky se budou pochopitelně lišit v závislosti na různých druzích a způsobech přepravy, ale i dopravních podmínkách jednotlivých států či území. Zásilatelé se proto často specializují právě na konkrétní druhy přepravy (silniční, železniční, letecká, námořní, říční), na přepravy konkrétního zboží, anebo na přepravy do určitých krajín (např. EU, Ruská federace atd.).³⁰

Zásilatel bude zásadně **podnikatelem** (srov. § 420 odst. 1 OZ), jehož profesionálním oborem je přeprava, resp. doprava a zřejmou konkurenční výhodou právě znalost výše uvedených podmínek dopravy i přepravy.³¹ Zásilatel bývá často označován za architekta přepravy, neboť stejně tak, jak architekt plánuje a dozoruje stavbu, ale sám ji nestaví, plánuje zásilatel přepravu, přičemž jejím provedením pověří dopravce; zboží může, avšak nemusí sám přepravit.³² Zřejmě nemá praktický význam spekulovat o možnosti uzavření zásilateléské smlouvy zásilatelem – nepodnikatelem³³, který by jednak ke své činnosti neměl příslušné podnikatelské (živnostenské) oprávnění a tuto činnost by nevykonával soustavně, ani za účelem dosažení zisku. Muselo by se tedy jednat o osobu zásilatele „amatéra“, který sice disponuje potřebnými profesními znalostmi, nicméně není živnostníkem a zásilateléské smlouvy uzavírá pouze výjimečně, resp. bezúplatně. Pochopitelně bezúplatně uzavřená „zásilateléská“ smlouva³⁴ by

³⁰ Jak uvádí odborná ekonomická literatura, snoubení kvality a současně nízké ceny lze dosáhnout (co nejužší) specializací, pročež by se firma měla zaměřit na určitou oblast či oblasti trhu a potažmo na určitou cílovou skupinu zákazníků. Podnikatelé v oblasti přepravy či zásilatelství se tak mohou specializovat na provozování určitých linek, přepravu zásilek určitým druhem dopravy či přepravu určitého druhu zboží; nestandardní, zvláštní či jednorázové požadavky svých zákazníků mohou popřípadě řešit vazbou na poddoprovce nebo mezizásilatele, kteří se v daný okamžik na požadovanou službu specializují (což by se nemělo odrazit na kvalitě služby, může však mít vliv na její finální cenu). Srov. ŽEMLIČKA, Z. a kol. *Doprava a přeprava – 2 díl*. Praha: NADATUR, 2010, 206 s.

³¹ Již starší doktrinální výstupy poukazují na to, že moderní zásilatel nemůže plnit pouze funkci obstaravatele přepravy, nýbrž musí být schopen poskytnout také širší odbornou pomoc, což platí zejména u mezinárodních přeprav, které jsou organizačně, odborně i technicky velmi náročné a kde dopravce mnohdy není objektivně schopen (vzhledem ke svému zaměření) poskytnout odesílateli (příkazci) odpovídající služby; na rozdíl od dopravce, jehož úkolem je zboží „pouze“ přepravit, je úkolem zásilatele zajistit v přepravním řetězci pro svého příkazce vše potřebné k tomu, aby se zásilka dostala od odesílatele k příjemci bez starostí. Srov. MAREK, K. *Smlouva zásilateléská*. Právní rozhledy, 1999, č. 11, 566 s.

³² PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 148 s.

³³ Zrušený obchodní zákoník zařazoval zásilateléskou smlouvu mezi tzv. absolutní obchody, tzn. obchodní závazkové vztahy, které se řídily (bez ohledu na povahu subjektů) vždy právní úpravou obchodního zákoníku [srov. § 261 odst. 3 písm. d) ObchZ].

³⁴ I v německé právní doktríně převládá názor, že bezúplatně uzavřená „zásilateléská“ smlouva (*unentgeltliche Spedition*) se řídí ustanovením § 662 a násl. BGB (*Auftragsrecht*).

takovou smlouvou být nemohla, protože úplatnost je její podstatnou náležitostí (srov. § 1746 odst. 1 OZ). Jednalo by se tudíž o smlouvu inominátní (srov. § 1746 odst. 2 OZ).

Zasílatele nutno odlišovat též od **zprostředkovatele**, i když se činnost zasílatele může laicky zprostředkovatelské činnosti podobat. Smlouvou o zprostředkování (srov. § 2445 a násl. OZ) se zprostředkovatel zavazuje zprostředkovat zájemci uzavření určité smlouvy s třetí osobou, přičemž zájemce se zavazuje zaplatit za to zprostředkovateli provizi. Základní povinností zprostředkovatele je proto „pouze“ vyhledat pro zájemce druhou smluvní stranu uzavírané (zprostředkovávané) smlouvy, a nikoliv tuto smlouvu s třetí osobou vlastním jménem a na účet zájemce i uzavřít (a potažmo i nabývat či vykonávat práva a plnit povinnosti z ní plynoucí), jak je tomu v případě smlouvy zasílatelské.

Předmětem zasílatelské smlouvy **není nikdy zajištění přepravy osoby (osob)**,³⁵ a proto je potřebné ji odlišovat též od smlouvy o zájezdu (srov. § 2521 a násl. OZ), která se svým legálním vymezením takovému závazku zřejmě nejvíce podobá.³⁶ Samotný zájezd je totiž zákonodárcem definován jako soubor služeb cestovního ruchu, který mimo časového kritéria (doba delší než 24 hodin), resp. kritéria přenocování, zahrnuje (zásadně) jako své pojmové plnění též dopravu.³⁷ Pochopitelně si lze představit situaci, kdy by objednatel, ať už za úplatu nebo bezúplatně, požadoval po podnikateli, který není dopravcem, obstarání přepravy určité osoby (osob) z určitého

³⁵ Lze poukázat na zajímavé usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 10. 2012, sp. zn. 23 Cdo 2283/2010, v němž dovolací soud vytýká odvolacímu soudu, že smlouvu uzavřenou mezi účastníky řízení posoudil v části, v níž se žalovaná zavázala zabezpečit pro žalobkyni mezinárodní leteckou přepravu techniky a materiálu, jako smlouvu zasílatelskou, a v části, ve které se žalovaná zavázala zabezpečit pro žalobkyni mezinárodní leteckou přepravu osob, jako smlouvu nepojmenovanou se stejnými právy a povinnostmi z ní vyplývajícími. Nejvyšší soud ČR nesdílel uvedený názor (odvolacího soudu), že byly uzavřeny dvě smlouvy, a to zejm. z důvodu sjednání jedné smluvené ceny, přičemž uzavřel, že *nešlo o samostatné obstarání mezinárodní letecké přepravy osob a samostatné obstarání letecké přepravy vojenské techniky a materiálu, ale o obstarání jak přepravy osob, tak přepravy vojenské techniky a materiálu. Tomu odpovídalo též sjednání jedné smluvní ceny. Nelze tedy dovodit, že by v jedné písemnosti byly sjednány dvě smlouvy, ale je nutné dospět k závěru, že mezi smluvními stranami byla uzavřena jedna inominátní smlouva, jejímž obsahem je závazek žalované zabezpečit pro žalobkyni mezinárodní leteckou přepravu osob, vojenské techniky a materiálu.*

³⁶ Cestovní kanceláře, jež nabízejí zájezdy a uzavírají tak nejčastěji tento druh smlouvy, nelze považovat za zasílatele. Srov. EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 963 s.

³⁷ Tento smluvní typ však nezahrnuje pouhou cestu, což by pojmenování smlouvy jako cestovní (starý občanský zákoník používal pojem cestovní smlouva) mohlo evokovat, nýbrž celý zájezd jakožto komplexnější plnění. Srov. článek na internetovém portále <https://www.pravniprostor.cz/> ze dne 29. 01. 2015 s názvem *Nová pravidla pro smlouvu o zájezdu dle NOZ*, jehož autorem je JUDr. Jiří Matzner, Ph.D., LL.M., dostupný online zde: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/rekodifikace/nova-pravidla-pro-smlouvu-o-zajezdu-dle-noz>

místa do jiného místa, aniž by však současně požadoval pro tyto osoby jiné služby cestovního ruchu (např. ubytování). V takovém případě by se nejspíš jednalo o smlouvu nepojmenovanou, resp. o smlouvu příkazní (srov. § 2430 OZ). Měl-li by takový „poskytovatel“ či „dodavatel“ povinnost jednat za úplatu vlastním jménem (na účet druhé strany), šlo by o smlouvu komisionářskou (srov. § 2455 a násl. OZ).³⁸

1.3. Právní úprava (vybrané otázky)

1.3.1. Základní ustanovení

Zasílatelská smlouva patří mezi tzv. závazky ze smluv příkazního typu (část čtvrtá, hlava II, díl 5 OZ) a je upravena v ustanoveních § 2471 až § 2482 OZ. Představuje modifikaci komisionářské smlouvy, se kterou má shodné základní rysy (tj. obstarání přepravy jako konkretizace obstarání určité záležitosti, jednání zasílatele vlastním jménem na účet příkazce a úplatnost). Důvodem samostatné úpravy tohoto závazku je specifický a značně rozvinutý podnikatelský obor, který se zformoval při zajišťování přepravy zboží a který (zásadně) vyžaduje zvláštní odbornost.³⁹

Základní ustanovení právní úpravy tohoto smluvního typu (§ 2471 OZ) normuje, že zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci⁴⁰ obstarat mu vlastním jménem⁴¹ 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. Již pouhým gramatickým výkladem lze snadno dospět k **podstatným náležitostem** této smlouvy, a sice (kromě správného označení smluvních stran):

³⁸ Srov. POSPÍŠIL, M. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012, 223 s.

³⁹ BEJČEK, J., ELIÁŠ, K., RABAN, P. a kol. *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, 415 s.

⁴⁰ Smlouva může být uzavřena též mezi několika příkazci a několika zasílateli, což se v praxi vyskytuje např. tehdy, jde-li o zaslání souboru věcí, které po přepravě na dohodnuté místo vytvoří funkční celek, nebo o přepravu věcí fyzicky nadrozměrných (např. částí konstrukcí staveb), případně věcí, které musí být přepravovány za speciálních bezpečnostních podmínek. Srov. MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentár*. 2. svazek. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 459 – 460 s.

⁴¹ Nelze vyloučit, aby zasílatel uzavřel přepravní smlouvu nikoliv vlastním jménem, nýbrž jménem příkazce. V takovém případě by však závazek mezi „zasílatelem“ a příkazcem nepředstavoval smlouvu zasílatelskou, nýbrž smlouvu příkazní (srov. § 2430 a násl. OZ). K uzavření přepravní smlouvy by příkazník („zasílatel“) potřeboval plnou moc od příkazce (srov. § 2439 OZ). Srov. NOVÁK, R. a kol. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, 2005, 274 s.

- a) povinnost zasílatele obstarat příkazci přepravu zásilky, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související,
- b) vymezení zásilky (alespoň druh a množství),⁴²
- c) určení místa odeslání a místa určení,
- d) úplatnost.⁴³

Mezi nepodstatné, avšak **pravidelné náležitosti** zasílatelské smlouvy lze řadit ujednání ohledně výše odměny i souvisejících nákladů, bližších dispozic k přepravované zásilce, požadavcích k odpovědnostnímu či zbožívému pojištění zásilky, celnímu projednání, inkasním úkonům či meziskladování zásilky.⁴⁴

Sjednání **výše odměny** tedy není podstatnou náležitostí (zasílatelské) smlouvy, když dle § 2480 OZ platí, že nebyla-li výše odměny ujednána, náleží zasílateli přiměřená odměna, jaká se v době uzavření smlouvy a za obdobných smluvních podmínek obvykle poskytuje.⁴⁵ Odborná literatura poukazuje na zvláštnost kombinace dvou požadavků na odměnu (tj. přiměřenost a obvyklost), když si v obdobných případech zákonodárce většinou vystačí pouze s jedním z těchto kritérií (u komise je to přiměřenost a u obecné úpravy výše úplaty za plnění zase obvyklost). Pravděpodobně se jedná o propojení úprav dvou inspiračních zdrojů, neboť dle § 607 odst. 1 ObchZ příslušela zasílateli odměna obvyklá, zatímco dle § 544 ZMO odměna podle

⁴² K určení věci (jako zásilky) srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 02. 2016, sp. zn. 23 Cdo 3717/2015, v němž soud uzavírá, *jestliže strany jednaly podle této tabulky (pozn. jakožto návrhu na uzavření smlouvy), což obě strany shodně uvedly, souprava podle specifikace traktorů byla - tři traktory jako náklad. Takže bylo patrné, že se jedná o přepravu tří traktorů, přičemž cenové podmínky byly určeny podle zmíněné tabulky. Bylo tedy určeno, že byla-li žádána souprava Komarom, jednalo se o tři traktory. Z uvedeného soudy dovodily, že určení prostřednictvím tabulky, kde jsou uvedeny tři traktory na soupravu Komarom, je dostatečné určení přepravované věci, kdy nad to bylo určení přepravované věci konkretizováno potřebností prostoru pro přepravu věci.*

⁴³ Povinnost příkazce zaplatit zasílateli odměnu může být vyjádřena pouze implicitně např. tím, že vyplývá ze samotného označení sjednaného závazku jako smlouvy zasílatelské, popřípadě dokonce jen z označení strany, která má přepravu obstarat, jako zasílatele. Srov. ŠTENGLŮVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1234 s.

⁴⁴ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 46 s.

⁴⁵ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 02. 2005, sp. zn. 32 Odo 361/2004, kde soud dovodil, že námitce (žalobkyně), že nebyla splněna jedna ze základních podmínek vzniku zasílatelské smlouvy – zaplatit za obstarání přepravy úplatu, lze oponovat i poukazem na č. l. 66 soudního spisu, v němž právní zástupce argumentoval tím, že bylo povinností žalované zajistit dopravu dokumentů odpovědně a odborně, *jestliže si za svoji činnost nechala zaplatit. Z § 607 odst. 1 ObchZ dokonce vyplývá, že i kdyby úplata nebyla smluvně, zasílateli přísluší úplata obvyklá v době sjednání smlouvy při obstarání obdobné přepravy, přičemž obvyklou úplatou mohly být rovněž poplatky účtované zasílatelem (žalovanou) příkazci (žalobkyni) za doručení jejich dokumentů.*

K obvyklosti zasílatelské odměny (úplaty) srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 24. 02. 2004, sp. zn. 32 Odo 532/2003.

zasílatelských sazeb, jinak odměna přiměřená. Výhodou této konstrukce v civilním kodexu je tak možnost určit přiměřenou odměnu v případech neobvyklých přeprav, a dále možnost (výjimečně) korigovat výši obvyklé odměny, která je vzhledem ke konkrétním okolnostem vůči některé smluvní straně nepřiměřená.⁴⁶

Splatnost odměny zákon výslovně neřeší (v rámci úpravy zasílatelské, resp. komisionářské smlouvy), nutno tedy vycházet ze vzájemných ujednání smluvních stran, a v případě absence takové dohody z obecných ustanovení občanského zákoníku o času plnění (srov. § 1958 a násl. OZ). V úvahu tak přichází zejména § 1958 odst. 2 OZ, dle něhož není-li čas plnění (dluhu) ujednan, je věřitel oprávněn požadovat plnění ihned a dlužník je poté povinen splnit bez zbytečného odkladu. Dále lze uvažovat – nakolik bude zasílatelská smlouva zásadně „podnikatelským“ závazkem – o ustanovení § 1963 odst. 1 OZ, jež stanovuje pro splatnost ceny plnění třicetidenní lhůtu ode dne doručení faktury, resp. jiné výzvy podobné povahy, anebo ode dne obdržení služby, podle toho, který z těchto dnů nastal později. V zasílatelské praxi však bude otázka splatnosti sjednané odměny principiálně **součástí smluvního ujednání**, zpravidla vázána na doručení faktury po zajištění přepravy zboží. Pro srovnání německý zákonodárce navazuje (samozřejmě dispozitivně) splatnost zasílatelovi odměny na okamžik předání zásilky dopravci k přepravě (srov. § 456 HGB); v případě delšího přepravního řetězce s více dopravci pak na její předání prvním z nich, když tímto úkonem lze považovat povinnost zasílatele zorganizovat přepravu zásilky za splněnou.⁴⁷ Kromě odměny má zasílatel právo na **náhradu nákladů účelně vynaložených** při plnění smlouvy (srov. § 2480 věta druhá OZ).⁴⁸

⁴⁶ ČERNÁ, S., ŠTENGLOVÁ, I., PELIKÁNOVÁ, I., DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 552 s.

⁴⁷ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 152 s.

⁴⁸ Tímto nárokem se zabýval Nejvyšší soud ČR ve svém usnesení ze dne 27. 03. 2008, sp. zn. 32 Odo 790/2006. Předmětem sporu byl nárok na zaplacení nákladů spojených s obstaráním přepravy žalobcem (zasílatelem) pro žalovanou (příkazce), která se bránila mj. tím, že z průvodní dokumentace týkající se uzavřené smlouvy plynulo, že žalobcem uváděná cena má být konečná. Soudy nižší instance uzavřely, že žalobce má nárok na zaplacení zvýšeného přepravného, resp. nákladů spojených s nakládkou a vykládkou (neboť objem zaslaného zboží byl větší, než byl uveden v zasílatelském příkazu), dále vyměřeného cla a konečně nákladů dodatečných služeb, které si žalovaná sama objednala u třetí osoby (tyto náklady však uhradil žalobce). Dovolací soud tyto závěry potvrdil, nicméně neztotožnil se s právní kvalifikací nároku na náhradu nákladů dodatečně objednaných služeb, když uzavřel, že *jestliže platí, že žalovaná si tyto služby objednala sama u firmy D., byla sama s touto firmou ve smluvním vztahu a její povinností bylo této firmě cenu poskytnutých služeb uhradit. Cenu těchto služeb proto nelze za uvedené situace pokládat za účelně vynaložené náklady při plnění závazku vyplývajícího ze zasílatelské smlouvy ve smyslu § 607 odst. 1, 3. věta ObchZ. Zaplatil-li zasílatel i tuto částku firmě D., je v daném případě nutné věc posoudit podle § 454 ObčZ, podle něhož se bezdůvodně obohatil i ten, za nějž bylo plněno, co po právu měl plnit sám.*

Provedeme-li komparaci právní úpravy základního ustanovení zasílatelské smlouvy v občanském zákoníku s úpravou základního ustanovení v obchodním zákoníku (§ 601 ObchZ), dospějeme k závěru, že předešlá právní úprava byla téměř beze změn recipována.⁴⁹ Nicméně jisté rozdíly najít lze, když kromě terminologických změn v pojmech užívaných předchozí právní úpravou, jako jsou věc a úplata (nově zásilka a odměna), došlo k legálnímu rozšíření základní povinnosti zasílatele (obstarání přepravy) o možnost obstarat nebo **provést úkony s přepravou související**.⁵⁰ Obstarání úkonů s přepravou souvisejících se jeví být logickým zákonným rozšířením hlavní povinnosti zasílatele, nepochybně odpovídajícím zavedené praxi. Přímé provedení úkonů souvisejících s přepravou však zjevně koliduje s příkazním (obstaravatelským) charakterem zasílatelského závazku a bude jistě zajímavé sledovat, jak se s touto eventualitou (zásada smluvní volnosti a užití slova „případně“ v zákonném ustanovení) vypořádá jak praxe, tak právní doktrína a judikatura.

Dle **německé právní úpravy** je zasílatel povinen (zavázán) obstarat odeslání (zaslání) zboží (srov. § 453 odst. 1 HGB), proti čemu je příkazce povinen zaplatit mu sjednanou odměnu (srov. § 453 odst. 2 HGB). Použití právní úpravy zasílatelské smlouvy v německém obchodním zákoníku je omezeno na případy, kdy obstarání přepravy patří do předmětu podnikání obchodní společnosti, tj. zasílatele, speditéra (srov. § 453 odst. 3 věta první HGB). I v německé právní úpravě je zachován „komisionářský“ charakter tohoto závazku, když zasílatel uzavírá „prováděcí“ (přepravní) smlouvy vlastním jménem (a zpravidla na účet svého příkazce), není-li výslovně oprávněn (zmocněn) uzavřít tyto smlouvy jménem příkazce (srov. § 454 odst. 3 HGB).

1.3.2. Forma smlouvy (zasílatelský příkaz)

Základní, ale ani další ustanovení právní úpravy zasílatelské smlouvy, resp. komise (§ 2482 OZ), **nestanovuje její povinnou písemnou formu**, protože může být

⁴⁹ Důvodová zpráva k ustanovením § 2471 až 2482 OZ (právní úprava zasílatelské smlouvy) hovoří lakonicky: *Zasílatelství (spedice) je species komisionářské smlouvy. Osнова recipuje platnou úpravu obchodního zákoníku (§ 601 a násl. ObchZ).*

⁵⁰ Jedná se o inspiraci ustanovením § 536 ZMO, dle něhož smlouvou zasílatelskou se zavazuje zasílatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věci (zásilky) z určitého místa (místo odeslání) do jiného místa (místo určení) nebo úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.

uzavřena zcela neformálně, tj. ústně, telefonicky, emailem nebo jinými prostředky elektronické komunikace atd. (srov. § 559 OZ). To se také v praxi velmi často realizuje a nemusí mít nutně negativní důsledky, je-li zachována alespoň minimální obezřetnost týkající se správného označení smluvních stran, vymezení (obstaravatelského) závazku a průkaznosti učinění předmětného právního jednání. Od zasílatelské smlouvy je nutno odlišovat zasílatelský příkaz, jenž je jednostranným právním jednáním (příkazce) a jehož náležitosti zákon nevymezuje, nicméně jeho minimálním obsahem by měly být právě podstatné náležitosti zasílatelské smlouvy.⁵¹

Zasílatelská smlouva tedy nemusí být uzavřena písemně,⁵² což však neplatí v případě, kdy alespoň jedna strana (zásadně v rámci kontraktačního procesu) projeví vůli, aby smlouva v písemné formě uzavřena byla (srov. § 1758 OZ).⁵³ Pozmění-li zasílatel (oblát) svým přijetím nabídku příkazce (oferenta) k uzavření zasílatelské smlouvy, nutno postupovat dle § 1740 odst. 2 OZ a tento projev vůle hodnotit jako nabídku novou, jež musí být příkazcem (jakožto původním oferentem, nyní však v postavení obláta) opětovně přijata včasným projevem souhlasu s jejím obsahem (srov. § 1740 odst. 1 OZ). To však neplatí, bude-li zasílatelovo přijetí nabídky obsahovat pouze dodatky či odchylky, které podstatně nemění podmínky původní příkazcoví nabídky, přičemž taková odpověď se považuje za řádné přijetí nabídky, pokud ji příkazce bez zbytečného odkladu neodmítne (srov. § 1740 odst. 3, věta první OZ). Konkludentním způsobem může zasílatel přijmout příkazcovu nabídku pouze tak, že jeho (faktické) jednání bude ve shodě se všemi jejími obsahovými náležitostmi, nebude-li se jednat o nepodstatnou změnu těchto původně navrhovaných podmínek. Uvedenými otázkami (kontraktačního procesu, vzniku zasílatelské smlouvy a jejími

⁵¹ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár*. Tretie, doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2012, 705 s.

⁵² Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 12. 2005, sp. zn. 32 Odo 397/2005, v němž se podává, že podmínkou platného uzavření zasílatelské smlouvy není písemná forma. Bude proto platná i smlouva uzavřená jako ústní dohoda, která bude mít zpravidla podobu požadavku příkazce na obstarání přepravy se stanoveným obsahem a jeho přijetí zasílatelom.

⁵³ Jedná se o výjimku ze zásady „bezformálnosti“ uzavírání smluv, přičemž však platí, že i takový projev vůle (rozuměj projev vůle strany uzavřít smlouvu v určité formě) je třeba vykládat v souladu s výkladovými pravidly dle § 555 až 558 OZ; nelze proto vyloučit, aby požadavek dodržení určité formy právního jednání vyplýval např. ze zvyklostí stran, rovněž jako nelze bez dalšího uzavřít, že pokud oferent předloží návrh smlouvy v písemné formě, projevuje tak vůli uzavřít smlouvu výhradně pouze písemně. Srov. DOHNAL, J., GALVAS, M., OLIVA, J. *Obchodní smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 42 s.

⁵⁴ I pro takové přijetí nabídky (faktickým jednáním) totiž platí zmíněné ustanovení § 1740 odst. 3 OZ.

formálními náležitostmi) se zabýval Nejvyšší soud ČR v již zmíněném (zajímavém) rozsudku ze dne 20. 12. 2005, sp. zn. 32 Odo 397/2005.⁵⁵

Není-li zasílatelská smlouva uzavřena v písemné formě, má zasílatel právo žádat, aby mu příkazce doručil **příkaz k obstarání přepravy, tj. zasílatelský příkaz** (§ 2472 OZ). Zasílatelský příkaz nelze považovat za zasílatelskou smlouvu, stejně jako není návrhem k jejímu uzavření či přijetí tohoto návrhu. Představuje především důkaz o vzniku a existenci (zasílatelské) smlouvy a potažmo doklad deklarující její obsah.⁵⁶ Vždy je rozhodující obsah tohoto příkazu (srov. § 555 odst. 1 OZ), a to i tehdy, je-li nepřesně pojmenován. Nepřesně pojmenované právní jednání (lze se setkat s označeními jako „dopravní příkaz“ nebo „příkaz k přepravě“), svým označením evokující provedení přepravy, nikoliv její zajištění, bude zasílatelským příkazem pouze za předpokladu, že z jeho obsahu jednoznačně plyne požadavek k obstarání (zajištění) přepravy jako předmětu uzavírané smlouvy; v opačném případě může odlišné označení

⁵⁵ Nárok uplatněný žalobou představoval odměnu, jež měla náležet žalobkyni (zasílateli) ze zasílatelské smlouvy uzavřené se žalovanou (příkazcem). Dovolací soud vytkl soudu odvolacímu nesprávné závěry ohledně uzavření zasílatelské smlouvy, když připomněl, že tento smluvní typ nevyžaduje ke své platnosti písemnou formu, nicméně požadavek písemnosti může být dán tehdy, projeví-li alespoň jedna strana vůli, aby smlouva písemně uzavřena byla. A jelikož bylo v řízení prokázáno, že žalovaná požadovala již ve své objednávce přepravy adresované žalobkyni písemné potvrzení objednávky, které nakonec z důvodu nedostatku jeho podpisu jednajícím osobou nebylo uznáno platným, nemohlo platně dojít k uzavření zasílatelské smlouvy. Potvrzení objednávky navíc obsahovalo změny (jednalo se o jiné datum nakládky a jiný počet vozidel, když žalovaná požadovala datum nakládky dne 14. 04. 1998 a současně dva kamiony, proti čemu žalobkyně „potvrdila“ den nakládky na 15. 04. 1998 a pouze jeden kamion), pročež se jednalo nikoliv o přijetí nabídky, nýbrž o nabídku novou dle § 44 odst. 2 ObčZ (nyní § 1740 odst. 2 OZ), která však nikdy nebyla (žalovanou) přijata. Dovolací soud se konečně zabýval též možností vzniku smlouvy (přijetí nabídky) konkludentním způsobem, tj. faktickým „souhlasným“ jednáním ze strany obláta (žalobkyně jako zasílatele) dle § 275 odst. 4 ObchZ (nyní § 1744 OZ), přičemž však – opět z důvodu rozdílného data nakládky – dovodil, že ani tímto způsobem zasílatelská smlouva nevznikla. Nejvyšší soud ČR uzavřel, že *za stavu, kdy kamion nebyl k nakládkě přistaven dne 14. dubna 1998, tj. v den požadovaný žalovanou v návrhu smlouvy (v její objednávce ze dne 27. března 1998), nýbrž až dne 15. dubna 1998, úkonem žalobkyně (přistavením kamionu) nemohl být vyjádřen souhlas s návrhem. Má-li takový úkon vyjádřit souhlas s návrhem a má-li být tudíž dle § 275 odst. 4 ObchZ posuzován jako přijetí návrhu, musí být v souladu se všemi (tedy nejen podstatnými) jeho náležitostmi. Taková situace však nenastala, neboť k přistavení kamionu došlo v jiný den, než bylo žalovanou požadováno v objednávce přepravy.* Jak však bylo uvedeno, občanský zákoník myslí i na případy, kdy přijetí nabídky obsahuje pouze dodatky či odchylky, které podstatně nemění podmínky původní nabídky, přičemž taková odpověď se považuje za řádné přijetí nabídky, pokud ji navrhovatel bez zbytečného odkladu neodmítne (§ 1740 odst. 3, věta první OZ). Soud by se tedy musel – vztahovala-li by se na projednávaný případ stávající právní úprava – zabývat rovněž tím, jestli potvrzení jiného data nakládky, stejně jako potvrzení jen jednoho vozu místo požadovaných dvou, představuje (ne)podstatnou změnu nabídky dle zmíněného ustanovení civilního kodexu.

⁵⁶ POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1687 s.

příkazu sloužit jako důkaz, že úmyslem „příkazce“ nebylo dát „zasílatelský příkaz“, nýbrž že mu šlo o uzavření přepravní smlouvy.⁵⁷

V porovnání s předešlou právní úpravou v obchodním zákoníku došlo k jisté změně, týkající se zákonem požadované **formy zasílatelského příkazu**. Ustanovení § 601 odst. 2 ObchZ totiž zakládalo oprávnění zasílatele požadovat po příkazci písemný příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz), jestliže smlouva neměla písemnou formu.⁵⁸ Písemnost tohoto právního jednání (zasílatelského příkazu) byla kogentní (srov. § 263 odst. 2 ObchZ).⁵⁹ Naproti tomu současná právní úprava písemnost zasílatelského příkazu explicitně nevyžaduje, nicméně mírně neurčitě hovoří o **nutnosti jeho doručení**. Prakticky se proto zřejmě vylučuje možnost ústního (telefonického) zasílatelského příkazu, neboť v takovém případě lze jen stěží hovořit o nějakém doručení, když je navíc s tímto institutem (doručováním), ať už v oblasti hmotného anebo procesního práva, neodmyslitelně spojen důkaz o jeho učinění, který je opět pochopitelně (zásadně) vyloučen v případě právního jednání provedeného ústní formou. Navzdory tomu, že zasílatelská smlouva může vzniknout „pouhou“ akceptací zasílatelského příkazu, resp. objednávky příkazce k zajištění přepravy ze strany zasílatele, která akceptace může být provedena např. i konkludentně či pasivním jednáním zasílatele,⁶⁰ je nepochybně v zájmu právní jistoty stran výhodné aktivní jednání zasílatele, nejčastěji spočívající v písemném potvrzení (přijetí) zasílatelského příkazu či objednávky k zajištění přepravy.⁶¹ Obsahovými i formálními náležitostmi zasílatelského příkazu se zabýval Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 17. 01. 2008, sp. zn. 32 Odo 1091/2006, v němž byl uplatněn nárok představující odměnu zasílatele (žalobkyně) za obstarání přepravy pro žalovaného (příkazce), který rozporoval mj. svou pasivní věcnou legitimaci, když (dle jeho argumentace) zasílatelský příkaz nezaslal žalobkyni vlastním jménem, nýbrž v zastoupení jiné osoby (na podporu své argumentace o vzniku a trvání závazkového vztahu mezi žalobkyní jako zasílatelem a

⁵⁷ SUCHOŽA, J., HUSÁR, J., MAREK, K., RABAN, P. *Česko-slovenské kontexty obchodního práva*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 368 – 369 s.

⁵⁸ Z vystavení zasílatelského příkazu v písemné formě však nebylo lze dovozovat vůli příkazce uzavřít (zasílatelskou) smlouvu v písemné formě. Srov. POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1687 s.

⁵⁹ MAREK, K. *Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům*. Právní rádce, 06/2009, dostupné online zde: <https://pravnihradce.ihned.cz/c1-37558780-dalsi-mlouvy-k-zajistovani-prepravy-a-se-vztahem-k-dopravnim-prostredkum>

⁶⁰ Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 12. 2005, sp. zn. 32 Odo 397/2005.

⁶¹ NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 266 s.

jinou osobou jako příkazcem uváděl žalovaný i to, že posléze žalobkyně komunikovala též přímo s touto jinou osobou, kterou argumentaci však dovolací soud neshledal právně významnou).⁶²

Ani **německá právní úprava** nevyžaduje písemnou formu zasílatelské smlouvy, kterou považuje za konsenzuální kontrakt, jež může vzniknout též faktickým konkludentním jednáním zasílatele.⁶³

1.3.3. Další zasílatel (mezizasílatel)

Je též zajímavé zmínit ustanovení § 2473 OZ, dle něhož zasílatel může užít k obstarání přepravy **dalšího zasílatele (mezizasílatele)**. Zákon tedy toto oprávnění zasílatele explicitně stanovuje⁶⁴ a nevypomáhá si zásadou smluvní volnosti, resp. obecným ustanovením § 1935 OZ,⁶⁵ jako je tomu v případě právní úpravy smlouvy přepravní, v níž takovéto výslovné ustanovení chybí. A to i navzdory skutečnosti, že v aplikační praxi se využití institutu mezizasílatele vyskytuje mnohem méně, než využívání poddopravce v závazkovém vztahu založeném přepravní smlouvou. Každopádně využití dalšího zasílatele může přicházet v úvahu zejména při navazujících různých druzích dopravy, při přepravách do míst v zahraničí, jakož i v případech provozování tzv. „sběrné služby“, když se takový mezizasílatel, jakožto smluvní partner

⁶² Již odvolací soud dovodil, že žalovaný zaslal žalobkyni zasílatelský příkaz, neboť dané právní jednání obsahovalo všechny jeho podstatné části ve smyslu § 601 ObchZ (nyní § 2471 OZ), přičemž jeho přijetím žalobkyní došlo ke vzniku zasílatelské smlouvy. A nakolik žalovaný neunesl důkazní břemeno ohledně tvrzeného jednání v zastoupení jiné osoby, aplikoval soud ustanovení § 33 odst. 2 ObčZ (nyní § 446 OZ ve spojení s § 440 odst. 2 OZ) a uzavřel, že zasílatelská smlouva vznikla mezi žalobkyní a žalovaným. Tyto závěry potvrdil i Nejvyšší soud ČR, když uzavřel, že *odvolací soud ustanovení § 601 ObchZ a § 33 odst. 2 ObčZ, jimiž poměřoval svá skutková zjištění, správně vyložil a rovněž správně aplikoval, dospěl-li k závěru, že mezi účastníky řízení byla uzavřena zasílatelská smlouva, obsahující podstatné části vymezené základním ustanovením § 601 ObchZ, a že z této smlouvy je podle § 33 odst. 2 ObčZ zavázán žalovaný.*

⁶³ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 1041 s.

⁶⁴ Nicméně na nadbytečnost § 605 odst. 2 ObchZ, z něhož vychází § 2473 OZ, poukazovala již odborná literatura k obchodnímu zákoníku, a to s ohledem na znění § 331 ObchZ, když dovozovala, že i pokud by obchodněprávní kodex neobsahoval § 605 odst. 2, zasílatel by mohl použít dalšího zasílatele (mezizasílatele), přičemž za splnění smlouvy uzavřené s příkazcem by odpovídal stejně, jakoby přepravu obstaral sám (tj. bez použití mezizasílatele). Srov. MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentár*. 2. zvazok. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 465 s.

⁶⁵ Ustanovení řeší (obecně) plnění dluhu dlužníka pomocí jiné osoby, při kterém však (původní) dlužník odpovídá za jednání použité osoby stejně, jako za jednání své. Nejedná se tedy o *culpa in eligendo*.

zasílatele, zavazuje obstarat určité činnosti za zasílatele (např. obstarání svozu a rozvozu zboží z terminálu v zahraničí).⁶⁶

Může vyvstat otázka, jestli při užití dalšího zasílatele (mezizasílatele) odpovídá původní zasílatel jen za jeho volbu, tzn. *culpa in eligendo*, anebo bude odpovídat tak, jako by přepravu obstarával sám. Je tomu tak proto, že zákonodárce do nové právní úpravy nepřevzal ustanovení § 605 odst. 2 ObchZ,⁶⁷ které takovou situaci výslovně řešilo.⁶⁸ Nicméně vycházejí z absence odlišné právní úpravy, resp. explicitního zakotvení *culpa in eligendo* v právní úpravě zasílatelské smlouvy lze dospět k závěru, že ustanovením § 1935 OZ bude kryta otázka odpovědnosti původního zasílatele, jež užil k obstarání přepravy mezizasílatele, a tudíž takovýto (původní) zasílatel bude za obstarání přepravy mezizasílatelem **odpovídat stejně, jako by ji obstarával sám.**⁶⁹ Uvedené platí i v případě použití dalšího zasílatele (mezizasílatele) k obstarání či provedení úkonů s přepravou souvisejících (srov. § 2471 OZ). Použití mezizasílatele lze samozřejmě smluvně vyloučit.⁷⁰

Německý obchodní zákoník nemá explicitní ustanovení, které by pojednávalo o mezizasílateli, nicméně § 462 HGB hovoří o odpovědnosti zasílatele za *vlastní lidi* (tj. zaměstnance či jiné pracovníky), jakož i *jiné osoby* (např. mezizasílatele či jiné subdodavatele), které zasílatel použije ke splnění svých povinností z uzavřené zasílatelské smlouvy.⁷¹ Za jednání a opomenutí těchto osob odpovídá zasílatel ve stejném rozsahu jako za jednání a opomenutí vlastní, avšak za předpokladu, že tyto osoby jednají v rámci svěřených úkolů.

⁶⁶ MAREK, K. *Obchodněprávní smlouvy*. 5. aktualizované vydání. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2004, 219 s.

⁶⁷ Zmíněné ustanovení hovořilo přímo o tom, že pokud zasílatel použije k obstarání přepravy dalšího zasílatele (mezizasílatele), odpovídá přitom, jako by přepravu obstarával sám.

⁶⁸ Srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 04. 2008, sp. zn. 32 Odo 1134/2006, v němž soud dovozuje, že *jednání mezizasílatele se totiž ze zákona (§ 605 odst. 2 ObchZ) přičítá zasílateli. Nesjednání mezizasílatel způsob a podmínky přepravy s vynaložením odborné péče, odpovídá příkazci zasílatel a taktéž není-li zasílatelem označena osoba, s níž byla uzavřena přepravní smlouva (dopravce), je příkazce oprávněn domáhat se plnění vůči zasílateli.*

⁶⁹ Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2008, sp. zn. 32 Cdo 5414/2007, kde se podává, že *v posuzovaném případě odvolací soud – stejně jakou soud prvního stupně – při aplikaci § 603 odst. 2 ObchZ nepřihlédl současně k ustanovením § 605 odst. 2 o odpovědnosti zasílatele za jednání (opomenutí) mezizasílatele, který pouhým sdělením, že zásilka „má být překryta plachtou“ nesplnil svou povinnost odborné péče. Neměla-li být zásilka barev vystavena mrazu, pak pokyn o překrytí plachtou byl z hlediska odborné péče nedostatečný a je nutno jej přičíst zasílateli k tíži.*

⁷⁰ Srov. Sbíрка rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1939 – 1949 č. 17916 z r. 1940, kde soud uzavírá, že *použil-li zasílatel mezizasílatele, ač jej podle úmluvy s příkazcem použít nesměl, odpovídá za škodu z toho vzniklou. Je věcí zasílatele, aby při vzniklé škodě dokázal, že zachoval péči řádného kupce.*

⁷¹ HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2544 s.

1.3.4. Samovstup zasílatele

Podle ustanovení § 2474 OZ platí, že neodporuje-li to smlouvě nebo nezakáže-li to příkazce nejpozději do začátku uskutečňování přepravy, může zasílatel sám provést přepravu, kterou má obstarat. Jedná se o tzv. **právo samovstupu zasílatele**, které však lze smluvně, resp. včasným jednostranným úkonem příkazce vyloučit. Samovstup může být též pouze částečný, když zasílatel provede sám jen část přepravy a další část obstará.⁷² V takovém případě má právo na poměrnou část přepravného dle smlouvy přepravní a příslušnou část odměny dle smlouvy zasílatelské. Logika zákonodárce odpovídá požadavkům podnikatelské praxe, v níž množství zasílatelských firem působí rovněž jako firmy přepravní a naopak,⁷³ respektuje však právo příkazce zachovat obstaravatelskou povahu zasílatelské smlouvy, a to zejména tím, že mu umožňuje samovstup zasílatele jednostranně zakázat. Slovní spojení *neodporuje-li to smlouvě* nutno nepochybně vykládat širěji, než výslovné vyloučení práva samovstupu,⁷⁴ a to například určením konkrétní osoby dopravce⁷⁵ nebo jiných přepravních podmínek, které zasílatel „jako dopravce“ nesplňuje (např. odborná specializace). Uvedené ustanovení (§ 2474 OZ) zcela odpovídá předešlé právní úpravě v obchodním zákoníku (srov. § 605 odst. 1 ObchZ). Samovstup zasílatele se nevztahuje na provedení úkonů s přepravou souvisejících, neboť k těmto je zasílatel výslovně oprávněn dle základního ustanovení § 2471 OZ.

Využitím práva samovstupu se **mění právní charakter zasílatelského závazku**, který se stává závazkem přepravním. Samovstupem zasílatele (do práv dopravce) tedy zaniká – okamžikem zahájení přepravy zasílatelem – smlouva zasílatelská a stranám

⁷² FALDYNA, F. A kol. *Obchodní zákoník s komentářem. II. díl.* 1. vydání. Praha: CODEX Bohemia, s.r.o., 2000, 529 s.

⁷³ Již starší doktrinní výstupy poukazují na relativní složitost soudobé nákladní přepravy, která mnohdy vyžaduje zapojení několika subjektů a probíhá kombinovaně (silniční, železniční, lodní či letecká doprava). Zasílatelé (spediční společnosti) mají dopředu nasmlouvané jednotlivé dopravce, kteří na jejich objednávku provedou konkrétní přepravu. V takových případech se často jedná o kombinované přepravy, přičemž zasílatel odpovídá za škodu vzniklou při přepravě, jako by celou přepravu prováděl sám. Srov. KARHANOVÁ M. *Odpovědnost zasílatele – dopravce za škodu na přepravovaném zboží.* Ad Notam, 2007, č. 6, 190 s.

⁷⁴ Ustanovení § 538 odst. 2 ZMO vázalo možnost vyloučení práva samovstupu zasílatele na výslovný zákaz příkazce, jež musel být dán nejpozději do začátku uskutečňování přepravy.

⁷⁵ Určí-li příkazce zasílateli osobu dopravce a zasílatel navzdory tomu uzavře přepravní smlouvu s jinou osobou (dopravcem), bude zasílatel vůči příkazci ručit za splnění povinností tohoto dopravce z uzavřené smlouvy (srov. § 2482 a 2463 OZ).

vznikají práva a povinnosti podle smlouvy o přepravě věci.⁷⁶ Změna povahy závazkového vztahu má samozřejmě význam především z hlediska odpovědnosti zasílatele / dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce, když tento již nadále neodpovídá pouze za škodu vzniklou při obstarání přepravy, nýbrž i za škodu vzniklou během samotného provádění přepravy.

Změna závazku se pochopitelně promítne i do otázky **odměny zasílatele / dopravce**, který již nemá právo na odměnu dle ustanovení § 2471 odst. 1 OZ, nýbrž na přepravné dle ustanovení § 2555 odst. 1 OZ. Vychází se z předpokladu, že nároku zasílatele na odměnu by mělo legitimně odpovídat plnění jeho (zasílatelského) závazku, tzn. především vyhledat vhodný způsob přepravy a vhodného dopravce. S tímto zasílatel provede příslušný kontraktační proces, posléze (vlastním jménem v postavení odesílatele) uzavře přepravní smlouvu a konečně bude vykonávat práva a plnit povinnosti z této smlouvy vyplývající. Nemluvě o dalších povinnostech zasílatele plynoucích mu ze zasílatelské smlouvy vůči příkazci. Nárok na zasílatelskou odměnu proto zajisté nelze spravedlivě přiznat „zasílateli“, který všechny uvedené kroky (byť oprávněně) obejde tím, že se rozhodne využít svého práva samovstupu a přepravu provede sám. Uvedené závěry dovodila již starší doktrína.⁷⁷

Nicméně jiná zahraniční (slovenská) odborná literatura existenci těchto nároků „vedle sebe“ nevyklučuje, když dovozuje, že v případě samovstupu zasílatele **není zákonem eliminován jeho nárok na odplatu** za obstarání přepravy, tj. tento nárok není zkonsumován nárokem na přepravné.⁷⁸ Uvedený doktrinální závěr vychází z nemožnosti „automatického“ zániku zasílatelské smlouvy a vzniku smlouvy přepravní bez toho, aby s tímto postupem vyjádřil příkazce souhlas. Jinými slovy, z pohledu příkazce zůstává primárním závazkem zasílatele obstarání přepravy zásilky, přičemž opačný výklad (tj. automatické uzavření přepravní smlouvy v důsledku samovstupu zasílatele) by musel vycházet z předpokladu, že příkazce bez jakékoliv vlastní volní kooperace vstoupí do dalšího závazkového vztahu, která interpretace je v rozporu se

⁷⁶ DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV.* Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 3636 – 3637 s.

⁷⁷ Právo na odměnu se opírá o splnění povinnosti zasílatele obstarat přepravu, pročez je logický závěr, že v případě samovstupu není přeprava obstarána, nýbrž provedena, a tudíž právo na odměnu zasílateli nevznikne. Srov. PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl.* Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 210 s.

⁷⁸ PATAKYOVÁ, M. a kol *Obchodný zákoník. Komentár.* 3. vydanie. Praha: C. H. Beck, 2010, 1056 s.

smluvní svobodou jako bazálním principem soukromě právních vztahů.⁷⁹ Byť další (novější) odborná literatura poukazuje na legislativní nedokonalost rozebíraného ustanovení § 605 odst. 1 ObchZ (ve srovnání se zahraničními kodifikacemi), stejně jako na názorovou roztržičnost ohledně této otázky a absenci příslušných judikatorních výstupů, dochází ke stejnému závěru, a sice že samovstupem zasílatele zůstává zachován – vedle nároku na zaplacení přepravného – též jeho nárok na úplatu ze zasílatelské smlouvy, neboť využitím tohoto institutu jeho povinnosti ze zasílatelské smlouvy nezanikají, když především zůstává zachována jeho povinnost respektovat zájmy příkazce.⁸⁰

Tyto slovenské doktrinární výstupy však **česká právnická obec zásadně odmítá**, k čemu je zřejmě nutné se přiklonit. Názor o nemožnosti vzniku přepravního závazku bez vlastního projevu vůle příkazce jistě má určité logické opodstatnění, nelze však opomenout, že příkazce má právo samovstup zasílatele (a tím automatický vznik přepravní smlouvy) zakázat, a to buď ve smlouvě, anebo dokonce pouze jednostranně. V opačném případě (byť nepřímě) projevuje příkazce souhlas s tím, aby zasílatel vstoupil do postavení dopravce a „bez dalšího“ tak vykonával všechna práva a plnil všechny povinnosti z přepravní smlouvy. A to nemluvě o tom, že bezpochyby primárním ekonomickým zájmem (kauzou) příkazce je vždy provedení přepravy zásilky, nikoliv její zajištění. Ano, příkazce hodlá z různých ekonomických, časových, bezpečnostních či jiných důvodů využít služeb zasílatele, jeho hlavním zájmem však zůstává v každém případě přepravení věci; jen a pouze z tohoto důvodu uzavírá smlouvu zasílatelskou.

I dle **německé právní úpravy** je zasílatel oprávněn sám provést přepravu, kterou má pouze obstarat. Výslovně jej k tomu opravňuje ustanovení § 458 HGB, které řeší právo samovstupu zasílatele, tedy *Selbsteintritt des Spediteurs* a představuje jednu ze tří zákonem presumovaných situací,⁸¹ v nichž dochází mj. ke změně odpovědnostního režimu zasílatele, který již dále neodpovídá pouze za škodu vzniklou na převzaté zásilce při obstarání přepravy, nýbrž i za škodu vzniklou při samotném

⁷⁹ MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákonník. Velký komentár. 2. zväzok*. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 465 s.

⁸⁰ Srov. OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodní zákonník. Velký komentár*. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1023 s.

⁸¹ Další dvě jsou tzv. přejímací sazba (*Spedition zu festen Kosten*) dle ustanovení § 459 HGB a sběrná služba (*Sammelladung*) podle ustanovení § 460 HGB.

provádění přepravy, tzn. jako dopravce. Existují tak „vedle sebe“ smlouva zasílatelská a přepravní, na jejichž základě již zasílatel sám dluží svému příkazci provedení přepravy a nabývá tak dvojí právní status zasílatel – dopravce; nedochází tedy k zániku zasílatelské smlouvy, neboť závazek zasílatele k organizaci přepravy zůstává jeho samovstupem nedotčen.⁸² Samovstup zasílatele lze smluvně vyloučit,⁸³ nicméně není-li tomu tak, je zasílatel oprávněn v každém případě vstoupit do práv dopravce, a to buď výslovným, anebo konkludentním projevem vůle, o němž musí svého příkazce zpravit; vycházejí však ze samotné povahy zasílatelského závazku, jehož plnění má sloužit prospěchu třetí osoby, tj. příkazce (*fremdnützig*), neměl by zasílatel využít svého práva samovstupu, lze-li požadovanou přepravu provést spolehlivějším, jistějším, rychlejším či levnějším způsobem (dopravcem).⁸⁴ Co se týče otázky možné kolize nároku na zaplacení zasílatelské odměny a přepravného, slovenské doktrinní výstupy nelze německou právní naukou podpořit, neboť poslední věta § 458 HGB normuje, že zasílatel může v případě svého samovstupu požadovat odměnu za svou zasílatelskou činnost, stejně jako obvyklé přepravné; je tak legálně zakotvena současná existence těchto nároků v případě samovstupu zasílatele.

1.3.5. Přiměřené použití ustanovení o komisi

Zasílatelská smlouva je **druhem komisionářské smlouvy**, což lze dovodit již z jejího základního ustanovení (§ 2455 OZ). Podle toho platí, že komisionářskou smlouvou se komisionář zavazuje obstarat pro komitenta na jeho účet vlastním jménem určitou záležitost, za což je komitent povinen zaplatit komisionáři odměnu. „Určitou záležitostí“ je v případě zasílatelské smlouvy přeprava věci, resp. úkony s přepravou související. Zasílatelská smlouva patří mezi nejpoužívanější smluvní typy v podnikatelských vztazích, neboť přepravní a logistické vztahy (především v mezinárodní přepravě) stojí zpravidla na zasílatelských smlouvách a spedice je tak mimo drobné nebo lokální podnikání takřka všudypřítomná; zřejmě proto má

⁸² PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 155 – 156 s.

⁸³ HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2539 s.

⁸⁴ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 1052 - 1053 s.

zasílatelství regulaci jako samostatný smluvní typ, přestože co do podstaty nejde o nic jiného, než o **komisi v přepravě**.⁸⁵ Současná právní úprava (§ 2482 OZ) recipuje úpravu ustanovení § 609 ObchZ, podle kterého se na zasílatelskou smlouvu použijí podpůrně ustanovení o smlouvě komisionářské. Toto subsidiární použití dovodila konstantě i judikatura.⁸⁶ Podpůrné použití ustanovení o komisionářské smlouvě směřuje též k navazujícím odkazům na další právní úpravu, např. k tomu, že pokud zasílatel věci určené k přepravě (zásilku) za účelem plnění svého závazku dočasně uskladní, bude odpovídat za škodu na těchto věcech podle ustanovení o smlouvě o skladování (srov. 2465 odst. 1 OZ).⁸⁷

Ze subsidiárního použití právní úpravy komisionářské smlouvy lze mj. dovodit, že zasílatel je povinen **chránit příkazcovi zájmy**, které zná⁸⁸ a zpravit ho o všech okolnostech, jež mohou mít vliv na změnu jeho příkazů či pokynů (srov. § 2460 odst. 1 OZ).⁸⁹ Od těchto se zasílatel může odchytil jen tehdy, je-li to v zájmu příkazce a

⁸⁵ BEJČEK, J., ŠILHÁN, J. a kol. *Obchodní smlouvy. Závazky v podnikání*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, 307 s.

⁸⁶ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 04. 2003, sp. zn. 29 Cdo 2629/2000, kde soud mj. uzavřel, že *přiměřenou aplikací ustanovení o smlouvě komisionářské na zasílatelskou smlouvu se totiž rozumí takové použití příslušných ustanovení o komisionářské smlouvě, podle kterého se na postavení zasílatele (dovolatelky), coby obstaravatele přepravy věci, přiměřeně vztahují ustanovení o právech a povinnostech komisionáře, coby osoby, jež pro komitenta zařizuje vlastním jménem na jeho účet určitou obchodní záležitost; pro vedlejší účastníci (příkazce) pak přiměřeně platí ustanovení o právech a povinnostech komitenta. V intencích tohoto závěru pak nemůže obstát tvrzení, že dovolatelka mohla vymáhat pohledávku vedlejší účastnice podle § 586 ObchZ jen na základě písemné smlouvy o postoupení této pohledávky. Posledně zmiňované ustanovení zakotvuje pravý opak, totiž že komisionář (dovolatelka) je oprávněn a povinen vymáhat splnění závazků osobami, s nimiž uzavřel smlouvu při zařizování záležitosti komitenta (vedlejší účastnice), svým jménem na účet komitenta (vedlejší účastnice) nebo [jestliže s tím komitent (vedlejší účastnice) souhlasí] musí komitentovi (vedlejší účastníci) postoupit pohledávky odpovídající těmto závazkům. Dále srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 04. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1000/2007, v němž se podává, že *subsidiárně lze použít pro zasílatelskou smlouvu jen ta ustanovení z úpravy smlouvy komisionářské v § 577 a násl. ObchZ, jež nejsou zvlášť upravena v ustanoveních § 601 a násl. ObchZ o smlouvě zasílatelské*.*

⁸⁷ SUCHOŽA, J., HUSÁR, J., MAREK, K., RABAN, P. *Česko-slovenské kontexty obchodního práva*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 368 s.

⁸⁸ Zasílatel je tedy povinen postupovat v souladu se zájmy příkazce, o nichž má vědomost i z jiného zdroje, než ze zasílatelské smlouvy, zasílatelského příkazu a pokynů příkazce (srov. PATAKYOVÁ, M. a kol. *Obchodný zákonník. Komentář*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1055 s.). Jiná (starší) odborná literatura zase poukazuje na to, že povinnost zasílatele chránit známé zájmy příkazce neznamená, že zasílatel je povinen příkazcovi možné zájmy z vlastní iniciativy zjišťovat; zákonodárce pouze zakotvuje právní význam informací, které objektivně a jakýmkoli způsobem došly k zasílateli, a současně odmítá zasílateli argument, že příkazcovi zájmy nerespektoval, přestože je znal, neboť mu nebyly (příkazcem) formálně sděleny (srov. PELIKÁNOVA, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku*. 5. díl. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 204 s.).

⁸⁹ Občanský zákoník používá v rámci právní úpravy komisionářské smlouvy (a potažmo též smlouvy zasílatelské) vedle pojmu pokyn též pojem příkaz (§ 2460 a 2470), obsahově jsou však tyto pojmy totožné. Srov. HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 841 s.

(současně) nemůže-li si vyžádat jeho včasný souhlas. V opačném případě nemusí příkazce uznat jednání zasílatele za provedené na jeho účet, odmítne-li účinky takového jednání pro sebe bez zbytečného odkladu poté, co se o obsahu jednání dozvěděl (srov. § 2457 OZ). Lze dodat, že zrušený obchodní zákoník ve svém ustanovení § 602 odst. 1 (tj. v rámci právní úpravy zasílatelské smlouvy) stanovil (obsoletně) povinnost zasílatele řídit se pokyny příkazce, nicméně již starší odborná literatura na duplicitu, resp. nadbytečnost tohoto ustanovení poukazovala, a to s ohledem na odkazovací § 609 ObchZ, tj. přiměřené použití ustanovení o smlouvě komisionářské.⁹⁰ Také německá doktrína vyzdvihuje zasílatelskou smlouvou založený *vztah důvěry*, z něhož plyne povinnost zasílatele respektovat a chránit zájmy příkazce na levnosti, spolehlivosti a rychlosti zvoleného dopravce i zadané přepravy, a současně povinnost následovat pokyny příkazce (srov. § 454 odst. 4 HGB).⁹¹

Zákon tedy předpokládá, že příkazce (komitent) bude zasílateli (komisionáři) udělovat **pokyny či příkazy** související s obstaráním jeho záležitosti.⁹² Z hlediska následného zajištění konkrétních (správných) parametrů přepravy zasílatelem, jakož i splnění jeho dalších povinností z uzavřené zasílatelské smlouvy, jsou tyto pokyny velmi důležité, neboť se promítají do informací (údajů) a pokynů, které zase zasílatel v postavení odesílatele poskytuje a předává pověřenému dopravci.⁹³ Tyto pokyny příkazce však nemusí být vždy správné či úplné (samozřejmě mohou být též zcela chybějící, což se v praxi často stává), na kterou skutečnost by měl zasílatel příkazce upozornit.⁹⁴ Taková povinnost sice není explicitně zakotvena v rámci právní úpravy

⁹⁰ Srov. PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl.* Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 201 s.

⁹¹ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht.* 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 151 s.

⁹² Nejvyšší soud ČR řešil ve svém usnesení ze dne 27. 03. 2008, sp. zn. 32 Odo 790/2006, mj. též námitku žalované (příkazce), že ze strany žalobce (zasílatele) nebyla upozorněna na nedostatečnost (neúplnost) svého zasílatelského příkazu co do rozsahu služeb nutných k zajištění její účasti na veletrhu v Moskvě. Soud dovodil, že *přípustnost dovolání nemohou založit ani námitky spočívající v tom, že žalobce neupozornil žalovanou na potřebu dalších služeb na místě konání veletrhu, neboť nejde o námitky, které by byly s ohledem na předmět řízení právně významné. K tomu je možné dodat, že nelze odpovědnost za vlastní menší obchodní zdatnost přenášet na jiné a požadovat na nich poskytování informací o postupu při jejich podnikatelské činnosti.*

⁹³ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 09. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1365/2007.

⁹⁴ Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 01. 2005, sp. zn. 32 Odo 336/2004, v němž soud posvětčuje závěry odvolacího soudu, který *správně použil v dané věci ustanovení § 603 odst. 1 ObchZ, podle něhož při plnění závazku je zasílatel povinen s vynaložením odborné péče sjednat způsob a podmínky přepravy odpovídající co nejlépe zájmům příkazce, a § 602 odst. 1 ObchZ, který ukládá zasílateli povinnost plnit pokyny příkazce, upozornit jej na zjevnou nesprávnost jeho pokynů a v případě, že zasílatel od příkazce neobdrží potřebné pokyny, je povinen požádat jej o jejich doplnění.* Srov. dále usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 09. 2015, sp. zn. 23 Cdo 1993/2013.

komise či zasílatelství, nicméně ji lze implicitně dovodit z obecné fiduciární povinnosti komisionáře (zasílatele) chránit zájmy komitenta (příkazce) dle § 2475 OZ a § 2460 odst. 1 OZ. V případě porušení této povinnosti bude dána **odpovědnost zasílatele** za vzniklou škodu, avšak nikoliv na bázi jeho zvláštní „zasílatelské“ odpovědnosti (za škodu vzniklou na převzaté zásilce) ve smyslu § 2478 OZ, nýbrž na základě obecných ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody,⁹⁵ pochopitelně za splnění dalších vyžadovaných předpokladů, tzn. především vzniku škody, příčinné souvislosti mezi jejím vznikem a porušením povinnosti a neexistencí liberačního důvodu. Ustanovení § 2478 OZ se tedy vztahuje „pouze“ na povinnost zasílatele nahradit škodu vzniklou na převzaté zásilce při plnění jeho hlavní povinnosti dle § 2471 odst. 1 OZ, tj. obstarat příkazci požadovanou přepravu zásilky.⁹⁶

Z hlediska odpovědnostního režimu zasílatele „coby“ dopravce jsou velmi důležitá pro zasílatelskou smlouvu subsidiárně použitelná ustanovení § 2460 a § 2461 OZ (neoznámení osoby dopravce), jakož i § 2466 OZ (nevymáhání splnění povinnosti), o nichž je podrobně pojednáno dále.

1.3.6. Promlčení

Je zajímavé zmínit, že zrušený obchodní zákoník obsahoval zvláštní ustanovení pro délku i počátek promlčecí lhůty u práv vzniklých **vůči zasílateli či dopravci** ze škody na dopravovaných věcech a z opožděného doručení zásilky (srov. § 399

⁹⁵ V úvahu přichází zejm. aplikace § 2913 OZ, popř. 2944 OZ.

⁹⁶ Uvedené závěry dovodil Nejvyšší soud ČR již ve svém rozsudku ze dne 22. 04. 2004, sp. zn. 29 Odo 152/2003. V tomto řízení byl uplatněn nárok žalobkyně (jako příkazce) na náhradu škody vzniklé na zásilce, jejíž přepravu obstarávala žalovaná (jako zasílatel). Soud prvního stupně i soud odvolací posoudily smlouvu uzavřenou mezi účastníky sporu, jako smlouvu zasílatelskou, odvolací soud však – na rozdíl od soudu prvního stupně – shledal žalovanou odpovědnou za škodu vzniklou na zásilce dle § 603 odst. 2 ObchZ (nyní § 2478 OZ), když porušila svou povinnost ze závazkového vztahu tím, že *při zajištění přepravy nepostupovala s odbornou péčí, jejíž součástí byla i povinnost upozornit žalobkyni na skutečnost, že pro dovoz alkoholu a cigaretových výrobků do R. platí dovozní kvóty, a že žalobkyně (jako vývozcce) musí obstarat „příslušná povolení či opatřit zboží příslušnými kolký“*. Obdržela-li žalovaná v tomto bodě *neúplný příkaz*, byla *povinna podle ustanovení § 602 odst. 1 ObchZ žalobkyni na „zjevnou nesprávnost, resp. neúplnost“ jejích pokynů upozornit*. Odvolací soud konečně dovodil i příčinnou souvislost mezi porušením uvedené povinnosti žalovanou (zasílatel) a vznikem škody na zásilce. Dovolací soud uvedené závěry podrobil kritice, když zejména připomněl, že zasílatel odpovídá pouze za škodu vzniklou na zásilce při obstarání přepravy, nikoliv při jejím provádění. A jelikož bylo v řízení zjištěno, že škoda vznikla během provádění přepravy, nemůže být dána odpovědnost žalované, jakožto zasílatele dle § 603 odst. 2 ObchZ. Odpovědnost za škodu mohla být dána pouze za splnění předpokladů § 373 a násl., popř. § 758 ObchZ.

ObchZ).⁹⁷ Jednalo se o roční promlčecí lhůtu, která počínala plynout u práv vzniklých z celkového zničení nebo ztráty zásilky ode dne, kdy zásilka měla být doručena příjemci, u ostatních práv ode dne, kdy zásilka byla doručena. Pro škodu vědomě způsobenou ovšem platila obecná (čtyřletá) promlčecí lhůta stanovená v § 397 ObchZ.⁹⁸ Občanský zákoník ustanovení § 399 ObchZ recipoval, avšak jen co se týče **počátku plynutí promlčecí lhůty**. Jedná se o ustanovení § 625 OZ, dle něhož platí, že u práva vzniklého z celkového zničení nebo ztráty dopravované věci počne promlčecí lhůta plynout ode dne, kdy zásilka měla být příjemci doručena; byla-li však dopravovaná věc jen poškozena nebo byla-li doručena opožděně, počne promlčecí lhůta plynout ode dne doručení zásilky.

Zůstává tedy otázkou, jestli se uvedené ustanovení § 625 OZ bude vztahovat i na práva vzniklá ze smlouvy zasílatelské. Zřejmě je nutné přiklonit se k závěru, že tomu tak nebude. Jak již bylo zmíněno, zákonodárce nepřevzal zvláštní obchodněprávní úpravu zakládající jednoroční promlčecí lhůtu u práv vzniklých ze škody na dopravovaných věcech a z opožděného doručení zásilky *vůči zasílateli*. Obdobné ustanovení, jež by řešilo délku či počátek (zvláštní) promlčecí lhůty vůči zasílateli není lze najít ani v rámci právní úpravy zasílatelské smlouvy. Naproti tomu právní úprava smlouvy o přepravě věci stanovuje v § 2569 OZ zvláštní promlčecí, resp. speciální lhůtu, v rámci které musí být nárok na náhradu škody na zásilce vůči dopravci uplatněn. Je to lhůta 6 měsíců, jež počíná plynout ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li

⁹⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 02. 2005, sp. zn. 32 Odo 361/2004. V projednávané věci se žalobkyně (příkazce) domáhala na žalované (zasílateli) náhrady škody z opožděného dodání zásilky, jejíž přepravu měla žalovaná na základě zasílatelské smlouvy obstarat. Žalobkyně totiž předala žalované dne 14. 12. 1999 dokumenty k doručení francouzské bance k proplacení akreditivu do konce lhůty splatnosti do 30. 12. 1999. Žalovaná obstarala přepravu tak, že dne 21. 12. 1999 zaslala prostřednictvím České pošty, st. p. potřebné listiny do Francie letecky doporučeně, přičemž však zásilka byla doručena francouzské bance až dne 05. 01. 2000, pročež nebyl akreditiv žalobkyni ve výši uplatněné částky proplacen. Již soud prvního stupně (i když až po vrácení věci odvolacím soudem) dospěl k závěru, že nárok (ze zasílatelské smlouvy) je promlčen dle ustanovení § 399 ObchZ, přičemž v jednání žalované nespátkoval ani porušení povinnosti ve smyslu § 415 ObčZ, tedy obecné prevenční povinnosti (předcházet možným škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí). Odvolací soud se s uvedenými závěry ztotožnil. K dovolání žalobkyně Nejvyšší soud ČR potvrdil správnost posouzení charakteru závazkového vztahu (zasílatelská smlouva), vyloučil možnost aplikace právní úpravy dokumentárního akreditivu (srov. § 689 a násl. ObchZ) a konečně posvětil závěry odvolacího soudu, že *není třeba zkoumat, zda žalovaná porušila povinnosti podle § 415 ObčZ, když mezi účastníky byl uzavřen smluvní vztah, avšak nárok z něho je promlčen (srov. Judikát Rc 12/86, podle něhož použití ustanovení § 415 ObčZ přichází v úvahu v tom případě, že není konkrétní právní úprava vztahující se na jednání, jehož protiprávnost se posuzuje)*. V daném případě však konkrétní právní úprava pro případ opožděného doručení zásilky zasílatelem existuje v § 399 ObchZ, a nárok na uplatnění náhrady škody je podle uvedeného ustanovení promlčen.

⁹⁸ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 07. 2012, sp. zn. 23 Cdo 486/2012.

zásilka převzata, ode dne, kdy měla být doručena; pozdě uplatněné právo soud k námitce dopravce nepřizná. Práva ze zasílatelské smlouvy, vč. práva na náhradu škody vzniklé na zásilce při obstarání přepravy, se nicméně budou promlčovat v **obecné tříleté promlčecí lhůtě** dle občanského zákoníku, která počíná dnem, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé, tj. když se oprávněná osoba dozvěděla o okolnostech rozhodných pro počátek běhu promlčecí lhůty, anebo kdy se o nich dozvědět měla a mohla (srov. § 629, 619 odst. 1 a 2 OZ). V případě práva na náhradu škody budou tyto okolnosti zahrnovat vědomost o škodě a osobě povinné k její náhradě (srov. § 620 odst. 1 OZ), přičemž bude platit též zvláštní objektivní promlčecí lhůta dle § 636 OZ (tj. 10 let ode dne, kdy škoda nebo újma vznikla, resp. 15 let v případě úmyslného způsobení škody nebo újmy).

1.4. Odpovědnost zasílatele

Odpovědnost zasílatele vůči příkazci má **několik rovin**. Pochopitelně bude záviset na ujednáních v zasílatelské smlouvě, nicméně lze „obecně“ hovořit zejména o odpovědnosti za včasné obstarání přepravy, za udělení správných dispozic k provedení přepravy, za upozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů, při požádání o doplnění pokynů, při nesprávném rozhodnutí zasílatele při nebezpečí z prodlení (zvolení způsobu, jak naložit se zásilkou), za správné nakládání se zásilkou, za zanedbání odborné péče při sjednávání podmínek přepravy, při odvrácení škody na převzaté zásilce, při zanedbání povinnosti podat příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí nebo která již vznikla, spočívající v péči při prodeji zásilky, již hrozí bezprostřední podstatná škoda.⁹⁹

1.4.1. Odpovědnost zasílatele za škodu na převzaté zásilce

Zasílatel odpovídá za **škodu na převzaté zásilce, pokud vznikla při obstarávání přepravy** (srov. § 2478 OZ). Jedná se o odpovědnost za odvratitelnou škodu, která vznikla v období od převzetí zásilky zasílatelem do jejího předání

⁹⁹ MAREK, K. *K obchodním závazkovým vztahům*. Praha: Vysoká škola veřejné správy a mezinárodních vztahů v Praze, o.p.s., 2007, 173 – 174 s.

Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 10. 2002, sp. zn. 29 Odo 337/2001.

dopravci.¹⁰⁰ Předpokladem jejího vzniku není porušení smluvních povinností zasílatele, nýbrž objektivní vznik škody na zásilce v uvedeném (vymezeném) období, přičemž však platí, že výše této škody je omezena výší škody na zásilce.¹⁰¹ Za škodu na zásilce, vznikla-li tato škoda při samotném provádění přepravy, bude odpovídat dopravce.¹⁰² Jedná se o stěžejní, historicky podložený¹⁰³ rozdíl ve vymezení odpovědnosti zasílatele a dopravce (za škodu vzniklou na převzaté zásilce), který je však i v současné době aplikační praxi mnohdy zcela neznámý.¹⁰⁴ Možno konstatovat, že současná právní úprava odpovídá ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ,¹⁰⁵ avšak s (víceméně terminologickou) změnou definice liberačního důvodu zasílatele (odborná, resp. potřebná péče).

¹⁰⁰ POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1690 s.

Srov. též rozsudek NS SR ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 2 Obo 137/2007, ve kterém soud podává: *Priložené prepravné listy jednoznačne preukazujú, že žalobca ako zasielateľ odovzdal prepravenú zásielku od žalobcu jeho klientovi v takom stave, ako ju prevzal, pričom spomenuté prepravné listy sú objektívnym dôkazom tejto skutočnosti. Prepravné listy, ktorými klienti žalovaného prebrali žalobcom prepravovanú zásielku bez akejkoľvek poznámky o jej porušenosti či už čo do obalu alebo firemnej pásky, nezvratne preukazujú, že žalobca nijako neporušil svoje povinnosti vyplývajúce mu zo zasielateľskej zmluvy a že teda nie je ani daná príčinná súvislosť medzi vznikom škody, ktorej náhradu si žalovaný uplatnil protinávrhom a konaním žalobcu.*

¹⁰¹ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Veľký komentár.* Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1020 s.

¹⁰² Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 04. 2004, sp. zn. 29 Odo 152/2003, kde se uzavírá, že *zasílatel (při absenci jiné dohody) neodpovídá za škodu na zásilce vzniklou při přepravě věci, nýbrž pouze za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, tj. neodpovídá za případné porušení smlouvy sjednané s dopravcem a za škody vzniklé porušením přepravní smlouvy dopravcem.*

Dále srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 07. 2008, sp. zn. 32 Cdo 893/2007.

¹⁰³ Již čl. 380 Všeobecného obchodního zákoníku č. 1/1863 ř. z. stanovil, že speditor ručí za každou škodu, která vzejde zanedbáním péče řádného kupce při převzetí a uschování nákladu, při volbě dovozníků, plavců nebo mezispeditorů a vůbec při provádění převzatého zaslání zboží. K tomu však odborná literatura uvádí, že rozsah odpovědnosti zasílatele byl v uvedeném kodexu (čl. 380) stanoven dost široce, přičemž však nebylo jasné, nakolik tato odpovědnost zahrnovala i odpovědnost za jednání dopravce, když význam pružné formulace „při provádění zaslání zboží“ vyžadoval další interpretaci. Z judikatury z období platnosti tohoto kodexu je zřejmé, že překrývání s odpovědností dopravce nebylo zcela vyloučeno. Srov. PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl.* Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 194 s.

¹⁰⁴ Autor této práce prováděl v r. 2014 pod záštitou dopravní platformy TRANS.EU školení cca 40 zaměstnanců vybraných přepravních a zasílatelských firem, přičemž dotazníkem u těchto osob bylo zjištěno, že jim nebyl znám ani uvedený základní (stěžejní) rozdíl v odpovědnosti za škodu na převzaté zásilce u dopravce, resp. zasílatele.

¹⁰⁵ Srov. rozsudek NS SR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 5 Obo 214/2006, ve kterém soud podává: *V konaní vo veci samej bolo preukázané, že daný právny vzťah sa riadi ustanoveniami § 601 a nasl. Obchodného zákonníka a žalobcovi bolo priznané právo na náhradu škody 321 750,- Sk z titulu porušenia zasielateľskej zmluvy (§ 603 ods. 2), ktorú sporové strany uzavreli podľa Obchodného zákonníka. V tejto časti nebolo rozhodnutie napadnuté odvolaním a stalo sa právoplatné. Jedná sa o osobitnú zodpovednosť zasielateľa za škodu na prevzatej zásielke, ktorá vznikla pri obstarávaní prepravy.*

Zákonodárce tedy ve zmíněném ustanovení § 2478 OZ zakotvuje **zvláštní objektivní odpovědnost**¹⁰⁶ zasílatele za škodu na převzaté zásilce, a to včetně (zvláštního) liberačního důvodu. **Předpoklady** této odpovědnosti jsou:

- a) uzavření zasílatelské smlouvy,
- b) převzetí zásilky zasílatelem,¹⁰⁷
- c) vznik škody na zásilce v období od jejího převzetí zasílatelem do jejího vydání dopravci,
- d) neexistence liberačního důvodu na straně zasílatele.

První, zdánlivě jasná podmínka znamená, že právní jednání zakládající mezi zúčastněnými stranami závazkový vztah, musí obsahovat alespoň **podstatné náležitosti zasílatelské smlouvy** vymezené základním ustanovením § 2471 OZ (srov. § 1746 odst. 1 OZ). Současně však nemůže dojít ať už k úmyslné, anebo neúmyslné změně povahy tohoto závazku samovstupem zasílatele (srov. § 2474 OZ), v důsledku neoznámení osoby dopravce (srov. § 2460 a § 2461 OZ) či nevymáhání splnění povinností z přepravní smlouvy zasílatelem (srov. § 2466 OZ).

Co se týče druhého uvedeného předpokladu, tento musí znamenat skutečné převzetí zásilky zasílatelem,¹⁰⁸ a to za účelem splnění jeho základní povinnosti z uzavřené zasílatelské smlouvy (tj. obstarat přepravu zásilky). V praxi samozřejmě velmi často dochází k tomu, že zasílatel zásilku nikdy nepřebírá,¹⁰⁹ což je obvyklé zejména u objemově, hmotnostně či kvantitativně větších zásilek. Tato skutečnost tak sama o sobě vylučuje odpovědnost zasílatele dle § 2478 OZ. Převzetí zásilky

¹⁰⁶ Odpovědnost zasílatele, jakožto odpovědnost smluvní, je koncipována na principu objektivní odpovědnosti, tzn. je dána bez ohledu na případné zavinění zasílatele. Z tohoto pojetí obecné (objektivní) odpovědnosti za škodu vycházela i předešlá právní úprava v obchodním zákoníku, což znamená, že strana, která porušila svoji povinnost, byla povinna vzniklou škodu nahradit, a to bez zřetele k tomu, zda porušení této povinnosti zavinila či nikoliv, přičemž své odpovědnosti se mohla zprostit pouze dovoláním se a prokázáním existence liberačního důvodu (v obecné rovině okolností vylučujících odpovědnost dle § 374 ObchZ). Srov. DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV.* Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 3403 s.

¹⁰⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2006.

Srov. též usnesení NS SR ze dne 19. 01. 2009, sp. zn. 6 MOBdo 2/2008, ve kterém soud vyložil: *Zodpovednosť za škodu zasielateľa na zásielke, ktorá bola prepravovaná treťou osobou upravuje ustanovenie § 603 ods. 2 Obchodného zákonníka. Podľa tohto ustanovenia zasielateľ zodpovedá za škodu na prevzatej zásielke vzniknutú pri obstarávaní prepravy, ibaže ju nemohol odvrátiť pri vynaložení odbornej starostlivosti. To znamená, že zasielateľ zodpovedá za škodu na zásielke od jej prevzatia od príkazcu do jej odovzdania dopravcovi na prepravu. Za túto škodu nezodpovedá, ak ju nemohol odvrátiť ani pri vynaložení odbornej starostlivosti. Ide o špeciálnu zodpovednosť za škodu, rozdielnu od všeobecnej zodpovednosti za škodu, upravenej v ustanovení § 373 a nasl. Obchodného zákonníka.*

¹⁰⁸ Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 10. 2002, sp. zn. 29 Odo 337/2001.

¹⁰⁹ Jeho činnost má tak ryze obstaravatelský charakter (*Sofaspediteur*).

zasílatelem nutno vykládat v tom smyslu, že toto převzetí znamená jakoukoliv **moc (vládu) nad zásilkou, resp. možnost s ní disponovat**, za což je nutné považovat též odevzdání klíčů od skladu, haly či jiných prostor, kde se zásilka nachází, stejně jako umožnění jiného přístupu zasílatele k zásilce za účelem splnění jeho povinnosti obstarat přepravu zásilky. V německé právní doktríně se používá pojem *období péče (zasílatele) o zásilku*, tedy *die Obhutszeit*, nebo též *der Obhutszeitraum des Spediteurs*. V tomto období odpovídá zasílatel (bez ohledu na zavinění) za škodu, jež vznikla v důsledku ztráty či poškození zásilky (srov. § 461 odst. 1 HGB). Začátek a konec tohoto období bude vždy záviset na konkrétních okolnostech případu, přičemž odpovědnost zasílatele se aktivizuje okamžikem vzniku škody na zásilce a není nezbytně nutné, aby v tomto období vznikla i samotná příčina (vzniku) škody; tato péče znamená, že zasílatel má zboží (zásilku) ve své držbě, resp. pod svojí záštitou, a to z důvodu, že mu bylo příkazcem (resp. jinou osobou) za účelem jeho zaslání předáno či svěřeno.¹¹⁰

Škoda na zásilce vznikne zásadně v důsledku její ztráty, odcizení, zničení či poškození.¹¹¹

K poslednímu předpokladu zasílatelovi zvláštní odpovědnosti (tj. neexistence liberačního důvodu) již bylo shora naznačeno, že dle předešlé právní úpravy v obchodním zákoníku se zasílatel mohl této odpovědnosti zbavit prokázáním vynaložení veškeré odborné péče. Stávající kodex naproti tomu vyžaduje – i když to není explicitně stanoveno v § 2478 OZ – **potřebnou péči**, a to s ohledem na ustanovení § 2475 OZ, dle něhož je zasílatel povinen jednat (ujednat způsob a podmínky přepravy) s vynaložením potřebné péče. Zůstává tedy otázkou, nakolik budou použitelné judikatorní i doktrinální výstupy, jež se věnují právě požadavkům zachování odborné péče zasílatelem.¹¹² Lze se přiklonit k názoru, že **dosavadní závěry použitelné budou**,

¹¹⁰ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1030 s.

¹¹¹ K tomu srov. 3.2.6.1. Ztráta, poškození a zničení zásilky.

¹¹² Srov. článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 11. 07. 2016 s názvem *Nový občanský zákoník přinesl do zasílatelství řadu změn*, který pojednává o proběhnuvším odborném semináři JUDr. Pavla Sedláčka a JUDr. Miloše Pohůnka na téma právní úpravy zasílatelské smlouvy v novém občanském zákoníku, přičemž poukazuje na to, že *dalším specifikem je skutečnost, že podle OZ je zasílatel povinen sjednat způsob a podmínky přepravy s vynaložením „potřebné péče“*. *Ta však není v OZ definována a je uložena jen zasílateli. Naproti tomu „odborná péče“ je definována v paragrafu 5 odst. 1 OZ. Dosud však neexistují judikáty, které by vysvětlily, zda potřebná péče zahrnuje odbornou péči zasílatele, který také ve smyslu citovaného paragrafu 5 odst. 1 OZ spadá do zmíněné kategorie. Lze však předpokládat, že potřebná péče zasílatele zahrnuje rovněž odbornou péči*. Celý článek je dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/novy-obcansky-zakonik-prinesl-do-zasílatelství-řadu-změn>

a to zejména s ohledem na zásadně podnikatelský charakter činnosti zasílatele, jehož takto nutno považovat za odborníka i ve smyslu ustanovení § 5 odst. 1 OZ. Těžko říct, jestli úmyslem zákonodárce bylo právě uvedené rozlišování (ne)podnikatelského statusu zasílatele, když by tedy zasílatel nepodnikatel musel v rámci své liberace prokazovat „pouze“ potřebnou péči, zatímco zasílatel podnikatel zase péči odbornou (tzn. potřebnou péči „rozšířenou“ o požadavek odbornosti dle § 5 odst. 1 OZ). Proti takovému výkladu však svědčí např. samotná právní úprava smlouvy o přepravě věci, kde je jeden z liberačních důvodů dopravce (hlavní liberační důvod dle § 2566 odst. 1 OZ) vázán mj. na prokázání vynaložení odborné péče. A zajisté není rozumného důvodu, aby i v případě přepravní smlouvy, resp. jiných závazků, jež vyžadují při plnění smluvních povinností té které strany zachování odborné péče, nebyla (v uvedených intencích) rozlišována podnikatelská a nepodnikatelská činnost dopravce, a potažmo tomu odpovídající požadavek odborné, resp. potřebné péče.¹¹³

Zasílatel se každopádně (dle stávající právní úpravy) své odpovědnosti za škodu na převzaté zásilce zbaví, pokud ji **nemohl odvrátit ani s vynaložením potřebné péče.**¹¹⁴ Nemožnost odvrácení vzniklé škody ani při zachování této péče musí být ze strany zasílatele tvrzena a prokázána, a tudíž jednajícím soudem zkoumána.¹¹⁵ Toto zkoumání však nelze provádět dle subjektivní způsobilosti individuálního zasílatele, nýbrž na základě objektivních kritérií odpovídajících úrovni poznání a zkušeností v

¹¹³ Uvedenou logiku zákonodárce by snad bylo možné opřít o přísnější podmínky provozování činnosti (živnosti) dopravce dle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve smyslu kterého je *silniční motorová doprava* živností koncesovanou, zatímco *zasílatelství a zastupování v celním řízení* je „pouze“ živností volnou.

¹¹⁴ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 01. 2005, sp. zn. 32 Odo 336/2004, kde se dovozuje, že žalovaná (zasílatel) porušila povinnosti ze závazkového vztahu ve smyslu uvedených ustanovení obchodního zákoníku (pozn. § 602 odst. 1 ObchZ a § 603 odst. 1 ObchZ) tím, že při zajištění přepravy nepostupovala s odbornou péčí, a to nejen při uzavírání smlouvy s dopravcem, ale i při zajišťování ostatních podmínek přepravy, jejichž součástí bylo upozornit žalobkyni na zjevnou nesprávnost, resp. neúplnost jejich pokynů k přepravě, přičemž část zásilky obsahující potravinářské zboží neměla dostatečné doklady pro dovoz na území států Evropské unie, neboť obsahovala jen veterinární atest vydaný Městskou veterinární správou v B., který nebyl dostačující pro dovoz zboží do místa určení. Odvolacímu soudu nelze vytknout nesprávné právní posouzení věci, dovedl-li poté, že v příčinné souvislosti s porušením těchto povinností vznikla žalobkyni škoda, za níž žalovaná odpovídá podle § 603 odst. 2 a § 373 a násl. ObchZ. Nejvyšší soud podpořil tuto argumentaci odkazem na starší judikaturu (Sbírka rozhodnutí Nejvyššího soudu z r. 1918 až 1938, tzv. sbírka „Vážný“ č. 4464 z r. 1924), kde se uvádí, že je na zasílateli, aby opatřil veškeré doklady o dopravních výdajích, aby volil takového meziasílatele, který může provést dopravu co nejdříve a aby zprávil svého příkazce o každé důležité překážce dopravy.

¹¹⁵ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 06. 2014, sp. zn. 23 Cdo 1914/2013, kde se uzavírá, že povinností zasílatele je uzavřít smlouvu o přepravě (či uskutečnit přepravu sám). Pro postup zasílatele při sjednávání přepravy jsou určující požadavky odborné péče a zájmy příkazce známé zasílateli. Obecně lze konstatovat, že je třeba zkoumat zachování odborné péče.

(podnikatelském) oboru zasílatelství.¹¹⁶ Uvedený **důvod liberace je vyčerpávající** (jediný), protože nelze aplikovat liberační důvod stanovený v § 2913 odst. 2 OZ. I když nutno dodat, že názory na tuto věc se ve starší odborné literatuře různily. První názor připouštěl současnou existenci zvláštního liberačního důvodu zasílatele dle § 603 odst. 2 ObchZ (tj. vynaložení odborné péče při odvracení škody na zásilce) a obecných liberačních důvodů, tj. okolností vylučujících odpovědnost dle § 374 ObchZ.¹¹⁷ Naproti tomu odlišný doktrinální výstup tento závěr kritizoval, a to poukazem na koncepční pojetí vztahu obecné a zvláštní úpravy (odpovědnosti za škodu), když zvláštní úprava vždy nahrazuje úpravu obecnou a nestojí vedle ní, pokud je předmět úpravy (liberace) stejný; předvídatelnost, odvracitelnost i překonatelnost vzniklé škody by proto měla být posuzována (pouze) z hlediska odborné péče zasílatele.¹¹⁸ K tomuto názoru se přiklání též současná slovenská odborná literatura, když připomíná, že obecná právní úprava (§ 374 ObchZ) představuje v daném případě větší možnost liberace, než úprava zvláštní (§ 603 odst. 2 ObchZ), kterou takto nelze rozšiřovat zejména průnikem subjektivního momentu (fenomén „nepředvídatelnosti“), a dále (správně) poukazuje na to, že tímto způsobem by v konečném důsledku došlo k anulování samotné podstaty zvláštní úpravy odpovědnosti zasílatele za škodu na převzaté zásilce.¹¹⁹

Rozsah náhrady škody, jež vznikla na zásilce převzaté zasílatelem, není zákonem, resp. jiným právním předpisem (např. mezinárodní úmluvou) nijak omezen, na rozdíl od odpovědnosti dopravce v mezinárodní silniční přepravě zboží (přepravě podléhající režimu Úmluvy CMR). Samozřejmě v prostoru smluvní volnosti soukromého práva nelze vyloučit, aby rozsah zasílatelovi odpovědnosti za škodu byl **limitován samotnou smlouvou** (v intencích § 2898 OZ se však nepřihlíží k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje povinnost k náhradě újmy způsobené člověku na jeho přirozených právech, anebo způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti; nepřihlíží se ani k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje právo slabší strany na náhradu

¹¹⁶ KROFTA, J. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 48 s.

¹¹⁷ DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV*. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 3636 s.

¹¹⁸ PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl*. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 205 s.

¹¹⁹ SUCHOŽA, J. a kol. *Obchodný zákoník a súvisiace predpisy. Komentár*. Bratislava: Eurounion spol. s r.o., 2016, 1116 s.

jakékoli újmy), a to buď výslovným ujednáním,¹²⁰ anebo např. odkazem na Všeobecné zásilatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR.¹²¹

Konečně je zajímavé zmínit, že pokud zasílatel převezme zásilku a tuto následně (předtím, než je předána dopravci k přepravě) uskladní, bude **odpovídat jako skladovatel**. Uvedená konstrukce (teze) vychází z ustanovení § 2482 OZ (přiměřené použití ustanovení o komisi), a potažmo subsidiárně aplikovatelného ustanovení § 2465 odst. 1 OZ, dle něhož po dobu, kdy má komisionář (zasílatel) u sebe věci (zásilku) převzaté od nebo pro komitenta (příkazce), má povinnosti jako skladovatel. Pro odpovědnost skladovatele zase platí § 2426 OZ, dle něhož je skladovatel povinen nahradit škodu vzniklou na převzaté věci v době od jejího převzetí do jejího vydání. Období skladovatelovi a zasílatelovi odpovědnosti je tudíž stejné. Nad rámec jejich stejného liberačního důvodu, jímž je nemožnost odvrácení škody ani při vynaložení odborné, resp. potřebné péče (srov. § 2478 a 2426 odst. 1 OZ), jsou však pro liberaci skladovatele explicitně stanoveny další důvody. Skladovatel takto není povinen nahradit škodu způsobenou ukladatelem nebo vlastníkem věci, anebo vadou nebo přirozenou povahou uložené věci, přičemž škodu způsobenou vadou jejího obalu nahradí pouze tehdy, mohl-li tuto vadu při vynaložení odborné péče poznat a upozornil-li na ni v písemném potvrzení o převzetí věci podle § 2416 OZ (srov. 2426 odst. 2 OZ).

Nelze se však nezamyslet nad uvedenou možností použití právní úpravy odpovědnosti skladovatele na závazkový vztah založený zasílatelskou smlouvou. Judikatura již dávno dovodila, že pro zasílatelskou smlouvu lze subsidiárně použít jen ta ustanovení z právní úpravy komise, jež nejsou zvlášť upravena v ustanoveních o smlouvě zasílatelské.¹²² A nakolik jedním z předpokladů zvláštní odpovědnosti zasílatele za škodu vzniklou na převzaté zásilce je právě její převzetí zasílatel

¹²⁰ K tomu srov. též článek na internetovém portále www.pravniprostor.cz ze dne 12. 03. 2019 s názvem *Podmínky a platnost vyloučení či omezení odpovědnosti za škodu*, jehož autorem je JUDr. Jiří Matzner, Ph.D., LL.M., dostupný online zde: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/podminky-a-platnost-vyloucenici-omezeni-odpovednosti-za-skodu>

¹²¹ Aktuální znění těchto podmínek tuto skutečnost upravuje v ustanovení čl. IV. bod 4.4.1. tak, že omezuje odpovědnost zasílatele (1.) ve všech případech částkou odpovídající SDR 20.000 na škodní událost nebo více škodných událostí majících jednu a tutéž příčinu vzniku škody nebo (2.) v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky při obstarání přepravy, popřípadě zásilky převzaté zasílatel k přepravě nebo k úkonům s přepravou souvisejícím, částkou odpovídající SDR 8,33 za jeden kg brutto hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky, a konečně (3.) v případě škody vzniklé z opožděného dodání částkou odpovídající výši odměny dle čl. III. bod 3.4 těchto podmínek, tj. ujednané odměny anebo, jestliže nebyla ujednána, odměny podle sazeb zasílatele, popř. přiměřené odměny, jaká se v době uzavření smlouvy a za obdobných podmínek obvykle poskytuje.

¹²² Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 04. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1000/2007.

vystává otázka, jestli je vůbec možné na toto převzetí podpůrně aplikovat § 2465 odst. 1 OZ o převzetí věci komisionářem a tím založit jeho povinnosti (a odpovědnost) jako skladovatele. Vyřešení této otázky – pochopitelně při absenci výslovného sjednání skladovatelského závazku (což bude v praxi velmi neobvyklé) – bude zřejmě spočívat v **účelu, za kterým zasílatel zásilku převezme**. Učiní-li tak „pouze“ za účelem obstarání přepravy, bude dána jeho odpovědnost dle § 2478 OZ, v opačném případě, tj. převezme-li zásilku, aby ji předtím, než přistoupí k samotnému obstarání přepravy, uložil a opatroval, bude v takto vymezené době odpovídat jako skladovatel.

Dle **německé právní úpravy** odpovídá zasílatel za škody, jež vznikly v důsledku ztráty či poškození zboží nacházejícího se v jeho péči v souvislosti s plněním jeho závazku (srov. § 461 odst. 1 HGB). Odpovědnost zasílatele za ztrátu či poškození zboží koncipuje německý zákonodárce zásadně shodně jako odpovědnost dopravce, když ve zmíněném ustanovení přímo odkazuje na přiměřené použití právní úpravy jeho odpovědnosti (§ 426, § 427, § 429, § 430, § 431 odst. 1, 2 a 4, § 432, 434 až 436 HGB). Mezi předpoklady zasílatelovi odpovědnosti tedy patří ztráta anebo poškození zboží a založená péče (*Obhut*) zasílatele o toto zboží.¹²³ Za splnění těchto podmínek odpovídá zasílatel jako dopravce, tzn. bez ohledu na zavinění, s náhradovou povinností dle § 429 HGB a omezeně (srov. § 431 odst. 1, 2 a 4 HGB).¹²⁴ Přispěje-li ke vzniku škody chování příkazce anebo vada převzatého zboží, je dáno spoluzavinění, a to dle rozsahu v jakém tyto okolnosti „napomohly“ vzniku škody (srov. § 461 odst. 3 HGB).

1.4.2. Odpovědnost zasílatele za jinou škodu

Zasílatel odpovídá příkazci za jakoukoliv **škodu, která mu vznikla v důsledku porušení povinností zasílatele** stanovených uzavřenou (zasílatelskou) smlouvou. Tato odpovědnost se však nebude řídit ustanovením § 2478 OZ, tj. zvláštní zasílatelovou odpovědností za škodu vzniklou na převzaté zásilce, nýbrž především ustanovením § 2913 odst. 1 OZ, dle něhož poruší-li strana smluvní povinnost, nahradí škodu z toho vzniklou druhé straně nebo i osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti

¹²³ HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2543 s.

¹²⁴ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 159 s.

zjevně sloužit.¹²⁵ Zasílatel se své odpovědnosti za škodu zbaví prokázáním, že mu ve splnění povinnosti ze smlouvy dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli (srov. § 2913 odst. 2 OZ).

Základní povinností zasílatele v závazkovém vztahu založeném zasílatelskou smlouvou je obstarání přepravy zásilky, která činnost zahrnuje zejména vyhledání vhodné dopravní cesty, určení správného dopravního prostředku a zajištění spolehlivého a současně co nejlevnějšího dopravce. Jinými slovy, úkolem zasílatele má být v každém případě to, aby zásilka příkazce dorazila do místa určení nepoškozená, nezneškodnocená, v co nejkratším, resp. požadovaném čase a s co nejmenšími náklady k tíži příkazce. Literou zákona je tato zasílatelova činnost (obstarání přepravy) konkretizována jeho **povinností sjednat způsob a podmínky přepravy s vynaložením potřebné péče** tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zná (srov. § 2475 OZ). V případě porušení této povinnosti bude zasílatel odpovídat příkazci za škodu vzniklou na zásilce, resp. za jinou škodu, vzniklou v příčinné souvislosti s tímto porušením.

Zasílatel takto může odpovídat za škodu vzniklou příkazci v důsledku sjednání nesprávné přepravní trasy, nevhodného dopravního prostředku, udělení nesprávných informací či dispozic dopravci atd.¹²⁶ Nicméně u volby (ne)vhodného dopravce,

¹²⁵ Ke správnému určení odpovědnostního režimu srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 09. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1365/2007, ve kterém případě soud prvního stupně uznal 1. žalovanou (zasílatele) odpovědnou vůči žalobkyni (příkazci) za škodu vzniklou ztrátou zásilky, resp. zničením této posléze nalezené zásilky. Prvostupňový soud posoudil závazkový vztah jako zasílatelskou smlouvu a odpovědnost 1. žalované založil na ustanovení § 415 ObčZ, když uzavřel, že udělením nesprávného pokynu dopravci (2. žalované) ke zničení nalezené zásilky došlo k porušení zejm. obecné prevenční povinnosti. Odvolací soud sice rozsudek potvrdil, avšak uvedený názor nesdílel, když odpovědnost 1. žalované posoudil jako odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce její ztrátou [soud však pochybil, neboť právní kvalifikaci závazkového vztahu, jakožto vztahu z přepravní smlouvy, založil na podkladě zjištění sjednání tzv. přejímací sazby (srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2006)]. Nejvyšší soud konstatoval, že odvolací soud zatížil řízení vadou, která mohla mít za následek nesprávné rozhodnutí ve věci, přičemž uzavřel, že *z obsahu spisu se podává, že zatímco soud prvního stupně posuzoval škodu vzniklou žalobkyni zničením posléze nalezené zásilky z titulu obecné odpovědnosti první žalované za škodu, odvolací soud se zabýval odpovědností první žalované za ztrátu zásilky během letecké nákladní přepravy. Odvolací soud tedy rozhodoval o jiné škodě než soud prvního stupně. Je třeba zdůraznit, že soudy obou stupňů posuzované odpovědnosti roviny jsou zcela odlišné, neboť mají rozdílný skutkový základ; v žádném případě tedy nejde o různé právní posouzení téhož skutku.*

¹²⁶ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 10. 2002, sp. zn. 29 Odo 337/2001, ve kterém soud dovozuje: *Odpovědnost zasílatele tak vzniká zejména při nevhodném obstarání přepravy, neplnění pokynů příkazce, neudělení správných dispozic k provedení přepravy, neupozornění příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů, nedodržení ceny nebo nepožádání o doplnění pokynů.*

především v případech tzv. podvodných přeprav,¹²⁷ může vyvstat otázka, co všechno se rozumí, resp. má rozumět vynaložením potřebné péče ze strany zasílatele. Jen stěží lze totiž od zasílatele, stejně jako od každého jiného podnikatele, požadovat, aby obchodoval pouze s partnery (dopravci či mezizasílateli), jejichž spolehlivost již „osobně“ prověřil vlastní předchozí obchodní spoluprací. Na druhou stranu však ani dnes zcela běžné prověření obchodního partnera kontrolou veřejných rejstříků (obchodní, živnostenský, insolvenční rejstřík atd.), vyžádáním potřebných licencí a oprávnění, dokladů prokazujících pojištění odpovědnosti za škodu,¹²⁸ prověřením dopravních databank (např. RAALTRANS, TIMOCOM anebo TRANS.EU) či dostupných dluhových databází atd., nemusí být dostatečné k odhalení nespolehlivého či dokonce podvodného dopravce.¹²⁹ Zachování potřebné péče zasílatelem – ve vztahu k možnému odvrácení škody vzniklé v důsledku porušení této povinnosti – bude proto soud v případě sporu hodnotit posouzením konkrétních okolností případu a je tak na každém zasílateli, aby ve vlastním zájmu věnoval zvýšenou pozornost právě uvedeným, resp.

¹²⁷ Podvodné přepravy jsou někdy označovány též jako „fantomové přepravy“ a jejich princip spočívá v tom, že určitý podvodný subjekt se za účelem vylákání zásilky vydává za subjekt existující a řádně fungující. Tito podvodníci používají velmi často sofistikované metody a předkládají přesvědčivé, velmi dobře padělané či upravené, případně i pravé (je-li zneužita identita existující osoby) doklady prokazující jejich identitu, oprávnění k poskytování přepravních, resp. zasílatelských služeb, pojištění jejich odpovědnosti za škodu atd. Srov. SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 161 s.

¹²⁸ Srov. rozsudek NS SR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 5 Obo 214/2006, resp. jemu předcházející rozsudek Krajského soudu v Bratislavě ze dne 27. 09. 2006, č. j. 52 Cb 134/00-181, v němž se podává: *Podľa § 603 ods. 1 ObchZ, zasielateľ je povinný s vynaložením odbornej starostlivosti dojednať spôsob a podmienky prepravy zodpovedajúce čo najlepšie záujmom príkazcu, ktoré vyplývajú zo zmluvy a jeho príkazov alebo sú zasielateľovi inak známe. Podľa ods. 2 tohto ustanovenia, zasielateľ zodpovedá za škodu na prevzatej zásielke vzniknutú pri obstarávaní prepravy, ibaže ju nemohol odvrátiť pri vynaložení odbornej starostlivosti. Žalovaný pri plnení svojho záväzku porušil zákonom stanovené povinnosti najmä tým, že neskúmal dôveryhodnosť, spoľahlivosť, existenciu firmy dopravcu, existenciu živnostenského oprávnenia a úplnosť údajov, ktoré mali osvedčiť existenciu poistenia CMR. Súd dospel k záveru, že v príčinnej súvislosti s porušením povinnosti žalovaného obstarat' prepravu s odbornou starostlivosťou vznikla žalobcovi škoda stratou zásielky.*

¹²⁹ Srov. prezentaci pplk. Ing. Ivo Kartuse z Policejního prezidia ČR, úřad služby kriminální policie a vyšetřování, odbor obecné kriminality, ze dne 31. 03. 2016, kde autor mj. uvádí, že *podvodná „fantomová“ kamionová přeprava je obrovským problémem současné doby. Tento druh trestné činnosti je mnohdy likvidující pro nic netušící firmy a spedice. V současné době je rozsah trestné činnosti nižší, na rozdíl od let 2010-2012 (v ČR 53-33-52 případů), kdy se jednalo o stovky případů. Rok 2014 (44 skutků v ČR) přinesl nárůst oproti roku 2013 (26 skutků v ČR). V uplynulém období – v roce 2015 (24 skutků) se jednalo o podvodné přepravy převážně se slovenským, maďarským a ukrajinským prvkem. Do určité míry se potvrdilo, že pachatelé úzce spolupracují, a to hlavně v oblasti distribuce odcizeného zboží.* Celá prezentace je dostupná online zde: https://events.economia.cz/media/event/16402/files/05-kartus-ivo-policejni-prezidium_43cb7e3.pdf

jiným (veškerým) dostupným možností prověření svého smluvního partnera (dopravce).¹³⁰

Odpovědnost zasílatele za škodu může být dána též v případě porušení jeho (sjednané) **povinnosti pojistit zásilku**. Zrušený obchodní zákoník tuto povinnost zakotvil v § 603 odst. 3 ObchZ tak, že zasílatel je povinen zásilku pojistit, jen když to stanoví smlouva, stávající civilní kodex uvádí, že zasílatel má povinnost pojistit zásilku jen tehdy, bylo-li to ujednáno (srov. § 2475 věta druhá OZ), což je obsahově shodné. Tuto povinnost by tedy měla stanovit především samotná zasílatelská smlouva, nicméně není vyloučeno, aby takové ujednání osahovala i jiná smlouva uzavřená mezi stranami; nelze ji však založit jednostranným právním jednáním příkazce.¹³¹ Neposkytne-li příkazce zasílateli všechny informace potřebné k pojištění zásilky, je zasílatel povinen v rámci své fiduciární povinnosti upozornit příkazce na nedostatečnost těchto informací (pokynů) a vyžádat si jejich doplnění.¹³²

¹³⁰ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 04. 2008, sp. zn. 32 Odo 1134/2006, ve které věci se žalovaný (zasílatel) bránil své odpovědnosti za škodu (způsobenou odcizením zásilky) tím, že k plnění svého závazku použil mezizasílatele, který prostřednictvím dopravní databanky vyhledal dopravce a toho i spolehlivě prověřil (mj. mu byl znám i na základě předchozí obchodní spolupráce). Nejvyšší soud ČR však potvrdil předchozí opačné závěry soudů nižší instance, když uzavřel, že žalovaný, kterému se přičítá jednání mezizasílatele, při plnění závazku sjednat způsob a podmínky přepravy nevytvořil potřebnou odbornou péči, je tento závěr správný a v souladu s hmotným právem. Ze zjištěného skutkového stavu je zřejmé, že mezizasílatel si počínal lehkomyšlně, pokud v době sjednávání smlouvy o přepravě věděl o tom, že osoba, která jedná za firmu D. (dopravce), vyřizuje tento obchodní případ z jiného telefonního (faxového) čísla, než měla firma D. a přitom si neověřil, zda tato osoba je oprávněna za tuto firmu jednat, popř. zda je vůbec jejím zaměstnancem, a to i za situace, kdy uvedená firma realizovala pro mezizasílatele přepravu pouze jednou v roce 1995 a nelze tedy mít za to, že firma dopravce mu byla známa, popř. že by mu byly známy osoby za ní jednající.

¹³¹ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 09. 2015, sp. zn. 23 Cdo 1993/2013, ve které věci se žalovaná zasílatelka bránila zejména tím, že povinnost sjednat pojištění zásilky nebyla součástí ujednání v zasílatelské smlouvě, byť vyplývala z předchozí komunikace stran. Dovolací soud poukázal na (správná) skutková zjištění soudů nižší instance a uzavřel, že žalovaná obstarala přepravu zásilky (čímž vznikla konkludentním způsobem zasílatelská smlouva) v době, kdy jí již byl znám požadavek žalobkyně (příkazce) k pojištění zásilky. Soud dále dovodil, že žalovaná z předchozí komunikace věděla, že žalobkyně pojištění zásilky vyžaduje a žalovaná tento požadavek akceptovala – projev vůle – objednávka – směřoval k uzavření zasílatelské smlouvy za podmínek dříve dohodnutých v komunikaci s žalovanou, tedy včetně povinnosti žalované pojistit zásilku. Nad rámec uvedeného Nejvyšší soud ČR dodal, že § 603 odst. 3 ObchZ nijak nebrání sjednat povinnost pojištění zásilky v jiné než v samotné zasílatelské smlouvě. Jde o projev principu autonomie vůle jako jednoho z principů soukromého práva, na nichž stojí obchodní zákoník. Smyslem ustanovení § 603 odst. 3 ObchZ je dispozitivní vyloučení toho, aby příkazce požadoval pojištění jednostranným úkonem – pokynem v rámci smlouvy ve smyslu § 602 odst. 1 ObchZ.

¹³² Srov. citované usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 09. 2015, sp. zn. 23 Cdo 1993/2013, v němž se uzavírá, že zájmem příkazce, o kterém zasílatel (žalovaná) věděl, bylo sjednání pojištění zásilky. V případě, že žalovaná neznala všechny údaje nutné k uzavření pojistné smlouvy, tj. zejména cenu zásilky, měla jako zasílatelka žalobkyni na nedostatečnost podkladů upozornit a vyžádat si doplnění.

Zasílatel bude odpovídat příkazci též v případě porušení **povinnosti zajistit včasné dodání zásilky příjemci**.¹³³

Konečně nelze nezmínit ustanovení § 2477 odst. 1 OZ, dle něhož podá zasílatel příkazci **zprávu o škodě**, která zásilce hrozí nebo na ní již vznikla, jakmile se o tom dozví. V případě nesplnění této povinnosti je zasílatel povinen **nahradit příkazci škodu** tím způsobenou.¹³⁴ Hrozí-li na zásilce bezprostředně podstatná škoda a nemůže-li si zasílatel včas vyžádat pokyny od příkazce, nebo tento s nimi prodlévá, má zasílatel právo zásilku prodat (přitom se obdobně použijí ustanovení § 2126 a 2127 OZ, tzn. svépomocný prodej dle kupní smlouvy).

I **německý obchodní zákoník** zakládá odpovědnost zasílatele za škodu vzniklou nikoliv na převzaté zásilce (její ztrátou či poškozením), nýbrž v důsledku porušení jeho smluvních povinností zorganizovat přepravu dle § 454 HGB (srov. § 461 odst. 2 HGB). Nicméně i v rámci této odpovědnosti může zasílatel odpovídat za škodu vzniklou na zásilce během prováděné přepravy, nemůže-li tuto škodu uhradit zasílatelem nesprávně zvolený dopravce.¹³⁵ Tato odpovědnost je koncipována s presumovaným zaviněním, kterou domněnku může zasílatel vyvrátit, prokáže-li že škodu nebylo lze odvrátit ani při vynaložení péče řádného obchodníka (*die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns*).¹³⁶ Zasílatelova odpovědnost není zákonem limitována, není však vyloučeno omezení smluvní, resp. prostřednictvím obchodních podmínek, není-li stranou zasílatelské smlouvy spotřebitel (srov. 466 odst. 1 HGB).

1.4.3. Odpovědnost zasílatele „coby“ dopravce

V níže uvedených případech dochází ke změně odpovědnostního režimu zasílatele tak, že odpovídá i za ztrátu či poškození zásilky, popř. za jiné škody, pokud **tyto škody vznikly při samotném provádění přepravy**.

¹³³ Nárokem příkazce vůči zasílateli na náhradu škody za pozdní dodání zásilky se zabýval Nejvyšší soud ČR např. ve svém rozsudku ze dne 17. 02. 2005, sp. zn. 32 Odo 361/2004.

¹³⁴ Srov. Sbírnka rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1918 – 1938 (tzv. sbírka „Vážný“) č. 4955 z r. 1925, kde se uzavírá, že *zasílatel je povinen příkazci k náhradě škody, neoznámil-li mu, že předmět, dopravovaný na veletrh, byl poškozen, bezodkladně poté, kdy to zjistil*.

¹³⁵ HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2543 s.

¹³⁶ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 1059 s.

Prvním případem je již výše zmíněný tzv. **samovstup zasílatele**, tzn. situace, kdy zasílatel sám provede přepravu, kterou má pouze obstarat. Je irelevantní, zda tak učiní jako „pravý“ dopravce vlastními prostředky (vozový park, řidiči atd.), anebo využitím poddopravce, tedy uzavřením přepravní smlouvy s jiným dopravcem vlastním jménem a na vlastní účet. Samovstup zasílatele do práv dopravce bude jistě představovat případ „chtěného“ neboli úmyslného převzetí dopravcoví odpovědnosti, na který bude, resp. měl by být zasílatel „coby“ dopravce připraven (např. sjednáním správného pojištění odpovědnosti za škodu). Zákon však předvídá i možnost neúmyslného převzetí odpovědnosti dopravce zasílatel, která pro něj může mít velmi negativní důsledky (a potažmo i pro příkazce, příjemce či jinou osobu uplatňující nárok na náhradu škody).

1.4.3.1. Neoznámení osoby dopravce

Jelikož je zasílatelská smlouva *species* smlouvy komisionářské, bude se na závazek jí založený subsidiárně vztahovat též ustanovení § 2460 a § 2461 OZ, podle nichž je komisionář (zasílatel) povinen zpravit svého komitenta (příkazce) o každé okolnosti, která může mít vliv na změnu jeho příkazu a současně ho informovat o plnění příkazu. Pokud však ve zprávě o provedení příkazu (obstarání přepravy) **neuvede osobu**, se kterou na účet komitenta (příkazce) uzavřel prováděcí (přepravní) smlouvu, může tento uplatnit svá práva proti samotnému komisionáři (zasílateli) jako závázanému z této smlouvy. Soudní judikatura¹³⁷ zcela konstantě potvrdila, že daná

¹³⁷ Poprvé se touto otázkou zabýval Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 26. 09. 2007, sp. zn. 32 Odo 1254/2005, v němž nejprve potvrdil správnost závěrů nižších soudů ohledně povahy závazkového vztahu (zasílatelská smlouva), přičemž dále dovodil, že v *případě zasílatelské smlouvy se aplikuje i ustanovení § 584 odst. 2 ObchZ. Podpůrným použitím ustanovení o smlouvě komisionářské ve smyslu ustanovení § 609 ObchZ je třeba rozumět použití v případě, že ustanovení o smlouvě zasílatelské určitou otázkou neupravují. Obchodní zákoník v ustanovení § 607 odst. 3 upravuje, že příkazce je povinen zaplatit zasílateli úplatu a vzniklé náklady bez zbytečného odkladu poté, kdy zasílatel zajistil obstarání přepravy uzavřením potřebných smluv s dopravci, popřípadě mezi zasílateli a podal o tom zprávu příkazci. Obchodní zákoník v tomto ustanovení podpůrně upravuje vznik nároku na zaplacení úplaty zasílateli a její splatnost. Obchodní zákoník v ustanovení § 607 odst. 3 ObchZ neupravuje obsah této zprávy a důsledky nepodání této zprávy (kromě otázky vzniku práva na úplatu zasílatele a její splatnosti). Není žádného důvodu, proč by podpůrné použití ustanovení § 584 odst. 2 ObchZ mělo být pro vztah ze zasílatelské smlouvy vyloučeno. Význam splnění této povinnosti (přičemž pro její splnění není předepsána forma) se projevil i v daném případě, kdy v přepravním listu nebyl dopravce jednoznačně označen. V případě tohoto zákonného samovstupu pak ve vnitrostátní silniční nákladní přepravě vstupuje zasílatel do postavení dopravce.*

ustanovení dopadají i na zasílatelskou smlouvu.¹³⁸ Touto konstrukcí tedy zasílatel (neúmyslně) převezme dopravcovu odpovědnost za škodu vzniklou na zásilce při provádění přepravy.

Sporný však může být okamžik, do kdy (v jaké lhůtě) je zasílatel povinen označit osobu dopravce, a tudíž jestli se tak může stát teprve po vzniku škodné události. Informační povinnost zasílatele, jakožto obstaravatele záležitosti příkazce (přepravy věci), je bezpochyby zcela logická a legitimní. Příkazce by měl mít vědomost o stavu obstarávání, resp. provádění jím požadované přepravy, a to zejména informace o tom, jaký dopravce bude zásilku doručovat,¹³⁹ kdy bude přeprava zahájena a kdy lze očekávat její dodání. Stejně důvodná je povinnost zasílatele podat příkazci zprávu o provedení příkazu (přepravy), a to bezprostředně poté, co zásilka dorazila do místa určení. Nicméně nemusí být nutně k tíži zasílatele, že teprve v této zprávě označí osobu dopravce, a to i za situace, kdy současně (touto zprávou) sděluje svému příkazci vznik škody na zásilce (případ, kdy zásilka dorazí do místa určení, nicméně poškozená, které poškození je znatelné teprve při jejím dodání).

Aplikační praxi však lze jistě doporučit důsledné dodržování informační povinnosti zasílatele, včetně stěžejního sdělení osoby dopravce, a to bezprostředně poté, co bude uzavřena přepravní smlouva, resp. dopravce převezme zásilku k přepravě.

1.4.3.2. Nevymáhání splnění povinnosti

Na zasílatelskou smlouvu se podpůrně aplikuje též ustanovení § 2466 OZ, dle kterého je zasílatel (komisionář) povinen **vymáhat vlastním jménem, avšak na účet příkazce (komitenta), splnění povinnosti dopravce (třetí osoby) z přepravní smlouvy,**

¹³⁸ K uvedeným závěrům se Nejvyšší soud ČR opětovně přihlásil v řadě pozdějších rozhodnutí, a to např. v rozsudku ze dne 26. 11. 2007, sp. zn. 32 Odo 348/2007, v rozsudku ze dne 29. 04. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1000/2007, v usnesení ze dne 30. 04. 2008, sp. zn. 32 Odo 1134/2006, v rozsudku ze dne 27. 06. 2012, sp. zn. 23 Cdo 3377/2010, v usnesení ze dne 25. 06. 2014, sp. zn. 23 Cdo 1914/2013.

¹³⁹ Požadavek určitosti oznámení osoby dopravce řešil Nejvyšší soud ČR ve svém usnesení ze dne 25. 06. 2014, sp. zn. 23 Cdo 1914/2013. Dovolatel (žalobce, příkazce) namítal, že žalovaná (zasílatel „coby“ dopravce) porušila svou informační povinnost sdělit mu osobu dopravce, když na *pro forma* faktuře a nečitelném nákladním listě uvedla pouze „ARAMEX“. Nejvyšší soud ČR uznal důvodnost této námítky, když uzavřel, že z *neúplného označení dopravce nevyplývá, zda jde o osobu českou nebo zahraniční, zda jde o osobu právnickou nebo fyzickou, a dokonce ani to, zda jde vůbec o označení jednoho právního subjektu nebo např. jen o ochrannou známku či jiný obdobný předmět průmyslového vlastnictví využívaný k označování více osob – členů koncernu. Takové označení nelze považovat za dostačující ke splnění informační povinnosti dle § 584 ObchZ, neboť je natolik neurčité, že ani s použitím výkladových pravidel § 266 ObchZ nemohl žalobce určit, o jakou osobu přesně jde.*

jež byla uzavřena mezi ním a zasílatelem za účelem plnění jeho závazku ze zasílatelské smlouvy. Bude-li tato povinnost dopravce (z přepravní smlouvy) představovat povinnost nahradit škodu vzniklou na zásilce při provádění přepravy a bude-li ze strany zasílatele porušena tomu odpovídající povinnost ze zasílatelské smlouvy vymocit tento škodový nárok na dopravci,¹⁴⁰ dojde rovněž k situaci, že zasílatel bude *de facto* hradit škodu vzniklou na zásilce během provádění přepravy. Pochopitelně se tak nebude dít na bázi ustanovení § 2566 OZ, nýbrž na základě § 2913 OZ (porušení smluvní povinnosti).¹⁴¹

Jak bylo naznačeno, další zákonem předpokládanou alternativou, jak může přímo příkazce vymáhat splnění povinností z přepravní smlouvy uzavřené mezi zasílatelem (odesílatelem) a dopravcem (vč. povinnosti nahradit škodu vzniklou na zásilce během provádění přepravy), je **postoupení tomu odpovídajícího práva** (pohledávky) ze strany zasílatele. Zákon (§ 2466 OZ) k takovému postoupení vyžaduje *expressis verbis* souhlas příkazce, což je zjevně obsoletní, neboť taková cese může být v mezích § 1879 a násl. OZ učiněna jen na základě smlouvy (o postoupení pohledávky), která samozřejmě, jakožto dvoustranné právní jednání, vyžaduje shodný projev vůle obou stran, tj. zasílatele jako postupitele a příkazce jako postupníka.

1.4.3.3. Přejímací sazba a sběrná služba

Našemu právnímu prostředí (s důsledky dovozovanými německou právní úpravou) jsou neznámé další dva možné případy zákonného převzetí odpovědnosti dopravce zasílatelem, a sice tzv. **přejímací neboli pevná sazba** (*Spedition zu festen Kosten*) a **sběrná služba** (*Sammelladung*).

První případem je **tzv. přejímací či pevná sazba**, tzn. případ, kdy zasílatel nerozlišuje zvlášť odměnu za obstarání přepravy a přepravné (odměnu za provedení

¹⁴⁰ Nesplnění této povinnosti se projeví zásadně tím, že nárok nebude včas uplatněn, čímž dojde k jeho promlčení.

¹⁴¹ Uvedené závěry dovodil Nejvyšší soud ČR v rozsudku ze dne 26. 11. 2007, sp. zn. 32 Odo 348/2007, když potvrdil správnost úvah odvolacího soudu o tom, že *žalovaný (zasílatel) nesplnil povinnost stanovenou v § 609 a § 586 ObchZ, spočívající ve vymáhání škody na dopravci, žalobkyni (příkazci) ani s jejím souhlasem nepostoupil pohledávku vzniklou z porušení povinnosti z přepravní smlouvy, čímž způsobil, že náhrada škody nebyla uspokojena a je za toto porušení žalobkyni odpovědný*. V této věci však Nejvyšší soud ČR (stejně jako soudy nižších instancí) aplikoval též svůj právní názor na odpovědnost „zasílatele coby dopravce“, založený na nepodání zprávy zasílatelem příkazci a neoznačení osoby dopravce (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 09. 2007, sp. zn. 32 Odo 1254/2005).

přepravy), resp. případné další náklady s přepravou spojené (srov. § 459 HGB). O spedici za pevnou sazbu lze tedy hovořit v případech, kdy je zasílatel sice smluvně zavázán pouze k obstarání přepravy, nerozlišuje však svoji zasílatelskou odměnu a náklady (na účet příkazce) obstarané přepravy včetně nákladů případných dalších s přepravou souvisejících služeb, které jsou takto paušalizovány celkovou úhrnnou částkou, a tudíž nejsou příkazci podány kontrolovatelným (přehledným) způsobem; pevná sazba je tak znakem ztráty obstaravatelského prvku v zasílatelské smlouvě.¹⁴² Zasílatel nabývá práva a povinnosti dopravce bez ohledu na to, jestli přepravu provede sám (využitím svého práva samovstupu dle ustanovení § 458 HGB), anebo jejím provedením pověří třetí osobu (jiného dopravce).¹⁴³

Starší odborná literatura, bezpochyby vycházející z výše uvedených závěrů německé právní doktríny, spojovala sjednání tzv. přejímací (též pevné či paušální) sazby s nutností (možností) posoudit vzniklý zasílatelský závazkový vztah jako závazek přepravní. Bylo dovozováno, že právě oddělení odměny zasílatele od nároku na náhradu jím vynaložených nutných, užitečných a účelných nákladů, je znakem odlišujícím zasílatelskou smlouvu od smlouvy přepravní, neboť zasílatel je povinen náklady, které hodlá přeúčtovat svému příkazci, specifikovat, zdůvodnit a doložit; v opačném případě není splněn jeden ze základních předpokladů zasílatelského vztahu, a to obstarání přepravy na účet příkazce.¹⁴⁴ Podobně lze poukázat i na další starší doktrinální výstupy, v nichž se uvádí, že v důsledku použití přejímací sazby může být v případě sporu mezi zasílatelem (doprovce) a příkazcem (odesílatelem) rozšířena smluvní odpovědnost zasílatele i na vlastní provedení takto sjednané přepravy, tj. jde o určitou formu nedobrovolného převzetí této odpovědnosti zasílatelem; používání přejímacích sazeb je spojováno se vztahy vyplývajícími z přepravní smlouvy a ne ze smlouvy zasílatelské, čímž bývá zasílatel považován za dopravce, a to včetně posuzování rozsahu jeho odpovědnosti.¹⁴⁵

Uvedené doktrinální závěry však změnil svou nutnou ingerencí Nejvyšší soud ČR, a to konkrétně (poprvé) zajímavým a svými právními závěry velmi důležitým

¹⁴² PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 156 - 157 s.

¹⁴³ HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2540 s.

¹⁴⁴ KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1361 s.

¹⁴⁵ NOVÁK, R. a kol. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, 2005, 276 s.

rozsudkem ze dne 26. 03. 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2006. ¹⁴⁶ V dovolacím řízení byla předestřena dosud judikaturou neřešena otázka, jestli v případě, kdy zasílatel účtuje svou odměnu, přepravné a další náklady spojené s přepravou jednou fixní částkou, tzv. přejímací sazbou,¹⁴⁷ vstupuje (zasílatel) do postavení dopravce a přejímá tak i jeho odpovědnost za škodu vzniklou na zásilce během provádění přepravy. Nejvyšší soud ČR v reakci na tuto námitku uzavřel, že *z žádného ustanovení upravujícího zasílatelskou smlouvu nevyplývá, že by zasílatel v případě, že fakturuje služby spojené s obstaráním dopravy zboží tzv. přejímací sazbou, vstupoval do postavení dopravce. Tato skutečnost by mohla pouze sloužit jako důkaz při zjišťování charakteru smlouvy uzavřené mezi účastníky, resp. mohla by být pomůckou při výkladu uzavřené smlouvy.*¹⁴⁸ České právo tedy důsledně (bez dalšího) **nespojuje sjednání tzv. přejímací sazby s převzetím odpovědnosti dopravce** (zasílatelem), přejímací (pevná) sazba však může být jedním z faktorů, které budou v případě sporu rozhodovat o posouzení charakteru sjednaného závazku (zasílatelská, resp. přepravní smlouva).

¹⁴⁶ V projednávaném případě byl řešen nárok žalobkyně (příkazce) na náhradu škody představující vícenáklady [spotřební daň ve výši 7 413,82 GBP, jež musel zahraniční dodavatel žalobkyně zaplatit, neboť zboží (alkohol) se dostalo z režimu tranzitu do volného oběhu], které musela v důsledku odcizení zboží svému smluvnímu partnerovi (zahraničnímu dodavateli zboží – whisky, jako prodávajícímu), nad rámec škody vzniklé na zásilce, zaplatit. Již soud prvního stupně uzavřel, že mezi účastníky byla uzavřena zasílatelská smlouva, přičemž vyloučil odpovědnost žalované ve smyslu § 603 odst. 2 ObchZ (nyní § 2478 OZ), a to z důvodu, že žalovaná zásilku nepřevzala. Stejně tak vyloučil odpovědnost žalované ve smyslu obecných ustanovení obchodního zákoníku o náhradě škody. Odvolací soud potvrdil správnost těchto závěrů, a to jak ohledně povahy závazkového vztahu (zasílatelská smlouva), tak ohledně odpovědnosti žalované, kde však doplnil, že *nebyly naplněny dvě podmínky vzniku odpovědnosti zasílatele, a sice že musí jít o škodu na převzaté zásilce a škoda musí vzniknout při obstarávání přepravy. V této věci převzal zásilku k přepravě dopravce (Č. O. a.s.) a tvrzená škoda nevznikla při obstarávání přepravy, nýbrž při provádění samotné přepravy. Odvolací soud se ztotožnil i s dalším závěrem soudu prvního stupně, že žalobkyně neprokázala splnění předpokladů pro vznik odpovědnosti žalované za škodu podle § 373 a násl. ObchZ, popř. podle § 757 ObchZ.* Dovolací soud nejprve vyřešil (dále uvedeným způsobem) otázku sjednání tzv. přejímací sazby, nepřehlédl však, že tomu odpovídající námitka je spojena s námitkou, že žalovaná (zasílatel) vystupovala vůči žalobkyni jako dopravce, přičemž jí nikdy nesdělila, u kterého dopravce přepravu zajistila. Nejvyšší soud ČR tak připomněl svůj nedávný rozsudek ze dne 26. 09. 2007, sp. zn. 32 Odo 1254/2005 a naznačil, že je třeba se touto námitkou zabývat (opětovně v prvním stupni řízení), neboť v takovém případě *se použije podpůrně ustanovení § 584 odst. 2 ObchZ, podle kterého ve zprávě komisionář (v dané věci žalovaná jako zasílatelka) označí osobu, s kterou smlouvu uzavřel. Jestliže tak neučiní, je komitent oprávněn vymáhat vůči komisionáři nárok na plnění závazku z této smlouvy. V takovém případě tedy zasílatel vstupuje do postavení dopravce. Žalobkyně by tudíž byla oprávněna vymáhat nároky z přepravní smlouvy vůči žalované.*

¹⁴⁷ Zasílatel účtoval jednou částkou přepravné, svou odměnu a náklady tranzitního celního odbavení, i když v řízení namítal, že příkazci byla známa celková skladba odměny za zajištění a provedení přepravy, neboť mu sdělil, jaká je výše spediční odměny a jaká částka připadá na vyhotovení celních dokumentů.

¹⁴⁸ K těmto závěrům se Nejvyšší soud ČR přihlásil v řadě pozdějších rozhodnutí. V rozsudku ze dne 09. 09. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1365/2007, soud dodává, že *náš právní řád však pojem „prejímací sazba“ nezná a s jejím sjednáním takový důsledek (změna charakteru uzavřené zasílatelské smlouvy a převzetí dopravcoví odpovědnosti zasílatelem) nespojuje.*

Sběrná služba (*Sammelladung*) představuje případy plánované, společné přepravy zásilek různých příkazců, tzn. je využívána zejm. při přepravě malých (kusových) zásilek. I v takovém případě je dle ustanovení § 460 HGB zasílatel odpovědný jako dopravce, tj. odpovídá i za případnou škodu vzniklou na zásilce při provádění přepravy.

1.4.3.4. Smluvní převzetí odpovědnosti

Od vykonání práva samovstupu zasílatele je potřeba odlišovat – i když praktické důsledky budou pochopitelně stejné – **smluvní převzetí odpovědnosti** dopravce zasílatelem. Zasílatel tedy nemusí sám provést přepravu, kterou se svému příkazci zavázal „pouze“ obstarat, a tudíž se nemění právní charakter sjednaného závazku, zasílatel nicméně smluvně převezme odpovědnost za škodu vzniklou na zásilce během provádění přepravy, event. za jinou škodu, k níž dojde v důsledku či v souvislosti s přepravou (např. škoda za překročení dodací lhůty). Na bázi takového smluvního ujednání bude tedy zasílatel odpovídat za škodu jako dopravce.

1.5. Všeobecné obchodní (zasílatelské) podmínky

1.5.1. Mezinárodní a národní profesní sdružení

Konečně nelze nezmínit největší celosvětovou nevládní asociaci v oblasti přepravy, a sice **FIATA**.¹⁴⁹ FIATA byla založena dne 31. 05. 1926 ve Vídni a v současnosti zastupuje zájmy přibližně 40 000 zasílatelských a logistických firem, které sídlí ve více než 150 krajínách světa. Mezi základní cíle FIATA patří:

- spojovat zasílatelské odvětví v rámci celého světa,
- zastupovat, propagovat a chránit zájmy tohoto oboru formou poradní a expertní účasti na jednáních mezinárodních orgánů a organizací zabývajících se přepravou,

¹⁴⁹ Francouzsky „*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*“, anglicky „*International Federation of Freight Forwarders Associations*“, německy „*Internationale Föderation der Spediteurorganisationen*“

- seznamovat světový obchod, průmysl i veřejnost se zasílatelskými službami šířením informací a distribucí odborných publikací atd.,
- zlepšovat kvalitu zasílatelských služeb rozvojem a propagací jednotných zasílatelských dokumentů, standardizovaných obchodních podmínek atd.,
- pomáhat zasílatelům odborným vzděláváním, při problémech s pojištěním odpovědnosti či používání nástrojů pro elektronický obchod včetně elektronické výměny informací.¹⁵⁰

Na evropské úrovni plní obdobnou úlohu zasílatelské asociace **Evropská organizace pro spedici a logistiku**, tedy *European association for forwarding, transport, logistics and customs services* (CLECAT), založená v r. 1958 a sídlící v Bruselu.

V České republice plní úkol profesního a zájmového sdružení zasílatelských firem **Svaz spedice a logistiky ČR**, který je řádným členem FIATA již od r. 1992 (v tomto roce se tehdy ještě Svaz spedice a skladování CS stal členem této mezinárodní asociace na jejím kongresu ve Florencii). Významným počinem Svazu spedice a logistiky ČR, co se týče možné přímého zásahu do oblasti soukromého (smluvního) práva, je vydání a aktualizace všeobecných obchodních podmínek, na které v praxi mnozí zasílatelé odkazují, čímž se tyto podmínky stávají součástí příslušné smluvní dokumentace zasílatelského závazku.

1.5.2. Zasílatelské podmínky

V praxi se tedy lze často setkat s případy, kdy zasílatelé při sjednávání a uzavírání zasílatelských smluv odkazují na různé **všeobecné obchodní podmínky**, resp. tyto ke smlouvám přikládají jako její nedílnou součást. Může se jednat o „vlastní“ obchodní, resp. smluvní podmínky vypracované konkrétním zasílatelem, anebo např. všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR. Již starší odborná literatura doporučovala, aby se zasílatel nespokojil jen se stručnou právní úpravou zasílatelské smlouvy (podle obchodního zákoníku), nýbrž použil např. Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR, případně si vypracoval vlastní

¹⁵⁰ K tomu srov. informace na oficiální internetové stránce FIATA, dostupné online zde: <https://fiata.com/about-fiata.html>

zasílatelské podmínky, jež budou odpovídat konkrétním potřebám s ohledem na návaznost uzavření příslušných smluv o přepravě věci a dalších smluv, které s přepravou souvisejí (např. smlouvy o skladování, smlouvy komisionářské či mandátní při zastoupení v celním řízení apod.).¹⁵¹

Definici (všeobecných) obchodních podmínek civilní kodex neskýtá, přestože s tímto pojmem na mnoha místech pracuje.¹⁵² Nicméně Principy mezinárodních obchodních smluv – UNIDROIT – ve svém čl. 2.1.19 stanovují, že obchodními podmínkami rozumíme ustanovení, která jsou předem připravena jednou ze stran za účelem generálního a opakovaného použití a jsou použita bez projednání s druhou stranou.¹⁵³

„Obecná“ možnost určit část obsahu smlouvy obchodními podmínkami plyne z ustanovení § 1751 odst. 1 OZ, dle kterého musí být tyto podmínky připojeny k nabídce (návrhu na uzavření smlouvy) anebo musí být stranám (jinak) známy. Dále platí, že případná odchylná ujednání v samotné smlouvě mají před zněním obchodních podmínek přednost. V případech smluvního styku mezi podnikateli však občanský zákoník počítá i s možností využití obchodních podmínek vypracovaných odbornými nebo zájmovými organizacemi, když navíc stačí v rámci kontrakčního procesu na takovéto podmínky „pouze“ odkázat (srov. § 1751 odst. 3). Takovýmito obchodními podmínkami můžou být právě již zmíněné **všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR**.¹⁵⁴

¹⁵¹ MAREK, K. *K obchodním závazkovým vztahům*. Praha: Vysoká škola veřejné správy a mezinárodních vztahů v Praze, o.p.s., 2007, 172 s.

¹⁵² DOHNAL, J., GALVAS, M., OLIVA, J. *Obchodní smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 56 s.

¹⁵³ Srov. UNIDROIT Principles on International Commercial Contracts 2010. International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), s. 66. Dostupné online zde: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

¹⁵⁴ Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR jsou dostupné online zde: <https://www.sslczech.cz/cz/dokumenty-ke-stazeni/>

2. Smlouva o přepravě věci

2.1. Srovnání se zasílatelskou smlouvou

2.1.1. Zaměňování závazků a jeho důvody

V první kapitole této práce bylo podrobně pojednáno o vybraných otázkách právní úpravy zasílatelské smlouvy se zaměřením na odpovědnost zasílatele za škodu vzniklou na převzaté zásilce, resp. za jinou škodu vzniklou v důsledku porušení jeho smluvních povinností. Tyto otázky, jež s právní úpravou přepravní smlouvy a odpovědností dopravce zdánlivě nesouvisí, jsou však pro tento závazek i odpovědnostní režim (doprovce) velmi důležité. V praxi se totiž stále vyskytují případy **zaměňování a směšování těchto závazků**, a to i navzdory četným a opakovaným snahám odborné literatury i veřejnosti na tento problém poukazovat.¹⁵⁵ A to již starší doktrinární výstupy upozorňují na legální odlišení *zasílatelství* a *dopravy*, které je mnohdy běžnému životu, ale i aplikační praxi zcela neznámé, a to včetně důsledků, jež plynou z uzavřených smluv (odpovědnost za škodu).¹⁵⁶ Tento problém není neznámý ani německému právnímu prostředí, jehož nauka poukazuje na v praxi často přehlížený rozdíl mezi právně vymezenou (komisionářskou) činností zasílatele, který se zavazuje pouze obstarat přepravu zboží, a činností dopravce, jež spočívá v samotném provedení přepravy „ve vlastní režii a na vlastní odpovědnost“.¹⁵⁷

Hlavním důvodem zaměňování těchto závazků je snaha o dosažení „mírnějšího“ odpovědnostního režimu, resp. **zbavení se odpovědnosti dopravce** za škodu vzniklou na převzaté zásilce, popř. v důsledku překročení dodací lhůty. Strana vystupující

¹⁵⁵ Lze zmínit např. MAREK, K. *Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku*. Bulletin advokacie, 2014, č. 9, 29 – 34 s. Článek dostupný též online zde: <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku>

¹⁵⁶ Srov. FALDYNA, F. A kol. *Obchodní zákoník s komentářem. II. díl*. 1. vydání. Praha: CODEX Bohemia, s.r.o., 2000, 522 s.

¹⁵⁷ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 496 s.

Srov. též článek na internetovém portále <https://www.logistik-watchblog.de/> ze dne 22. 05. 2015 s názvem *Frachtvertrag und Speditionsvertrag – Welche Unterschiede und Gemeinsamkeiten gibt es?*, dostupný online zde: <https://www.logistik-watchblog.de/recht/264-frachtvertrag-speditionsvertrag-unterschiede-gemeinsamkeiten.html>

v postavení hlavního dopravce se takto často snaží zprostit své odpovědnosti právě tvrzením, že nebyla hlavním dopravcem, nýbrž pouze zasílatelem, protože neodpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla při přepravě prováděné jí pověřeným poddoprovce (hlavním dopravcem). Nicméně tento „alibizmus“ funguje i po opačné linii, když zase příkazce – zásadně z důvodu lepší vymožitelnosti své škodové pohledávky – staví zasílatele do role hlavního dopravce a činí jej odpovědným za škodu vzniklou při přepravě provedené hlavním dopravcem (poddoprovce).

Načrtnuté situace „umožňuje“ jednak nedodržování alespoň **minimální obezřetnosti** při sjednávání těchto závazků, a to jak z hlediska jejich obsahu, tak formy, resp. průkaznosti učinění právního jednání, dále **nízká úroveň právních i profesních znalostí** podnikatelů v oboru zasílatelství i dopravy (a potažmo jejich zaměstnanců), a konečně též zřejmá **blízkost těchto podnikatelských oborů** (působení zasílatelských firem jako firem dopravních a naopak).¹⁵⁸ Nelze také opomenout, že charakteristickým znakem moderní silniční nákladní přepravy je **pluralita subjektů** na ní zúčastněných. Výrobce zboží může být subjektem odlišným od jeho distributora nebo prodejce, z nichž ani jeden nemusí mít možnost, prostředky či kapacitu zboží zákazníkovi sám přepravit, resp. jeho přepravu obstarat. Může vyvstat též potřeba uskladnění zboží a potažmo zapojení dalšího článku do přepravního, resp. logistického řetězce. Navíc i samotní dopravci a zasílatelé si přepravy běžně „přeprodávají“, využívají osobu poddoprovce, dalšího či následného dopravce, resp. mezizasílatele. Tato pluralita na

¹⁵⁸ Ze samotné povahy (podnikatelské) činnosti zasílatele, resp. dopravce však nelze bez dalšího usuzovat na charakter závazkového vztahu založeného „nejasnou“ smlouvou. Takový postup vytknul Nejvyšší soud ČR odvolacímu soudu v již zmíněném rozsudku ze dne 31. 03. 2010, sp. zn. 23 Cdo 201/2010, kde uvádí, že *v rámci svých právních úvah odvolací soud dovodil, že zatímco smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje provést přepravu zásilky, zasílatelská činnost spočívá v koordinování služby poskytované různými dopravci, jak je tomu v případě mezinárodní železniční přepravy. Založil-li závěr o tom, že vůle stran směřovala k uzavření smlouvy zasílatelské, na samotné skutečnosti, že předmětem smlouvy byla mezinárodní železniční přeprava, jejíž provedení je z povahy věci podmíněno součinností se subjekty provozujícími železniční tratě na území cizích států, pak mu dovoatel důvodně vytýká, že jeho rozhodnutí v otázce podřazení posuzované smlouvy pod příslušný smluvní typ (srov. § 269 odst. 1 ObchZ) spočívá na nesprávném právním posouzení. Jak správně argumentuje dovoatel, ustanovení § 621 ObchZ umožňuje dopravci plnit svůj závazek z přepravní smlouvy pomocí dalšího dopravce, tedy též pomocí dalších dopravců na území jiných států.*

Odborná literatura k Úmluvě CMR dovozuje obdobné závěry, dle nichž samotná skutečnost, že osoba, která uzavřela přepravní smlouvu v postavení dopravce a přijala tak jeho odpovědnost za škodu vzniklou při provádění přepravy, vystupuje obvykle – v rámci své podnikatelské činnosti – jako zasílatel (*forwarding agent*), může sloužit maximálně jako indikátor v případě nejasností ohledně skutečné povahy uzavřené smlouvy; stejně tak se uzavřená smlouva nestane smlouvou zasílatelskou pouze proto, že osoba, která se zavázala provést přepravu, touto činností obvykle pověřuje třetí osoby. Srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 7 s.

přepřavě zúčastněných subjektů pak rovněž přispívá k nesnadné orientaci ve vzájemných smluvních a odpovědnostních vztazích těchto osob, a tudíž i při uplatňování nároků z nich plynoucích. Zůstává otázkou, jestli by řešení problému napomohlo důslednější legální vymezení odlišností těchto závazků v jejich základních, resp. dalších zákonných ustanoveních či převzetí v zahraničních právních úpravách fungujících institutů, jež umožňují jejich jednoduché faktické rozlišení (přejímací sazba, sběrná služba).¹⁵⁹

2.1.2. Rozlišení závazků (výklad smlouvy)

Jde-li všechno „hladce“, tj. proběhne-li jak obstarání přepravy, tak samotná přeprava bez problémů (škod), nepůsobí nesprávné označení či vymezení závazku zásadně žádné komplikace. Nicméně dojde-li ke vzniku škody, resp. jiné pohledávky, je nutné – ještě před samotným určením odpovědnostního či jinak povinného subjektu a následným řešením oprávněnosti a výše vzneseného nároku – správně **definovat smlouvou založený závazkový vztah**,¹⁶⁰ a to pochopitelně (především) výkladem této smlouvy, tedy zjištěním toho, co a jakým způsobem chtěly strany daného právního jednání uskutečnit.¹⁶¹

Výklad smlouvy nemůže být nahrazen ani případným odkazem na neúplný nákladní list, který je v mezinárodní silniční přepravě dokladem (důkazem) o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zásilky dopravcem k přepravě

¹⁵⁹ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 960 s.

¹⁶⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 07. 2003, sp. zn. 32 Odo 931/2002, v němž soud uzavírá, že *neobstojí-li právní posouzení věci odvolacím soudem v rovině právní kvalifikace typu uzavřené smlouvy, nemohou obstát ani jeho závěry vztahující se k (ne)splnění předpokladů pro vznik odpovědnosti žalované za škodu vzniklou žalobci, když od závěru, jaká byla mezi účastníky uzavřena smlouva, odvisí i podmínky, za nichž žalovaná za tuto škodu odpovídá.*

Správné určení povahy závazkového vztahu (a vůbec jeho existence) je pochopitelně nezbytným předpokladem i pro řešení jakýchkoliv dalších vznesených nároků, jako např. nároku na úhradu zasilatelské odměny, resp. přepravného. K tomu srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 09. 2010, sp. zn. 23 Cdo 840/2008, v němž se podává: *Odvolací soud ze skutkového zjištění, správně dovodil, že mezi účastníky nedošlo k uzavření zasilatelské smlouvy, resp. dopravní smlouvy, na základě které by žalobkyni vzniklo právo na zaplacení smluvní ceny. Právní závěr soudů, že žalobkyně v takovém případě nemá právo na zaplacení ceny za přepravu, proto není v rozporu s hmotným právem.*

¹⁶¹ LAZAR, J. a kol. *Občianske právo hmotné. 2. zväzok*. Tretie doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2006, 132 s.

(srov. čl. 4 a čl. 9 odst. 1 Úmluvy CMR).¹⁶² Vždy je naopak potřebné důsledně zkoumat, jestli smlouva obsahuje podstatné (zákonné) náležitosti toho kterého smluvního typu.¹⁶³ Rozhodný je tak obsah smlouvy, tedy povaha sjednaných práv a povinností smluvních stran.¹⁶⁴

Základní výkladové pravidlo občanského zákoníku představuje ustanovení § 556 odst. 1 věta první OZ, dle něhož platí, že co je vyjádřeno slovy nebo jinak, vyloží se podle úmyslu jednajícího, byl-li takový úmysl druhé straně znám, anebo musela-li o něm vědět. Jedná se tedy o **společný úmysl smluvních stran**,¹⁶⁵ který je při výkladu projevené vůle rozhodující¹⁶⁶ a má přednost před samotným doslovným zněním právního jednání (objednávky přepravy, smlouvy, zasilatelského příkazu).¹⁶⁷ Je proto nutné respektovat úmysly smlouvu vytvářejících stran, ať už byly výslovně uvedeny, anebo jen mlčky předpokládány, a to i tehdy byla-li vůle stran vyjádřena obtížně srozumitelným způsobem či dvojsmyslně.¹⁶⁸ Při výkladu sporné smlouvy musí soud přihlížet též k zásadě autonomie vůle stran, jakožto jednoho ze stěžejních principů soukromého práva.¹⁶⁹

¹⁶² Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 06. 2012, sp. zn. 23 Cdo 3377/2010, kde soud vytýká odvolacímu soudu, že přehlédl nedostatky přepravního dokladu, který posuzoval jako mezinárodní nákladní list s důsledky s tím spojenými (uzavření přepravní smlouvy) a uzavřel, že *v dalším řízení bude muset odvolací soud znovu posoudit povahu smluvního vztahu mezi účastníky, přičemž bude zřejmě třeba, aby provedl výklad právního úkonu stran postupem podle ustanovení § 35 odst. 2 ObčZ a § 266 ObchZ. V rámci tohoto posouzení se bude muset vypořádat i s námitkami dovolatele, že žalovaná opakovaně v řízení tvrdila, že ve vztahu k žalobci vystupovala v postavení zasilatele. Pokud by na základě tohoto nového posouzení dovedl, že mezi stranami došlo k uzavření zasilatelské smlouvy, posoudí odpovědnost žalované podle ustanovení § 601 a násl. ObchZ.*

Pozn. Toto rozhodnutí je pro oblast letecké nákladní přepravy důležité i z hlediska řešené reklamace, kde soud dovedl (právní větou): *K uplatnění práv vůči dopravci při ztrátě nebo nedoručení nákladu podle Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealské úmluvy) se nevyžaduje reklamace ztráty nákladu podle článku 31 této Úmluvy.*

¹⁶³ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 10. 2005, sp. zn. 32 Odo 1415/2004.

¹⁶⁴ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5051/2009.

¹⁶⁵ Srov. též LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 7 s.

¹⁶⁶ Primárně se zkoumá explicitně vyjádřená skutečná vůle jednajícího, resp. stran (jednoduchý subjektivní výklad), a v případě nemožnosti jejího zjištění pak známý (sledovaný) skutečný účel smlouvy (subjektivně teleologický výklad), resp. jakékoliv jiné relevantní skutečnosti, z nichž lze nepochybně tuto vůli dovést (nepravý subjektivní výklad). Srov. MELZER, F., TÉGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek III. § 419 – 654*. Praha: Leges, 2014, 600 - 602 s.

¹⁶⁷ Srov. usnesení Ústavního soudu ČR ze dne 09. 03. 2006, sp. zn. III. ÚS 14/06, kde se dovozuje, že *doslovný výklad textu smlouvy nemusí být v souladu s vůlí účastníků. Směřuje-li jejich vůle k jinému významu a podaří-li se ji procesem hodnocení skutkových a právních otázek ozřejmit, má shodná vůle účastníků smlouvy přednost před doslovným obsahem jejího textu.*

Srov. též náleží Ústavního soudu ČR ze dne 07. 04. 2011, sp. zn. I. ÚS 2061/08.

¹⁶⁸ HANDLAR, J. *Zánik závazků dohodou v občanském a obchodním právu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 19 s.

¹⁶⁹ Srov. náleží Ústavního soudu ČR ze dne 11. 11. 2009, sp. zn. IV. ÚS 128/06.

Nicméně zjistit skutečnou vůli stran „sporné“ smlouvy a potažmo rozlišit, zda se v konkrétním případě jedná o smlouvu zasílatelskou, anebo přepravní, bývá mnohdy velmi složité.¹⁷⁰ Dostatečná pozornost není často věnována ani jen správnému **označení smluvních stran**, když se vyskytují jednak nesprávně použité pojmy příkazce, zasílatel, dopravce či odesílatel,¹⁷¹ ale také matoucí pojmy jako objednatel, zákazník, klient, přepravce, dodavatel anebo plátce. Stejně tak se nedbá na náležité **pojmenování daného smluvního typu** (objednávky),¹⁷² ani na jeho podstatné obsahové náležitosti, resp. správné vymezení předmětu závazkového vztahu. Právě u tohoto strany zpravidla nepoužívají správné pojmy, které navíc různě mísí a kombinují. Velmi často se ve vzájemné komunikaci vyskytuje termín **přeprava, resp. doprava**, aniž by však bylo zřejmé, zda se má jednat o její **zajištění, anebo provedení**.¹⁷³ Německá doktrína rovněž poukazuje na nedostatečné rozlišování pojmů *doprava* a *spedice* v aplikační praxi, stejně jako na nejasnost slovních spojení *obstarat* či *pověřit*; dovozuje tak, že zejména u malých zásilek nelze zpravidla vycházet z toho, že rozdíly těchto termínů musí být smluvním stranám známé, zatímco u větších přepravních obchodů s hodnotově výraznějším zbožím by na přepravě zúčastněné subjekty (zásadně větší firmy) měly tyto

¹⁷⁰ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 03. 2010, sp. zn. 23 Cdo 201/2010, kde dovolací soud vytýká soudu prvního stupně, že *ačkoliv provedl obsáhlé dokazování, skutkový stav jím zjištěný, jak jej popsal ve svém rozhodnutí, neumožňuje učinit spolehlivý závěr, zda vůle právního předchůdce žalobkyně a žalovaného směřovala shodně k tomu, aby právní předchůdce žalobkyně přepravu provedl (tedy k uzavření smlouvy o přepravě), či k tomu, aby ji obstaral (tedy k uzavření smlouvy zasílatelské). Na vůli, jež je vnitřním stavem myslí, lze usuzovat jen z okolností objektivního světa, a soud prvního stupně neučinil dostatečné poznatky o okolnostech, z nichž by bylo možno závěr o vůli stran dovodit.*

¹⁷¹ I německá právní nauka poukazuje na synonymické používání pojmů *zasílatel* a *dopravce* v běžné, hovorové řeči, a to i navzdory podstatným rozdílům v jejich právním pojmání. Srov. PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 149 s.

¹⁷² Srov. rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 23. 10. 2003, sp. zn. 12 Cmo 175/2003-191, podle něhož *označení objednávky „dopravy“ není pro posouzení charakteru přepravní smlouvy rozhodující. Relevantní pro posouzení charakteru uvedené smlouvy je skutečnost, že žalovaný skutečně přepravu věci neprováděl, ale pouze obstarával.*

Naproti tomu německý nejvyšší soud posvětil závěry odvolacího soudu ohledně uzavření zasílatelské smlouvy, když vycházel především z toho, že *ve smluvních formulářích k jednotlivé objednávce bylo použito výhradně termínu „zasílatelská objednávka“*. Srov. rozsudek BGH ze dne 17. 05. 1984, sp. zn. I ZR 35/82.

¹⁷³ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 07. 2008, sp. zn. 32 Cdo 893/2007, kde soud potvrdil závěry prvostupňového i odvolacího soudu o tom, že *mezi účastnicemi byla uzavřena smlouva zasílatelská. Soud prvního stupně při výkladu projevu vůle účastnic přihlédl zejména k e-mailové zprávě žalobkyně ze dne 17. 01. 2002, podle níž se žalobkyně dotazovala žalované, zda je již zajištěna doprava předmětné zásilky do P., a k e-mailové zprávě žalované ze dne 18. 01. 2002, podle níž bude dopravu provádět společnost I. Nejvyšší soud neshledal, že by vzhledem k tomuto skutkovému zjištění soudu prvního stupně odvolací soud i soud prvního stupně posoudily otázku, jaká smlouva byla mezi účastnicemi uzavřena, v rozporu s hmotným právem.*

pojmy správně rozeznávat.¹⁷⁴ Novější literatura nicméně inklinuje k závěru, že nejasnou smlouvu je potřeba vykládat **ve prospěch smlouvy přepravní**; aby se jednalo o smlouvu zasílatelskou, musí dané právní jednání obsahovat explicitní závazek přepravu *obstarat*.¹⁷⁵ Další výstupy posvěcují tyto závěry poukazem na komplexnost moderních logistických služeb, jejichž poskytovatele (zasílatele) je v případě nejasností třeba stíhat přísnější „celistvou“ odpovědností (dopravce).¹⁷⁶

Každopádně není-li možné subjektivní metodou výkladu zjistit shodnou vůli smluvních stran (uzavřít smlouvu zasílatelskou, či smlouvu přepravní), nutno přikročit k **metodě objektivní** a výklad uzavřených smluv provádět ve smyslu ustanovení § 556 odst. 1 věta druhá OZ, podle kterého se projevu vůle přisuzuje význam, jaký by mu zpravidla přikládala osoba v postavení toho, jemuž je projev vůle určen. Nutno však konstatovat, že ani použitím této metody nelze často „bez dalšího“ (tj. bez přihlédnutí k dalším okolnostem rozhodným pro výklad a určení povahy právního jednání) dospět ke zcela jednoznačnému závěru ohledně vzniku toho kterého závazku, když jsou zkoumány nejasné objednávky, smlouvy, nákladní listy, faktury,¹⁷⁷ emaily či jiné elektronické zprávy a další vzájemné komunikace stran.

¹⁷⁴ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 970 s.

¹⁷⁵ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 44 s.

K obdobným závěrům dospěla již starší rakouská judikatura, když dovodila, že *je-li zasílatel pověřen pouze „přepřavou“*, *nasvědčuje to uzavření smlouvy o přepravě věci*. Srov. rozsudek OGH ze dne 20. 01. 1982, sp. zn. 3 Ob 589/81.

¹⁷⁶ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2478 s.

¹⁷⁷ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 05. 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000, v němž soud uzavírá, že *vycházejí z důkazů provedených v předmětném sporu, příklání se dovolací soud po jejich zhodnocení ve smyslu § 266 odst. 1 až 3 obchodního zákoníku k právnímu názoru, že vůle účastníků směřovala k uzavření smlouvy o přepravě věci. Žalobce prováděl přepravu sám, vlastním jménem a na vlastní odpovědnost, žalovaný mu poskytl potřebné údaje, pokud jde o zásilku i místo nakládky a určení zásilky. Na fakturách uvádí žalobce, že účtuje cenu za přepravu, nikoli za její obstarání a v žalobě označuje tuto cenu jako „přepravné“*. Právní vztah upravený smlouvou zasílatelskou se realizoval mezi žalovaným a společností L. E. V., spol. s r. o. Žalovaný vykonával spediční činnost a měl vůči tomuto partnerovi právní postavení zasílatele. Byl tedy ve vztahu k němu povinen vlastním jménem a na účet příkazce *obstarat přepravu věci*. Tento závazek plnil potom objednávkou přepravy ve vztahu k žalobci. V tomto vztahu jednal vlastním jménem a sdělil žalobci skutečnosti, které charakterizují závazkový vztah ze smlouvy o přepravě věci. Žalobce potom na základě objednávek přepravy přepravu skutečně provedl. Z projevené vůle stran, tak jak byla zachycena v důkazních prostředcích, nelze dovozovat, že by mezi žalobcem a žalovaným měla být uzavírána nepojmenovaná smlouva o obstarání přepravy.

Význam může mít též **předchozí obchodní spolupráce** stran, a to samozřejmě tehdy, byly-li strany v dlouhodobějším či opakovaném kontaktu.¹⁷⁸ Rozhodné pak může být v jaké intenzitě a jakým způsobem tato kooperace probíhala, jak se strany během ní chovaly a jak označovaly a vymezovaly sebe, svého smluvního partnera i práva a povinnosti plynoucí z uzavřených smluv (srov. § 556 odst. 2 OZ). Nejednou je obchodnímu partnerovi již při započetí spolupráce prezentován výhradně zasílatelský, resp. přepravní (dopravní) charakter podnikatelské činnosti druhé strany a tento je zachovávan během celé doby vzájemného společného obchodování. V takovém případě se pak příkazce – zneužívajíc nejasností průvodní smluvní dokumentace – může jen stěží úspěšně dovolat „dopravcovi odpovědnosti“ u zasílatele, který pro něj během několikaleté spolupráce sám neprovedl ani jednu přepravu a vůbec se vždy choval jako zasílatel (zejména tím, že příkazci sděloval osoby dopravců).¹⁷⁹ Konečně může být důležité, jak se strana zachová (většinou bezprostředně) poté, co nastane škodní událost a je potřebné definovat závazek, čímž dává ve smyslu uvedeného ustanovení § 556 odst. 2 OZ následně najevo, jaký obsah a význam právnímu jednání přikládá. Nelze však opomenout, že případnou účelovou změnu právního statusu po vzniku škodné události, resp. až v průběhu soudního sporu, vnímají soudy značně negativně.

Další výkladové pravidlo představuje ustanovení § 557 OZ, podle něhož připouští-li použitý výraz různý výklad, vyloží se v pochybnostech k tíži toho, kdo výrazu použil jako první. Jedná se o tzv. **pravidlo contra proferentem**.¹⁸⁰ Při hodnocení skutečné povahy uzavřených smluv je tedy potřebné přihlížet i k tomuto ustanovení a sporné výrazy užitý v objednávkách, smlouvách či jiné komunikaci vykládat v neprospěch té strany, která tyto výrazy jako první do dokumentace a komunikace zanesla. Je možné přihlídnout i ke skutečnosti, zda strana (ne)disponuje např. vlastním právním oddělením, resp. jestli byla nějaká část komunikace realizována kvalifikovaným právním zástupcem z řad advokátů.¹⁸¹

V právním styku podnikatelů nutno vzít v potaz též **obchodní zvyklosti** zachovávané obecně, anebo v daném podnikatelském odvětví, není-li to smluvně či

¹⁷⁸ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek I. Díl první: Obecná část*. 2. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 185 s.

¹⁷⁹ Srov. též výše citované usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 07. 2008, sp. zn. 32 Cdo 893/2007.

¹⁸⁰ Srov. náleží Ústavního soudu ČR ze dne 30. 11. 2001, sp. zn. IV. ÚS 182/01, podle kterého *jsou-li ve smlouvě použity formulace a pojmy, které lze vykládat rozdílně, jeví se být spravedlivým vykládat je v neprospěch toho, kdo je do smlouvy zakotvil*.

¹⁸¹ Srov. náleží Ústavního soudu ČR ze dne 07. 03. 2012, sp. zn. I. ÚS 1826/11.

zákonem vyloučeno (srov. § 558 odst. 2 OZ). Předpokladem pravé (obchodní) zvyklosti právního styku je, že představuje všeobecnou, delší dobu trvající a skutečnou praxi určité skupiny společnosti (podnikatelů).¹⁸² V oblasti silniční nákladní přepravy je běžnou obchodní zvyklostí, že odesílatel při sjednávání přepravní smlouvy požaduje od dopravce předložení **živnostenského oprávnění (koncese), výpisu z obchodního rejstříku, osvědčení o registraci plátce DPH a především dokladů o pojištění** jeho odpovědnosti za škodu vzniklou při provádění přepravy. Uvedená skutečnost má zcela logické opodstatnění, když se tímto způsobem každý odesílatel snaží přesvědčit jednak o odbornosti a spolehlivosti svého smluvního partnera, jakož i o krytí rizik spojených se svěřením zásilky této osobě. Proto může mít význam, jestli v konkrétním případě objednatel přepravy takovéto, resp. jiné podobné doklady od dopravce někdy vyžadoval, z čehož lze usuzovat, že takový objednatel danou osobu skutečně považoval za dopravce, který by měl odpovídat za škodu vzniklou při provádění přepravy. Těžko pak lze akceptovat opačný názor, tj. že by objednatel své zboží svěřil „dopravci“ bez příslušného živnostenského oprávnění a bez sjednaného pojištění odpovědnosti za škodu vzniklou při jeho přepravě, jakož i bez dalších, pro každou přepravní firmu charakteristických atributů.

Nutno též poukázat na další obchodní zvyklost v oblasti silniční nákladní přepravy, a sice **využívání služeb zasílatelských a spedičních firem** za účelem obstarání potřebných přeprav obchodovaného zboží.¹⁸³ Z pohledu podnikatele „příkazce“ (producenta, distributora či prodejce zboží) se jedná o podstatné usnadnění otázek spojených s přepravou zboží svému smluvnímu partnerovi, které je v konečném důsledku „paradoxně“ ekonomicky výhodnější. Takovýto podnikatel, zejména jedná-li se o podnikatele s větším objemem vyráběného či distribuovaného zboží, nemusí pro každý jednotlivý případ řešit vyhledávání vhodného obchodního partnera (dopravce), který bude schopen a ochoten dané zboží přepravit. Tento podnikatel zásadně nemá

¹⁸² MELZER, F., TĚGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek III. § 419 – 654*. Praha: Leges, 2014, 620 s.

¹⁸³ Srov. článek na internetovém portále <https://www.easylogistics.eu/> ze dne 22. 11. 2012 s názvem *Jaký je rozdíl mezi pojmy logistická firma a spediční firma*, kde se uvádí, že *pro příkazce je kooperace se spediční společností výhodná tím, že se transport zásilky provádí prostřednictvím jediného smluvního vztahu. Ve většině případů, spediční firma, resp. zasílatel, neodpovídá za kvalitu provedení dohodnutých služeb, zavazuje se pouze k jejich obstarání. Odhaduje se, že až 80% objemu všech přeprav v mezinárodním obchodě je realizováno s využitím spedičních společností. Mezinárodní obchod se dnes zřetelně přiklání k principu řešení dodavatelsko-odběratelských vztahů použitím jediného logistického partnera. Celý článek je dostupný online zde: www.easylogistics.eu/blog/jaky-je-rozdil-mezi-pojmy-logisticka-firma-a-spedicni-firma/*

potřebné znalosti a zkušenosti z oblasti přepravy (dopravy) svého zboží, pročež využije služeb profesionála – zasílatele, který se mu zaváže tyto přepravy obstarávat a současně na sebe převezme odpovědnost za škodu na zboží, jež může při tomto obstarání vzniknout.¹⁸⁴

Lze uzavřít, že odlišení obou smluvních typů, tj. smlouvy zasílatelské a přepravní, se provádí podle celé řady kritérií,¹⁸⁵ a tudíž mezi **další okolnosti**, které mohou dopomoci výše uvedeným výkladovým pravidlům občanského zákoníku a podpořit tak konečné určení povahy závazkového vztahu, patří označení firmy, existence řidičů v pracovním či jiném právním poměru, vystavování nákladních listů, nájem či vlastnictví parkovacích míst (pozemků) pro vozidla, vlastnictví či nájem dopravních prostředků,¹⁸⁶ vlastnictví skladu či nájem skladu, specifická odbornost jen v určitém oboru přepravy (silniční, železniční, letecké atd.), resp. specializace na obstarání určitého druhu přepravy nebo přepravy do určitých destinací, poskytování jen úkonů s přepravou souvisejících (celní služby, zajištění dokumentů k přepravě), členství v profesních organizacích a přijetí všeobecných přepravních, resp. zasílatelských podmínek, a to vlastních nebo např. podmínek ČESMAD BOHEMIA či Svazu spedice a logistiky ČR.¹⁸⁷ Obdobně německá doktrína poukazuje na to, že mezi indicie nasvědčující uzavření zasílatelské smlouvy může patřit sjednání „zasílatelského“ pojištění či odkaz na všeobecné německé zasílatelské podmínky (ADSp).¹⁸⁸

¹⁸⁴ Srov. též MAREK, K. *Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku*. Bulletin advokacie, 2014, č. 9, s. 29, kde autor uvádí, že v současné době se stále více podnikatelů obrací na profesionální zasílatelské společnosti, které jsou garanty přepravy v co nejkratším čase při současném převzetí ostatních formalit spojených s přepravou zásilky. Profesionalitou svých zaměstnanců a technologickou vyspělostí (ta mj. umožňuje sledovat údaje o celém pohybu zásilky od adresáta k příjemci) zajišťují kvalitní služby, a proto se stávají každodenně zasílateli mnoha zásilek vyžadujících rychlost doručení, šetrné zacházení či promptní celní odbavení.

¹⁸⁵ Srov. LOJDA, J. *Rozsah a způsob použití Úmluvy CMR*. Obchodněprávní revue, 2014, č. 4, 121 s.

¹⁸⁶ Nicméně ze samotné skutečnosti, že příjemce objednávky nedisponuje žádnými vlastními dopravními prostředky, nelze dovést, že mezi stranami byla uzavřena zasílatelská smlouva; totižto i dopravce, který nemá vlastní dopravní flotilu, může provést přepravu zásilky využitím osoby poddoprovce. Srov. EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 971 s.

¹⁸⁷ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 3 s.

¹⁸⁸ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUB, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 960 s.

Nicméně starší německá judikatura zastává opačný názor, když dovozuje, že všeobecné zasílatelské podmínky jsou typově neutrální a mohou tak být použity na zasílatelskou i přepravní smlouvu. Srov. rozsudek BGH ze dne 08. 06. 1979, sp. zn. I ZR 154/77.

2.1.2.1. Shodné (nesporné) tvrzení stran ohledně právní povahy závazku

Nelze vyloučit, že právní **povaha uzavřené smlouvy bude mezi stranami nesporná**, a to i navzdory tomu, že smlouva, resp. dokumentace ji provázející, nebude obsahovat správné definování smluvních stran či jiných pojmů, jednoznačné vymezení předmětu závazku, odpovědnostního režimu atd. V případě soudního projednávání sporu tak vyvstává otázka, nakolik může soud – při právním hodnocení charakteru závazku – vycházet ze shodných tvrzení účastníků řízení. Již starší judikatorní závěry dovodily, že pokud soud rozhoduje *o nároku na peněžité plnění, který vychází ze skutkových tvrzení, jež umožňují posoudit nárok po právní stránce i podle jiných norem, než jak je žalobcem navrhováno, popř. dovolují-li výsledky provedeného dokazování podřadit uplatněný nárok pod jiné hmotněprávní ustanovení, než jakého se žalobce dovolává, je soud povinen uplatňovaný nárok takto posoudit, a to bez ohledu, zda je v žalobě právní důvod požadovaného plnění uveden či nikoli.*¹⁸⁹

Je tedy zřejmé, že soud se nemůže „spokojit“ s právní kvalifikací nároku provedenou žalobcem, resp. jiným účastníkem řízení, když musí naopak zkoumat, pod jakou právní normu lze tento nárok podřadit. Obdobně to platí i v případě právního hodnocení závazku (právního důvodu), z něhož uplatněný nárok vychází,¹⁹⁰ a to i tehdy, je-li jeho povaha mezi účastníky nesporná.¹⁹¹ Soud tedy **není vázán právní kvalifikací závazkového vztahu** (a potažmo uplatňovaného nároku), provedenou jedním z účastníků řízení či dokonce shodně oběma, nýbrž se musí v každém případě důsledně

¹⁸⁹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 11. 2000, sp. zn. 25 Cdo 2744/1999 anebo rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 01. 2002, sp. zn. 25 Cdo 643/2000.

¹⁹⁰ Srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5051/2009.

¹⁹¹ Podobný případ řešil Nejvyšší soud ČR již ve svém rozsudku ze dne 29. 07. 2003, sp. zn. 32 Odo 931/2002. V projednávaném případě žalobce objednal obstarání přepravy svého zboží (nábytku) u žalované, která provedením přepravy pověřila třetí osobu (původně prvního žalovaného). Během přepravy došlo (v důsledku vadné plachty na vozidle dopravce) k promočení části zásilky, v důsledku čeho vznikla škoda, jejíž náhrady se žalobce po odečtu částky, za kterou následně poškozené věci prodal, obdrženého pojistného plnění a platby původně prvního žalovaného, po žalované domáhal. Soud prvního stupně nejprve došel k závěru, že mezi účastníky sice byla uzavřena „zprostředkovatelská smlouva“, nicméně na žalovanou nelze pohlížet jen jako na zaslátelce, neboť přijala odpovědnost za celou záležitost přepravy. Odvolací soud pak ale přesadil svůj právní názor, že předmětem závazku mezi účastníky sporu bylo obstarání přepravy, nikoliv její provedení, pročež vznikla smlouva zaslátelská, přičemž odpovědnost žalované jako zaslátelce, nebyla dána. Nejvyšší soud ČR konečně odvolacímu soudu vytkl učinění závěru o (zaslátelské) povaze smlouvy *s odkazem na obsah spisu, zejména pak na shodné prohlášení účastníků* a uzavřel, že soud je vždy povinen *uplatňovaný nárok právně posoudit podle výsledků provedeného dokazování, pročež nemůže bez dalšího převzít „nesporné prohlášení účastníků“ o tom, jaký typ smlouvy byl účastníky sjednán, když v intencích ustanovení § 120 odst. 4 o. s. ř. může soud vzít za svá skutková zjištění shodná tvrzení účastníků, nikoli však jejich shodné právní posouzení závazkového vztahu, jenž mezi nimi vznikl.*

zabývat všemi zjištěnými skutečnostmi, jež odůvodňují použití právní úpravy na daný (konkrétní) skutkový stav.¹⁹² K těmto závěrům se Nejvyšší soud ČR přihlásil v řadě pozdějších rozhodnutí.¹⁹³

2.1.3. Rámcové smlouvy

Jak shora naznačeno, kontraktačnímu procesu je v praxi silniční nákladní přepravy věnována velmi malá pozornost, což v případě vzniku škody a založení povinnosti k její náhradě napomáhá možnosti (či snaze) povinné strany zbavit se odpovědnosti právě tím, že se dovolá „výhodnějšího“ právního postavení v „jiném“ závazkovém vztahu. Jen málokdy se lze v praxi setkat s písemnou smlouvou. Přeprava se většinou sjednává prostřednictvím rychlé, okamžité a levné emailové, resp. telefonické komunikace, při nichž se však zapomíná nejenom na správné označení a vymezení závazku, nýbrž i na správné označení jeho smluvních stran.¹⁹⁴

Nejenom z profesního pohledu advokáta lze samozřejmě doporučit sjednání ať už zasilatelského, anebo přepravního závazku písemnou formu. Nutno však přihlížet k potřebám a rychlosti moderního obchodu, který takovou formu smluv zpravidla vylučuje. Dokonce i mezi podnikateli, kteří spolu obchodují dlouhodobě a pravidelně, není možné každý jednotlivý závazek sjednávat písemně. Právě v těchto případech představuje efektivní, nízké nákladový a průkazný způsob ošetření vzájemných vztahů uzavření **tzv. rámcové smlouvy**. I z hlediska šetření nákladů – opět z profesního pohledu advokáta – je tento způsob rentabilní, neboť je potřeba platit pouze za jeden úkon právní služby.

¹⁹² Obdobné závěry dovozuje Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 25. 06. 2003, sp. zn. 32 Odo 828/2002, kde uzavírá, že *rovněž závěr odvolacího soudu o tom, že na základě objednávky žalované a jejího potvrzení žalobcem ze dne 14. dubna 1998 vznikla mezi stranami zasilatelská smlouva podle § 601 a násl. ObchZ, postrádá jakékoli přezkoumatelné úvahy a argumenty, jimiž by odvolací soud odůvodnil aplikaci právě ustanovení § 601 ObchZ na zjištěný skutkový stav a z nichž by bylo zřejmé, že dohoda stran zahrnuje podstatné části zasilatelské smlouvy (§ 269 odst. 1 ObchZ).*

¹⁹³ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 02. 2006, sp. zn. 32 Odo 32/2005, v němž soud kritizuje závěr odvolacího soudu, že v otázce vzniku smlouvy o přepravě věci je možné za aplikace § 120 odst. 4 o. s. ř. vzít za svá shodná tvrzení účastníků, a dále uzavírá, že *otázka vzniku smlouvy je otázkou právní, přičemž účastníci mohou učinit ve smyslu § 120 odst. 4 o. s. ř. nespornými skutkové okolnosti, nikoli jejich právní hodnocení. Proto závěr o vzniku přepravní smlouvy nelze založit na shodném tvrzení účastníků o vzniku smlouvy.*

¹⁹⁴ V praxi se přepravní smlouvy uzavírají zpravidla na základě objednávek, které se určitým způsobem v celém dopravním oboru „opisují“, a to včetně nesmyslných či neplatných ustanovení, resp. opomíjení těch ustanovení, jež by měla každá přepravní smlouva obsahovat. Srov. KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 28 s.

Rámcová smlouva **nezakládá samotný zasilatelský či přepravní závazek**,¹⁹⁵ nýbrž zavazuje strany uzavírat mezi sebou v určité době (může se samozřejmě jednat i o dobu neurčitou) zasilatelské, resp. přepravní smlouvy.¹⁹⁶ Rámcová smlouva se stává nedílnou součástí každé takto následně uzavřené smlouvy.¹⁹⁷ Tyto rámcová smlouva sama o sobě nemění, přičemž ani její zánik nemá bez dalšího na tyto smlouvy vliv.¹⁹⁸ V případě vzniku sporu o charakter závazku je pak nezpochybnitelným důkazem o tom, že objednávka, jež tento závazek založila, představuje návrh na uzavření té které smlouvy, přičemž její akceptací byla právě taková smlouva mezi stranami skutečně uzavřena.

Rámcová smlouva tedy **neobsahuje podstatné náležitosti daného smluvního typu**, jako jsou vymezení zásilky, místa odeslání a určení či (výše) úplaty, neboť tyto ani předem určit nelze (vyjma obecného vymezení povinnosti obstarat, resp. provést přepravu zásilky). Jisté zobecnění však samozřejmě možné je, jako například určení zásilky druhově v závislosti na podnikatelské činnosti příkazce, resp. odesílatele, jakožto výrobce či distributora určitého zboží (např. pekařské výrobky, klimatizace, kompresory atd.). Zjevně však nelze předem určit konkrétní výrobky označením jejich výrobních čísel či jiné identifikace. Rovněž možno uzavřít rámcovou smlouvu s určením konkrétního místa odeslání i určení, sjednává-li takový závazek podnikatel, který potřebuje přepravit zboží v určitém čase ze svého závodu či skladu svému obchodnímu partnerovi na konkrétní místo, resp. místa. V takovém případě by jistě mohla být sjednána i „pevná“ odměna za obstarání či provedení každé jednotlivé přepravy. Tato se zvykne sjednávat též ve formě pevné sazby za každý ujetý kilometr. Rámcové smlouvy by však určitě měly obsahovat **způsob sjednávání jednotlivých závazků**, tj. jakými možnými způsoby lze učinit nabídku, jak ji lze akceptovat či

¹⁹⁵ Srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 11. 2012, sp. zn. 23 Cdo 936/2012, kde se podává, že *tzv. rámcová smlouva (právní doktrína používá též označení normativní smlouva) nezakládá závazkový vztah, pohledávky a závazky smluvních stran z ní tudíž nevznikají. Význam rámcové smlouvy spočívá v tom, že strany tam, kde předpokládají dlouhodobější obchodní vztah, stanoví jejím prostřednictvím základní pravidla, jimž budou podléhat všechny konkrétní (tzv. realizační) smlouvy na jejím základě v budoucnu uzavřené, nebude-li v té či oné realizační smlouvě ujednáno jinak.*

Srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 01. 2009, sp. zn. 23 Cdo 1104/2009.

¹⁹⁶ K rozlišení nepojmenované (rámcové) smlouvy a smlouvy o smlouvě budoucí srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009.

¹⁹⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 32 Odo 1312/2005, v němž soud posvětčuje závěr odvolacího soudu, že *smlouva ze dne 08. 02. 2000 není ve smyslu § 610 ObchZ smlouvou o přepravě věci, je však třeba ji považovat za rámcovou smlouvu, jejíž ujednání se stalo součástí následně uzavřené smlouvy o přepravě věci.*

¹⁹⁸ DOHNAL, J., GALVAS, M., OLIVA, J. *Obchodní smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 189 s.

odmítnout, a dále co by měla obsahovat (podstatné náležitosti daného smluvního typu). Rámcové smlouvy by měly řešit i otázky odpovědnosti za škodu, smluvních pokut a jiných sankcí, ukončení smlouvy, promlčení, způsobů komunikace, rozhodného práva či řešení sporů atd.

2.1.4. Dopravní databanky a podvodné přepravy

V souvislosti s kontraktačním procesem nelze nezmínit **dopravní databanky**. Jedná se o specifický a vyhledávaný způsob získávání nabídek a poptávek v silniční nákladní přepravě (zejména mezinárodní), a to využíváním speciálních internetových aplikací a databází zaměřených na koncentraci těchto obchodů.¹⁹⁹ Prostřednictvím těchto „burz nákladů“ je často možné realizovat i samotný kontraktační proces, přičemž jejich fungování nepochybně urychluje obchod a napomáhá šetřit náklady spojené s přepravou zboží, může však přispívat k ne zcela pozitivnímu trendu „přeprodávání“ přepravních zakázek a současně zvyšovat ne vždy přínosný výskyt velkého počtu subjektů zúčastněných na přepravě. Na českém trhu působící spediční databanky se vzájemně liší zejména mírou zpoplatnění svých služeb, orientací na konkrétní lokality a destinace a různými doplňkovými službami, jako je např. funkce na podporu práce dispečera, adresář dopravních kontaktů, plánovač trasy s možností sledování vozidla atd.

Dopravní databanky však můžou rovněž poskytovat prostor ke kriminální činnosti různých subjektů vydávajících se za falešné dopravce ve snaze získat dispozici se zásilkou.²⁰⁰ Jedná se o nepříjemný fenomén **podvodných (fantomových) přeprav**, který kulminoval mezi roky 2010 až 2015, nicméně ani v současné době není praxi

¹⁹⁹ Mezi největší dopravní databanky v ČR patří RAALTRANS (<https://www.raal.cz/cs/>), TIMOCOM (<https://www.timocom.cz/>) a TRANS.EU (<https://www.trans.eu/cz/>).

²⁰⁰ Srov. článek na internetovém portále <https://logistika.ihned.cz/> ze dne 19. 11. 2015 s názvem *Na burzách nákladů je důležitá spolehlivost a bezpečnost*, kde se uvádí, že velkou nevýhodou spedičních databank, především těch bezplatných, je riziko spojené s neznalostí partnera a nejistota finálního zaplacení za transport nebo naopak neznalost dopravce a s tím spojená kvalita provedené přepravy, či dokonce riziko krádeže. Celý článek je dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-64881230-na-burzach-nakladu-je-dulezita-spolehlivost-a-bezpecnost>

Srov. dále usnesení NS SR ze dne 30. 04. 2019, sp. zn. 2 Obdo 36/2018, která věc se týká sporu o určení oprávněné držby zásilky (měděného drátu), která byla přepravována prostřednictvím dopravní databanky, posléze odcizena, avšak záhy nalezena orgány činnými v trestním řízení.

silniční nákladní přepravy zcela neznámý.²⁰¹ A bohužel nutno konstatovat, že právě spediční databanky tomuto druhu trestné činnosti výrazně „napomáhají“.²⁰²

Princip podvodných přeprav je vesměs stejný a ve své podstatě velmi jednoduchý. Podvodníci se snaží přesvědčit potencionální oběť (odesílatele, resp. zasílatele v postavení odesílatele), že představují řádně fungující dopravní firmu, která je schopna provést požadovanou přepravu zásilky. Předkládají věrohodné, většinou velmi dobře padělané doklady, které prokazují její právní subjektivitu, oprávnění k podnikání, osvědčení o registraci plátce DPH, bezdlužnost i pojištění odpovědnosti za škodu. Může se jednat o zcela fiktivní firmu, což je nejsnáze odhalitelný případ, anebo o použití (zneužití) identity firmy již existující, když se pachatelé různými způsoby dostanou k výše uvedeným dokladům vztahujícím se k její podnikatelské činnosti, anebo konečně o nejsofistikovanější způsob, jenž představuje „legální“ převzetí většinou krachující, nicméně stále fungující firmy, právě za účelem vylákání a následného odcizení odesílatelem svěřené zásilky.²⁰³ Získají-li podvodníci (zpravidla prostřednictvím elektronické burzy nákladů) „zajímavou“ zakázku, kterou pro ně zásadně představuje snadno zpeněžitelné zboží vyšší hodnoty jako např. elektronika, alkohol, cigarety nebo i nábytek,²⁰⁴ přistaví k nakládece vozidlo s falešnými, většinou odcizenými registračními značkami, které po naložení zásilky do místa určení nikdy nedojede. Objasněnost těchto kauz orgány činnými v trestním řízení není vysoká, přičemž ani pojišťovny v těchto případech většinou neposkytují pojistné plnění.²⁰⁵

²⁰¹ Srov. článek na internetovém portále <https://www.idnes.cz/> ze dne 18. 01. 2019 s názvem *Fiktivní spediční firma přebírala zboží po celé Evropě, pak jej prodala*, dostupný online zde: https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/kraj-vysocina-jihlava-police-organizovany-podvod-doprava-odhaleni.A190118_082021_jihlava-zpravy_epsal

²⁰² Je však potřebné dodat, že právě v důsledku zvýšeného počtu podvodných dopravců vystupujících v těchto databázích, začaly dopravní databanky věnovat zvýšenou pozornost možnostem prověřování svých uživatelů, což společně se šířením osvěty v příslušných profesních kruzích přispělo k podstatnému snížení tohoto druhu trestné činnosti. Srov. článek na internetovém portále <https://logistika.ihned.cz/> ze dne 15. 04. 2016 s názvem *Proti podvodníkům funguje sdílení informací*, dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-65246240-proti-podvodnikum-funguje-sdileni-informaci>

²⁰³ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 162 - 163 s.

²⁰⁴ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 04. 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009.

²⁰⁵ K podvodům v nákladní silniční přepravě, jejich předpokladům, důvodům, mechanismu i odpovědnosti subjektů na (podvodné) přepravě zúčastněných srov. pěkný článek na internetovém portále <https://logistika.ihned.cz/> ze dne 11. 12. 2012 s názvem *Podvody v kamionové dopravě nabírají na síle*, jehož autorem je Ing. Luboš Mervart, vedoucí expertní skupiny Svazu spedice a logistiky ČR. Celý článek je dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-58924080-podvody-v-kamionove-doprave-nabiraji-na-sile>

Dochází tedy ke ztrátě zásilky a potažmo vzniku škody, za kterou bude zásadně **odpovídat zasílatel, resp. dopravce**, neprokáží-li existenci liberačního důvodu, jímž je nemožnost odvrácení škody ani vynaložení potřebné, resp. odborné péče (srov. § 2478 a 2475 OZ, resp. 2566 odst. 1 OZ). To, zda v konkrétním případě byla tato péče zachována, bude hodnotit soud s přihlédnutím ke všem skutkovým okolnostem, přičemž bude zkoumat právě to, jakým způsobem byl zasílatelem, resp. dopravcem prověřen jejich smluvní partner (hlavní dopravce, resp. poddoprovce) a jakými způsoby – při zachování veškeré možné potřebné, resp. odborné péče – prověřen být mohl a měl.²⁰⁶ A právě v souvislosti s využíváním spedičních databank nutno zdůraznit, že spoléhání zasílatele, resp. dopravce na poměrně jednoduché zajištění smluvního partnera (hlavního dopravce, resp. poddoprovce) prostřednictvím těchto elektronických systémů nabídky a poptávky je nezbavuje odpovědnosti za kvalifikovaný výběr tohoto partnera; zasílatelé, resp. dopravci se tedy nemohou spoléhat na to, že požadavek pečlivého výběru hlavního dopravce či poddoprovce za ně splní provozovatelé dopravních databank.²⁰⁷

2.2. Doprava a dopravce

Význam dopravy, která v moderní společnosti zasahuje do téměř všech oblastí lidské činnosti, je nesmírný a doprava jako taková je v současné době nevyhnutelnou podmínkou samotné existence lidské společnosti. Patří mezi nejdůležitější nástroje a metody, jež vyspělé krajiny používají k ekonomickému, politickému a sociálnímu rozvoji; čím je krajina komplexnější a vyspělejší, tím víc je účinný a efektivní dopravní systém nepostradatelný z hlediska jejího pokračujícího přežití a růstů.²⁰⁸

Definici dopravy lze nalézt v nespočtu odborných i jiných publikací, nejobecněji, avšak zajisté správně, ji možno vymezit jako přemísťování osob a zboží z výchozího do určeného místa.²⁰⁹ „Pěknou“ definici silniční dopravy skýtá zákon č.

²⁰⁶ Srov. rozsudek NS SR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 5 Obo 214/2006.

²⁰⁷ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 217 s.

²⁰⁸ COYLE, J., NOVACK, R., GIBSON, B. *Transportation. A Global Supply Chain Perspective*. 8. vydání. Boston: CENGAGE Learning, 2015, 4 s.

²⁰⁹ PELTRÁM, A. a kol. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003, 6 s.

111/1994 Sb., o silniční dopravě, který ve svém ustanovení § 2 odst. 1 definuje tuto dopravu jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemístování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. Od pojmu doprava nutno odlišovat pojem **přeprava**. Tyto pojmy jsou nejen v praxi běžně používány jako synonyma, jejich přesný terminologický význam je však podstatně rozdílný.²¹⁰ Dopravou lze zásadně označovat samotný provoz dopravního prostředku po odpovídající dopravní cestě, zatím co přepravou zase přemístění (přepravení) osoby či věci prostřednictvím dopravního prostředku po příslušné přepravní trase. S jistou mírou nadsázky by bylo možné uvedené pojmy rozdělit dle příslušnosti k větvi či části právního řádu, když pojem doprava by byl spíše spojován s oblastí práva veřejného, zatímco přeprava zase s právem soukromým.

Dopravu lze **rozdělovat** dle množství kritérií na různé druhy a poddruhy (např. podzemní, pozemní anebo nadzemní, individuální anebo hromadná, vnitrostátní nebo mezinárodní atd.), nejdůležitější dělení však bude podle povahy přepravovaného subjektu na dopravu **osobní** (tj. cestujících) a dopravu **nákladní** (tj. věcí), a samozřejmě podle druhu použitého dopravního prostředku a dopravní cesty na dopravu **silniční, drážní (železniční), leteckou, vnitrozemskou vodní a námořní**. Starší literatura poukazuje na „klasické“ soupeření silniční dopravy s dopravou drážní, která dominovala jak u nás, tak i v jiných evropských zemích do 60. let 20. století, kdy začala převládat flexibilnější a rychlejší silniční doprava; ještě v roce 1970 byl poměr podílu silniční a železniční dopravy na celkové přepravě zboží v zemích Evropské unie (měřeno přepravenými tkm) 52 % ku 30 %, v roce 2000 byl tento poměr již 74 % ku 14 %.²¹¹

Dopravu lze zkoumat též z **pohledu ekonomického** a takto ji definovat jako souhrn faktorů, jež vedou k uspořádání jednotlivých prvků dopravy, v jejichž rámci dochází k uspokojování přepravních nároků a potřeb s optimální spotřebou zdrojů.²¹² Další odborná ekonomická literatura poukazuje na místní i časovou oddělenost trhů

²¹⁰ K podrobné analýze a rozlišování těchto pojmů srov. ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. 2. svazek*. Praha: Linde Praha, a.s., 2008, 2216 – 2219 s.

²¹¹ BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2009, 40 s.

²¹² PERNICA, P. a kol. *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001, 28 str.

zboží v dnešním moderním obchodě, který rozdíl však dokáže vyrovnat právě doprava (přeprava), jakožto rozhodující faktor umožňující konkurenci výrobků v dimenzi místa a prostoru.²¹³

Legální definici **dopravce**²¹⁴ občanský zákoník, resp. jiný právní předpis neobsahuje, lze ji však dovodit ze základního ustanovení právní úpravy smlouvy o přepravě věci (srov. § 2555 odst. 1 OZ). Pro srovnání německý obchodní zákoník před reformou dopravního práva toto definiční vymezení skýtal ve svém ustanovení § 425, dle něhož byl dopravcem ten, kdo se jako obchodník zavázal provést přepravu zboží po silnici či vnitrozemských vodních cestách; „obchodní“ rozměr byl přitom zachován i v případě, že daný podnikatel nebyl dopravcem, avšak v rámci výkonu své podnikatelské činnosti převzal závazek k přepravě zboží.²¹⁵ Dopravce bude zásadně **podnikatelem**, jehož vymezuje nový občanský zákoník mírně odlišně od předešlé právní úpravy. Stávající civilní kodex totiž opouští dosavadní koncepci, že podnikatelem je osoba nadaná podnikatelským oprávněním a jako základní kritérium stanovuje, že podnikatelem je ten, kdo provozuje podnikatelskou činnost, přičemž určitá osoba je považována za podnikatele jen se zřetelem k této (podnikatelské) činnosti; současně se vymezují charakteristické znaky této činnosti (srov. § 420 OZ).²¹⁶ Právní úprava přepravní smlouvy však nikterak nepředpokládá (a k platnosti smlouvy to pochopitelně ani nevyžaduje), aby její stranou v postavení dopravce byla osoba nadaná podnikatelským oprávněním.²¹⁷ Smlouvu o přepravě věci tedy může jako dopravce platně uzavřít jakákoliv fyzická či právnická osoba (srov. též § 5 odst. 2 OZ).

V této souvislosti je konečně vhodné zmínit veřejnoprávní podmínky **podnikání v oblasti silniční dopravy**. Tyto upravuje zejm. zákon č. 455/1991 Sb., o

²¹³ EISLER, J. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha: CODEX Bohemia, 1998, 96 s.

²¹⁴ Zejména v praxi je používán zákonně úpravě neznámý pojem přepravce, který by měl zahrnovat smluvní protistranu dopravce, tedy ve vztahu k dopravci (současně) zavázanou či oprávněnou osobu odesílatele a příjemce; laicky je však často nesprávně zaměňován za dopravce a považován za osobu, která provádí přepravu věci. Srov. HULMÁK, M. a kol.: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 998 s.

²¹⁵ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1077 s.

²¹⁶ HORÁLEK, V., SCHELLE, K., TAUCHEN, J. *Encyklopedie pojmů nového soukromého práva*. 2. doplněné vydání. Praha: Linde, 2014, 250 s.

²¹⁷ Ani přepravní smlouva uzavřená v právním režimu Úmluvy CMR tento požadavek nevyžaduje; této mezinárodněprávní normě tak bude podléhat i přeprava prováděná za úplaty fyzickými osobami nepodnikateli, a to i když jsou objem či hodnota přepravovaného zboží nepatrné. Srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 8 s.

živnostenském podnikání (živnostenský zákon), dle kterého je tato činnost koncesovanou živností. *Silniční motorová doprava* je tedy jako koncesovaná živnost zařazena do přílohy č. 3 živnostenského zákona a je rozdělena na (1) nákladní provozovanou vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, (2) osobní provozovanou vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče, (3) nákladní provozovanou vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí a konečně (4) osobní provozovanou vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.

Dalším (důležitým) veřejnoprávním předpisem upravujícím podnikání v oblasti silniční nákladní (i osobní) přepravy je **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**. Tento zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku, to vše v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie.²¹⁸ Zákon tedy rozlišuje provozování silniční dopravy pro vlastní potřebu, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí, a dále **silniční dopravu pro cizí potřeby**, kterou se rozumí doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Zákon dále stanovuje, že silniční dopravu pro cizí potřeby lze provozovat jen na základě koncese od živnostenského úřadu. K žádosti o koncesi vydává souhlasné, anebo nesouhlasné stanovisko dopravní úřad (tímto je Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby a krajské úřady v ostatních věcech). K žádosti o

²¹⁸ Např. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, Směrnice 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě.

koncesi pro provozování silniční dopravy malými vozidly (tj. do 3,5 tuny v případě nákladní dopravy) vydá dopravní úřad vždy souhlasné stanovisko. K provozování silniční dopravy pro cizí potřebu velkými vozidly (tj. nad 3,5 tuny v případě nákladní dopravy) je oprávněna pouze právnická osoba se sídlem na území České republiky nebo fyzická osoba s trvalým pobytem na území České republiky nebo obdobným pobytem na území některého jiného členského státu, která splňuje zvláštní podmínky podle přímo použitelného předpisu Evropské unie [Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES], jimiž jsou usazení (tj. koncesi pro provozování silniční dopravy velkými vozidly nelze udělit osobě, která je oprávněna k provozování silniční dopravy velkými vozidly v jiném členském státě než v České republice), dále dobrá pověst (především bezúhonnost podle živnostenského zákona), finanční způsobilost (která se prokazuje každý kalendářní rok nejpozději do 31. července tohoto roku) a odborná způsobilost (která musí být splněna alespoň u odpovědného zástupce a prokazuje se zásadně osvědčením od dopravního úřadu na základě úspěšně složené zkoušky).

2.3. Právní úprava (vybrané otázky)

2.3.1. Obecně

Právní úprava **smlouvy o přepravě věci** se v současnosti nachází v ustanoveních § 2555 až § 2581 OZ (část čtvrtá, hlava II, díl 7, oddíl 1, pododdíl 2, 3 a 4 OZ). Před rekodifikací soukromého práva a účinností nového civilního kodexu však byl tento smluvní typ upraven **dvoukolejně pro oblast občanského a obchodního práva**. Smlouvu o přepravě nákladu upravoval starý občanský zákoník ve svých ustanoveních § 765 až § 773 a definoval ji jako smlouvu, na jejímž základě vzniká odesílateli právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určeného místa a vydal jí určenému příjemci (srov. § 765 odst. 1 ObčZ). Naproti tomu obchodní zákoník upravoval smlouvu o přepravě věci ve svých ustanoveních § 610 až § 629, se základním vymezením závazku dopravce přepravit odesílateli věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do

určitého jiného místa (místo určení) a závazku odesílatele zaplatit dopravci úplatu, tj. přepravné (srov. § 610 ObchZ). Obě právní úpravy byly zásadně odlišné, a to především z hlediska odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce a prokazování existence liberačních důvodů.²¹⁹

V uvedených ustanoveních starého občanského, resp. obchodního zákoníku bychom však marně hledali odpověď na otázku, který právní předpis se měl na konkrétní závazkový vztah aplikovat; samotná odpověď ovšem nikterak složitá nebyla. Obchodněprávní úpravu bylo lze použít v tzv. obchodních závazkových vztazích (srov. § 261 a § 262 ObchZ),²²⁰ tzn. především ve vztazích mezi podnikateli týkajících se jejich podnikatelské činnosti, resp. mezi podnikateli při jejich podnikatelské činnosti a státem nebo samosprávnou územní jednotkou, jestliže se týkaly zabezpečování veřejných potřeb (relativní obchody), dále v závazkových vztazích taxativně vyjmenovaných v ustanovení § 261 odst. 3 ObchZ (absolutní obchody)²²¹ a konečně ve vztazích, v nichž byla aplikace obchodního zákoníku dána volbou stran v písemné formě (fakultativní obchody). Ve všech ostatních případech se použila ustanovení civilního kodexu. Právní úprava přepravní smlouvy v obchodním zákoníku (na rozdíl od např. smlouvy zasílatelské) **nepatřila mezi tzv. absolutní obchody**, pročež možnost (nutnost) její aplikace na vzniklý závazkový vztah byla vázána na postavení smluvních stran (podnikatelů), resp. jako fakultativní obchod na volbu obchodního zákoníku.

Dvoukolejnost právní úpravy byla definitivně odstraněna přijetím nového občanského zákoníku, současná úprava smlouvy o přepravě věci nicméně **vychází převážně z obchodněprávního kodexu**. Nebylo převzato pouze ustanovení § 621 a § 629 ObchZ. Ze starého občanského zákoníku bylo převzato pouze ustanovení § 765, § 767, § 768 odst. 2, § 771, § 772 a § 773. Každopádně lze uzavřít, že z pohledu stávající právní úpravy přepravní smlouvy již nebude rozhodující postavení jejich smluvních stran, tj. jestli jedna či druhá strana vystupuje v pozici (ne)podnikatele, a tudíž se

²¹⁹ ŠVESTKA, J., JEHLIČKA, O., ŠKÁROVÁ, M. SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 10. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, 1341 s.

²²⁰ Obchodní závazkový vztah se vždy řídil obchodním zákoníkem, a to na základě jeho kogentního ustanovení, anebo dohody stran; z hlediska jeho vymezení bylo důležité, že se jednalo o právní (závazkový) vztah v obecném pojetí, jež se však současně odlišoval od jiných vztahů buď povahou jeho subjektů a jejich činnosti, nebo povahou vztahu samotného bez ohledu na povahu stran a jejich činnost. Srov. PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. 2., aktualizované vydání. Praha: ASPI, a.s., 2009, 19 – 20 s.

²²¹ Jistě je vhodné zmínit i tzv. absolutní neobchody dle ustanovení § 261 odst. 6 ObchZ, tedy závazkové vztahy, které by (jinak) byly považovány za obchody relativní, avšak vznikly na základě smlouvy upravené (jako smluvní typ) pouze starým občanským zákoníkem. Tyto vztahy – jak lze dovodit z jejich označení – se nikdy neřídily obchodněprávní úpravou, nýbrž (pouze) úpravou civilní.

ustanovení § 2555 a násl. OZ budou používat jak na podnikatelskou, tak na nepodnikatelskou přepravu věci.²²²

Právní úprava přepravní smlouvy v občanském zákoníku není jakkoliv vázána na **konkrétní druh přepravy** (silniční, drážní atd.), což ale řeší jeho ustanovení § 2578, které právě s ohledem na osobitosti různých druhů přepravy (dopravy), přenechává její podrobnější úpravu jiným právním předpisům, zejména **přepravním řádům**. Nový občanský zákoník zrušil již značně zastaralou vyhlášku č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu (s. p. ř.), jakož i vyhlášku č. 17/1996 Sb., o leteckém přepravním řádu, a tudíž je v současné době jediným platným přepravním řádem (pro oblast nákladní přepravy) nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu. Nicméně otázka, jakým způsobem mohou přepravní řády upravovat práva a povinnosti stran přepravní smlouvy ve vztahu k „nadřazenému“ zákonu, je v odborné literatuře sporná. První názor prosazuje možnost přepravních řádů odchýlit se od ustanovení zákona, pokud to zákon výslovně nevylučuje anebo pokud nejde o kogentní ustanovení zákona.²²³ Odlišný závěr naproti tomu vychází z idey nemožnosti rozporu podzákoné normy s primární legislativou (byť to tato nezakazuje), pročež dovozuje, že přepravní řády by měly upravovat pouze skutečnosti v rozsahu povoleném primárními právními akty.²²⁴

Právní úpravu smlouvy o přepravě věci doplňují – dle příslušného druhu přepravy – **mezinárodní úmluvy**, kterými je Česká republika vázána. Ustanovení těchto úmluv mohou být jak dispozitivní, tak (převážně) kogentní, což znamená, že

²²² Důvodová zpráva k (novému) občanskému zákoníku (§ 2550 až 2581) uvádí, že *návrh ustanovení o přepravě věci (nákladu) je převzat z obchodního zákoníku (§ 610 a násl.), a to bez podstatných obsahových změn. Návrh ustanovení o smlouvě o přepravě věci je oproti současné úpravě přehledněji systematicky uspořádán a rovněž ustanovení o náložném listu jsou vyčleněna do zvláštního pododdílu. Společná ustanovení o osobní a nákladní přepravě obsahují především dispozice pro přepravní řády. Navrhuje se zachovat pravidlo § 772 platného občanského zákoníku vylučující možnost přepravních řádů omezit povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví. Rozdílne od § 629 platného obchodního zákoníku se však navrhuje umožnit, aby přepravní řády modifikovaly podmínky náhrady jiných újem (majetkových i nemajetkových) ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu. Navrhuje se však vyloučit možnost takové modifikace u škod způsobených úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.*

²²³ ŠVESTKA, J., DVORÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 110 s.

²²⁴ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář.* 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 75 - 76 s.

strany si nemohou v přepravní smlouvě ujednat práva a povinnosti odlišně od těchto mezinárodněprávních norem.²²⁵ Mezi nejvýznamnější úmluvy patří:

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Úmluva CMR) ze dne 19. 05. 1956,
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) ze dne 30. 09. 1957,
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 09. 05. 1980,
- Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) ze dne 22. 06. 2001,
- Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží ze dne 31. 03. 1978 (tzv. Hamburská pravidla),
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská úmluva) ze dne 12. 10. 1929,
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. 05. 1999 (tzv. Montrealská úmluva).

Nemalého významu nabývají i různé soukromé přepravní či jiné obchodní podmínky,²²⁶ a to i s přihlédnutím k současné dispozitivnosti právní úpravy a preferované zásadě smluvní volnosti.

2.3.2. Přepravní smlouva

Dle základního ustanovení právní úpravy smlouvy o přepravě věci (§ 2555 odst. 1 OZ) se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.²²⁷ Gramatickým

²²⁵ SUCHOŽA, J., HUSÁR, J., MAREK, K., RABAN, P. *Česko-slovenské kontexty obchodního práva*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 371 s.

²²⁶ Srov. např. Všeobecné přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA, dostupné online zde: <https://prodopravce.cz/vseobecne-prepravni-podminky-cesmad-bohemia>

²²⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009, ve kterém soud předesílá, že *základní ustanovení o přepravní smlouvě v ust. § 610 ObchZ, které má kogentní povahu (§ 263 odst. 2 ObchZ) definuje tento smluvní typ jako smlouvu, v níž se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc z určitého místa (místo odeslání) do určitého místa jiného (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné).*

výkladem zmíněného ustanovení lze snadno dospět k **podstatným náležitostem** ²²⁸ tohoto smluvního typu,²²⁹ jimiž jsou:

- a) určení smluvních stran, tj. odesílatele a dopravce,
- b) povinnost dopravce přepravit věc jako zásilku,
- c) vymezení věci (jako zásilky),
- d) určení místa odeslání a místa určení,
- e) úplatnost závazku, tj. povinnost odesílatele zaplatit dopravci odměnu (přepravné).

Co se týče náležitě **identifikace smluvních stran**, tyto by měly být označeny zejména uvedením jména či názvu, resp. obchodní firmy, bydliště nebo sídla, telefonických, faxových a emailových kontaktů, IČ a DIČ, které údaje jsou nezbytné nejen pro provozní komunikaci při plnění přepravní smlouvy, ale i pro možné uplatňování nároků z ní plynoucích.²³⁰ **Odesílatel** je zadavatelem, resp. objednatelům přepravy,²³¹ u něhož vyvstane ekonomický zájem na přemístění určité věci (zpravidla zboží), přičemž právě splněním základní povinnosti dopravce z uzavřené přepravní smlouvy se tato potřeba uspokojí. Odesílatel je zásadně vlastníkem zásilky, jež má být přepravena, ale může být též pouze jejím držitelem (např. na základě nájemního či pachtovního vztahu), resp. osobou oprávněnou s touto věcí disponovat. V takovém případě však vlastníku nenáleží žádná práva (odesílatele) z přepravní smlouvy, které může uplatňovat pouze ve vztahu k dopravci zavázán odesílatel, resp. příjemce. I v německém právním prostředí se vychází z uvedené premisy, přičemž se – stejně jako u nás – nevykládají mimosmluvní nároky třetích, na přepravní smlouvě nezúčastněných

²²⁸ K nepodstatným, avšak pravidelným ujednáním smlouvy o přepravě věci srov. např. KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 40 - 41 s.

²²⁹ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 05. 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000, v němž soud uvádí, že *doprovce tedy provádí přepravu sám, je povinen ji provést řádně a včas, odesílatel je naopak zavázán přepravu zaplatit. Podstatnými náležitostmi smlouvy o přepravě věci jsou označení zásilky, označení místa odeslání a místa určení, závazek dopravce provést přepravu a závazek odesílatele zaplatit přepravné.*

²³⁰ PRAŽÁK, Z., FIALA, J., HANDLAR, J. a kol. *Závazky z právních jednání podle občanského zákoníku. Komentář k § 1721 – 2893 OZ*. Praha: Nakladatelství Leges, s.r.o., 2017, 1214 s.

²³¹ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 217 s.

Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 03. 2012, sp. zn. 23 Cdo 4407/2010, v němž soud dovozuje: *V daném případě dovolatelka namítá, že je aktivně legitimována k podání žaloby na náhradu škody z toho titulu, že je odesílatelem a vlastníkem zásilky. Podle nákladních listů byla odesílatelem zásilek žalobkyně. V řízení bylo ovšem zjištěno, že skutečným odesílatelem, tj. stranou přepravní smlouvy, nebyla žalobkyně, ale společnost MADOC, spol. s r. o., která přepravu objednávala.*

osob (zejm. vlastníka zásilky), zakládající se na ztrátě či poškození zboží; dopravci je ovšem (princiipiálně, srov. § 434 odst. 2 věta druhá HGB) garantována ochrana v podobě možnosti uplatnění zákonem přiznaných námitek spočívajících ve vyloučení jeho odpovědnosti či omezení rozsahu škodového nároku (srov. § 434 odst. 2 věta první HGB), což je doktrinálně legitimizováno zřejmým a obvyklým zájmem třetích osob na provedení přepravy zboží.²³² **Dopravcem** je osoba, která přebírá povinnost k přemístění věci (zásilky) na základě smluvního vztahu s odesílatelem; právě tato **povinnost musí představovat hlavní plnění** dopravce z uzavřené přepravní smlouvy.²³³

Zásilkou může být jakákoliv věc v právním smyslu, tzn. vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí (srov. § 489 OZ). Byť občanský zákoník vychází z extenzivního pojetí věci v právním smyslu,²³⁴ pročež se za věc považuje jak věc hmotná (ovladatelná část vnějšího světa, která má povahu samostatného předmětu, srov. § 496 odst. 1 OZ), tak věc nehmotná (právo, jehož povaha to připouští a jiná věc bez hmotné podstaty, srov. § 496 odst. 2 OZ), jen sotva může taková věc (nehmotná) představovat přepravovanou zásilku. I německá nauka dovozuje, že přepravovanou zásilku mohou tvořit všechny movité věci bez ohledu na jejich hodnotu,²³⁵ resp. jakékoliv věci, které jsou vhodné pro přepravu;²³⁶ stejné závěry skýtají doktrinální výstupy k Úmluvě CMR, když navíc doplňují, že zásilka ve smyslu čl. 1 odst. 1 této úmluvy nemusí nutně představovat komerčně obchodované zboží (např. odpadky).²³⁷ Přepravovanou věcí může být též dopravní prostředek, za předpokladu, že bude představovat zásilku ve smyslu přepravní smlouvy, tj. samotný dopravní prostředek bude přepravován pomocí jiného dopravního prostředku (tedy nikoliv vlastním

²³² EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 844 s.

²³³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. *Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 23 s.

Srov. též rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 30/77.

²³⁴ V (evropské) právní doktríně se rozlišuje pojetí věci v užším a širším smyslu. Restriktivní pojetí, dle něhož se věcí rozumí zásadně věc hmotná, převládá např. v německém a polském právním prostoru. Naopak extenzivní vymezení, známé v rakouském, českém a dá se říct, že i ve francouzském právu a též v systému *common law*, považuje za věc i věc nehmotnou (pohledávky, know-how, ochranné známky, cenné papíry apod.). Srov. KŘIVÁČKOVÁ, J., HAMULÁKOVÁ, K., TINTĚRA, T. *K pojetí člověka a věci v novém soukromém právu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, 192 s.

²³⁵ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUB, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 959 s.

²³⁶ SCHMIDT, K. *Handelsrecht. Unternehmensrecht I*. 6. vydání. Köln: Carl Heymanns Verlag, 2014, 1065 s.

²³⁷ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 190 s.

pohonem). Ačkoliv civilní kodex vylučuje z obecného pojetí věci živé zvíře, jakožto smysly nadaného živého tvora,²³⁸ stanovuje současně, že na živá zvířata se aplikují obdobně ustanovení o věcech v rozsahu, ve kterém to neodporuje jejich povaze (srov. § 494 OZ). I u živých zvířat může vyvstat potřeba jejich přepravy, protože i živá zvířata mohou představovat zásilku ve smyslu smlouvy o přepravě věci. Nicméně právě u přepravy živých zvířat lze zřetelně pozorovat zákonem předvídaný rozdíl jejich „věcného“ vymezení, když je zřejmé, že živá zvířata – s ohledem na jejich povahu – nelze přepravovat jako běžné „neživé“ movité věci. Přeprava živých zvířat proto podléhá zvláštní právní regulaci, a to jak na národní, tak na mezinárodní (evropské) úrovni.²³⁹ Obdobně to platí i v případě přepravy lidského těla (mrtvol) či jeho částí.²⁴⁰ Zákon nijak blíže nespécifikuje, jakým způsobem nutno **zásilku v přepravní smlouvě vymežit**.²⁴¹ Pochopitelně je v zájmu právní jistoty stran (a eliminace pozdějších sporů), aby byla zásilka označena co nejpresněji, tzn. tak, aby posléze nemohly vzniknout žádné pochybnosti o tom, co dopravce fakticky převzal k přepravě. U individuálně určených věcí je vhodné uvést jejich přesný název, povahu, výrobní značky, čísla či jiná označení, eventuálně jejich počet, hmotnost či rozměry, u věcí určených druhově zase zejména jejich generické označení, váhu, velikost, popř. počet.

Civilní kodex konečně nijak blíže neřeší **zabalení (obal) zásilky** či její **označení** pro účely přepravy. Pro srovnání německá právní úprava přepravní smlouvy obsahuje výslovné ustanovení, které zakládá povinnost odesílatele zabalit zboží, vyžaduje-li to jeho povaha s ohledem na sjednaný způsob přepravy, a to tak aby bylo chráněno před možnou ztrátou či poškozením, a současně aby byl před vznikem možných škod chráněný i dopravce (srov. § 411 věta první HGB). Zabalení přepravovaného zboží je

²³⁸ Věcí v právním smyslu není vše, co slouží potřebě lidí a je různé od osoby, nýbrž vše, co je od osoby rozdílné, slouží potřebě lidí a přitom není ani lidským tělem ani jeho částí (zesnulý už není osobou) a současně není ani živým zvířetem. Srov. KINDL, M., ROZEHNAL, A. *Nový občanský zákoník. Problémy a úskalí*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014, 125 s.

²³⁹ Lze zmínit např. zákon č. 166/1999 Sb., o veterinární péči a o změně některých souvisejících zákonů (veterinární zákon), vyhlášku č. 4/2009 Sb., o ochraně zvířat při přepravě, dále Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činnostech, Nařízení Rady (ES) č. 411/98 ze dne 16. února 1998 o doplňkových požadavcích na ochranu zvířat u silničních vozidel používaných pro delší než osmihodinovou přepravu zvířat, anebo též Evropskou dohodu o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě ze dne 13. prosince 1968.

²⁴⁰ Např. zákon č. 256/2001 Sb., o pohřbívání.

²⁴¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009, v němž soud dovozuje, že i když přepravní smlouva představuje *smlouvu konsenzuální, je zřejmé, že smluvní strany musí vždy přesně vymežit zásilku i místo odeslání a určení. Rámcové vymezení (květiny, N. – A., Č. r. – Č. L. a P.) není pro přepravní smlouvu dostačující.*

potřebné provést způsobem odpovídajícím jeho povaze, jakož i očekávaným vlivům s ohledem na zvolený způsob přepravy.²⁴² Odesílatel musí rovněž – je-li to nutné z hlediska s přepravou souvisejících jednání – zboží patřičně označit (srov. § 411 věta druhá HGB). Vede-li nedostatečné zabalení či označení zboží ke vzniku škody na straně dopravce, je dána objektivní odpovědnost odesílatele, není-li spotřebitelem, která je ovšem limitována částkou 8,33 SDR za každý 1 kg hrubé hmotnosti zásilky (srov. § 414 odst. 1/1 a 3 HGB).

Občanský zákoník mlčí i stran bližší identifikace **místa odeslání a místa určení**, přepravní smlouva proto musí dostát pouze obecným požadavkům určitosti právního jednání (srov. § 553 odst. 1 a 2 OZ).²⁴³ Prakticky si však jen stěží lze představit neurčitost vymezení místa odeslání či určení, neboť tato skutečnost by *de facto* bránila samotné realizaci uzavřené smlouvy. Těžko by dopravce mohl zahájit přepravu, pokud by nevěděl, kde má zásilku naložit, resp. kam ji má doručit. Proto i pokud by snad přepravní smlouva definovala tato místa neurčitě či nesrozumitelně, jakékoliv nesrovnalosti by byly bezpochyby odstraněny aktivním jednáním a vzájemnou komunikací stran,²⁴⁴ a to ještě před započatím přepravy a potažmo možným vznikem škodné události (škody), která nejednou vyvolá i spor o samotnou platnost, resp. „zdánlivost“ uzavřené smlouvy. Místa odeslání a určení by tedy (opět) v zájmu právní jistoty stran měla být definována co nejpřesněji, a to alespoň názvem státu, města, popř. ulice, závodu, skladu, parkoviště atd. Vzdálenost těchto míst (tj. délka přepravy, resp. přepravní trasy) nemá žádnou relevanci ve vztahu k určení, že se jedná o přepravní smlouvu, protože bude takovou smlouvou i překládka z jednoho místa na druhé, například v rámci jednoho dopravního terminálu.²⁴⁵ Je nasnadě doplnit, že vymezení

²⁴² HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1521 s.

²⁴³ Srov. též výše citovaný rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009.

²⁴⁴ Zákonná možnost stran dodatečně vyjasnit původně neurčitý či nesrozumitelný, a ani výkladem nezjistitelný obsah právního jednání (srov. § 553 odst. 2 OZ) představuje ojedinělou (jedinou) fikci existence právního jednání s účinky *ex tunc*, a tudíž zvláštní případ konvalidace, tj. napravení či zhojení vady, což je výjimečný právní jev, obvykle však zmiňovaný v souvislosti s vadou právního jednání sankcionovanou neplatností; zhojit lze totiž jen vadu něčeho, co je, ne toho, co není. Srov. DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část. 2.* aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 187 s.

²⁴⁵ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentár*. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1030 s.

místa odeslání i určení může mít v mezinárodní přepravě stěžejní význam i z hlediska aplikace rozhodného práva či založení pravomoci (příslušnosti) soudu.

Úplatnost přepravní smlouvy, tj. povinnost odesílatele zaplatit dopravci přepravné, je její podstatnou náležitostí, přesná výše přepravného však sjednána být nemusí. Nebude-li tato skutečnost v přepravní smlouvě ujednána (který případ bude v praxi zjevně ojedinělý), použije se podpůrné ustanovení § 2564 odst. 2 OZ a dopravci tak vznikne nárok na zaplacení přepravného obvyklého v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku. Pokud by však přepravní smlouva stanovovala povinnost dopravce provést přepravu bezúplatně, nejednalo by se vůbec o smlouvu o přepravě věci, nýbrž o smlouvu inominátní (srov. § 1746 odst. 2 OZ).

Mezi podstatné náležitosti přepravní smlouvy nepatří určení **dopravního prostředku**, jenž má dopravce použít k provedení přepravy zásilky. I když se ojediněle vyskytují odlišné názory,²⁴⁶ a současně není pochyb o tom, že dopravní prostředek hraje důležitou roli z hlediska řádného a včasného splnění všech dopravních povinností,²⁴⁷ právní úprava přepravní smlouvy se aplikuje na závazkový vztah jí založený bez ohledu na konkrétní druh přepravy. Proto není důvod, aby vymezení dopravního prostředku patřilo mezi podstatné náležitosti tohoto smluvního typu. Uvedenou tezi lze podpořit i německou naukou, dle které neurčení dopravního prostředku nevede k závěru, že mezi stranami nebyla uzavřena přepravní smlouva; vymezení dopravního prostředku tedy nepatří mezi podstatné náležitosti smlouvy o přepravě věci (*essentialia negotii*).²⁴⁸

Přepravní smlouva nepatří mezi tzv. reálné kontrakty, protože se k jejímu vzniku nevyžaduje faktické převzetí zásilky dopravcem. Lze se však setkat i s odlišným názorem, který tento smluvní typ mezi reálné smlouvy řadí a váže vznik smlouvy na předání zásilky prvnímu dopravci k přepravě.²⁴⁹ Tento závěr ovšem není správný a nemá širší podporu ani v slovenském doktrinárním prostředí.²⁵⁰ Přepravní smlouva

²⁴⁶ Srov. KNAPP, V. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek II.* 3. vydání. Praha: ASPI Publishing, 2002, 298 s.

²⁴⁷ Dopravce je povinen přistavit k nakládce takový druh vozidla, jaký byl sjednán v přepravní smlouvě, a v případě absence takového ujednání vozidlo, jež svými parametry a výbavou odpovídá technickým a provozním nárokům na bezpečnou přepravu zásilky. Srov. KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě.* 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 66 s.

²⁴⁸ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 690 s.

²⁴⁹ MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákonník. Veľký komentár.* 2. zväzok. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 470 s.

²⁵⁰ Srov. OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár.* Tretie, doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2012, 714 s.

představuje **konsenzuální kontrakt**, a tudíž vzniká okamžikem ujednání jejích podstatných náležitostí (srov. § 1725 OZ a § 2555 odst. 1 OZ).²⁵¹ Odesílatel nemá zákonnou povinnost předat dopravci zásilku k přepravě, nýbrž „pouze“ právo žádat o její převzetí, které žádosti je dopravce povinen vyhovět.²⁵² Pokud ovšem odesílatel nepožádá dopravce o převzetí zásilky v ujednané době a není-li ujednána, do šesti měsíců od uzavření přepravní smlouvy, práva a povinnosti z této smlouvy zaniknou (srov. § 2555 odst. 2 OZ). Tomuto ustanovení „předchází“ legislativní záměr zákonodárce preferovat smluvní volnost stran, které by měly v přepravní smlouvě ujednat, v jaké lhůtě dopravce skutečně zahájí provádění přepravy, tj. převezme zásilku k přepravě. Pochopitelně není vyloučeno, aby daná povinnost dopravce byla vázána na oprávnění odesílatele sdělit dopravci, že zásilka je připravena k přepravě a může ji proto vyzvednout (naložit), čímž zahájí přepravu. V praxi však přepravní smlouva většinou stanovuje přepravní lhůtu, která je vymezena nejenom počátkem, tj. dnem (hodinou) převzetí zásilky v místě určení, nýbrž i jejím koncem, tedy posledním dnem (hodinou), kdy má být zásilka doručena do místa určení.

V **německém obchodním zákoníku** je právní úprava smlouvy o přepravě věci obsažena v ustanoveních § 407 až § 452, která jsou aplikovatelná na vnitrostátní silniční, (vnitrozemskou) vodní a leteckou přepravu (srov. § 407 odst. 3/1 HGB), za předpokladu, že provádění přepravy patří k provozu obchodní společnosti dopravce (srov. § 407 odst. 3/2 HGB). I německá právní úprava přepravní smlouvy je v případě mezinárodní přepravy doplňována, resp. nahrazována mezinárodními úmluvami, jimiž je tato krajina vázána (v případě silniční nákladní přepravy je to samozřejmě Úmluva CMR). Základní povinností dopravce z uzavřené přepravní smlouvy je provedení přepravy, což představuje povinnost přemístit zboží a doručit ho příjemci do sjednaného

²⁵¹ Obdobně německá doktrína zařazuje přepravní smlouvu (*Der Frachtvertrag*) mezi konsenzuální kontrakty. Srov. GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 960 s.

Stejně tak přepravní smlouva podléhající právnímu režimu Úmluvy CMR představuje konsenzuální kontrakt. Srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 6 s., anebo též rozsudek BGH ze dne 27. 01. 1982, sp. zn. I ZR 33/80, v němž soud podotýká, že *přepravní smlouva dle Úmluvy CMR je – na rozdíl od přepravní smlouvy v oblasti železniční přepravy, resp. jiných pozemních přepravních smluv – konsenzuální kontrakt*.

²⁵² ČERNÁ, S., ŠTENGLOVÁ, I., PELIKÁNOVÁ, I., DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 590 s.

místa v celistvém a nepoškozeném stavu.²⁵³ Právě tato povinnost musí být hlavní smluvní povinností dopravce, v opačném případě, tj. bude-li přeprava představovat pouze vedlejší „nesamostatnou“ smluvní povinnost, nebude se jednat o přepravní smlouvu. Základní povinností odesílatele je zaplatit dopravci za provedení přepravy sjednanou odměnu, tj. přepravné (srov. § 407 odst. 2 HGB).²⁵⁴

2.3.3. Potvrzení objednávky, resp. převzetí zásilky

Smlouva o přepravě věci **nevyžaduje ke své platnosti písemnou formu.**²⁵⁵ Občanský zákoník však ve svém ustanovení § 2556 zakládá jednak povinnost odesílatele potvrdit dopravci na jeho žádost objednávku přepravy a na druhou stranu zase povinnost dopravce potvrdit odesílateli, rovněž na jeho žádost, převzetí zásilky. Tato potvrzení vyžadují **písemnou formu.**²⁵⁶ Jedná se víceméně o (téměř doslovné) recipování předešlé právní úpravy, kdy tato oprávnění, resp. povinnosti stanovily § 765 odst. 2 a 3 ObčZ, resp. § 611 odst. 1 ObchZ. Nebyla však převzata povinnost odesílatele potvrdit požadovanou přepravu v *přepravním dokladu* dle uvedeného ustanovení § 611 odst. 1 ObchZ.

Smyslem předmětného ustanovení je bezpochyby – při absenci zákonem předepsané písemné formy přepravního závazku a jeho konsenzuálním charakteru – zajištění případného důkazu o vzniku smlouvy, resp. faktickém převzetí zásilky. Objednávka odesílatele by měla (v ideálním případě) obsahovat všechny podstatné náležitosti přepravní smlouvy, přičemž pouze takto představuje nabídku (návrh na

²⁵³ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 80 s.

²⁵⁴ HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1515 s.

²⁵⁵ Ani Úmluva CMR nevyžaduje písemnou formu smlouvy o přepravě věci, a tudíž může být smlouva uzavřena ústně, telefonicky, telefaxem či konkludentně. Srov. FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 189 s. Stejně tak německá doktrína řadí přepravní smlouvu mezi neformální kontrakty (*formfrei*). Srov. SCHMIDT, K. *Handelsrecht. Unternehmensrecht I*. 6. vydání. Köln: Carl Heymanns Verlag, 2014, 1066 s.

²⁵⁶ Písemná forma není zachována v případě právního jednání učiněného emailem s tzv. patičkou, jež představuje pouze textovou formu, nikoliv formu písemnou, neboť tuto patičku nelze považovat za podpis ve smyslu § 562 OZ; vlastnoručnímu podpisu je kladen na roveň pouze podpis elektronický podle zvláštního právního předpisu, kterým je Nařízení (EU) č. 910/2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a zákon č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce. Srov. HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 90 s.

uzavření smlouvy), která může být ze strany dopravce akceptována jednoduchým a nepodmíněným přijetím (srov. § 1732 odst. 1 OZ),²⁵⁷ a to i konkludentním způsobem ve formě převzetí zásilky k přepravě (srov. § 1744 OZ).²⁵⁸ Přitom je zásadně irelevantní, byla-li smlouva uzavřena „pod tlakem okolností“.²⁵⁹ Zákonem předvídané **písemné potvrzení objednávky** vnese do závazku potřebnou průkaznost a právní jistotu zejména tehdy, byla-li přepravní smlouva uzavřena ústně, resp. telefonicky. Jinak bude dostatečným důkazem o vzniku smlouvy v textové formě (tzn. emailem či jinými prostředky elektronické komunikace) učiněná objednávka odesílatele, její potvrzení ze strany dopravce, jakož i veškerá další komunikace „doprovázející“ závazek touto smlouvou založený. **Dopravcovo písemné potvrzení** převzetí zásilky bude konečně plnit dvojí důkazní funkci, když kromě samotného faktického převzetí zásilky bude rovněž osvědčovat existenci uzavřené smlouvy. Dopravci totiž není zákonem uloženo, aby písemně potvrdil přijetí objednávky přepravy, a proto bude písemné potvrzení o převzetí zásilky faktickým potvrzením její akceptace.²⁶⁰ Potvrzení převzetí zásilky může být ve vnitrostátní nákladní silniční přepravě nahrazeno též náložným listem, jenž má formu cenného papíru (srov. § 2572 odst. 1 OZ). Aplikační praxi lze však jednoznačně doporučit uzavírání přepravních smluv v písemné, resp. alespoň textové formě, a to se zachováním alespoň podstatných náležitostí tohoto smluvního typu.

²⁵⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 10. 2006, sp. zn. 32 Odo 691/2005, v němž se podává, že není možno potvrdit právní závěr soudu prvního stupně o uzavření smlouvy o přepravě mezi předchůdkyní žalobkyně (odesílatelem) a žalovanou (dopravcem), neboť z faxového podání žalované ze dne 15. 04. 1996, kterým měla být podle právního názoru soudu prvního stupně akceptována objednávka ze dne 10. 04. 1996 č. 11/96 s doplněním ze dne 11. 04. 1996, a tím uzavřena smlouva, nelze dovozovat, že by smlouva o přepravě uzavřena byla, když předložený fax postrádá jakoukoli návaznost na uvedenou objednávku, např. odkazem na její označení nebo uvedení údajů shodných s objednávkou.

²⁵⁸ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 07. 2008, sp. zn. 32 Odo 1676/2006, usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 03. 2015, sp. zn. 23 Cdo 870/2013, nebo též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 01. 2006, sp. zn. 32 Odo 1543/2005.

²⁵⁹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 01. 2010, sp. zn. 23 Cdo 65/2009, v němž soud dovozuje: *Je přitom skutečně bez významu, že žalobkyně (jako odesílatel) tuto smlouvu uzavřela pod tlakem okolností (slovy samotné žalobkyně „v časové tísní“ či „pod tlakem situace“), neboť jí v případě prodlení hrozily nepříznivé důsledky. Zjištěný skutkový stav neopodstatňuje závěr, že žalobkyně učinila tento právní úkon nesvobodně, že nešlo o projev její vlastní a skutečné vůle - srov. ustanovení § 37 odst. 1 ObčZ (pozn. srov. též § 551, § 552 a popř. § 587 OZ); sama žalobkyně ostatně v dovolání argumentuje, že její pracovník Ing. H. pod tlakem situace souhlasil s tím, že náklady žalovaného na dopravu do závodu žalobkyně půjdou na její účet. Vůle směřující ke sjednání zpětné přepravy za úplaty tu tedy byla. Skutečnost, že se tato vůle utvářela pod tlakem nepříznivých okolností, tedy v tísní, je pak v obchodních závazkových vztazích právně nevýznamná, tak jak s poukazem na ustanovení § 267 odst. 2 ObchZ správně dovodil odvolací soud, nehledě na to, že tíseň není podle ustanovení § 49a ObčZ důvodem neplatnosti právního úkonu, nýbrž zakládá toliko právo odstoupit od smlouvy, a to ještě za splnění dalšího předpokladu, že smlouva byla uzavřena za nápadně nevýhodných podmínek.*

²⁶⁰ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář.* 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1001 s.

Ani dle **německé právní úpravy** nevyžaduje smlouva o přepravě věci písemnou formu, může být tedy uzavřena zcela neformálně (*formfrei*).²⁶¹ Značnou pozornost však německý zákonodárce věnuje nákladnímu listu (*der Frachtbrief*), jehož vystavení je oprávněn požadovat dopravce, a to se zákonem stanovenými (minimálními) obsahovými náležitostmi (srov. § 408 odst. 1 HGB) a odpovědnostními následky k tíži odesílatele (srov. § 414 odst. 1/2 HGB). Nákladní list se vystavuje ve třech vyhotoveních podepsaných odesílatelem, který má však právo požadovat, aby jej podepsal i dopravce (srov. § 408 odst. 2 HGB). Plní především funkci informačního nosiče pro osoby zúčastněné na přepravě, když dokumentuje obsah přepravní smlouvy, jež byla mezi nimi uzavřena; představuje tedy důkaz ohledně uzavření i obsahu přepravní smlouvy (srov. § 409 odst. 1 HGB).²⁶² Současně však podepsaný nákladní list prokazuje převzetí zásilky dopravcem (srov. § 409 odst. 1 HGB) a zakládá domněnku o tom, že zásilka i její obal byly při jejím převzetí v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě (srov. § 409 odst. 2 věta první HGB). To však neplatí, zanese-li dopravce do nákladního listu v tomto směru odůvodněnou výhradu; tato může být odůvodněna též tím, že dopravce nemá k dispozici vhodné prostředky k přezkoumání uvedených údajů (srov. § 409 odst. 2 věta druhá HGB). Lze tedy pozorovat, že tato úprava je takřka shodná s právní úpravou Úmluvy CMR (srov. čl. 4 až 9 Úmluvy CMR).

2.3.4. Poskytování informací a listin

Odesílatel je povinen poskytnout dopravci správné **údaje o obsahu zásilky a jeho povaze** (srov. § 2557 OZ). Byť je to dopravce, kdo odpovídá za případnou škodu vzniklou na převzaté zásilce, vždy je to nejdříve odesílatel, kdo zásilku, jež má být přepravena, zná (*zbožíznalec*), pročež musí dopravci sdělit veškeré potřebné informace o jejím obsahu i charakteru. Tyto informace jsou pro dopravce z hlediska možnosti řádného splnění všech jeho povinností zcela zásadní a měly by být sděleny ještě před započítím přepravy (ideálně již v objednávce). V návaznosti na poskytnuté informace

²⁶¹ HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2417 s.

²⁶² EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 703 s.

volí dopravce přepravní trasu, hraniční přechody, dopravní prostředek, způsob naložení a vyložení zásilky (patří-li nakládku či vykládku k jeho smluvním povinnostem), její uložení a upevnění v nákladním prostoru, jakož i další možná opatření k předejití hrozícím škodám, např. bezpečnostní opatření v případě zvláště cenné zásilky (2 řidiči, ochranka atd.). Význam těchto informací tedy spočívá především v prevenci proti možným škodám (újmám) nejenom na přepravované zásilce, nýbrž i na zdraví osob či jiných věcech.²⁶³

Potřebnými údaji budou zajisté informace o **nebezpečné povaze zásilky**²⁶⁴ či její možné **zkazitelnosti**,²⁶⁵ pročež je nutné přepravovat ji ve speciálních (např. izotermických) vozech, dále údaje o rozměrech a hmotnosti zásilky, jejím složení, počtu kusů, její hodnotě (ceně) atd. Dopravce by ve svém vlastním zájmu a v rámci své prevenční povinnosti měl být odesílateli všemožně nápomocen a případně jej i usměrnit, jaké (další) informace o zásilce jsou pro danou přepravu nezbytné.

Odesílatel je vůči dopravci odpovědný za případné sdělení nesprávných (neúplných či nepřesných) údajů o zásilce, a to dle obecných ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody z porušení smluvní povinnosti (srov. § 2913 OZ). Lze se pozastavit nad úmyslem zákonodárce, který do právní úpravy přepravní smlouvy v občanském zákoníku nerecipoval ustanovení § 626 ObchZ, dle něhož byla *expressis verbis* stanovena odpovědnost odesílatele za škodu způsobenou porušením této (informační) povinnosti, a to i navzdory tomu, že obdobnou (výslovnou) povinnost k náhradě škody v těchto případech lze nalézt ve většině úmluv upravujících mezinárodní přepravu zboží [srov. čl. 7 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR, čl. 8 odst. 1 Přílohy CIM k Úmluvě COTIF, čl. 10 Montrealské úmluvy, čl. 17 Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží či čl. 8 Úmluvy CMNI]. Rovněž lze polemizovat s názorem doktríny, že na případy porušení odesílatelovi informační povinnosti se aplikuje obecná

²⁶³ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2544 s.

²⁶⁴ Jak dovozuje německá doktrína, nebezpečnou zásilkou (*das Gefahrgut*) je každá věc, která se ze „specifického pohledu“ přepravy (dopravy) může jevit jako nebezpečná, tj. každá věc představující v rámci obvyklé přepravy bezprostřední riziko pro dopravní prostředek, osoby či jiné právní zájmy, se kterým (rizikem) běžný dopravce obvykle nemusí počítat; nemusí se tedy jednat pouze o věc, která je jako nebezpečná vymezena zvláštním právním předpisem. Srov. PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 88 s.

²⁶⁵ Tyto údaje jsou samozřejmě nezbytné i z hlediska aplikace zvláštní právní úpravy zejm. mezinárodních smluv, jako jsou např. Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) nebo Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP).

úprava odpovědnosti za škodu způsobenou porušením zákonné povinnosti ve smyslu § 2910 až § 2912 OZ, v důsledku čeho dochází ke zmírnění jeho odpovědnosti, která již není odpovědností objektivní, nýbrž nově odpovědností subjektivní s presumovanou nedbalostí odesílatele.²⁶⁶ Jak shora uvedeno, odpovědnost odesílatele za porušení informační povinnosti je i „nadále“ odpovědností objektivní, neboť spadá do působnosti ustanovení § 2913 OZ. Sankcionovaná povinnost je povinností smluvní, ať už byla v přepravní smlouvě výslovně uvedena, anebo nikoliv (srov. § 1746 odst. 1 OZ a § 545 OZ). Odesílatel je za její porušení odpovědný bez ohledu na své zavinění, přičemž se odpovědnosti zbaví pouze prokázáním, že mu ve splnění této povinnosti dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli (srov. § 2913 odst. 2 OZ).

Uvedená informační povinnost samozřejmě platí i o případných **listinách**, které mají doprovázet zásilku. Tyto listiny budou zásadně odlišné od přepravních dokladů a jako takové se budou týkat právě obsahu a povahy přepravované zásilky. Jejich nezbytnost pro realizaci přepravy zásadně vyplývá z právního předpisu, ze smlouvy anebo ze samotné povahy zásilky.²⁶⁷ Jsou-li takové listiny k provedení přepravy zapotřebí, předá je odesílatel dopravci nejpozději při převzetí zásilky k přepravě. I za porušení této povinnosti bude odesílatel vůči dopravci odpovědný dle obecných ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody z porušení smluvní povinnosti (srov. § 2913 OZ). Nepředání těchto listin (včas) ovšem nemá za následek zánik smlouvy, jako je tomu u nepředání zásilky (srov. § 2555 odst. 2 OZ), nýbrž může založit jeho oprávnění odstoupit od smlouvy (srov. § 1977 a násl. OZ, resp. § 2002 a násl. OZ), popřípadě nemožnost plnění na straně dopravce (srov. § 2006 a násl. OZ).²⁶⁸

Německý obchodní zákoník zakládá povinnost odesílatele poskytnout dopravci veškeré listiny, průvodní doklady a informace, které jsou nezbytné pro úřední, zejména celní jednání, spojené s doručením zásilky do místa určení (srov. § 413 odst. 1 HGB). Nesplnění této povinnosti je sankcionováno objektivně²⁶⁹ a limitovanou odpovědností odesílatele ve smyslu § 414 odst. 1/4 HGB. Současně je explicitně stanovena

²⁶⁶ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 70 – 71 s.

²⁶⁷ PATAKYOVÁ, M. a kol. *Obchodný zákoník. Komentář.* 3. vydanie. Praha: C. H. Beck, 2010, 1061 s.

²⁶⁸ DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV.* Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 3641 - 3642 s.

²⁶⁹ Zavinění je ovšem nutné, je-li odesílatel spotřebitelem (srov. § 414 odst. 3 HGB).

odpovědnost dopravce za škodu způsobenou ztrátou, poškozením či nesprávným použitím těchto dokladů,²⁷⁰ které se však dopravce zbaví, prokáže-li, že škoda byla způsobena okolnostmi, jimž nemohl předejít a jejichž následky nemohl odvrátit (srov. § 413 odst. 2 HGB). Ustanovení § 410 HGB konečně řeší přepravu nebezpečných věcí, když především zakládá povinnost odesílatele informovat dopravce v písemné, resp. jiné textové (čitelné) formě o přesné povaze nebezpečí, jakož i o souvisejících potřebných bezpečnostních opatřeních (srov. § 410 odst. 1 HGB). I v případě porušení této povinnosti je odesílatel dopravci odpovědný za vzniklou škodu, s požadavkem zavinění u spotřebitele, a dále limitací ve výši 8,33 SDR za 1 kg hrubé váhy zásilky dle § 414 odst. 1/3 a 3 HGB. Opět tedy lze vysledovat – ostatně jako u celé právní úpravy smlouvy o přepravě věci v německém obchodním zákoníku – velmi silnou inspiraci právní úpravou a odpovědnostními zásadami Úmluvy CMR (srov. čl. 11 a 22 Úmluvy CMR).

2.3.5. Přepravní lhůta

Ujednání **přepravní lhůty** není podstatnou náležitostí přepravní smlouvy. Zákon – jistě vycházející z poznatků a zkušeností aplikační praxe – ponechává tuto otázku na autonomii vůle stran přepravní smlouvy, když zakládá povinnost dopravce provést přepravu do místa určení (s odbornou péčí) **v ujednané době** (srov. § 2558 OZ). V praxi je totiž sjednání dodací lhůty velmi častou, takřka pravidelnou náležitostí přepravních smluv. Dopravce je každopádně povinen uskutečnit přepravu bez zbytečného přerušení, přičemž přepravní lhůta je dodržena, je-li do jejího uplynutí zásilka přepravena do místa určení a příjemce má možnost ji převzít.²⁷¹

Právní úprava však pamatuje i na případy nesjednání přepravní lhůty, když stanovuje subsidiární lhůtu **bez zbytečného odkladu**. Judikatorní výstupy, jež interpretují v předpisech soukromého i veřejného práva se vyskytující pojem *bez*

²⁷⁰ Za nesprávné použití se považuje i jejich nepoužití. Srov. HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1524 s.

Německý nejvyšší soud zase konstantně judikuje, že za nesprávné použití průvodních dokladů je nutno vždy považovat jakoukoliv *neoprávněnou manipulaci s těmito přepravními doklady*. Srov. např. rozsudek BGH ze dne 26. 06. 1997, sp. zn. I ZR 32/95.

²⁷¹ BEJČEK, J., ELIÁŠ, K., RABAN, P. a kol. *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 432 s.

*zbytečného odkladu*²⁷² budou jistě použitelné, zejména co se týče jejich shodně dovozovaného závěru, že tuto lhůtu je třeba vždy posuzovat s ohledem na okolnosti konkrétního případu. Podpůrně bude možno vycházet též z doktrinálních výstupů vztahujících se k výkladu článkem 19 Úmluvy CMR subsidiárně stanovené přepravní lhůty (tj. lhůty, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky), které dovozují, že je potřeba vždy zohlednit obvyklé a s ohledem na povahu konkrétní přepravy očekávatelné okolnosti.²⁷³ Rozhodná tak bude především vzdálenost místa odeslání a určení, resp. délka přepravní trasy, povaha přepravované zásilky a parametry nakládky i vykládky. Zatím neexistující přepravní řád pro silniční nákladní přepravu s největší pravděpodobností stanoví přepravní (dodací) lhůty pro tuto oblast přepravy, které budou podpůrně platit v případech nesjednání přepravní lhůty stranami přepravní smlouvy a budou tak *sublegálně* definovat zákonný pojem bez zbytečného odkladu.²⁷⁴

Obě uvedené lhůty, tj. lhůta ujednaná i „bezodkladná“, počínají plynout **dnem následujícím po převzetí zásilky** dopravcem. Dané ustanovení se u první z nich aplikuje na případy sjednání přepravní lhůty časovým údajem ve formě nikoliv přesného data (např. 6 dnů, 2 týdny, 1 měsíc). Ustanovení § 2558 OZ tedy stanovuje vyvratitelnou právní domněnku (*má se za to*) počátku plynutí přepravní lhůty, kterou v případě sporu ohledně této skutečnosti bude muset vyvracet strana tvrdící opak.

Německá právní úprava víceméně odpovídá čl. 19 Úmluvy CMR a dá se říct, že i právní úpravě českého občanského zákoníku (co se týče dovozovaného požadavku nahlížení na subsidiární přepravní lhůtu optikou konkrétních okolností případu), když

²⁷² Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 12. 2013, sp. zn. 32 Cdo 2484/2012, v němž soud podává, že *jde o velmi krátkou lhůtu, již je míněno bezodkladné, neprodlené, bezprostřední či okamžité jednání směřující ke splnění povinnosti či k učinění právního úkonu či jiného projevu vůle*. V rozsudku se odkazuje na další četnou judikaturu Nejvyššího soudu ČR (např. rozsudek ze dne 12. 06. 2008, sp. zn. 21 Cdo 2869/2007 anebo rozsudek ze dne 29. 06. 2010, sp. zn. 33 Cdo 1508/2008), jakož i judikaturu Ústavního soudu ČR (např. náleze ze dne 15. 08. 2005, sp. zn. IV. ÚS 314/05) a Nejvyššího správního soudu ČR (rozsudek ze dne 20. 11. 2008, sp. zn. 6 As 1/2008 anebo rozsudek ze dne 12. 08. 2010, sp. zn. 9 Afs 20/2010).

²⁷³ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1093 s.

²⁷⁴ Ustanovení § 57 odst. 1 písm. a) až c) s. p. ř. stanovilo dodací lhůty tak, že dopravce byl povinen vydat zásilku příjemci ve lhůtě, která byla ujednána, a nebyla-li ujednána, v těchto lhůtách: a) při přepravě do vzdálenosti 150 km - 12 hodin, b) při přepravě na vzdálenost do 300 km - 24 hodin, c) při přepravě na vzdálenost přes 300 km - 48 hodin.

stanovuje povinnost dopravce provést přepravu ve sjednané lhůtě, a v případě absence takového ujednání ve lhůtě, kterou lze rozumně očekávat od pečlivého dopravce s přihlédnutím ke všem okolnostem dané přepravy (srov. § 423 HGB). Německá právní doktrína pracuje s pojmem *přiměřená lhůta* (*die angemessene Lieferfrist*), přičemž měřítkem přiměřenosti budou (opět) veškeré okolnosti, jež mohou mít skutečný vliv na dobu jízdy.²⁷⁵

2.3.6. Odborná péče dopravce

Doprovce je povinen postupovat při provádění přepravy s **odbornou péčí**.²⁷⁶ Tato předpokládá přístup dopravce k plnění veškerých svých povinností z přepravní smlouvy s důvodně a objektivně očekávanou úrovní profesionálních znalostí, zkušeností a etiky.²⁷⁷ Zachování odborné péče dopravce nutno hodnotit vždy s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem případu (přepravy), zejména však s přihlédnutím ke zvláštní povaze a obsahu zásilky, neobvyklé přepravní trase, specifickým geografickým, klimatickým, ale i společenským či kulturním podmínkám tranzitních krajín (vč. krajín místa odeslání a určení). Konečně jiná bude vyžadovaná odborná péče dopravce podnikatele, než osoby nepodnikající, provádějící přepravu jen výjimečně (které případy však v praxi jistě časté nebudou).

Požadavek odborné péče směřuje jak k povinnosti **včasného provedení přepravy** (ve sjednané lhůtě, resp. bezodkladně), tak ke stěžejní povinnosti dopravce **doručit zásilku nepoškozenou**.²⁷⁸ Dopravce musí pochopitelně dbát i na to, aby při

²⁷⁵ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 780 s.

²⁷⁶ Širší definice termínu *odborné péče dopravce* bude vycházet z generální klauzule § 5 odst. 1 OZ, protože by dopravce, jakožto příslušník určitého povolání nebo stavu, měl jednat se znalostí a pečlivostí, která je s jeho povoláním nebo stavem spojena.

²⁷⁷ KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1380 s.

²⁷⁸ V rámci právní úpravy přepravní smlouvy operuje německý zákonodárce s termínem podobným odborné péči dopravce (*größter Sorgfalt*) v souvislosti s jeho liberačním důvodem, který spočívá v okolnostech, jimž se dopravce – ani při vynaložení této péče – nemohl vyhnout a jejichž následky nemohl odvrátit (srov. § 426 HGB). Tuto „nesmírnou“ či „nejvyšší“ péči však nelze vnímat absolutně, nýbrž optikou přiměřenosti, rozumnosti a proporcionality ve vztahu ke konkrétním okolnostem případu. Srov. GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 992 s.

provádění přepravy nedošlo k újmám na životě a zdraví osob, resp. ke škodám na jiném majetku, nejenom na zásilce samotné.

2.3.7. Přerušování přepravy

Speciálním vyjádřením odesílatelova (dispozičního) oprávnění nakládat se zásilkou i v době dopravcoví odpovědnosti (uskutečňování přepravy) je ustanovení § 2559 OZ, podle kterého odesílatel může přikázat dopravci, nevydal-li tento ještě zásilku příjemci, aby **přeprava byla přerušena a se zásilkou bylo naloženo podle jeho příkazu**. Odesílatel je však povinen nahradit dopravci účelně vynaložené náklady s tím spojené. Uvedené oprávnění má odesílatel bez ohledu na to, jestli již došlo k přechodu práv z přepravní smlouvy na příjemce ve smyslu ustanovení § 2561 OZ (tj. příjemce určený přepravní smlouvou již požádal o vydání zásilky po jejím dojetí do místa určení). Opět se jedná o recipování předešlé právní úpravy, a sice ustanovení § 618 odst. 1 ObchZ.

Obsah, ale ani forma příkazu předepsány nejsou. Z hlediska obsahu se bude jednat zejména o vrácení zásilky odesílateli anebo o její uskladnění. „Pojmově“ či „technicky“ lze vždy hovořit o přerušování přepravy, jak plyne z dikce zákona, navazující požadované naložení se zásilkou bude představovat např. již zmíněné vrácení zásilky odesílateli, její vydání jinému příjemci nebo klidně i zničení zásilky. Příkaz – co se týče povinnosti naložení se zásilkou – nesmí pochopitelně odporovat právnímu předpisu, dobrým mravům či veřejnému pořádku, stejně jako nesmí být objektivně nesplnitelný či neproveditelný (srov. § 580 a § 588 OZ).²⁷⁹ Možnost změny osoby příjemce explicitně upravuje ustanovení § 2563 OZ, dle něhož určí-li odesílatel dopravci jinou osobu příjemce, nabývá tato osoba práva z přepravní smlouvy tímž způsobem jako původní příjemce. Příkaz může udělit odesílatel **jakoukoliv formou**, vždy však musí být – jakožto jednostranné právní jednání – doručen dopravci (tj. musí dojít do sféry jeho dispozice, srov. § 570 odst. 1 OZ). Jelikož se může jednat o relativně velký zásah do původní smlouvy, lze doporučit udělení příkazu ve formě umožňující průkaznost tohoto jednání. Lze též přisvědčit názoru doktríny, že příkaz musí odesílatel udělit tak, aby nezbudil u dopravce žádné pochybnosti, a to ve formě odpovídající procesu uzavření

²⁷⁹ Již starší německá judikatura dovodila, že odesílatel je vždy povinen osvědčit *přiměřenost i možnou proveditelnost uděleného příkazu*. Srov. rozsudek BGH ze dne 09. 10. 1964, sp. zn. Ib ZR 226/62.

přepravní smlouvy.²⁸⁰ Časový limit pro udělení příkazu končí okamžikem vydání zásilky příjemci, což logicky plyne ze samotné povahy tohoto úkonu, jímž dopravce ztrácí faktickou moc nad zásilkou.

Udělením příkazu dochází k (podstatné či méně podstatné) **změně obsahu závazku** založeného uzavřenou přepravní smlouvou. Příkaz proto představuje zvláštní případ tzv. kumulativní novace, ke které však nedochází dohodou stran, nýbrž jednostranným právním jednáním (příkazem) odesílatele.²⁸¹ Tuto „nepravou novaci“ může odesílatel pochopitelně provést pouze v intencích § 2559 OZ, tudíž je omezena jen na možnost přerušení sjednané přepravy a nelze jí měnit jiné, zejména podstatné náležitosti přepravní smlouvy. Toto oprávnění odesílatele však zákonodárce vyvažuje jeho povinností nahradit dopravci **účelně vynaložené náklady** s provedením příkazu spojené, což je zcela legitimní požadavek, přihlédneme-li k tomu, že každý takový příkaz si jistě vyžádá *extra* náklady, které by jinak za „normálního stavu věcí“ (přepravní smlouvou původně zamýšlená přeprava) nevznikly. Požadavek účelnosti zase představuje legální ochranu odesílatelů před možným uplatňováním neúměrných nákladů ze strany dopravců v těchto případech.

Samozřejmě nelze vyloučit, že bližší podmínky výkonu tohoto práva budou ujednány v přepravní smlouvě. Takto může být sjednáno, co všechno (jaké případy) zahrnuje pojem naložení se zásilkou, dále může být sjednána pevná výše nákladů pro konkrétní případ naložení se zásilkou anebo např. též lhůta pro splnění uděleného příkazu. Jelikož se jedná o dispozitivní ustanovení občanského zákoníku, může být samozřejmě možnost udělení příkazu v přepravní smlouvě úplně vyloučena. Odesílatel se nicméně uzavřením takové smlouvy podstatným způsobem omezuje ve svých právech (právě) pro případy nenadálých a nečekaných událostí vzniklých po započetí přepravy. Možnost sjednání smluvní pokuty k tíži odesílatele pro případ udělení příkazu, je principiálně vyloučena, když jeho udělení nebude nikdy představovat porušení jeho smluvní povinnosti, nýbrž výkon jeho práva.

²⁸⁰ ŠVESTKA, J., DVORÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 74 s.

²⁸¹ I německá právní nauka považuje pokyny odesílatele, udělené v rámci výkonu jeho dispozičního oprávnění (srov. § 418 odst. 1 HGB), za zvláštní jednostranný adresný projev vůle, jímž je možné uzavřenou přepravní smlouvou dodatečně obsahově změnit. Srov. EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 746 s.

I **německý obchodní zákoník** – opět značně ovlivněn ustanovením čl. 12 Úmluvy CMR – upravuje dispoziční oprávnění odesílatele (*das Verfügungrecht* nebo též *das Weisungsrecht*), když stanovuje jeho právo disponovat se zásilkou, a to zejména požadovat, aby dopravce přepravu přerušil, doručil zásilku do jiného místa či ji vydal jinému příjemci (srov. § 418 odst. 1, věta první a druhá HGB). Jedná se tedy o zvláštní oprávnění objednatele přepravy (odesílatele) vůči dodavateli (dopravci) zasáhnout do druhu i způsobu sjednané přepravy.²⁸² Udělený příkaz, resp. pokyn nevyžaduje z hlediska své platnosti žádnou zvláštní formu (*formlos*), přičemž je v každém případě odvolatelný.²⁸³ Dispoziční oprávnění odesílatele zaniká po příchodu zásilky do místa určení, resp. přechází na příjemce, požaduje-li tento vydání zásilky (srov. § 418 odst. 2, věta první a druhá HGB). Zákon dále stanovuje podmínky, za nichž je dopravce oprávněn odmítnout splnění příkazu (srov. § 418 odst. 1, věta třetí HGB), přičemž současně zakládá dopravcův nárok na úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s jeho provedením, jakož i na přiměřenou odměnu, a to i zálohově (srov. § 418 odst. 1, věta čtvrtá HGB).

2.3.8. Práva a povinnosti příjemce

Smlouva o přepravě věci se řadí mezi tzv. **smlouvy ve prospěch třetí osoby** (*in favorem tertii*). Tyto obecně upravuje občanský zákoník v ustanovení § 1767 odst. 1, podle kterého má-li podle smlouvy dlužník plnit třetí osobě, může věřitel požadovat, aby jí dlužník splnil. Smlouvu ve prospěch třetí osoby tedy lze vymezit jako ujednání dvou či více subjektů, z něhož vzniká právo na plnění další, na tomto ujednání nezúčastněné osobě.²⁸⁴ Podle obsahu, povahy a účelu smlouvy se posoudí, zda a kdy také třetí osoba nabyla přímé právo požadovat splnění, přičemž se má za to, že třetí osoba takové právo nabyla, má-li být plnění hlavně k jejímu prospěchu (srov. § 1767 odst. 2 OZ). Touto třetí osobou je **příjemce**, jehož určení nepatří mezi podstatné

²⁸² GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 978 s.

²⁸³ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 95 s.

²⁸⁴ VÍTEK, M. *Smlouva ve prospěch třetí osoby a smlouva o plnění třetí osoby*. In. KYSELOVSKÁ, T., KADLUBIEC, V., PROVAZNÍK, J., SPRINGINSFELDOVÁ, N., VIRDZEKOVÁ, A. (eds.). *Cofola 2015: sborník z konference*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, Právnická fakulta, 2015, 294 s.

náležitosti přepravní smlouvy,²⁸⁵ když touto je pouze sjednání místa určení, do kterého musí dopravce zásilku doručit. Většinou však příjemce (smluvně) určen bude, s výjimkou případů, v nichž s ohledem na povahu zásilky či způsob provedení přepravy nepřichází vydání zásilky příjemci v úvahu (např. odvoz odpadků).²⁸⁶

Zná-li dopravce osobu příjemce (je-li určen ve smlouvě, resp. je-li tato informace dopravci sdělena např. příkazem dle § 2559 OZ), **zásilku mu doručí** (srov. § 2560 odst. 1 věta první OZ). V takovém případě je povinnost dopravce provést přepravu splněna nikoliv „pouhým“ doručením zásilky do místa určení, nýbrž teprve jejím **předáním příjemci**.²⁸⁷ Pokud odesílatel osobu příjemce smluvně či příkazem neoznačí, je on sám oprávněn požadovat vydání zásilky po jejím dopravení do místa určení. Úprava odpovídá § 617 odst. 2 ObchZ, které ustanovení bylo recipováno i co se týče další zákonem předpokládané alternativy způsobu vydání zásilky určené osobě, a sice když tato osoba smluvně, resp. příkazem určena byla, nicméně bylo současně ujednáno, že má zásilku **v místě určení vyzvednout**. V takovém případě dopravce příjemci „pouze“ oznámí ukončení přepravy a zásilku mu následně na jeho vyžádání vydá (srov. § 2560 odst. 1 věta druhá OZ); dopravcova povinnost přepravit zásilku je takto splněna již **samotným doručením zásilky**²⁸⁸ **do místa určení a oznámením této skutečnosti příjemci**. Dle uvedených možností způsobu dodání (doručení), resp. vydání zásilky lze tedy rozlišovat tzv. „donosnou“ a „odnosnou“ (výběrnou) zásilku.²⁸⁹ Dopravce je vždy

²⁸⁵ Je zajímavé zmínit, že v případě smlouvy o přepravě nákladu dle § 765 a násl. ObčZ (nikoliv u smlouvy o přepravě věci dle § 610 a násl. ObchZ) řadila právní doktrína (i když nejednotně) určení osoby příjemce mezi pojmové znaky tohoto smluvního typu. Tento názor vycházel z hypotézy, že bez určení příjemce by dopravce vůbec nebyl schopen splnit svou základní povinnost přepravit zásilku, když nevěděl, komu ji má doručit, protože bylo nutno považovat takovou smlouvu pro nemožnost plnění za neplatnou; vymezení příjemce bylo proto chápáno jako imanentní součást každé přepravní smlouvy, když konečně platilo, že neurčil-li odesílatel jinou osobu příjemce, byl on sám oprávněn zásilku v místě určení převzít a potažmo byl on sám příjemcem. Srov. ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. 2. svazek*. Praha: Linde Praha, a.s., 2008, 2284 - 2285 s.

²⁸⁶ PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy. 2. vydání*. Praha: ASPI, a.s., 2009, 259 s.

²⁸⁷ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákoník. Komentář*. Tretie, doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2012, 722 s.

²⁸⁸ Pro účely definice pojmu *doručení zásilky* do místa určení budou jistě použitelné starší judikatorní závěry německého nejvyššího soudu (i když se týkají výkladu tohoto pojmu v intencích čl. 13 odst. 1 Úmluvy CMR), který v rozhodnutí ze dne 06. 07. 1979, sp. zn. I ZR 127/78 dovodil, že *doručením zásilky nutno rozumět smlouvě odpovídající a jí předvídané vydání zboží v celistvém a nepoškozeném stavu*.

²⁸⁹ Srov. SUCHOŽA, J. a kol. *Obchodný zákoník a súvisiace predpisy. Komentár*. Bratislava: Eurounion spol. s r.o., 2016, 1126 s.

povinen respektovat podmínky pro vydání zásilky sjednané s odesílatelem ve smlouvě o přepravě věci (např. vybrání dobírky).²⁹⁰

Příjemce nabývá práva z přepravní smlouvy, požádá-li o vydání zásilky po jejím dojití do místa určení, resp. po uplynutí doby, kdy zásilka měla do místa určení dojít, tedy po uplynutí sjednané, anebo zákonem subsidiárně stanovené přepravní lhůty (srov. § 2561 OZ, původně § 619 ObchZ).²⁹¹ Tímto okamžikem přechází na příjemce i právo na náhradu škody vzniklé na zásilce během provádění přepravy. Náhradu jiných škod, např. **škody vzniklé v důsledku překročení dodací lhůty** či z porušení jiných smluvních povinností dopravce, je nadále oprávněn požadovat pouze odesílatel,²⁹² nebudou-li tyto nároky předmětem smluvní cese mezi ním a příjemcem. Zákon nepředepisuje formu žádosti o vydání zásilky, a tudíž postačí, aby se tento ústně přednesený, popř. v jiné formě zachycený požadavek příjemce dostal do sféry dispozice dopravce, přičemž spolu s přechodem práv z přepravní smlouvy přechází na příjemce i nebezpečí vzniku nahodilé škody na zásilce.²⁹³ Nepožádá-li příjemce o vydání zásilky, žádná práva z přepravní smlouvy na něj nepřejdou, protože bude k uplatňování případných nároků vůči dopravci i nadále oprávněn odesílatel. Tomu odpovídá i obecná úprava smlouvy ve prospěch třetího, dle které odmítne-li třetí osoba právo nabyté ze smlouvy, hledí se na ni, jako by nebyla práva na plnění nabyta, přičemž neodporuje-li to obsahu a účelu smlouvy, může věřitel žádat plnění pro sebe (srov. § 1768 OZ). Na příjemce konečně, jak plyne z dikce zákona, **nepřecházejí povinnosti odesílatele** ze smlouvy o přepravě věci (příjemce se nestává stranou přepravní smlouvy, a to zejména z důvodu, že se neúčastní na vytváření jejího obsahu), jejichž splnění musí dopravce vymáhat na odesílateli. Tyto pohledávky (dopravce) jsou však zajištěny zákonným ručením příjemce za podmínek stanovených v § 2562 OZ.

Ačkoli na příjemce nepřecházejí – perfektností jeho žádosti o vydání zásilky – povinnosti odesílatele z přepravní smlouvy, **stává se okamžikem přijetí zásilky**

²⁹⁰ POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1704 s.

²⁹¹ V literatuře však lze pozorovat i jiný názor na okamžik zákonného přechodu práv na příjemce, jímž není jeho žádost o vydání zásilky, nýbrž teprve její skutečné převzetí (srov. OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodní zákoník. Velký komentář.* Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1047 s.). Tomuto názoru možno oponovat jednak doslovnou dikcí § 2561 OZ (srov. § 2 odst. 2 OZ), a dále též ustanovením § 2562 OZ, které výslovně váže vznik ručení příjemce za dluhy odesílatele z přepravní smlouvy na okamžik přijetí zásilky.

²⁹² DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV.* Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 4079 s.

²⁹³ KINDL, M., ROZEHNAL, A. a kol. *Občanský zákoník. Praktický komentář.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2019 590 s.

ručitelem odesílatele za jeho dluhy vůči dopravci z této smlouvy vzniklé (srov. § 2562 OZ). Příjemce tak bude ručit především za pohledávku dopravce vzniklou titulem neuhrazeného přepravného anebo např. účelně vynaložených nákladů spojených s provedením příkazu odesílatele dle § 2559 OZ. Rovněž bude ručit za povinnost odesílatele uhradit dopravci náklady spojené s provedením přepravy, kterými mohou být různé celní či jiné správní poplatky. Legislativně předvídaná provázanost osoby odesílatele a příjemce ve formě tohoto zákonného ručení je však omezena jednak pouze na pohledávky dopravce vzniklé ze smlouvy o přepravě zásilky, kterou příjemce **fakticky převzal**,²⁹⁴ a dále je limitována jeho vědomostí o existenci těchto zajišťovaných pohledávek. Příjemce nicméně tíží důkazní břemeno ohledně prokázání skutečnosti, že o těchto pohledávkách nevěděl, ani vědět nemusel. Liberace²⁹⁵ příjemce bude proto pochopitelně tím těžší, čím větší bude právě jeho (zmíněná) provázanost s osobou odesílatele. Uvedené ustanovení § 2562 OZ vychází z § 627 ObchZ.

Rovněž může (i když spíše teoreticky) nastat situace, že k přechodu práv na příjemce sice dojde, když požádá o vydání zásilky, „záhy“ ji však **odmítne převzít, resp. bude s jejím převzetím v prodlení**. Nakolik zákon nestanovuje povinnost odesílatele, resp. příjemce převzít zásilku po jejím doručení do místa určení, nelze tuto povinnost ze strany dopravce ani úspěšně vymáhat (samozřejmě za předpokladu, že není stanovena ani uzavřenou přepravní smlouvou). Jedinou ochranu skýtá dopravci § 2581 odst. 1 OZ, dle něhož je-li osoba oprávněná vyzvednout zásilku (příjemce, resp. odesílatel) v prodlení s jejím vyzvednutím déle než šest měsíců, může dopravce věc na účet této osoby prodat. Jedná-li se o věc větší hodnoty a zná-li dopravce adresu této osoby, musí ji o zamýšleném prodeji předem vyrozumět a poskytnout ji dodatečnou přiměřenou lhůtu k převzetí zásilky. Institut **svépomocného prodeje zásilky** chrání dopravce před případnými negativními dopady zkázy zásilky, zejména v případech odmítání jejího převzetí, resp. neudělení potřebných dispozičních pokynů ze strany odesílatele či příjemce, a nahrazuje tak *de iure* dodání zásilky, resp. splnění smlouvy.²⁹⁶ Každopádně lze doporučit vždy **sjednat v přepravní smlouvě povinnost odesílatele,**

²⁹⁴ Ručení se tedy nebude vztahovat na pohledávky dopravce vzniklé z jiných smluv uzavřených mezi ním a odesílatelem, ani na jeho pohledávky vzniklé titulem porušení realizované smlouvy (i když otázka tohoto ručení může být v praxi předmětem sporů), resp. jiných smluv, jakožto protiprávního činu.

²⁹⁵ Tato je eventuálně možná i ohledně výše konkrétní pohledávky.

²⁹⁶ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 181 s.

resp. příjemce převzít zásilku po jejím dopravení do místa určení, a to včetně případných následků nesplnění této povinnosti (smluvní pokuta, úroky z prodlení, oprávnění uskladnit zásilku a povinnost nahradit náklady s tím spojené atd.).

Konečně nutno zmínit ustanovení § 2563 OZ (původně ustanovení § 619 ObchZ), ve smyslu kterého je **dopravce povinen nevydat přepravovanou zásilku příjemci**, pokud by to bylo v rozporu s příkazem odesílatele dle § 2559 OZ. V takovém případě má právo nakládat se zásilkou (dispoziční oprávnění) nadále odesílatel. Dispoziční oprávnění totižto náleží odesílateli až do okamžiku faktického předání zásilky příjemci, protože je oprávněn jej vykonávat i tehdy, došla-li již dopravci žádost příjemce o vydání zásilky ve smyslu ustanovení § 2560 odst. 1 a § 2561 OZ. Určí-li odesílatel dopravci jiného příjemce, nabývá tato osoba práva z přepravní smlouvy stejným způsobem jako příjemce původní.

Dopravce může být ve smyslu § 2560 odst. 2 OZ (původně § 618 odst. 2 ObchZ) smluvně zavázán k vybrání tzv. **dobírky**. Pojem *dobírky* nedefinuje ani občanský zákoník, ani Úmluva CMR či německý obchodní zákoník. Německý nejvyšší soud ovšem dovodil (při výkladu čl. 21 Úmluvy CMR), že tento termín nutno principiálně chápat jako *inkasování peněžní částky proti vydání zásilky*.²⁹⁷ Na dopravcovu povinnost vybrat dobírku se použijí přiměřeně ustanovení o dokumentárním inkasu (srov. § 2699 a 2700 OZ). V případě porušení této povinnosti odpovídá dopravce odesílateli podle obecných ustanovení o náhradě škody z porušení smluvní povinnosti.²⁹⁸ Nahradí-li dopravce odesílateli škodu, přechází na něj právo vůči příjemci.

Také **německá doktrína** řadí smlouvu o přepravě věci mezi smlouvy ve prospěch třetího (*ein Vertrag zugunsten Dritter*)²⁹⁹ ve smyslu § 328 a násl. BGB, když příjemce, jakožto třetí osoba, jež není stranou přepravní smlouvy, nabývá právo požadovat na dopravci vydání zásilky, jakmile tato dojde do místa určení (srov. § 421 odst. 1, věta první HGB).³⁰⁰ Provázanost odesílatele s příjemcem není německým zákonodárcem vyjádřena formou jeho ručení za odesílatelovy dluhy, nýbrž jeho přímým závazkem – za předpokladu uplatnění práva na vydání zásilky – splnit veškeré

²⁹⁷ Srov. např. rozsudek BGH ze dne 25. 10. 1995, sp. zn. I ZR 230/93.

²⁹⁸ Pro srovnání německá právní úprava (po vzoru čl. 21 Úmluvy CMR) limituje odpovědnost dopravce za nevybrání dobírky výší (částkou) dobírky (srov. § 422 odst. 3 HGB).

²⁹⁹ SCHMIDT, K. *Handelsrecht. Unternehmensrecht I.* 6. vydání. Köln: Carl Heymanns Verlag, 2014, 1072 s.

³⁰⁰ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 766 s.

povinnosti plynoucí z uzavřené přepravní smlouvy (dlužné přepravné, srov. § 421 odst. 2 HGB, resp. stojné, srov. § 421 odst. 3 HGB).³⁰¹ Odesílatel je však i nadále povinen k úhradě těchto dlužných částek ze smlouvy o přepravě věci (srov. § 421 odst. 4 HGB), pročež vzniká mezi ním a příjemcem solidární závazek.³⁰² V případě ztráty či poškození zásilky, jakož i v případě překročení dodací lhůty, je příjemce oprávněn uplatnit vlastním jménem příslušné škodové nároky vůči dopravci; odesílatel nicméně tyto nároky nepozbývá (srov. § 421 odst. 1, věta druhá HGB). Opět tak možno pozorovat zřejmé ovlivnění německé právní úpravy ustanoveními Úmluvy CMR (srov. čl. 13 Úmluvy CMR).

2.3.9. Přepravné

Sjednání úplaty za provedení přepravy, tj. **přepravného**,³⁰³ jeho výše i splatnosti je zásadně imanentní součástí každé přepravní smlouvy. Výše a splatnost přepravného může být dojednána i po uzavření smlouvy.³⁰⁴ Zákonodárce nicméně pamatuje i na případy, kdy některé z uvedených ujednání ve smlouvě o přepravě věci chybí, když především v § 2555 OZ (základní ustanovení) zařazuje úplatnost mezi podstatné náležitosti tohoto smluvního typu. Bezúplatně uzavřená „přepravní smlouva“ proto takovou smlouvou být nemůže a musí být posouzena jako smlouva inominátní (srov. § 1746 odst. 2 OZ), pochopitelně za předpokladu, že je dostatečně vymezen předmět závazkového vztahu.³⁰⁵ V ustanovení § 2564 odst. 2 OZ (původní znění § 625 ObchZ) se podpůrně řeší výše přepravného, když – chybí-li takové ujednání ve smlouvě – má dopravce právo na zaplacení **přepravného, jež je obvyklé** v době uzavření smlouvy

³⁰¹ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 84 s.

³⁰² HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2458 s.

³⁰³ K nároku dopravce na zaplacení přepravného a možnosti započtení protipohledávky na náhradu škody za částečné poškození zásilky, resp. překročení dodací lhůty srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 03. 2007, sp. zn. 32 Odo 1525/2005, resp. rozsudek NS SR ze dne 15. 11. 2007, sp. zn. 6 Obo 205/2007 nebo usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 05. 2007, sp. zn. 32 Cdo 1598/2007.

K nároku dopravce na zaplacení úroků z prodlení za opožděné platby přepravného a jejich promlčení srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 13. 02. 2006, sp. zn. 32 Odo 1306/2004.

K nároku dopravce na zaplacení přepravného srov. dále usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 08. 2005, sp. zn. 32 Odo 986/2004 anebo též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 06. 2013, sp. zn. 23 Cdo 2635/2011.

³⁰⁴ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár*. Tretie, doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2012, 730 s.

³⁰⁵ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009.

s přihlédnutím k obsahu závazku.³⁰⁶ Pro určení výše přepravného tak budou rozhodující veškeré okolnosti i specifika konkrétního závazkového vztahu, zejména druh zvoleného dopravního prostředku, povaha a velikost zásilky a vzdálenost místa odeslání a místa určení, neboť tyto okolnosti jsou podstatné z důvodu posouzení výše nákladů, které musí dopravce vynaložit na přepravu a jejichž úhrada je součástí přepravného.³⁰⁷ Přepravné tedy v sobě **zahrnuje veškeré náklady** vynaložené při provedení přepravy.³⁰⁸ V přepravní smlouvě lze však ujednat opak, a tudíž uvést, jaké další náklady může dopravce požadovat (např. stojné). Zákon konečně pamatuje i na případy, kdy dopravce z (objektivních) příčin, za které neodpovídá,³⁰⁹ mezi které je nutno řadit i příkaz odesílatele dle 2559 OZ, nemůže dokončit sjednanou přepravu zásilky. V takové situaci je dopravce oprávněn požadovat **poměrnou část** sjednaného, resp. obvyklého přepravného, a to s přihlédnutím k přepravě již uskutečněné (srov. § 2565 OZ, původně rovněž § 625 ObchZ).

Splatnost přepravného stanovuje civilní kodex tak, že je splatné bez zbytečného odkladu po provedení přepravy do místa určení (srov. § 2564 odst. 1 OZ). Z tohoto pohledu tedy není rozhodující, zda příjemce požádá o vydání zásilky, resp. zda zásilku skutečně převezme (jistě však bude mít význam řádné splnění všech povinností dopravce při ukončení přepravy, tj. zda se odesílateli či určenému příjemci pokusil zásilku fakticky doručit, resp. jej k vyzvednutí zásilky řádně vyzval a ten zůstal nečinný). Podmínky splatnosti přepravného lze samozřejmě v přepravní smlouvě ujednat odlišně.³¹⁰ To se v praxi zpravidla i děje, když dopravci zásadně po provedení přepravy vyúčtují dlužné přepravné formou faktury, která obsahuje jak jeho výši, tak i jeho splatnost. Není vyloučeno, aby byl vznik nároku na zaplacení přepravného vázán

³⁰⁶ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 03. 2015, sp. zn. 23 Cdo 870/2013.

³⁰⁷ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2549 s.

³⁰⁸ POSPÍŠIL, M. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012, 235 s.

³⁰⁹ Bude-li se jednat o případy nedokončení přepravy z důvodů, za které dopravce odpovědný bude, jako například ztráta či úplné zničení zásilky, dopravci přepravné vůbec nenáleží, neboť nesplnil svoji základní povinnost z přepravní smlouvy, tj. provést přepravu zásilky do místa určení.

³¹⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 02. 2006, sp. zn. 32 Odo 32/2005, v němž soud dovozuje, že *s ohledem na dispozitivní charakter zákonné úpravy splatnosti přepravného bude třeba pro posouzení vzniku práva na jeho zaplacení a na s tím související úroky z prodlení zkoumat, zda účastníci uvedené možnosti odchýlit se od zákona využili a ve smlouvě splatnost nároku na přepravné jinak stanovili*.

na předání určitých, zásadně s přepravou zásilky souvisejících dokladů (např. celní ústřižky).³¹¹

V uvedených souvislostech nelze nezmínit ustanovení § 2571 OZ (původně § 628 odst. 1 ObchZ), zakládající zákonné **zástavní právo** dopravce k zásilce, za účelem zajištění jeho pohledávek vzniklých z přepravní smlouvy, na základě které byla zásilka tvořící předmět tohoto zástavního práva přepravována. Zajištěnými pohledávkami bude především neuhrazené přepravné, jakož i různé náklady spojené s přepravou zásilky (např. stojné, správní a celní poplatky atd.).³¹² Zástavní právo se nebude vztahovat na pohledávky dopravce vzniklé z protiprávního jednání (zejm. škodové nároky) či z jiných závazků (smluv) vzniklých mezi ním a odesílatelem. Toto zástavní právo má dopravce do doby ztráty možnosti nakládat se zásilkou, kterým pojmem se nemyslí pouze skutečná držba zásilky. Občanský zákoník značně posiluje zástavní právo dopravce tím, že zakládá jeho přednost před zástavními právy dříve vzniklými, jakož i před zástavním právem zasílatele, pokud na zásilce vázne několik zástavních práv (srov. § 2571 odst. 2 OZ, původně § 628 odst. 2 ObchZ).

I dle **německé právní úpravy** je úhrada sjednaného přepravného (*die Fracht*) hlavní povinností odesílatele z přepravní smlouvy (srov. § 407 odst. 2 HGB), představující takto ve vzájemném vztahu s dopravcem (*synallagma*) základní protiplnění k jeho povinnosti provést přepravu.³¹³ Není-li výše přepravného ujednána v přepravní smlouvě, platí podpůrně ustanovení § 354 odst. 1 HGB, je-li dopravce

³¹¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 11. 2008, sp. zn. 32 Odo 1494/2006, ve kterém soud podává: *Jestliže byl podle smlouvy vznik práva na zaplacení přepravného vázán na předložení předmětného ústřižku, mohl se žalobce domáhat zaplacení přepravného poté, kdy provedl přepravu do místa určení a žalované předložil předmětný ústřižek. Tento závěr by neplatil pouze v případě, kdyby žalobce prokázal, že předání ústřižku bylo nemožným požadavkem ze strany žalovaného (tzn. plněním nemožným, které nemůže být předmětem závazkového vztahu, kupř. proto, že žádné takové doklady neexistují nebo se za žádných okolností při takovém druhu přepravy nevydávají). V takovém případě by bylo nutno posoudit, zda je smlouva v této části absolutně neplatná (případně zda je neplatná celá smlouva) a zda tudíž žalobci vzniklo právo na úhradu přepravného i bez předložení tohoto ústřižku, či zda případně je nárok posoudit z titulu bezdůvodného obohacení.*

Obdobné závěry dovodil Nejvyšší soud ČR též ve svém rozsudku ze dne 26. 03. 2009, sp. zn. 23 Cdo 5211/2008.

³¹² I dle německého obchodního zákoníku má dopravce zástavní právo (*das Pfandrecht*) k zásilce, jakož i k průvodním dokladům, a to za účelem zajištění jeho pohledávek z uzavřené přepravní smlouvy, resp. dalších nesporných pohledávek vzniklých na základě jiných, s odesílatelem uzavřených přepravních, zasílatelských či skladovatelských smluv (srov. § 441 HGB).

³¹³ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 761 s.

podnikatelem, jinak § 632 BGB; ³¹⁴ dopravce tak má nárok na zaplacení obvyklé, resp. přiměřené odměny. Převážné je splatné při dodání zboží do místa určení (srov. § 420 odst. 1, věta první HGB), které místo je současně místem plnění povinnosti odesílatele zaplatit přepravné, nebyla-li sjednána záloha.³¹⁵ Převážné, na rozdíl od české právní úpravy, v sobě nezahrnuje s přepravou spojené (nutné) náklady, na jejichž úhradu má dopravce vůči odesílateli nárok (srov. § 420 odst. 1, věta druhá HGB).

2.3.10. Promlčení

Závěrem nelze nezmínit otázky promlčení nároků stran přepravní smlouvy. **Nároky dopravce vůči odesílateli** (např. právo na zaplacení přepravného či stojného) se budou promlčovat v obecné tříleté promlčecí lhůtě (srov. § 629 odst. 1 OZ), která počíná běžet dnem, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé, tj. když se dopravce dozvěděl o okolnostech rozhodných pro počátek běhu promlčecí lhůty, anebo kdy se o nich dozvědět měl a mohl (srov. § 619 odst. 1 a 2 OZ). Půjde-li o **škodový nárok** dopravce vůči odesílateli, budou tyto okolnosti zahrnovat vědomost o škodě a osobě povinné k její náhradě, tj. odesílateli (srov. § 620 odst. 1 OZ), přičemž bude platit též zvláštní objektivní promlčecí lhůta ve smyslu § 636 OZ (tj. 10 let ode dne, kdy škoda nebo újma vznikla, resp. 15 let v případě úmyslného způsobení škody nebo újmy).

Uvedené bude platit stejně v případě **nároků odesílatele, resp. příjemce vůči dopravci**, a to včetně případných nároků na náhradu škody, ovšem vyjma práva na náhradu škody způsobené na samotné zásilce, jak je uvedeno dále. Drobnou výjimku představuje též právo na náhradu škody z opožděného dodání zásilky, u něhož počne promlčecí lhůta běžet nikoliv ve smyslu § 620 odst. 1 OZ, nýbrž **ode dne doručení zásilky** (srov. § 625 věta druhá OZ), jak je dovozováno dále.

Co se týče stěžejního nároku odesílatele, resp. příjemce vůči dopravci na **náhradu škody vzniklé na přepravované zásilce**, i tento se bude promlčovat v obecné

³¹⁴ HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1515 - 1516 s.

³¹⁵ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 983 s.

tříleté promlčecí lhůtě dle § 629 odst. 1 OZ.³¹⁶ Rozdílný je však okamžik počátku běhu této promlčecí lhůty, když dle § 2569 OZ platí, že není-li právo na náhradu škody (na zásilce) u dopravce **uplatněno do šesti měsíců** ode dne převzetí zásilky,³¹⁷ anebo nebyla-li zásilka převzata, do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně. Ze systematického zařazení tohoto ustanovení (náhrada škody vzniklé na zásilce v rámci právní úpravy smlouvy o přepravě věci) i z jeho doslovné dikce plyne závěr, že se bude aplikovat pouze v případě škody na zásilce samotné.³¹⁸ Uvedené ustanovení vychází z § 771 ObčZ, nicméně podstatně jej obměňuje, zejména co se týče povahy zmíněné lhůty, která již není lhůtou prekluzivní, nýbrž **lhůtou promlčecí, resp. speciální**. Marným uplynutím této lhůty totižto nedochází k zániku škodového nároku, ale pouze k jeho naturalizaci, když ho soud k námitce dopravce nepřizná.

Nejasnosti ovšem vyvolává zmíněné ustanovení ve vztahu k § 625 a § 628 OZ. Dle § 625 OZ totižto platí, že u práva vzniklého z celkového zničení nebo ztráty dopravované věci počne promlčecí lhůta běžet ode dne, kdy zásilka měla být příjemci doručena; byla-li však dopravovaná věc jen poškozena nebo byla-li doručena opožděně, počne promlčecí lhůta běžet ode dne doručení zásilky. Ustanovení § 628 OZ zase normuje, že u práva, které musí být uplatněno nejprve u příslušné osoby, počne promlčecí lhůta běžet ode dne, kdy u ní bylo právo takto uplatněno. Zákonodárce tedy jednak stanovuje zcela jasný počátek plynutí promlčecí lhůty ve smyslu § 625 OZ, tj. den, kdy zásilka měla být příjemci doručena (ztráta či zničení zásilky), resp. den jejího doručení (poškození zásilky a její opožděné dodání), na druhou stranu však pojí **počátek běhu promlčecí lhůty se dnem, kdy bylo právo na náhradu škody na zásilce vůči dopravci uplatněno** (srov. § 628 a § 2569 OZ). I odborná literatura tak v této souvislosti poukazuje na možnou obsolenci ustanovení § 625 OZ.³¹⁹ Nakolik však – jak bylo uvedeno výše – záběr § 2569 OZ směřuje pouze ke škodě na zásilce samotné, nikoliv ke škodě způsobené jejím pozdním dodáním, jeví se být jediným logickým

³¹⁶ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek I*. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 1576 s.

³¹⁷ Převzetím zásilky se nemyslí převzetí dopravcem k přepravě, nýbrž převzetí příjemcem, popř. odesílatelem od dopravce po jejím doručení. Srov. HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1016 s.

³¹⁸ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2553 s.

³¹⁹ LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. (§ 1 – 654). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 2211 s.

závěrem možnost (nutnost) aplikace § 625 OZ na **případy nároků na náhradu škody za překročení dodací lhůty**. Je však zřejmé, že uvedená konstrukce byla jen stěží záměrem zákonodárce, neboť ve „zbývající části“ zůstává § 625 OZ nejspíš skutečně obsoletní.

2.4. Mezinárodněprávní úprava (vybrané otázky)

Úmluva CMR (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road / Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) byla uzavřena v Ženevě dne 19. 05. 1956, v platnost vstoupila dne 02. 07. 1961 a pro bývalou Československou socialistickou republiku nabyla účinnosti dne 03. 12. 1974 na základě vyhlášky č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Doposud byla ratifikována 55 státy,³²⁰ přičemž byla doplněna dvěma dodatkovými protokoly, a sice Protokolem ze dne 05. 07 1978,³²¹ a dále Protokolem ze dne 20. 02. 2008, který do této úmluvy zavádí možnost a podmínky používání elektronického nákladního listu (*e-CMR*).³²² Představuje mezinárodněprávní smlouvu (normu), která je přímo aplikovatelná ve vnitrostátním hmotném právu všech smluvních a přistoupivších států a jejímž účelem je

³²⁰ Albánie, Arménie, Ázerbájdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Černá Hora, Česká republika, Chorvatsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Gruzie, Irsko, Itálie, Írán, Jordánsko, Kazachstán, Kypr, Kyrgyzstán, Libanon, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie, Malta, Maroko, Moldavsko, Mongolsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Ruská federace, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irsku, Srbsko, Syrská arabská republika, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tádžikistán, Tunisko, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Uzbekistán. K seznamu smluvních států, datům ratifikace a dalším informacím srov. <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-25.html>

³²¹ Na základě tohoto Protokolu došlo ke změně jejího čl. 23 odst. 3, přičemž současně byly do tohoto článku doplněny odstavce 7, 8 a 9; hlavní změna se dotkla způsobu stanovení limitované náhrady škody 25 franků na 1 kg chybějící hrubé váhy, a to převodem na tzv. zvláštní práva čerpání (*Special Drawing Rights*). Smluvními státy tohoto protokolu jsou v současné době Albánie, Arménie, Belgie, Bělorusko, Česká republika, Chorvatsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Gruzie, Irsko, Itálie, Írán, Jordánsko, Kypr, Kyrgyzstán, Libanon, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie, Malta, Moldavsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Ruská federace, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irsku, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tunisko, Turecko, Turkmenistán, Uzbekistán. Srov. <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-26.html>

³²² Smluvními státy tohoto Protokolu jsou v současnosti Bělorusko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Írán, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Moldavsko, Nizozemsko, Rumunsko, Ruská federace, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švýcarsko a Turecko. Srov. <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-27.html>

unifikace právní úpravy v oblasti silniční nákladní přepravy zejména v evropském prostoru (srov. též Preambuli Úmluvy CMR).³²³

Výklad Úmluvy CMR by měl být prováděn v souladu s interpretačními principy Vídeňské úmluvy o smluvním právu, tedy především v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy (srov. čl. 31 odst. 1 této úmluvy).³²⁴ Tyto zásady nutno mít na zřeteli i při aplikaci (a potažmo i výkladu) vnitrostátních právních pojmů a zásad jednotlivých smluvních států.³²⁵ Současně by jako doplňkový prostředek výkladu měly sloužit přípravné materiály a práce na samotné Úmluvě CMR, jakož i okolnosti, za nichž byla uzavřena (srov. čl. 33 odst. 1 Vídeňské úmluvy o smluvním právu).³²⁶ Úmluva CMR je v originálu sepsána v **anglickém a francouzském jazyce**, které jsou pro její výklad závazné (srov. čl. 51 Úmluvy CMR).³²⁷ Byť mají soudy i akademici pochopitelnou tendenci interpretovat ustanovení této normy dle znění v jejich mateřské řeči, upozorňují dokonce i němečtí autoři na to, že tato znění představují pouze překlady, které musí v případě významového konfliktu ustoupit originálním verzím v anglickém či francouzském jazyce.³²⁸

Úmluva CMR **neposkytuje komplexní právní úpravu přepravní smlouvy**, když řeší především přepravní doklady (nákladní list), odpovědnostní vztahy, způsob uplatňování nároků a jejich promlčení.³²⁹ Otázky touto úmluvou neupravené je potřeba

³²³ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 183 s.

³²⁴ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 899 s.

³²⁵ Srov. rozsudek BGH ze dne 16. 06. 1982, sp. zn. I ZR 100/80, v němž soud při výkladu čl. 28 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská úmluva) z 12. 10. 1929 dovodil, že *vzhledem k dané nejasnosti nemůže být samotné doslovné znění rozhodující, má-li větší význam při výkladu mezinárodní smlouvy v zájmu její jednotné aplikace zúčastněnými smluvními státy. Navíc je třeba vždy přihlížet k historii vzniku smlouvy, logicko-systematickému vztahu jejich jednotlivých ustanovení a především ke smyslu a účelu této právní normy; podobné dohody proto mají být vykládány samostatně a popř. doplňovány; vnitrostátní právní pojmy však přitom nesmí být přebírány bez rozmyslu, neboť jinak by byl ohrožen sledovaný cíl dosažení právní unifikace.*

³²⁶ Srov. např. rozsudek BGH ze dne 16. 02. 1979, sp. zn. I ZR 97/77.

K historickému pozadí a přípravným pracím na Úmluvě CMR srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 1 – 3 s.

³²⁷ Srov. rozsudek BGH ze dne 10. 10. 1991, sp. zn. I ZR 193/89.

³²⁸ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 867 s.

³²⁹ Srov. rozsudek OGH ze dne 13. 06. 1985, sp. zn. 6 Ob 587/85, ve kterém se podává: *Úmluva CMR nicméně neupravuje veškeré soukromoprávní otázky vyplývající z přepravy zboží po silnici. Těžiště její právní úpravy spočívá v přepravních dokladech, odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zboží v době mezi jeho převzetím a doručením, stejně jako za překročení dodací lhůty a ve vzájemných regresních nárocích vícero dopravců z těchto škod.*

řešit příslušným národním právním řádem,³³⁰ resp. ustanoveními uzavřené přepravní smlouvy,³³¹ nejsou-li tato v nedovoleném rozporu s národním právem či Úmluvou CMR.³³² Většina ustanovení Úmluvy CMR (s výjimkou čl. 37 a 38, srov. čl. 40 a 41 odst. 1 této úmluvy) má totižto kogentní povahu, protože jsou odlišná ujednání stran přepravní smlouvy nepřipustná a právně neúčinná.³³³

Úmluva CMR se aplikuje na každou **úplatnou smlouvu o přepravě zásilek silničním vozidlem**, za předpokladu, že smluvně určená místa převzetí a dodání zásilky leží **ve dvou různých státech**,³³⁴ z nichž alespoň jeden je smluvním státem této

³³⁰ Srov. STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1243 s.

K volbě a určení rozhodného práva srov. zejm. čl. 3, čl. 5 odst. 1 a 3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I), popř. § 87 zákona č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

K volbě, resp. určení pravomoci a příslušnosti soudu srov. zejm. čl. 31 odst. 1 Úmluvy CMR, který mj. vylučuje aplikaci čl. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech [(Brusel I bis), srov. čl. 71 odst. 1 tohoto nařízení]. K tomu srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 12. 2016, sp. zn. 29 Nd 77/2016 (rozhodnutí odkazuje na závěry formulované v usnesení velkého senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu ČR ze dne 12. 09. 2012, sp. zn. 31 Nd 200/2012, uveřejněném pod číslem 4/2013 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek). Srov. dále usnesení NS SR ze dne 31. 03. 2008, sp. zn. 5 Ndob 4/08, jakož i usnesení NS SR ze dne 26. 01. 2012, sp. zn. 5 Ndob 3/2012, usnesení NS SR ze dne 28. 02. 2012, sp. zn. 3 Ndob 2/2012 anebo usnesení NS SR ze dne 31. 05. 2012, sp. zn. 4 Ndob 14/2012.

K pravomoci rozhodčího soudu a rozhodčí doložce srov. čl. 33 Úmluvy CMR, jakož i usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 03. 2011, sp. zn. 23 Cdo 4743/2010, usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. 23 Cdo 2441/2011, usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 11. 2011, sp. zn. 32 Cdo 1881/2011 anebo usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 05. 2012, sp. zn. 23 Cdo 963/2011.

³³¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 02. 2006, sp. zn. 32 Odo 32/2005, ve kterém soud podotýká, že Úmluva CMR *nevylučuje, aby si účastníci dohodli další obsahové náležitosti a podmínky, za kterých bude přeprava uskutečněna*.

³³² Úmluva CMR obsahuje tzv. blokační ustanovení, dle něhož jsou všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchylojí od ustanovení této úmluvy, s výjimkou ustanovení čl. 40 (dle něhož si dopravci mohou mezi sebou dohodnout ujednání odchylná od ustanovení čl. 37 a 38 této úmluvy) neplatná a právně neúčinná; neplatnost takových ujednání však nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení přepravní smlouvy (srov. čl. 41 odst. 1 Úmluvy CMR). Neplatné jsou zejména všechny doložky, kterými by si dopravci postoupily nároky z pojištění zásilky nebo jakékoliv jiné podobné doložky, jakož i všechny doložky přenášející důkazní břemeno (srov. čl. 41 odst. 2 Úmluvy CMR).

³³³ Srov. např. rozsudek BGH ze dne 14. 07. 1993, sp. zn. I ZR 204/91.

Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2009, sp. zn. 23 Cdo 4039/2008, ve kterém se dovozuje: *Normy Úmluvy CMR mají kogentní charakter a nepřipouštějí modifikace způsobů přepravy na základě odchylného ujednání stran. Kogentní charakter této úpravy rovněž neumožňuje libovolně rozšiřující výklad dotčených článků, nýbrž vyžaduje zcela přesné podřazení zjištěného skutkového stavu pod jednotlivé články*.

³³⁴ O mezinárodní přepravu podléhající právnímu režimu Úmluvy CMR se tak nebude jednat, bude-li ujednána přeprava z jednoho smluvního státu pouze po hranice druhého (smluvního) státu, kde bude zásilka přeložena a pokračováno v přepravě na základě další (nové) přepravní smlouvy; to ovšem neplatí, bude-li překládka a další přeprava provedena na základě pozdějšího pokynu odesílatele uděleného v rámci výkonu jeho dispozičního oprávnění. Srov. FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 192 s.

úmluvy; uvedené platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran přepravní smlouvy (srov. čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR).³³⁵ Základním předpokladem použití Úmluvy CMR je tedy existence uzavřené **přepravní smlouvy**.³³⁶ Jak má tato smlouva vypadat, resp. co má obsahovat, Úmluva CMR výslovně neřeší, shodně se však dovozuje, že není aplikovatelná na závazkový vztah založený zásílatelskou smlouvou,³³⁷ smlouvou o nájmu či provozu dopravního prostředku, smlouvou o skladování či jinou podobnou (logistickou) smlouvou, jejímž (hlavním) předmětem není úplatné provedení přepravy zásilky z místa odeslání do místa určení. Bez jakýchkoliv pochybností lze proto uzavřít, že v poměrech českého právního řádu bude Úmluva CMR použitelná na smlouvu o přepravě věci dle § 2555 a násl. OZ. Úmluva CMR ovšem normuje, že se musí jednat o *úplatnou* přepravní smlouvu, což je plně v souladu s pojmovým vymezením tohoto smluvního typu v národní právní úpravě (srov. zmíněné základní ustanovení § 2555 odst. 1 OZ). Pojem **úplatnosti** musí být nicméně v intencích čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR vykládán široce; úplata tak nemusí nutně představovat pouze peněžní platbu, může se jednat o jakýkoliv majetkový užitek poskytnutý dopravci za předpokladu, že jeho hodnota je srovnatelná s hodnotou (cenou) přepravy.³³⁸

Úmluva CMR upravuje tzv. *unimodální* přepravu, tj. přepravu (v daném případě) **pouze po silnici (silničním vozidlem)**.³³⁹ Chybí-li v přepravní smlouvě vymezení dopravního prostředku, je dopravce oprávněn určit jej dle vlastního uvážení,³⁴⁰ z hlediska aplikace Úmluvy CMR však musí splňovat definiční vymezení ve smyslu jejího čl. 1 odst. 2. Jistou modifikaci výhradního zaměření Úmluvy CMR na silniční přepravu představuje její čl. 2, který umožňuje, aby silniční vůz společně se zásilkou

³³⁵ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 05. 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000, v němž se podává, že *pokud tedy na základě projevu vůle stran došlo k uzavření smlouvy o přepravě věci podle § 610 a násl. ObchZ, je nutno na vztah žalobce a žalovaného aplikovat Úmluvu CMR, protože jsou dány podmínky pro její aplikaci – mezi žalobcem a žalovaným byla uzavřena přepravní smlouva v mezinárodní silniční nákladní přepravě, místo převzetí zásilky a místo jejího předpokládaného dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Úmluvy CMR. Protože Úmluva CMR výslovně určuje, že není rozhodné, jaké je trvalé bydliště, popř. státní příslušnost stran smlouvy, je Úmluvu CMR nutno aplikovat i v těch případech, že jde o vztah dvou tuzemských subjektů.*

³³⁶ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009.

³³⁷ Srov. usnesení BGH ze dne 23. 03. 1995, sp. zn. III ZR 177/93.

³³⁸ LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 8 s.

³³⁹ K definici (silničního) vozidla srov. čl. 1 odst. 2 Úmluvy CMR, jež odkazuje na čl. 4 Úmluvy o silničním provozu ze dne 19. 09. 1949, která byla ovšem nahrazena Úmluvou o silničním provozu uzavřenou ve Vídni dne 08. 11. 1968.

³⁴⁰ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1121 s.

(zásilka nesmí být přeložena) byl v rámci některého úseku dopravní cesty přepravován po moři, železnici, vnitrozemské vodní cestě anebo vzduchem.

Úmluva CMR platí též tehdy, jsou-li přepravy, na které se vztahuje, prováděny přímo státy nebo státními institucemi anebo státními organizacemi (srov. čl. 1 odst. 3 Úmluvy CMR), nevztahuje se však na přepravy prováděné v rámci **mezinárodních poštovních úmluv, na přepravy mrtvol a na přepravy stěhovaných svršků** (srov. čl. 1 odst. 4 Úmluvy CMR). Důležitost Úmluvy CMR zdůrazňuje též závazek jejích smluvních stran neuzavírat mezi sebou zvláštní dvoustranné nebo vícestranné dohody, které by obsahovaly odchylky od této úmluvy, ovšem s výjimkou dohod, jimiž se vylučuje její platnost pro tzv. malý pohraniční styk nebo jimiž se připouští u přepravních výkonů omezených pouze na jejich území použití náložního listu (srov. čl. 1 odst. 5 Úmluvy CMR).

2.4.1. Přepravní smlouva (nákladní list)

Úmluva CMR neobsahuje zvláštní ustanovení, která by řešila vznik smlouvy o přepravě věci, bude proto potřeba vycházet z ustanovení příslušného národního právního řádu (srov. zejm. § 1731 a násl. OZ).³⁴¹ S vystavením a podpisem nákladního listu však tato úmluva spojuje zcela zásadní právní následky, když je takový doklad především **důkazem o uzavření přepravní smlouvy**³⁴² (srov. čl. 4 věta první Úmluvy CMR), nikoli však samotnou přepravní smlouvou.³⁴³ Na druhou stranu však není existence ani platnost takové smlouvy dotčena tím, že nákladní list chybí,³⁴⁴ vykazuje

³⁴¹ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 01. 2010, sp. zn. 23 Cdo 65/2009, jehož závěry jsou plně použitelné vyjma odkazu na již zrušený s. p. ř. (místo tohoto se tak použijí příslušná ustanovení občanského zákoníku). Nicméně závěr o aplikaci s. p. ř. v otázkách vzniku přepravní smlouvy v režimu Úmluvy CMR podrobil (později) Nejvyšší soud ČR kritice, a to ve svém rozsudku ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010, v němž uzavřel, že: *Nesprávný je i závěr v rozsudku ze dne 28. 01. 2010, č. j. 23 Cdo 65/2009-175, že Úmluva CMR proces vzniku smlouvy o přepravě věci neupravuje a že v této otázce se tudíž (na základě ustanovení § 629 ObchZ) uplatní především speciální úprava obsažená v ustanovení § 41 vyhlášky č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Ač skutečně Úmluva CMR tento proces vzniku přepravní smlouvy neupravuje, nelze aplikovat úpravu v silničním přepravním řádu. Silniční přepravní řád totiž tuto aplikaci vylučuje v ustanovení § 1 odst. 2 písm. c), když stanoví, že silniční přepravní řád neplatí pro přepravy, pro něž platí mezinárodní úmluvy.*

Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 11. 2008, sp. zn. 32 Odo 1494/2006.

³⁴² Srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 07. 06. 2007, sp. zn. 26 Odo 1559/2005.

³⁴³ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5051/2009.

³⁴⁴ Přepravní smlouva v režimu Úmluvy CMR představuje neformální kontrakt, a tudíž tato norma nezakládá povinnost smluvních stran nákladní list vystavit. Srov. MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 912 s.

nedostatky či dokonce byl ztracen; i v takovém případě jsou na uzavřenou přepravní smlouvu nadále plně aplikovatelná všechna ustanovení Úmluvy CMR (srov. čl. 4 věta druhá Úmluvy CMR).³⁴⁵ Oddělení smlouvy o přepravě věci od nákladního listu je tedy o to zřetelnější, nicméně ani jeho vystavení není nezpochybnitelným důkazem o existenci přepravní smlouvy, když je její existence a zejména platnost řešena výhradně národním právem.³⁴⁶

2.4.1.1. *Obsahové náležitosti nákladního listu*

Nákladní list představuje především informační a instruktivní dokument pro osoby zúčastněné na přepravě, neméně jsou ovšem důležité jeho důkazní funkce a hodnota,³⁴⁷ neboť – není-li prokázán opak – je nákladní list věrohodným dokladem nejenom o uzavření, nýbrž též o **obsahu přepravní smlouvy** (srov. čl. 9 odst. 1 Úmluvy CMR).³⁴⁸ Úmluva CMR tedy výslovně (přímo) nezmiňuje, co všechno má přepravní smlouva obsahovat, tento obsah však určuje požadovanými náležitostmi nákladního listu ve smyslu čl. 6 této úmluvy.³⁴⁹ To ovšem pouze za předpokladu, že byl nákladní list vystaven,³⁵⁰ což nutno samozřejmě dovodit i ve vztahu k jeho dalším

³⁴⁵ Srov. rozsudek BGH ze dne 09. 02. 1979, sp. zn. I ZR 67/77, v němž soud posvěcuje závěry odvolacího soudu, který *správně vycházel z toho, že se v daném případě jedná o smlouvu o přepravě věci podléhající právnímu režimu Úmluvy CMR. Odvolací soud rovněž správně dovedl, že účinnost přepravní smlouvy není závislá na tom, jestli byl vystaven nákladní list odpovídající příslušným ustanovením Úmluvy CMR (čl. 1 a 4 Úmluvy CMR).*

³⁴⁶ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 103 s.

³⁴⁷ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 210 s.

³⁴⁸ Srov. též usnesení NS SR ze dne 26. 02. 2009, sp. zn. 1 Obo 163/2007.

³⁴⁹ Uvedené závěry dovedl Nejvyšší soud ČR např. ve svém rozsudku ze dne 10. 07. 2008, sp. zn. 32 Odo 1676/2006, v němž se mj. podává: *Argumentovala-li dovozetelka tím, že jí vystavená písemná objednávka přepravy neobsahovala označení přepravované věci, které je podstatnou náležitostí smlouvy předepsanou ustanovením § 610 ObchZ, a že dohodu o této náležitosti nelze dovodit ani ze záznamu právní předchůdkyně žalobkyně o telefonické objednávce žalované, je tato její námitka nedůvodná, jelikož vzhledem k § 756 ObchZ a článku 4. a článku 9. odst. 1 Úmluvy CMR. je třeba dospět k závěru, že se ustanovení § 610 ObchZ v daném případě neuplatní. Je-li podle článku 9. odst. 1 Úmluvy CMR mezinárodní nákladní list dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, pak obsah smlouvy je dán údaji, které článek 6. Úmluvy CMR předepisuje pro nákladní list a které podle zjištění odvolacího soudu předmětný mezinárodní nákladní list obsahoval.*

³⁵⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 01. 2010, sp. zn. 23 Cdo 65/2009, kde soud dovozuje, že *Úmluva CMR upravuje obsah smlouvy o přepravě pouze pro případ, že je vystaven nákladní list; nákladní list je mimo jiné též dokladem o obsahu smlouvy, pokud není prokázán opak (srov. čl. 9 odst. 1 Úmluvy CMR), a předepisuje-li Úmluva CMR v čl. 6 odst. 1 nezbytné obsahové náležitosti nákladního listu, stanoví zároveň obligatorní náležitosti smlouvy o přepravě věci.*

Srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5051/2009.

důkazním funkcím (srov. též čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR).³⁵¹ Současně platí, že stejně jako případné nedostatky nákladního listu nezpůsobují neplatnost přepravní smlouvy, nemají takové (obsahové) nedostatky vliv ani na platnost a právní účinky vystaveného nákladního listu jako celku.³⁵² Domněnka, že obsah smlouvy o přepravě věci odpovídá náležitostem zaneseným do nákladního listu, tedy odpadá jen ohledně v tomto přepravním dokladu nezachycených údajů; tyto tak budou muset být prokazovány přípustnými důkazními prostředky dle příslušného národního (procesního) práva.³⁵³ Jednotlivá smluvní ujednání proto lze touto domněnkou prokazovat jen tehdy, byly-li zapsány do vystaveného nákladního listu.

Nákladní list musí³⁵⁴ obsahovat tyto **náležitosti** (srov. čl. 6 odst. 1 Úmluvy CMR):

- a) místo a datum vystavení,
- b) jméno a adresu odesílatele,³⁵⁵
- c) jméno a adresu dopravce,³⁵⁶

³⁵¹ Srov. rozsudek BGH ze dne 09. 02. 1979, sp. zn. I ZR 67/77, v němž soud dovozuje (právní větou): *Předpokladem domněnky dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR je skutečnost, že byl v souladu s odpovídajícími ustanoveními Úmluvy CMR vystaven nákladní list.*

³⁵² MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 915 s.

³⁵³ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1140 s.

³⁵⁴ Německá doktrína poukazuje na zavádějící překlad tohoto slova (*musí*, německy *muß*), který celkem neodpovídá závaznému francouzskému (*doit contenir*), resp. anglickému (*shall contain*) znění, z nichž lze dovodit, že se nejedná – ve smyslu (výše uvedených) právních následků absence v čl. 6 Úmluvy CMR zmíněných údajů – o donucující ustanovení. Srov. FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 216 s.

³⁵⁵ V praxi mezinárodní silniční nákladní přepravy bývá velmi často v nákladním listě jako odesílatel uveden vlastník, resp. výrobce zboží (zásilky), a to i tehdy, představuje-li pouze příkazce, který obstaráním přepravy pověřil zasílatele. Tento zasílatel, který je stranou přepravní smlouvy (jako odesílatel), v nákladním listě většinou vůbec nefiguruje, což může způsobit zhoršenou důkazní situaci zejména při následném uplatňování škodového nároku zasílatele (vlastním jménem, na účet příkazce) vůči dopravci.

K tomu srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 03. 2012, sp. zn. 23 Cdo 4407/2010, v němž soud podává: *Smluvními stranami smlouvy o přepravě je odesílatel a dopravce. Navzdory obsahu nákladního listu CMR je možné prokázat, že skutečným odesílatelem, tj. stranou přepravní smlouvy, byl jiný subjekt, než je uvedeno v nákladním listě CMR. Důkazní břemeno v tomto leží na dopravci (rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 10. 2002, sp. zn. 29 Odo 799/2001, uveřejněné pod č. 68/2004 Sbírkou soudních rozhodnutí a stanovisek).*

Srov. dále usnesení NS SR ze dne 21. 10. 2008, sp. zn. 4 Obo 218/2007, jakož i rozsudek NS SR ze dne 13. 09. 2011, sp. zn. 3 Obo 150/2010.

³⁵⁶ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 12. 2011, sp. zn. 23 Cdo 4117/2011.

- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,³⁵⁷
- e) jméno a adresu příjemce,³⁵⁸
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věci nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení,
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou váhu zásilky³⁵⁹ nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží,
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),³⁶⁰
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,
- k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR.

Nákladní list musí popřípadě obsahovat ještě následující údaje (srov. čl. 6 odst. 2 Úmluvy CMR), a to za předpokladu, že jejich obsah představuje **dohodu mezi stranami** předcházející takovému zápisu:³⁶¹

- a) zákaz překládky,
- b) výdaje, které bere odesílatel na sebe,
- c) výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky,³⁶²
- d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání,³⁶³
- e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky,

³⁵⁷ Tyto náležitosti jsou velmi důležité z hlediska samotné aplikace Úmluvy CMR (srov. čl. 1 odst. 1 Úmluvy CMR), určení výše náhradové povinnosti dopravce za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky (srov. čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR), počátku běhu promlčecí lhůty [srov. čl. 32 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR], jakož i určení rozhodného práva či pravomoci a příslušnosti soudu.

K místu určení zásilky srov. dále např. rozsudek BGH ze dne 13. 07. 2000, sp. zn. I ZR 156/98, v němž soud uzavírá: *Odvolání nemůže být úspěšné i z toho důvodu, že ztráta zásilky se zakládá na zaviněném jednání L.-GmbH, která společnost opomenula uvést v kolonce č. 3 vystaveného nákladního listu přesnou adresu místa určení. Uvedení údaje „Moskva, Rusko“ nelze považovat za dostatečné, neboť pod pojmem „místa určení“ ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. d) Úmluvy CMR nutno rozumět přesné geografické označení konkrétního místa s uvedením názvu ulice a čísla domu.*

³⁵⁸ Udání vícero příjemců není přípustné. K tomu srov. rozsudek BGH ze dne 15. 06. 2000, sp. zn. I ZR 55/98.

³⁵⁹ Tento údaj je nezbytný pro výpočet limitované náhrady škody dle čl. 23 a 25 Úmluvy CMR.

³⁶⁰ Zásadně postačí, bude-li zřejmý rozsah těchto nákladů, přičemž je přípustný i případný odkaz na ceník či tarif dopravce. K tomu srov. rozsudek OGH ze dne 03. 10. 1973, sp. zn. 7 Ob 148/73.

³⁶¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 127 s.

³⁶² Srov. např. rozsudek BGH ze dne 10. 02. 1982, sp. zn. I ZR 80/80, kde soud dovozuje (právní větou): *Zanesení dohody ohledně povinnosti dopravce vydat příjemci zboží jen proti zaplacení dobírky do nákladního listu [čl. 6 odst. 2 písm. c) Úmluvy CMR] slouží – ostatně jako nákladní list „obecně“ – důkazním účelům. Z hlediska účinnosti tohoto ujednání nemá zápis do nákladního listu žádnou právní relevanci.*

³⁶³ Tyto zápisy mají konstitutivní charakter (srov. čl. 24 a 26 Úmluvy CMR).

- f) smluvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena,³⁶⁴
- g) seznam dokladů předaných dopravci.

Konečně platí, že strany přepravní smlouvy mohou zapsat do nákladního listu ještě jakékoliv **jiné náležitosti**, které pokládají za užitečné (srov. čl. 6 odst. 3 Úmluvy CMR).

2.4.1.2. Formální náležitosti nákladního listu

Úmluva CMR nestanovuje v jaké **formě**³⁶⁵ či v jakém jazyce má být nákladní list vystaven. Má být však vystaven **ve třech původních (originálních) vyhotoveních**, z nichž první obdrží odesílatel, druhé doprovází zásilku (a bude vydáno příjemci) a třetí si ponechá dopravce (srov. čl. 5 odst. 1 Úmluvy CMR). V praxi silniční nákladní přepravy je již dlouhou dobu využíváno vzorové vyhotovení nákladního listu vypracované a několikrát inovované Mezinárodní unií silniční dopravy (*International Road Union, IRU*), představující tři různobarevné, propisovací listy (růžový pro odesílatele, modrý pro příjemce a zelený pro dopravce).³⁶⁶ V mnoha smluvních státech Úmluvy CMR je však běžné a obvyklé vystavování vícero vyhotovení nákladních listů (např. v Německu 4, v Rakousku 6 atd.). Takovýto postup se *de iure* považuje za povolený, nicméně s ohledem na čl. 41 Úmluvy CMR nelze tato vyhotovení pokládat za originály, nýbrž pouze za kopie.³⁶⁷ Je-li třeba zásilku naložit na několik vozidel, anebo jde-li o různé druhy nebo samostatné části zásilky, mají odesílatel nebo dopravce právo žádat o vystavení tolika nákladních listů, kolika vozidel má být použito, anebo kolik

³⁶⁴ Zápis tohoto údaje nemá konstitutivní účinky, a tudíž není předpokladem účinnosti ujednání přepravní lhůty; v případě jeho absence je však věcí odesílatele, aby v případě sporu prokázal, jaká dodací lhůta byla skutečně ujednána. Srov. BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 945 - 946 s. Srov. dále rozsudek BGH ze dne 30. 09. 1993, sp. zn. I ZR 258/91.

Srov. též rozsudek NS SR ze dne 27. 04. 2011, sp. zn. 4 Obo 36/2010, ve kterém se podává: *Kedže prepravná zmluva je konsenzuálnou zmluvou, ktorá je platná aj bez nákladného listu, môže byť dohoda o dodacej lehote iba ústna a nie je potrebné uvádzať ju v nákladnom liste. Podľa Dohovoru CMR je teda dohoda o dodacej lehote pre strany záväzná, aj keď táto lehota nie je obsiahnutá v nákladnom liste. Zmluvným stranám sa však odporúča, aby dohodu o dodacej lehote vyjadrili písomnou formou, lebo tým predchádzajú prípadným sporom a výhradám.*

³⁶⁵ S ohledem na zejména důkazní funkce, jež nákladní list plní, je jistě nezbytné ho vystavit v (písemné) materiální podobě.

³⁶⁶ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 80 s.

³⁶⁷ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1138 s.

druhů nebo samostatných částí zásilky se má nakládat (srov. čl. 5 odst. 2 Úmluvy CMR).

Nákladní list musí být (ve všech originálních vyhotoveních) **podepsán odesílatelem i dopravcem**, které podpisy lze – dovoluje-li to právní řád příslušného státu (ve kterém se nákladní list vystavuje) – nahradit jejich vytištěnými podpisy, resp. otisky jejich razítek (srov. čl. 5 odst. 1 Úmluvy CMR). V České republice takovéto nahrazení podpisu ovšem možné není. Nepodepsaný nákladní list (kteroukoliv ze stran) je neplatný,³⁶⁸ resp. nemá právní účinky předpokládané Úmluvou CMR, především tedy není schopen plnit jinak mu přiznané (výše uvedené) důkazní funkce;³⁶⁹ nemusí to však nutně znamenat, že mu nebude jednajícím soudem přiznána žádná důkazní hodnota.³⁷⁰ Nákladní list není v žádném případě cenným papírem, neboť s jeho vystavením a existencí nejsou spojeny jakékoliv majetkové nároky.³⁷¹

Úmluva CMR, stejně jako občanský zákoník nestanovují ani to, která strana přepravní smlouvy má nákladní list vystavit. Naproti tomu německá právní úprava tuto mezeru v Úmluvě CMR vyplňuje ustanovením § 408 odst. 1 HGB, ve smyslu kterého má dopravce právo požadovat, aby tento stěžejní přepravní doklad vystavil odesílatel.³⁷² V praxi silniční nákladní přepravy je nicméně „vystavující“ stranou **zpravidla odesílatel** (jakožto zbožíznalec), přičemž i Úmluva CMR to nepřímou předpokládá,³⁷³

³⁶⁸ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGBN und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 214 s.

³⁶⁹ Srov. rozsudek BGH ze dne 16. 10. 1986, sp. zn. I ZR 149/84, kde soud dovozuje, že v případě sporu nemá nákladní list předpokládanou důkazní hodnotu. K tomu by totiž bylo nezbytné, aby byl vystaven řádně, tedy v souladu s příslušnými ustanoveními Úmluvy CMR. Tento předpoklad splněn není, neboť nákladní list neodpovídá požadavkům dle čl. 5 odst. 1 Úmluvy CMR. Dle tohoto ustanovení má být nákladní list podepsán odesílatelem a dopravcem. V projednávaném případě žalovaná založila do spisu kopii nákladního listu vyplněného řidičem dne 25. 08. 1982, v němž byla v kolonce 1 rukou vyplněna firma odesílatele R. Chemie AG, kolonka č. 22 „podpis a razítko odesílatele“ ovšem zůstala prázdná. Formální požadavek ve smyslu čl. 5 odst. 1 Úmluvy CMR tudíž nebyl naplněn.

³⁷⁰ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 913 s.

³⁷¹ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 929 s.

³⁷² PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 185 s.

³⁷³ V literatuře se ovšem vyskytují i odlišné názory dovozující, že Úmluva CMR (byť to výslovně nezakládá) předvídá vystavení nákladního listu dopravcem, což plyne z textace jejího čl. 5 odst. 1 věta třetí. Zde se totiž normuje, že první vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, který překlad nicméně zcela neodpovídá závaznému anglickému znění: *the first copy shall be handed to the sender*, tj. první vyhotovení bude předáno odesílateli. Stejně tak se v tomto ustanovení (konečně) uvádí, že třetí vyhotovení si ponechá dopravce (*the third shall be retained by the carrier*), z čehož lze rovněž nepřímou usuzovat, že dopravce si ponechá vyhotovení nákladního listu, který předtím sám vystavil. Srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 21 s.

když jej stíhá **nelimitovanou objektivní odpovědností** za veškeré výlohy a škody, které dopravci vzniknou v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti údajů uvedených v čl. 6 odst. 1 písm. b), d), e), f), g), h), a j), jakož i údajů uvedených v článku 6 odst. 2 této úmluvy, a konečně všech ostatních údajů nebo pokynů, které dal odesílatel pro vystavení nákladního listu nebo za účelem jejich zaznamenání v nákladním listě (srov. čl. 7 odst. 1 Úmluvy CMR).³⁷⁴ Dopravce naproti tomu odpovídá oprávněnému za veškeré výlohy a škody vzniklé na základě **opomenutí zápisu tzv. *Paramount Clause***, tedy údaje o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR (srov. čl. 7 odst. 3 Úmluvy CMR). I tato odpovědnost je objektivní a neomezená, přičemž jejím účelem je dosažení bezpochybné aplikovatelnosti Úmluvy CMR, a to i tehdy je-li spor veden v jejím nesmluvním státě (volba rozhodného práva). Každopádně lze jen doporučit, aby jak odesílatel, tak dopravce věnovali zvýšenou pozornost vystavování nákladních listů, jakož i zápisům v nich, a aby si při této činnosti ve vlastním zájmu poskytovali veškerou nezbytnou součinnost.

V této souvislosti nelze nezmínit, že Protokolem ze dne 20. 02. 2008, jenž nabyl účinnosti dne 05. 06. 2011, byla do přeprav podléhajících právnímu režimu Úmluvy CMR zavedena možnost používání **elektronického nákladního listu (*e-CMR*)**. Takový nákladní list má být podepsán zaručeným elektronickým podpisem, resp. jakýmkoli jiným způsobem elektronického ověření, platného dle práva státu, v němž byl tento nákladní list vydán. Z hlediska obsahových náležitostí elektronického nákladního listu k žádným změnám nedošlo, pročež i takový nákladní list musí obsahovat náležitosti stanovené v čl. 6 Úmluvy CMR.

³⁷⁴ Srov. rozsudek BGH ze dne 15. 06. 2000, sp. zn. I ZR 55/98, v němž soud podotýká, že *z hlediska nároku na náhradu škody dle čl. 7 odst. 1 Úmluvy CMR je nezbytné, aby škoda, jež má být nahrazena, byla způsobena neúplnými údaji zanesenými do nákladního listu. Důkazním břemenem zatížený žalovaný (dopravce) ovšem takový důkaz nepřinesl.*

Kromě uvedené odpovědnosti řeší Úmluva CMR odpovědnost odesílatele (pouze) za škody způsobené vadami obalu (srov. čl. 10 Úmluvy CMR), dále v důsledku absence, neúplnosti či nesprávnosti poskytnutých, resp. předaných informací a dokladů (srov. čl. 11 odst. 2 Úmluvy CMR) a konečně v souvislosti s předáním nebezpečné zásilky k přepravě (srov. čl. 22 odst. 2 Úmluvy CMR). Odpovědnost odesílatele není z hlediska rozsahu žádným způsobem (Úmluvou CMR) omezena a vtahuje se též na případný ušlý zisk. Smluvní omezení rozsahu odpovědnosti je ve smyslu čl. 41 odst. 1 Úmluvy CMR nepřijatelné. Srov. FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 226 s.

I vzhledem k tomu, že zmíněný Protokol ratifikovalo v současné době pouze 20 smluvních států Úmluvy CMR,³⁷⁵ nedošlo prozatím v praxi mezinárodní silniční nákladní přepravy k jeho „masovému“ využívání. Je však zřejmé, že je pouze otázkou času, kdy i oblast přepravních služeb projde nevyhnutelnou „plnou“ elektronizací a používání elektronického nákladního listu se stane každodenní praxí, a to pochopitelně se všemi výhodami i problémy, které tato forma základního přepravního dokladu přinese.

2.4.2. Převzetí zásilky k přepravě

Další důležitá (důkazní) funkce nákladního listu spočívá v tom, že zakládá právní **domněnku o převzetí zásilky** k přepravě dopravcem (srov. čl. 9 odst. 1 Úmluvy CMR).³⁷⁶ Současně vytváří domněnku, že zásilka a její obal byly v okamžiku jejího převzetí **v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě**,³⁷⁷ což ovšem neplatí, zapsal-li dopravce do nákladního listu své výhrady dle čl. 8 odst. 2 Úmluvy CMR (srov. čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR).³⁷⁸ Tato domněnka nedopadá na váhu či jinak než počtem kusů vyjádřené množství zásilky.³⁷⁹ Domněnky dle čl. 9 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR jsou vždy vyvratitelné, přičemž důkazním břemenem je zatížena ta strana přepravní smlouvy, resp. příjemce, která správnost odpovídajícího zápisu v nákladním listě popírá.³⁸⁰ V procesní rovině – v poměrech českého právního řádu – nacházejí tyto vyvratitelné domněnky svůj odraz v § 133 o. s.

³⁷⁵ Po ratifikaci však volá odborná veřejnost i v jiných smluvních státech. Srov. článek na internetovém portálu <https://trans.info/> ze dne 24. 01. 2019 s názvem *Elektronischer Frachtbrief: Wann wird Deutschland das Protokoll unterzeichnen?*, dostupný online zde: <https://trans.info/de/elektronischer-frachtbrief-wann-wird-deutschland-das-protokoll-unterzeichnen-101643#>

³⁷⁶ Srov. rozsudek NS SR ze dne 31. 01. 2011, sp. zn. 5 Obo 70/2009: *Žalovaný svojím podpisom a otlačkom pečiatky na nákladnom liste potvrdil prevzatie zásielky bez výhrad v uvedenom množstve - 830 kartónov obuvi. Nesporne z vykonaného dokazovania vyplýva, že v okamihu vykládky u príjemcu (M.) prepravovaná zásielka nezodpovedala deklarovánému množstvu na medzinárodnom nákladnom liste (rozdiel v množstve). Žalovaný ako dopravca neuniesol dôkazné bremeno a nezbavil sa zodpovednosti za čiastočnú stratu zásielky a vzniknutú škodu v zmysle Čl. 17 ods. 2, 4 Dohovoru CMR.*

³⁷⁷ Srov. též rozsudek OGH ze dne 03. 07. 1985, sp. zn. 3 Ob 547/85.

³⁷⁸ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 01. 2007, sp. zn. 32 Odo 205/2005, ve kterém soud uzavírá: *V dané věci však dovolatel v nákladním listu neuvedl žádné výhrady, a proto se dovolací soud shoduje se správným závěrem odvolacího soudu, že došlo k naplnění uvedené právní domněnky, že dovolatel převzal zásilku i s obalem v dobrém stavu a počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.*

³⁷⁹ Nejednalo-li se o případ odesílatelem požadovaného přezkoušení zásilky dopravcem dle čl. 8 odst. 3 Úmluvy CMR.

³⁸⁰ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 922 s.

ř., dle něhož platí, že skutečnost, pro kterou je v zákoně stanovena domněnka, jež připouští důkaz opaku, má soud za prokázanou, pokud v řízení nevyšel najevo opak.³⁸¹ Tyto domněnky každopádně vyžadují v souladu s příslušnými ustanoveními Úmluvy CMR vystavený a oběma stranami přepravní smlouvy podepsaný nákladní list.³⁸²

Domněnce dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR předchází povinnost³⁸³ dopravce přezkoumat při převzetí zásilky k přepravě jednak správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů, o jejich značkách a číslech, a dále zjevný stav zásilky a jejího obalu (srov. čl. 8 odst. 1 Úmluvy CMR). Jedná se o **evidenční kontrolu zásilky** na nakládku prováděnou dopravcem (zásadně řidičem, resp. osádkou přistaveného vozidla), která směřuje ke zjištění, zda dopravce skutečně přebírá od odesílatele zásilku svým množstvím i označením shodnou s jejím vymezením v přepravním dokladu (nákladním listě). Úmluva CMR v tomto ohledu zcela neodráží moderní způsoby přepravy zboží (vč. současných obalových technik), které takovou kontrolu ze strany dopravce častokrát podstatně stěžují, resp. úplně vylučují (např. přeprava tekutých, sypkých či plyných látek). Každopádně je účelem této kontroly též **prověření vnějšího stavu zásilky včetně obalu, nikoliv jejího obsahu**,³⁸⁴ které je ovšem zásadně omezeno – při absenci jiného smluvního ujednání – na případné zjevné vady zjistitelné běžnou

³⁸¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1781/2010.

³⁸² Srov. rozsudek BGH ze dne 17. 04. 1997, sp. zn. I ZR 251/94, kde se dovozuje (právní větu): *Řádně vystavený a podepsaný nákladní list poskytuje ve smyslu čl. 9 odst. 1 Úmluvy CMR vyvratitelný důkaz o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, stejně jako o převzetí zásilky k přepravě, a vede tak k přesunu důkazního břemene. Nákladnímu listu podepsanému pouze jednou stranou může přináležet důkazní hodnota obecné listiny dle příslušného národního procesního práva.*

³⁸³ Německá judikatura upozorňuje, že se nejedná o zákonnou povinnost, jež může být mj. sankcionována případným nárokem na náhradu škody. K tomu srov. rozsudek BGH ze dne 09. 02. 1979, sp. zn. I ZR 67/77, kde soud uzavírá: *Zde založená povinnost dopravce přezkoumat při převzetí zásilky k přepravě její zjevný stav, a dále zanést do nákladního listu případné výhrady s odůvodněním, předpokládá – dle výslovného znění i kontextu daného ustanovení – rovněž vystavení nákladního listu. Nejedná se tedy o zákonnou povinnost vůči odesílateli. Důsledkem jejího nesplnění je pouze to, že dopravce musí – byl-li vydán nákladní list, avšak nebyly v něm zaneseny jeho odůvodněné výhrady – akceptovat domněnku dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR.*

³⁸⁴ Francouzská judikatura nicméně zvykla rozšiřovat domněnku dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR též na obsah jednotlivých kusů zásilky, protože dovodila právo dopravce tento obsah kontrolovat a zkoumat; pokud tak neučinil a současně nezapsal tomu odpovídající výhrady do nákladního listu, musel počítat s platností předmětné domněnky v uvedeném rozsahu. Tyto závěry však byly převzaty z vnitrostátní úpravy přepravního práva a jsou ve zřejmém rozporu s Úmluvou CMR, která nastoupením domněnky dle svého čl. 9 odst. 2 sankcionuje dopravce za porušení povinností dle čl. 8 odst. 1, nikoliv za výkon jeho práva. Srov. BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 965 s.

Srov. dále rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 08. 2002, sp. zn. 29 Odo 702/2001, v němž soud podotýká, že *ve smyslu čl. 8 odst. 1 Úmluvy CMR byl proto žalovaný povinen přezkoumat jen počet palet a zjevný stav zásilky a jejího obalu, nikoli počet krabic, natož rolí fotopapíru.*

prohlídkou (pochopitelně za předpokladu zachování odborné, profesionální péče) bez nutnosti využití zvláštních technických či jiných prostředků.³⁸⁵ Evidenční kontrola se vztahuje i na ložení a fixování zásilky na vozidle.³⁸⁶ Sporné je, zda se kontrola vztahuje též na prověření **teplotních parametrů zásilky**, resp. vozidla, většina autorů se však přiklání ke kladnému závěru, když i tuto skutečnost subsumují pod legální termín zjevný vnější stav zásilky.³⁸⁷ Každopádně má tato kontrola a potažmo na ni navazující domněnka dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR zásadní důsledky zejména z hlediska odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce.

Vůči případnému nesouladu údajů v nákladním listě se skutečným počtem kusů zásilky, jejích značkami a čísly, resp. vůči zjevnému stavu převzaté zásilky a jejího obalu je dopravce oprávněn se ohradit, přičemž je povinen tyto **výhrady** zanést do nákladního listu. Výhrady musí být učiněny při převzetí zásilky k přepravě a současně před předáním příslušného vyhotovení nákladního listu odesílateli; nedojde-li k zápisu těchto výhrad do odesílatelova vyhotovení nákladního listu, jsou vůči němu neúčinné.³⁸⁸ Stejně tak výhrady „obecného“ charakteru (např. pod výhradou, s výhradou) nemají žádnou právní relevanci. Výhrady ke **zjevnému stavu zásilky musí být vždy odůvodněné**, přičemž ani zápis těchto výhrad do nákladního listu nezbavuje dopravce povinnosti učinit veškerá opatření k nápravě zjištěného závadného stavu, a to včetně možnosti odmítnout provést sjednanou přepravu. V opačném případě se dopravce vystavuje minimálně riziku možné spoluodpovědnosti za škodu vzniklou na převzaté zásilce. Výhrady dopravce k **nesouladu údajů v nákladním listě** se skutečným (převzatým) počtem kusů zásilky, jejích značkami a čísly nemusí být odůvodněné. Nicméně nemá-li dopravce vhodné prostředky k přezkoumání správnosti těchto údajů, rovněž musí zapsat do nákladního listu své výhrady, avšak tentokrát i s jejich

³⁸⁵ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 231 s.

³⁸⁶ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 73 s.

³⁸⁷ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 185 s. K opačnému názoru srov. např. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 29 s., kde se dovozuje, že v rámci evidenční kontroly dle čl. 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR není dopravce povinen zkoumat, jestli má zásilka stanovenou teplotu, pod kterou má být přepravována, ledaže by teplotní rozdíl byl tak markantní, že by byl poznatelný zvenčí např. dotekem zboží či jeho obalu.

³⁸⁸ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1150 s.

odůvodněním. Dopravcem zapsané výhrady odesílatele nezavazují, ledaže je v nákladním listě výslovně uznal (srov. čl. 8 odst. 2 Úmluvy CMR).

Odesílatel je konečně oprávněn žádat od dopravce **přezkoušení** hrubé váhy zásilky nebo jejího množství vyjádřeného jiným způsobem, přičemž může žádat též přezkoušení obsahu jednotlivých kusů zásilky; výsledek tohoto přezkoušení se zaznamená v nákladním listě, přičemž v takovém případě má dopravce nárok na náhradu výloh s tímto přezkoušením spojených (srov. čl. 8 odst. 3 Úmluvy CMR). I zápis výsledku tohoto přezkoušení má za následek založení domněnky ve smyslu čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR. V takovém případě dopravce jen stěží později prokáže, že převzal zásilku v jiné hmotnosti či množství, než jaké byly na základě přezkoušení do nákladního listu zapsány.

V uvedených souvislostech je záhodno zmínit, že **odesílatel odpovídá dopravci za jakékoliv škody** způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách **vadami obalu zásilky**, jakož i za veškeré výlohy vzniklé z tohoto důvodu, ledaže by závada byla zjevná nebo dopravci známá v době převzetí zásilky k přepravě a dopravce k tomu neměl žádné výhrady (srov. čl. 10 Úmluvy CMR). I v tomto případě se tedy vychází z předpokladu, že odesílatel je zbožíznalcem, a tudíž nejlépe ví, jakým způsobem je potřeba zásilku zabalit pro účely její bezpečné přepravy.³⁸⁹ Při správné volbě obalu tak musí přihlížet zejména k vlastní povaze zásilky, typu a vlastnostem použitého vozidla, zvolenému způsobu přepravy, přepravní trase, klimatickým a geografickým podmínkám tranzitních krajín i povaze dalších společně přepravovaných zásilek.³⁹⁰ Odpovědnost odesílatele za vady obalu, **nikoliv za vadné naložení či uložení zásilky**,³⁹¹ je dána bez ohledu na zavinění, není Úmluvou CMR nijak limitována a směřuje pouze k dopravci, nikoliv vůči třetím osobám; případná

³⁸⁹ Současně se dovozuje, že odesílatelem poskytnutý obal zásilky (jako např. palety), stejně jako jím použité upevňovací a zajišťovací prostředky či jím dodaný kontejner tvoří součást dopravci předaného zboží. Srov. FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 190 s.

³⁹⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 167 s.

³⁹¹ Srov. rozsudek OGH ze dne 02. 04. 1982, sp. zn. 7 Ob 526/82, v němž soud dovozuje, že *Úmluva CMR upravuje pouze odpovědnost odesílatele vůči dopravci za škody způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách vadami jejího obalu, jakož i za veškeré výlohy vzniklé z tohoto důvodu (čl. 10 Úmluvy CMR). Škody či výlohy vzniklé v důsledku vadného naložení zboží na dopravní prostředek dopravce nejsou v Úmluvě CMR zmíněny, neboť tato neobsahuje právní regulaci nakládky zásilky. Analogické použití čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR není z důvodu jiného účelu právní úpravy (odpovědnost dopravce) možné.*

Obdobné závěry dovodil rakouský nejvyšší soud též v rozsudku ze dne 18. 12. 1984, sp. zn. 2 Ob 515/84.

odpovědnost vůči jiným osobám bude řešena dle ustanovení příslušného národního právního řádu (srov. zejm. § 1912 OZ).³⁹² Rozebírané ustanovení čl. 10 Úmluvy CMR rovněž nesměřuje k odpovědnosti odesílatele za škodu na vlastní přepravované zásilce, nýbrž – jak plyne z dikce této normy – **ke škodám (újmám) na životě a zdraví osob, na provozních prostředcích a jiných zásilkách**. Škoda na zásilce vzniklá v důsledku nesprávně zvoleného, nedostatečného či poškozeného obalu bude event. liberačním důvodem dopravce ve smyslu čl. 17 odst. 2, resp. odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR. Co se týče výhrad dopravce, tyto nemusí být zapsány do nákladního listu, nicméně v takovém případě bude dopravce jen stěží schopen prokázat, že takové výhrady učinil. Lze proto doporučit, aby případné výhrady dopravce týkající se namítaného obalu zásilky byly do nákladního listu zapsány, resp. jiným způsobem zachyceny či zdokumentovány pro případ pozdějšího sporu s odesílatelem.

2.4.3. Informační povinnost odesílatele

Odesílatel je dle čl. 11 odst. 1 Úmluvy CMR povinen dát dopravci k dispozici, resp. připojit k nákladnímu listu všechny doklady potřebné k celním a dalším úředním jednáním prováděným před vydáním zásilky, přičemž je současně povinen poskytnout dopravci všechny relevantní informace, o které požádá. Jedná se tedy o **informační povinnost** odesílatele, resp. jeho povinnost předat dopravci **listiny** potřebné pro bezproblémové provedení sjednané přepravy do místa určení. Pochopitelně v prostoru Evropské unie je rozsah této povinnosti značně zúžen, nicméně nemusí se jednat pouze o celní doklady. Zpravidla půjde o doklady vztahující se k samotnému přepravovanému zboží, nikoliv (výlučně) k provozu dopravcova obchodního závodu,³⁹³ jako jsou různé povolení, licence, certifikáty atd. I když budou tyto doklady a informace předávány dopravci zpravidla před započítím přepravy, resp. při převzetí zásilky k přepravě, nemusí tak tomu nutně být, když to Úmluva CMR přímo nevyžaduje. Nicméně i nevčasné splnění této povinnosti odesílatele může založit jeho odpovědnost za vzniklou škodu.³⁹⁴

³⁹² MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 923 s.

³⁹³ STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1188 s.

³⁹⁴ Srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 06. 2004, č. j. 27 Co 288/2002-98.

Dopravce není povinen zkoumat správnost či úplnost těchto listin a informací (srov. čl. 11 odst. 2 věta první Úmluvy CMR). Lze na něj však vztáhnout vysvětlovací povinnost, má-li vědomost o požadavcích nutných k řádnému provedení požadované přepravy.³⁹⁵ Úmluva CMR explicitně zakládá objektivní **odpovědnost odesílatele** za nesplnění uvedených povinností, když tento odpovídá dopravci za všechny škody vzniklé v důsledku nepředání a neposkytnutí potřebných dokladů a informací, resp. v důsledku jejich neúplnosti či nesprávnosti, avšak pouze za předpokladu, že se nejedná o nedostatek zaviněný dopravcem (srov. čl. 11 odst. 2 věta druhá Úmluvy CMR). Tato odpovědnost je tedy dána bez ohledu na zavinění odesílatele, přičemž Úmluvou CMR není žádným způsobem omezena. Pochopitelně nelze vyloučit, aby v důsledku porušení uvedených informačních povinností odesílatele **došlo ke škodě na (jeho vlastní) zásilce, resp. ke škodě způsobené překročením dodací lhůty**, když je v takovém případě zásadně vyloučena odpovědnost dopravce (jedná se o liberační důvod dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR).³⁹⁶ Porušení informační povinnosti musí být ovšem v příčinné souvislosti se vznikem škody.³⁹⁷ Liberace odesílatele „zaviněním“ dopravce se může jevit zmatečná, a to s ohledem na přímo formulovanou „nepovinnost“ zkoumání správnosti či úplnosti dokladů a informací z jeho strany. Literatura tak dovozuje, že zavinění dopravci bude lze přičítat zejména v situacích, kdy budou vady těchto dokumentů či sdělení zcela zjevné i bez nutnosti bližšího zkoumání dopravcem, resp. kdy např. použije doklady nesprávné, ačkoli se ty správné a potřebné nacházely v jeho držení.³⁹⁸

³⁹⁵ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 187 s.

³⁹⁶ LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 33 s.

³⁹⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 03. 2011, sp. zn. 23 Cdo 331/2010, v němž soud dovozuje: *Lze uzavřít, že každý následek je výsledkem řetězce celé řady příčin a následků jdoucích do vzdálené minulosti; z tohoto hlediska je možné argumentovat, že kdyby byla žalovaná informována o povaze zásilky, k přepravě by ji nepřevzala a ke škodě by nedošlo. Stejně dobře by však bylo možno tvrdit, že k řetězci příčin a následků ústícímu ve vznik škody by nedošlo, kdyby (například) se žalobkyně rozhodla svěřit zásilku jinému dopravci (srov. shodnou argumentaci v již citovaném rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 21 Cdo 564/2008). Jestliže zjištěný mechanismus vzniku škody se zvláštní povahou zásilky nijak nespojuje, nelze – v intencích vyložených judikatorních závěrů – sledovat věcné propojení mezi porušením informační povinnosti žalobkyní a vzniklou škodou; o příčinnou souvislost, jak je pojímána z pohledu práva, se tu nejedná (srov. mutatis mutandis závěry rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. května 2005, sp. zn. 25 Cdo 1462/2003, uveřejněného pod č. C 2593 Souboru civilních rozhodnutí Nejvyššího soudu, C. H. Beck, svazek 29).*

³⁹⁸ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 185 s.

Dopravce naproti tomu odpovídá jako komisionář **za následky ztráty nebo nesprávného použití**³⁹⁹ odesílatelem předaných dokladů, a to až do výše částky, kterou by hradil v případě ztráty zásilky (srov. čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR). Rovněž se jedná o odpovědnost objektivní, v tomto případě ovšem **limitovanou** čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR. Uvedení předaných dokladů v nákladním listě není předpokladem této odpovědnosti, nicméně odesílateli – založením domněnky dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR – podstatně ulehčí následné prokazování, že dopravci skutečně tyto (jím ztracené) dokumenty předal. Vymezení pojmu „komisionář“, resp. „odpovědnost komisionáře“ Úmluva CMR neskýtá, druh i rozsah této odpovědnosti se proto budou řídit aplikovatelným národním právem; základ tohoto odpovědnostního nároku tedy „leží“ v prostoru národních právních řádů.⁴⁰⁰ V případě, že v důsledku ztráty či nesprávného použití předaných dokladů vznikne škoda na zásilce, resp. dojde k překročení dodací lhůty (a vzniku škody z tohoto důvodu), bude se primárně aplikovat odpovědnostní režim dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR.⁴⁰¹

Konečně nutno poukázat na čl. 22 odst. 1 Úmluvy CMR, dle něhož je odesílatel povinen upozornit dopravce na přesnou povahu nebezpečí, které plyne z **nebezpečné zásilky**,⁴⁰² pokud mu takovou zásilku odevzdává k přepravě; současně je odesílatel povinen sdělit dopravci, jaká bezpečnostní opatření je v této souvislosti potřebné učinit. Formu těchto sdělení Úmluva CMR nijak blíže nespecifikuje, je tedy záležitostí odesílatele – chce-li dostát splnění předmětné informační povinnosti – učinit tato sdělení nepochybným a později snadno prokazatelným způsobem. Úmluva CMR nicméně předpokládá, že se toto upozornění zaznačí v nákladním listě, přičemž není-li tomu tak, je povinností odesílatele anebo příjemce prokázat jiným způsobem, že dopravce znal přesnou povahu nebezpečí spojeného s přepravou takové (nebezpečné)

³⁹⁹ K nesprávnému použití dokladů srov. např. rozsudek BGH ze dne 26. 06. 1997, sp. zn. I ZR 32/95, v němž soud podává, že *za nesprávné použití je třeba v každém případě považovat jakékoliv neoprávněné zacházení s přepravními doklady.*

⁴⁰⁰ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 925 s.

⁴⁰¹ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 977 s.

⁴⁰² V této souvislosti je nutné zmínit, že mezinárodní přeprava nebezpečných věcí podléhá též zvláštní regulaci ve smyslu Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) ze dne 30. 09. 1957, jejímž smluvním státem je rovněž Česká republika; čl. 22 Úmluvy CMR však žádným způsobem neodkazuje na zmíněnou dohodu, pročež je nutné jej aplikovat nejenom na zásilky (věci), které jsou ve smyslu této dohody považovány za nebezpečné, nýbrž na jakékoliv věci, které z hlediska svých vlastností mohou představovat riziko újm na životě, zdraví, majetku či životním prostředí.

zásilkou.⁴⁰³ V případě, že dopravce toto nebezpečí neznal, je oprávněn zásilku kdykoliv a kdekoliv složit, zničit anebo zneškodnit, a to bez povinnosti k náhradě škody; odesílatel odpovídá dopravci (objektivně a neomezeně) za veškeré výlohy a škody, jež mu vznikly v příčinné souvislosti s odevzdáním takové zásilky k přepravě,⁴⁰⁴ resp. s její doposud provedenou přepravou (srov. čl. 22 odst. 2 Úmluvy CMR). Dopravce je pochopitelně při volbě způsobu naložení se zásilkou povinen postupovat obezřetně a pečlivě,⁴⁰⁵ v souladu s právním řádem státu, kde se zásilka zrovna nachází a tak, aby nedošlo k újmám na životě, zdraví, majetku či životním prostředí. V opačném případě se vystavuje min. riziku možné spoluodpovědnosti s odesílatelem ve smyslu zmíněného ustanovení Úmluvy CMR.

2.4.4. Dispoziční oprávnění odesílatele, resp. příjemce

Úmluva CMR stanovuje **dispoziční oprávnění** odesílatele, resp. příjemce ve svém čl. 12 odst. 1 až 7. Osobou oprávněnou disponovat se zásilkou i po jejím převzetí k přepravě (dopravcem) je tak primárně **odesílatel**, který může požadovat na dopravci především zastavení přepravy, změnu místa dodání anebo vydání zásilky jinému příjemci, než který byl uveden v nákladním listě (srov. čl. 12 odst. 1 Úmluvy CMR). Uvedený výčet věcného rozsahu dispozičního oprávnění je demonstrativní, protože může odesílatel udělit dopravci i jiné příkazy; tyto se však musí „pojmově“ vázat na dispoziční se zásilkou, a tudíž jimi nelze měnit základní obsah uzavřené přepravní smlouvy. Přípustné jsou tak příkazy týkající se vybrání dobírky, pojištění zásilky, druhu použitého dopravního prostředku či proclení zboží;⁴⁰⁶ nedovolené jsou naopak pokyny,

⁴⁰³ K tomu srov. např. rozsudek BGH ze dne 16. 10. 1986, sp. zn. I ZR 149/84, kde soud uzavírá: *Neměli-li podle dosavadních zjištění ani žalobkyně, ani její řidič nezbytnou vědomost o nebezpečné povaze zásilky, nemůže být nárok žalobkyně na náhradu škody zamítnut z důvodů uvedených odvolacím soudem. Bylo věcí žalované (odesílatele), aby žalobkyně výslovně upozornila na nebezpečnou povahu přepravovaného zboží, a to buď v objednávce přepravy, anebo nejpozději při předání zásilky k přepravě. Tuto povinnost ovšem žalovaná dle dosavadních zjištění nesplnila.*

⁴⁰⁴ Srov. též výše citovaný rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 03. 2011, sp. zn. 23 Cdo 331/2010.

⁴⁰⁵ Jednání dopravce má v každém případě odpovídat požadavkům dobré víry, dobrého úmyslu a rozumnosti (*within the bounds of good faith and reasonableness*). Srov. MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 950 s.

⁴⁰⁶ Srov. rozsudek BGH ze dne 15. 01. 1987, sp. zn. I ZR 215/84.

kteře se přímo nevztahují k přepravě zboží, jako např. prodej zásilky, delší skladování, zničení zboží anebo prodloužení přepravní lhůty.⁴⁰⁷

Dispoziční oprávnění odesílatele zaniká v okamžiku, kdy je druhý výtisk nákladního listu odevzdán příjemci anebo jakmile příjemce uplatní právo na vydání zásilky po jejím dojití do místa určení; od této chvíle je osobou s dispozičním oprávněním **příjemce** (srov. čl. 12 odst. 2 Úmluvy CMR). Toto právo však může příjemce nabýt i předtím, tj. již od okamžiku vystavení nákladního listu, za předpokladu, že je v něm odesílatelem učiněn v tomto smyslu příslušný záznam (srov. čl. 12 odst. 3 Úmluvy CMR). Zásadně tak bude záviset na vzájemném ujednání odesílatele a příjemce, jestli uvedenou možnost využijí a učiní tak příjemce osobou oprávněnou disponovat se zásilkou již od vystavení nákladního listu. Odmítne-li příjemce převzetí zásilky, nabyvá dispoziční oprávnění opět odesílatel. Pokud dá příjemce při výkonu svého práva disponovat se zásilkou příkaz k jejímu vydání další osobě, nemůže již tato osoba určit dopravci dalšího příjemce (srov. čl. 12 odst. 4 Úmluvy CMR). Jinak má tento nový příjemce veškerá, Úmluvou CMR přiznaná práva, tzn. včetně dispozičního oprávnění ve smyslu jejího čl. 12, limitovaného ovšem zmíněnou nemožností určení dalšího příjemce.

Výkon dispozičního oprávnění je v každém případě vázán na splnění **následujících podmínek:**

- a) odesílatel, resp. příjemce oprávněn disponovat se zásilkou na základě záznamu v nákladním listě (čl. 12 odst. 3 Úmluvy CMR), jsou povinni prokázat se prvním vyhotovením nákladního listu, ve kterém musí být zapsány nové příkazy dané dopravci, a současně uhradit dopravci veškeré výlohy a škody (včetně ušlého zisku) vzniklé provedením těchto příkazů;⁴⁰⁸ uvedená podmínka tedy neplatí pro příjemce, který uplatňuje své dispoziční právo dle čl. 12 odst. 2 Úmluvy CMR,

⁴⁰⁷ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1164 s.

⁴⁰⁸ Má-li dopravce důvodné pochybnosti o solventnosti či platební morálce dispozičně oprávněné osoby, má právo žádat zaplacení výloh, resp. možných škod zálohově anebo předem, popřípadě požadovat patřičné zajištění těchto dluhů. Srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 35 s.

- b) provedení příkazů musí být objektivně možné, uskutečnitelné a přípustné, a to jak fakticky, tak právně,⁴⁰⁹ přičemž nesmí narušovat obvyklý provoz dopravcovu podniku ani způsobit škodu odesílatelům nebo příjemcům jiných zásilek,
- c) příkazy nesmějí vést k rozdělení zásilky (srov. čl. 12 odst. 5 Úmluvy CMR).

Požadavek **vykázání se prvním vyhotovením nákladního listu** působí v praxi značné obtíže a i odborná literatura k němu zaujímá různá stanoviska. V podmínkách moderní přepravy jsou totiž příkazy předávány dopravci zpravidla neformálním a efektivním způsobem (telefonicky, emailem apod.), a to bez příslušného zápisu do nákladního listu, resp. jeho předložení dopravci. Dovojuje se tak, že odesílatel je oprávněn udělit příkaz všemi zavedenými komunikačními prostředky.⁴¹⁰ Další doktrinální výstup zase poukazuje na to, že nákladní list má být dle výslovné textace Úmluvy CMR **pouze předložen, nikoliv fyzicky předán,**⁴¹¹ z čehož lze dovodit možnost zaslání jeho kopie, resp. scanu prostřednictvím faxu, emailu či jiných prostředků elektronické komunikace.⁴¹² Naproti tomu německá literatura takové předložení nákladního listu neuznává, neboť není zřejmé, jestli osoba s dispozičním oprávněním má ve své držbě originál, anebo jen prostou kopii nákladního listu.⁴¹³ Není-li vystaven nákladní list (který případ bude v praxi ojedinělý), uvedená podmínka nutnosti jeho předložení včetně zapsaného příkazu zcela odpadá.⁴¹⁴

⁴⁰⁹ Srov. rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 86/76, v němž soud dovozuje: *Je ovšem sporné, jestli lze napadený rozsudek vyložit tak, že „příkaz“ ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR představuje vždy a pouze výkon dispozičního oprávnění dle čl. 12 Úmluvy CMR. V každém případě je nicméně nezbytné, aby příkaz dopravce zavazoval, o čemž nelze hovořit u příkazu, dle něhož má být přeprava provedena s nesprávně naloženým vozidlem a spáchán tak správní delikt.*

⁴¹⁰ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 90 s.

⁴¹¹ Srov. též rozsudek BGH ze dne 27. 01. 1982, sp. zn. I ZR 33/80.

⁴¹² SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 195 s.

⁴¹³ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1166 s.

⁴¹⁴ Srov. výše uvedený rozsudek BGH ze dne 27. 01. 1982, sp. zn. I ZR 33/80, v němž soud podává: *Nebyl-li nákladní list – jako v projednávaném případě – vystaven, nepřichází v úvahu přechod dispozičního oprávnění na příjemce ve smyslu čl. 12 odst. 2 a 3 Úmluvy CMR; tímto současně odpadá nebezpečí, že příkaz byl udělen odesílatelům, který již své dispoziční oprávnění pozbyl. Prokázat obsah příkazu není v takovém případě možné předložením odesílatelova vyhotovení nákladního listu, může se tak ovšem stát jakýmkoliv jiným přípustným procesním způsobem; břemeno tvrzení a důkazní břemeno spočívá dle obecných procesních zásad na tom, kdo se (určitého) obsahu uděleného příkazu dovolává, tudíž zpravidla na odesílateli, čímž je dostatečně zajištěna ochrana dopravce (srov. rozsudek BGH ze dne 04. 06. 1976, sp. zn. I ZR 121/75). Odlišný závěr by vedl k odnětí odesílatelovi možnosti zastavit přepravu, resp. změnit přípustným způsobem uzavřenou přepravní smlouvu; přísné lpění na požadavcích dle čl. 12 odst. 5 písm. a) Úmluvy CMR ve všech případech představuje přílišný formalismus, který je v rozporu se samotným účelem přepravní smlouvy.*

Nemůže-li dopravce provést udělené příkazy z důvodu, že tyto jsou objektivně nemožné či nepřípustné, resp. mohou narušit obvyklý provoz jeho podniku či způsobit škodu odesílatelům nebo příjemcům jiných zásilek, je povinen ihned o tom **vyrozumět osobu, jež tyto příkazy udělila** (srov. čl. 12 odst. 6 Úmluvy CMR).⁴¹⁵ V případě neprovedení obdržených příkazů, resp. jejich provedení bez předložení prvního vyhotovení nákladního listu, **odpovídá dopravce** oprávněné osobě za škodu tím vzniklou (srov. čl. 12 odst. 7 Úmluvy CMR). I tato odpovědnost dopravce je objektivní a neomezená, nedotýká-li se povinnosti nahradit škodu vzniklou v důsledku ztráty či poškození zásilky v režimu čl. 17 a násl. Úmluvy CMR.⁴¹⁶ Oprávněnou osobou je osoba, která neprovedený příkaz udělila, přechod jejího dispozičního oprávnění ovšem neznamená zánik tohoto odpovědnostního nároku.

2.4.5. Práva a povinnosti příjemce

I přepravní smlouva uzavřená v režimu Úmluvy CMR je smlouvou ve prospěch třetí osoby (*in favorem tertii*), tj. příjemce. Příjemce není stranou přepravní smlouvy, avšak má právo žádat od dopravce, jakmile zásilka dojde na místo určení, aby mu proti potvrzení **vydal druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku** (srov. čl. 13 odst. 1 věta první Úmluvy CMR). Prostý příchod zboží na místo určení tedy ještě nelze považovat za doručení zásilky,⁴¹⁷ když je (spíše principiálně) potřeba, aby se dopravce vzdal péče o přepravovanou zásilku a současně umožnil dispozičně oprávněnému příjemci – s jeho vůlí i souhlasem – ujmout se skutečné fyzické moci nad zásilkou.⁴¹⁸

Úmluva CMR logicky předpokládá, že při vydání zásilky příjemci budou provedena potřebná šetření za účelem zjištění případného poškození zásilky či její

⁴¹⁵ V případě porušení této povinnosti bude dopravce odpovídat odesílateli, resp. příjemci za vzniklou škodu, avšak nikoliv dle ustanovení Úmluvy CMR, nýbrž dle předpisů příslušného národního práva. Srov. PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 190 s.

⁴¹⁶ Srov. rozsudek OGH ze dne 13. 06. 1985, sp. zn. 6 Ob 587/85, v němž soud dovozuje, že *v případě škod způsobených nikoli na přepravovaném zboží, nýbrž v důsledku porušení smluvních povinností, stanoví zvláštní ustanovení Úmluvy CMR (zvláštní) odpovědnost dopravce, a to především čl. 7 odst. 3, čl. 11 odst. 3 a čl. 21, stejně jako čl. 12 odst. 7 Úmluvy CMR při nesplnění příkazů odesílatele, resp. příjemce.*

⁴¹⁷ Srov. rozsudek BGH ze dne 06. 07. 1979, sp. zn. I ZR 127/78, kde soud vysvětluje, že *doručením zboží ve smyslu čl. 13 odst. 1 věta první Úmluvy CMR nutno rozumět nákladnímu listu odpovídající vydání zboží v celistvém a nepoškozeném stavu.*

⁴¹⁸ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 190 s.

částečné ztráty.⁴¹⁹ Provádění těchto šetření, jež jsou nezbytná z hlediska posouzení řádného splnění dopravcoví (základní) povinnosti přepravit zásilku v celistvém a nepoškozeném stavu, si mají dopravce a příjemce v přiměřené míře vzájemně ulehčit (srov. čl. 30 odst. 5 Úmluvy CMR). Úmluva CMR v této souvislosti zakládá důležitou vyvratitelnou právní domněnku, že příjemce převzal dopravcem přepravenou zásilku **ve stavu uvedeném v nákladním listě**, tzn. v dobrém (nepoškozeném) zjevném stavu a vymezenou množstvím, značkami i čísly, jak byly v nákladním listě uvedeny (srov. čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR).⁴²⁰ Čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR tedy konstruuje předpoklady vyvratitelné právní domněnky, při jejichž splnění se má za to, že ke škodě na zásilce během přepravy nedošlo.⁴²¹ Tato domněnka ovšem neplatí ve dvou případech. Prvním je **zjištění náležitého stavu zásilky** provedené společně dopravcem a příjemcem, jehož výsledkem je právě zjištění škody na zásilce, resp. její ztráty.⁴²² V praxi je běžné, že se tohoto šetření účastní i jiné osoby, jako např. vlastník či výrobce zboží, havarijní komisař pojišťovny či dokonce znalec. Proti tomuto zjištění je přípustný důkaz jen tehdy, jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné a poslal-li příjemce dopravci písemné výhrady do 7 dnů po tomto zjištění, nepočítaje v to neděle a uznané svátky⁴²³ (srov. čl. 30 odst. 2 Úmluvy CMR). Formu výstupu společného zjištění stavu zásilky Úmluva CMR neřeší, s ohledem na jeho právní následky však lze písemnou formu jistě

⁴¹⁹ Čl. 30 Úmluvy CMR předpokládá dodání zboží, a tudíž nedopadá na případy totální (fyzické) ztráty zásilky; nelze-li totižto hovořit o doručení zásilky (doprovcem), nemožno logicky uvažovat ani o jejím převzetí (příjemcem). V případech totální ekonomické ztráty zásilky ovšem dochází k doručení určitých fyzických objektů, pročež lze aplikovat čl. 30 Úmluvy; tento závěr je možné podpořit též tím, že otázka, zda poškozené zboží ztratilo svou hospodářskou hodnotu, nemusí být ve všech případech zřejmá bezprostředně při jeho dodání, a to jak dopravci, tak ani příjemci. Srov. MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 964 s.

⁴²⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 08. 06. 1988, sp. zn. I ZR 149/86, ve kterém soud dovozuje, že *v případě bezvýhradného převzetí zásilky příjemcem je potřeba ve smyslu čl. 30 odst. 1 věta první Úmluvy CMR předpokládat, že příjemce obdržel zboží ve stavu uvedeném v nákladním listě. Nákladní list, který by založil domněnku ohledně stavu zásilky v době jejího převzetí k přepravě, a obdobně – za splnění podmínek dle čl. 30 odst. 1 věta první Úmluvy CMR – v době jejího vydání, sice existuje, nebyl ovšem řádně vystaven. Nákladní list, který byl předložen žalobkyni ve fotokopii společně se žalobou, neobsahuje v rozporu s čl. 5 odst. 1 věta první Úmluvy CMR podpis odesílatele. Tím je vyloučena možnost uznat jej jako nákladní list ve smyslu čl. 4 a násl. Úmluvy CMR (srov. rozsudek BGH ze dne 16. 10. 1986, sp. zn. I ZR 149/84). Mimoto není jako nákladní list CMR označen [čl. 6 odst. 1 písm. k) Úmluvy CMR].*

⁴²¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 08. 2002, sp. zn. 29 Odo 702/2001.

⁴²² Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1781/2010, ve kterém se podává: *Tím, že se dopravce (žalobkyně) zúčastnil kontroly a svým podpisem (resp. podpisem řidiče) na zprávě o vyložení dopravce stvrdil ztrátu 17 kolidů zboží, vztahuje se na něj čl. 30 odst. 2 Úmluvy CMR a zamezuje mu, aby později výsledky kontroly, tedy částečnou ztrátu zboží popíral. Společné zjištění stavu zásilky, učiněné příjemcem a dopravcem, je tudíž závazné.*

⁴²³ Do plynutí této lhůty se nezapočítává den vydání zásilky nebo dle okolností den zjištění jejího stavu nebo den, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci (srov. čl. 30 odst. 4 Úmluvy CMR).

doporučit. Druhým případem odpadnutí výše uvedené domněnky převzetí zásilky příjemcem v bezvadném stavu uvedeném v nákladním listě je situace, kdy příjemce ohlásí dopravci své **výhrady**⁴²⁴ s uvedením všeobecných údajů o povaze ztráty či poškození, a to nejpozději při převzetí zásilky, jde-li o ztráty nebo poškození zjevně znatelné, resp. do 7 dnů ode dne vydání zásilky, nepočítaje v to neděle a uznané svátky,⁴²⁵ jde-li o ztráty nebo poškození zjevně neznatelné; v takovém případě musí být navíc výhrady příjemce učiněny písemně (srov. čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR). Včasné odeslání výhrady je pro dodržení stanovené lhůty postačující.⁴²⁶

V případě ztráty zásilky či překročení dodací lhůty je příjemce oprávněn **uplatňovat vůči dopravci**⁴²⁷ **vlastním jménem** příslušné nároky z přepravní smlouvy (srov. čl. 13 odst. 1, věta druhá Úmluvy CMR). Dle převažujícího názoru judikatury může příjemce uplatňovat též nárok na náhradu škody v důsledku poškození zásilky, i když to není zmíněným článkem Úmluvy CMR explicitně stanoveno.⁴²⁸ K tomuto závěru se kloní též německá odborná literatura, když dovozuje, že aktivní věcná legitimace příjemce k uplatňování škodových nároků dle čl. 17 a násl. Úmluvy CMR sice vychází přímo z jejího čl. 13, avšak je nezávislá na tom, jestli se jedná o

⁴²⁴ Srov. rozsudek BGH ze dne 09. 02. 1984, sp. zn. I ZR 18/82, jehož právní věta zní: *Výhrady příjemce při převzetí zásilky dle čl. 30 Úmluvy CMR nelze bez dalšího považovat za reklamaci ve smyslu čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR.*

⁴²⁵ I při běhu této lhůty platí čl. 30 odst. 4 Úmluvy CMR.

⁴²⁶ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 103 s.

⁴²⁷ Nikoliv vůči poddopravci, který není následným dopravcem ve smyslu čl. 34 a násl. Úmluvy CMR, jak dovodil německý nejvyšší soud v rozsudku ze dne 24. 09. 1987, sp. zn. I ZR 197/85, když uzavřel (právní větou): *Přepravní smlouva ve smyslu čl. 13 odst. 1 věta druhá Úmluvy CMR, který opravňuje příjemce uplatnit vůči dopravci nároky z přepravní smlouvy, je smlouva mezi odesílatelem a (hlavním) dopravcem, nikoliv smlouva mezi hlavním dopravcem a poddopravcem. Nároky z přepravní smlouvy lze příjemci vůči poddopravci přiznat pouze tehdy, stal-li se tento – převzetím zásilky i nákladního listu – smluvním partnerem odesílatele (čl. 34 Úmluvy CMR).*

Později ovšem došlo u německého nejvyššího soudu ke změně tohoto stanoviska (srov. rozsudek BGH ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. I ZR 12/06).

⁴²⁸ Srov. rozsudek BGH ze dne 21. 12. 1973, sp. zn. I ZR 119/72, v němž soud vyložil čl. 13 odst. 1 věta druhá Úmluvy CMR v souladu s odpovídajícími články Úmluvy CIM (znění z r. 1952, resp. z r. 1961), jakož i ustanoveními národní právní úpravy železniční nákladní přepravy, přičemž konečně dovodil, že z těchto ustanovení nelze vyvodit závěr o vyloučení nároku příjemce uplatnit vlastním jménem práva z přepravní smlouvy v jiných případech, než je ztráta zásilky či překročení dodací lhůty (výslovně v případech poškození zboží).

K těmto závěrům se německý nejvyšší soud přihlásil též v rozsudku ze dne 06. 07. 1979, sp. zn. I ZR 127/78, jehož právní věta zní: *Dispozičně oprávněný příjemce může vůči dopravci uplatnit svým vlastním jménem nárok z přepravní smlouvy týkající se poškození zboží.*

odpovědnost za ztrátu, za poškození zásilky anebo za překročení dodací lhůty.⁴²⁹ Každopádně odesílatel tyto nároky neztrácí.⁴³⁰ Uplatňuje-li příjemce svá práva, je povinen zaplatit částku uvedenou v nákladním listě, přičemž nedojde-li v tomto směru k dohodě, je dopravce oprávněn nevydat zásilku, ledaže by mu příjemce poskytl dostatečnou záruku (srov. čl. 13 odst. 2 Úmluvy CMR).⁴³¹ Odesílatel se ovšem povinnosti zaplatit tyto **s přepravou spojené náklady** [bude se jednat zejména o dovozní, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky, srov. čl. 6 odst. 1 písm. i) Úmluvy CMR] nezbavuje, protože se spolu s příjemcem stávají **solidárními dlužníky**. Úmluva CMR tedy vychází z premisy větší provázanosti osoby odesílatele a příjemce, než česká právní úprava, která zakládá „pouze“ ručení příjemce za dluhy odesílatele z uzavřené přepravní smlouvy (srov. § 2562 OZ). Každopádně **výše těchto nákladů** nemusí být v nákladním

⁴²⁹ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 998 s.

⁴³⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 03. 2012, sp. zn. 23 Cdo 4407/2010, v němž soud dovozuje, že podle čl. 13 Úmluvy CMR má v případě ztráty zásilky právo uplatňovat nároky z přepravní smlouvy vůči dopravci příjemce. Nezávisle na skutečnosti, že oprávněným k uplatňování náhrady škody je ve smyslu článku 13 Úmluvy CMR příjemce zásilky, zůstává oprávnění k uplatňování náhrady škody též odesílateli. Srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 05. 2006, sp. zn. 32 Odo 673/2005, ve kterém se řeší procesní otázky vstupu dalšího účastníka (příjemce zásilky) do řízení na straně žalobce (odesílatele).

Uvedené závěry nicméně dovodila již starší judikatura rakouského i německého nejvyššího soudu.

K tomu srov. např. rozsudek OGH ze dne 12. 04. 1984, sp. zn. 6 Ob 727/83, anebo též rozsudek OGH ze dne 30. 11. 1989, sp. zn. 6 Ob 730/88, ve kterém se podává: *Oprávnění žalobce (odesílatele) uplatnit nárok na náhradu škody plyne z jeho postavení jakožto strany přepravní smlouvy a zůstává zachováno i po (pozdním) doručení přepravovaného zboží příjemci. Kdo je oprávněn uplatňovat nárok na náhradu škody za překročení dodací lhůty není v Úmluvě CMR explicitně upraveno. Z čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR nesmí být dovozováno, že tento škodový nárok může uplatnit výlučně osoba oprávněná disponovat se zásilkou.*

Srov. dále např. rozsudek BGH ze dne 10. 04. 1974, sp. zn. I ZR 84/73, jehož právní věta zní: *Z ustanovení Úmluvy CMR nelze vyvodit závěr, že po přechodu dispozičního oprávnění na příjemce smí pouze tento (příjemce) uplatňovat vůči dopravci nárok na náhradu škody za poškození zásilky (srov. rozsudek BGH ze dne 21. 12. 1973, sp. zn. I ZR 119/72).* Srov. též rozsudek BGH ze dne 01. 10. 1975, sp. zn. I ZR 12/75.

⁴³¹ Během příprav finálního textu Úmluvy CMR vyjadřovali někteří pověřeni odborníci své obavy ohledně čl. 13 odst. 2, a sice, jestli není ve vztahu k příjemci příliš přísný. Většina členů přípravné komise (*ECE Ad Hoc Working Party*) se však nakonec usnesla na tom, že dopravce musí být chráněn proti příjemci, který by mohl – ve snaze zbavit se povinnosti zaplatit tyto s přepravou spojené náklady – prohlásit, že během přepravy došlo ke škodě a tímto titulem uhradit pouze rozdíl mezi jím tvrzeným škodovým nárokem a částkou představující náklady spojené s přepravou. Srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 36 s.

listě vyjádřena pouze konkrétní částkou, naopak postačí, bude-li zřejmý jejich rozsah, resp. způsob jejich výpočtu či určení.⁴³²

2.4.6. Dobírka a odpovědnost dopravce za její nevybrání

Čl. 21 Úmluvy CMR zakládá zvláštní objektivní a limitovanou odpovědnost dopravce za nevybrání **tzv. dobírky**. Mezi předpoklady této odpovědnosti patří uzavření přepravní smlouvy (v režimu Úmluvy CMR), převzetí zásilky k přepravě dopravcem, uložení povinnosti vybrat dobírku, porušení této povinnosti ze strany dopravce a vznik škody na straně odesílatele.⁴³³ Tyto předpoklady musí zásadně prokazovat oprávněný, tj. odesílatel,⁴³⁴ a to pochopitelně i s případným využitím Úmluvou CMR založených domněnek (srov. čl. 4 a čl. 9 Úmluvy CMR).

Pojem **dobírka** (*Cash on Delivery*) Úmluva CMR (ani občanský zákoník) nijak blíže nespecifikuje, nejčastěji se však bude jednat o kupní cenu přepravovaného zboží, jakož i náklady přímo související s uzavřenou přepravní, resp. zasílatelskou smlouvou. Jak již bylo zmíněno, povinnost dopravce vybrat při doručení zásilky dobírku musí být součástí smluvního ujednání mezi ním a odesílatelem, přičemž tato skutečnost, včetně částky odpovídající výši dobírky, by měla být zanesena v nákladním listě [srov. čl. 6 odst. 2 písm. c) Úmluvy CMR]. Zápis v nákladním listě ovšem není nezbytným předpokladem pro uplatnění škodového nároku odesílatele ve smyslu čl. 21 Úmluvy CMR, podstatně ale posílí jeho důkazní pozici v případě sporu s dopravcem (pochopitelně zejména v případě absence písemné smlouvy o přepravě věci).⁴³⁵

Odpovědnost dopravce ve smyslu čl. 21 Úmluvy CMR směřuje pouze k jeho **povinnosti vybrat dobírku**, tj. určité finanční (peněžité), resp. obdobné plnění,

⁴³² Srov. rozsudek BGH ze dne 23. 01. 1970, sp. zn. I ZR 35/69, v němž soud právní větou dovozuje: *Uhrazovací povinnost příjemce, který převzal zásilku i nákladní list, nepředpokládá, aby bylo dlužné přepravné uvedeno v nákladním listě konkrétní číselnou částkou. Postačí, bude-li z nákladního listu zřejmý rozsah této povinnosti příjemce odkazem na tarif dopravce.*

⁴³³ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 384 s.

⁴³⁴ Srov. rozsudek BGH ze dne 10. 10. 1991, sp. zn. I ZR 193/89, jehož právní věta zní: *Břemeno tvrzení i důkazní břemeno v případě škodového nároku, který má dopravce dle čl. 21 Úmluvy CMR do výše částky dobírky nahradit, zatěžuje principiálně toho, kdo tento nárok uplatňuje.*

⁴³⁵ Srov. rozsudek BGH ze dne 10. 02. 1982, sp. zn. I ZR 80/80, ve kterém soud právní větou dovozuje: *Zanesení dohody do nákladního listu ohledně povinnosti dopravce vydat příjemci zásilku jen proti vybrání dobírky [srov. čl. 6 odst. 2 písm. c) Úmluvy CMR] slouží – ostatně jako nákladní list obecně (čl. 4 Úmluvy CMR) – důkazním účelům. Z hlediska účinnosti tohoto ujednání nemá žádnou právní relevanci.*

nevztahuje se na povinnost vydat zásilku pouze „proti“ předání určitých dokumentů; odpovědnost za porušení takové povinnosti by proto musela být řešena ustanoveními příslušného (aplikovatelného) právního řádu.⁴³⁶ Odpověď na otázku, v jaké formě může být dobírka vybrána (tj. jestli je přípustná forma platby např. šekem či jiným cenným papírem), bude rovněž záviset na rozhodném národním právu,⁴³⁷ v případě použití českého práva se bude jednat zásadně o platbu hotovostní.

Jak shora naznačeno, poruší-li dopravce svou povinnost vybrat od příjemce dobírku, je povinen k **náhradě škody vůči odesílateli**, a to bez ohledu na své zavinění až **do výše částky dobírky**. Ze samotného porušení této povinnosti dopravcem ještě nemusí nutně vzniknout odesílateli škoda, např. bude-li kupní cena přepravovaného zboží, jež byla promítnuta do nevybrané dobírky, později stejně příjemcem uhrazena. Pokud k tomuto ovšem z různých důvodů nedojde, je dopravce povinen tento nárok uspokojit, a to včetně případných úroků z prodlení či dalších nákladů, které musel odesílatel v důsledku uplatňování svého práva vynaložit (např. soudní poplatek). Dopravci je každopádně zachováno **právo postihu** vůči příjemci, a to ve stejné výši, v jaké byl z jeho strany odesílatelův škodový nárok uspokojen (srov. čl. 21 Úmluvy CMR).

2.4.7. Promlčení

Úmluva CMR stanovuje – v zájmu ochrany dopravce⁴³⁸ – **jednoroční promlčecí lhůtu** pro veškeré nároky z přeprav, na něž se vztahuje (srov. čl. 32 odst. 1 věta první Úmluvy CMR).⁴³⁹ Přitom je nerozhodné, jestli se jedná o nároky založené přímo Úmluvou CMR, anebo naopak národním právem, ovšem (v každém případě) pouze za předpokladu, že jsou tyto nároky věcně provázané a související s uzavřenou přepravní

⁴³⁶ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 948 s.

⁴³⁷ Srov. výše citovaný rozsudek BGH ze dne 10. 02. 1982, sp. zn. I ZR 80/80, v němž soud (opět) právní větou podává: *Čl. 21 Úmluvy CMR neupravuje to, jestli přijetí šeku místo hotovostní částky představuje řádné vybrání dobírky. Tuto otázku je tak třeba zodpovědět dle příslušného použitelného národního práva.*

Srov. dále rozsudek OGH ze dne 11. 07. 1990, sp. zn. 1 Ob 621/90.

⁴³⁸ Srov. rozsudek OGH ze dne 02. 04. 1982, sp. zn. 7 Ob 575/82.

⁴³⁹ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 06. 2002, sp. zn. 29 Odo 767/2001, rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 01. 2003, sp. zn. 32 Odo 53/2002 anebo rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 10. 2005, sp. zn. 32 Odo 1415/2004.

smlouvou,⁴⁴⁰ jako např. nárok na zaplacení přepravného⁴⁴¹ či vydání bezdůvodného obohacení.⁴⁴² Tato promlčecí lhůta však neplatí v případě úmyslu nebo takového zavinění, které se podle práva soudu, u něhož se věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu; v takovém případě je promlčecí lhůta **tříletá** (srov. čl. 32 odst. 1 věta druhá Úmluvy CMR). Promlčení nutno rozlišit od prekluze, tedy zániku práva v důsledku uplynutí stanoveného času, k němuž soud přihlíží z úřední povinnosti (*ex offio*). Jediným případem prekluze v právní úpravě Úmluvy CMR je její čl. 30 odst. 3 (tj. písemná výhrada nutná k uplatnění nároku na náhradu škody za překročení dodací lhůty).

Promlčecí lhůta **počíná běžet**:⁴⁴³

- a) při částečné ztrátě zásilky, při jejím poškození⁴⁴⁴ nebo při překročení dodací lhůty dnem vydání zásilky,⁴⁴⁵

⁴⁴⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 30/77, v němž soud dovozuje: *Pokud jde o výši nároku na náhradu škody, je třeba poznamenat, že ustanovení Úmluvy CMR žádným způsobem neupravují rozsah poskytovaného odškodnění v případě smluvních nároků dle obecného (národního) práva; čl. 28 Úmluvy CMR se vztahuje pouze na mimosmluvní nároky. Čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR platí pro nároky dopravce a proti dopravci (srov. rozsudek BGH ze dne 28. 02. 1975, sp. zn. I ZR 35/74) „z přepravy, na něž se vztahuje tato Úmluva“; nezahrnuje tudíž pouze nároky, které jsou upraveny Úmluvou CMR, nýbrž i takové, které vyplývají z použitelného národního práva; předpokladem aplikace čl. 32 Úmluvy CMR je tedy pouze to, že nároky vyplývají z přepravy podléhající právnímu režimu Úmluvy CMR. Srov. též rozsudek BGH ze dne 10. 05. 1990, sp. zn. I ZR 234/88.*

Srov. dále rozsudek OGH ze dne 12. 02. 1985, sp. zn. 5 Ob 505/85.

⁴⁴¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 01. 2003, sp. zn. 32 Odo 53/2002.

⁴⁴² Srov. STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1256 s.

Srov. též rozsudek BGH ze dne 18. 02. 1972, sp. zn. I ZR 103/70, jehož právní věta zní: *Nárok odesilatele na vrácení přepravného, jež bylo zaplaceno ve větším, než ujednaném rozsahu, podléhá v případě mezinárodní silniční přepravy zboží jednorocní promlčecí lhůtě dle čl. 32 Úmluvy CMR.*

⁴⁴³ Úmluva CMR stanovuje ještě jeden zvláštní počátek plynutí promlčecí lhůty, a to při regresních nárocích mezi tzv. následnými dopravci dle čl. 34 a násl. Úmluvy CMR. Promlčecí lhůta v tomto případě začíná běžet dnem nabytí právní moci konečného soudního rozhodnutí, kterým byla stanovena výše náhrady škody podle ustanovení Úmluvy CMR, a není-li takové rozhodnutí, dnem skutečného zaplacení náhrady (srov. čl. 39 odst. 4 Úmluvy CMR). K tomu srov. např. rozsudek NS SR ze dne 10. 07. 2008, sp. zn. 6 Obdo 43/2007. K přepravě prováděné následnými dopravci srov. též rozsudek NS SR ze dne 31. 05. 2012, sp. zn. 5 Obo 19/2011.

⁴⁴⁴ I totálně znehodnocené (poškozené) zásilky se – v intencích čl. 32 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR – považují za zásilky poškozené, pročež se promlčují podle tohoto ustanovení. Srov. KROFTA, J. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 193 s.

⁴⁴⁵ Srov. rozsudek OGH ze dne 13. 06. 1985, sp. zn. 6 Ob 578/85, ve kterém soud posvěcuje závěry odvolacího soudu, který *správně posoudil počátek plynutí promlčecí lhůty dle čl. 32 odst. 1 písm. c) Úmluvy CMR, neboť nikdy nedošlo k doručení (vydání) přepravovaného zboží, které bylo naopak vráceno odesilateli; promlčecí lhůta tudíž začala běžet uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy, tedy začátkem června 1980.*

- b) při úplné ztrátě třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla-li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem,⁴⁴⁶
- c) ve všech ostatních případech, jako např. v případě nároku na zaplacení přepravného,⁴⁴⁷ stojného či dobírky atd., uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy (srov. čl. 32 odst. 1, věta třetí Úmluvy CMR).

Úmluva CMR konečně stanovuje, že den, kterým promlčecí lhůta počíná běžet, se do ní nezapočítává (srov. čl. 32 odst. 1, věta čtvrtá Úmluvy CMR).

Co se týče stavení, resp. přerušení promlčecí lhůty, tato se řídí právem platným u soudu, u něhož se věc projednává (srov. čl. 32 odst. 3 Úmluvy CMR, jakož i § 645 a násl. OZ). Nevylučuje se rovněž uznání dluhu s nastoupením právních účinků spojených s tímto institutem (plynutí nové promlčecí lhůty, srov. § 639 OZ).⁴⁴⁸ Úmluva CMR nicméně stanovuje vlastní možnost **stavení promlčecí lhůty** (pouze v případech nároků vůči dopravci),⁴⁴⁹ a sice na základě **písemné reklamace** (srov. čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR). Písemná forma reklamace je dodržena i v případě, kdy je reklamace učiněna prostřednictvím emailu bez zaručeného elektronického podpisu.⁴⁵⁰ Taková reklamace staví běh promlčecí lhůty až do dne, kdy ji dopravce písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Obsahové náležitosti reklamace stanoveny nejsou, nicméně z ní musí být zřejmé, kdo a vůči komu ji činí, a že právě tuto osobu (dopravce) považuje za odpovědnou za vzniklou škodu.⁴⁵¹ Reklamace by měla dále obsahovat základní vyličení skutkových okolností škodné události, přičemž však nemusí vymezovat přesnou výši

⁴⁴⁶ Srov. např. rozsudek NS SR ze dne 27. 04. 2011, sp. zn. 4 Obo 36/2010 nebo též usnesení NS SR ze dne 30. 06. 2008, sp. zn. 5 Obo 69/2008.

⁴⁴⁷ Srov. rozsudek BGH ze dne 28. 02. 1975, sp. zn. I ZR 35/74.

⁴⁴⁸ Srov. rozsudek NS SR ze dne 26. 02. 2008, sp. zn. 4 Obo 197/2007, ve kterém soud uzavřel: *Odvolačí súd sa zaoberal skúmaním, či odporca svoj nárok právne relevantným spôsobom uznal a dospel k názoru, že došlo k uznaniu pohľadávky odporcom, ktorý sa zaviazal postupne vzniknuté záväzky splniť, čím naplnil dikciu ustanovenia o uznaní dlhu a následne začala plynúť štvorročná premlčacia lehota, v ktorej bola žaloba uplatnená. Otázkou účinkov uznania odvolací súd posudzoval podľa ust. § 407 ods.1 Obchodného zákonníka v nadväznosti na čl. 31 ods.3 Dohovoru CMR.*

Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 10. 2005, sp. zn. 32 Odo 1415/2004.

⁴⁴⁹ Srov. zmíněný rozsudek BGH ze dne 28. 02. 1975, sp. zn. I ZR 35/74, ve kterém soud právní větou dovodil: *Naproti tomu je ustanovení čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR aplikovatelné pouze při nárocích směřujících vůči dopravci.*

⁴⁵⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 10. 2016, sp. zn. 31 Cdo 1570/2015.

⁴⁵¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 05. 2010, sp. zn. 23 Cdo 2499/2009, ve kterém soud podává: *O reklamaci ve smyslu Úmluvy CMR tedy půjde též tehdy, bude-li projev oprávněného obsahovat oznámení o skutečnostech, jež mají zakládat jeho nároky z přepravy vůči dopravci, a vyplývá-li z něho vůle tyto nároky vůči dopravci uplatnit; uplatnění konkrétního nároku se nevyžaduje. Je-li pro účinky reklamace na běh promlčecí doby bez významu, zda v ní oprávněný již uplatnil konkrétní nárok, pak je též bez významu, zda v ní uplatnil všechny nároky, které mu z přepravy vznikly, či jen některé z nich, např. proto, že pro uplatnění dalších neměl v době reklamace dostatek poznatků.*

škodového nároku. Je vhodné k ní připojit všechny již dostupné podklady. Pokud je reklamace dopravcem uznána pouze z části, běží promlčecí lhůta pouze u té části nároku, resp. jeho výše (reklamace), který zůstal sporný. Pozdější reklamace nemá za následek opětovné stavení promlčecí lhůty.⁴⁵² Důkazní břemeno ohledně přijetí reklamace, resp. ohledně odpovědi na ni včetně vrácení dokladů tíží tu stranu, která se na tyto skutečnosti odvolává.⁴⁵³ Konečně platí, že promlčené nároky se nemohou uplatňovat vzájemnou žalobou ani námitkami (srov. čl. 32 odst. 4 Úmluvy CMR)⁴⁵⁴. Vylučuje se tedy zejména ustanovení § 617 odst. 1 a 2 OZ, která připouští uplatnění promlčených práv za určitých podmínek, a sice při obraně proti právu uplatněnému druhou stranou, pokud se obě práva vztahují k téže smlouvě nebo k několika smlouvám uzavřeným co do účelu v závislosti na sobě, resp. při započtení, pokud mohlo být k započtení přistoupeno kdykoli před uplynutím promlčecí lhůty.⁴⁵⁵

Uvedená ustanovení mají **kogentní charakter** (srov. čl. 41 Úmluvy CMR) a aplikační přednost před právní úpravou promlčení v občanském zákoníku. Délku promlčecí lhůty tedy nelze přepravní smlouvou měnit (zkrátit či prodloužit, srov. čl. 41 Úmluvy CMR). Na druhou stranu však Úmluva CMR neobsahuje ustanovení, která by řešila zajištění či utvrzení závazků založených přepravní smlouvou, a potažmo jejich následky ve vztahu k plynutí promlčecí lhůty, pročež je nutné použít ustanovení občanského zákoníku.⁴⁵⁶

⁴⁵² Srov. výše citovaný rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 05. 2010, sp. zn. 23 Cdo 2499/2009.

⁴⁵³ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 06. 2012, sp. zn. 32 Cdo 645/2012 anebo rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 3347/2009.

⁴⁵⁴ Na druhou stranu Úmluva CMR nevylučuje smluvní ujednání zákazu, resp. omezení započtení vzniklých pohledávek. K tomu srov. rozsudek BGH ze dne 14. 12. 1988, sp. zn. I ZR 235/86.

⁴⁵⁵ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 01. 2008, sp. zn. 32 Cdo 5121/2007, v němž soud uzavřel: *Pro případ uplatnění promlčených práv v procesní obraně obsahuje Úmluva CMR speciální pravidlo v čl. 32 odst. 4, kde stanoví, že promlčené nároky se nemohou již uplatňovat ani vzájemnou žalobou ani námitkami. Znamená to, že zatímco obchodní zákoník ve svém ust. § 388 odst. 2 upravuje určité situace, za nichž dovoluje uplatňovat promlčená práva, Úmluva CMR to výše citovaným ustanovením nepřipouští. Vzhledem k tomu, že má ve smyslu ust. § 756 ObchZ přednost před českou právní úpravou, je nutno aplikovat čl. 32 odst. 4 Úmluvy CMR, který vylučuje aplikaci ust. § 388 odst. 2 Obchodního zákoníku.*

⁴⁵⁶ Srov. rozsudek NS SR ze dne 28. 06. 2007, sp. zn. 1 Obdo 62/2005.

3. Odpovědnost dopravce za škodu

3.1. Odpovědnost za škodu v soukromém právu

3.1.1. Pojem, funkce a druhy soukromoprávní odpovědnosti

Soukromoprávní odpovědnost patří mezi nejzákladnější právní instituty⁴⁵⁷ a lze ji nejobecněji definovat jako **nastoupení nepříznivých právních následků spojených s porušením právní povinnosti**.⁴⁵⁸ Současná civilistika (nikoliv ovšem stávající civilní kodex) se u teoretického pojetí její podstaty a potažmo jejího pojmového vymezení, přiklání spíše ke koncepci **sekundární povinnosti**. Soukromoprávní odpovědnost se takto vymezuje jako následná (sekundární) právní povinnost vznikající v případě porušení (ohrožení) primární právní povinnosti vyplývající ze zákona anebo z jiné právní skutečnosti.⁴⁵⁹ Tato odpovědnostní koncepce, nazývaná též *negativně retrospektivní* neboli *sankční*, tedy váže vznik odpovědnosti až na okamžik porušení (primární) právní povinnosti. Její zastánci zdůrazňují, že v tomto pojetí je možné lépe odlišit odpovědnost a sankci, což umožňuje chápat odpovědnostní vztah jako zvláštní druh změny v obsahu závazků (kumulativní novace).⁴⁶⁰ Naproti tomu koncepce **primární (aktivní) povinnosti**, nebo též *pozitivně perspektivní* či *preventivní* odpovědnostní koncepce, vyzdvihuje samotnou hrozbu sankcí, když odpovědnost chápe jako byt' latentní, nicméně imanentní součástí každé primární právní povinnosti, působící

⁴⁵⁷ Jedná se o institut známý již právu římskému. Ve starém ius civile se však povinnost dlužníka nahradit škodu určovala jeho povinností nahradit věřiteli běžnou hodnotu plnění (*vera rei aestimatio*); až teprve v klasickém právu byla povinnost dlužníka nahradit škodu měřena dle subjektivních poměrů věřitele, když měl dlužník nahradit zájem věřitele na neuskutečněném plnění (*omne quod interest*), čímž se vytvořila skutečná povinnost nahradit všechnu škodu způsobenou nesplněním závazku. Srov. REBRO, K., BLAHO, P. *Římske právo*. Tretie, doplnené vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2003, 352 s.

⁴⁵⁸ Je nasnadě doplnit, že občanský zákoník, ani jiný právní předpis, neobsahuje definici pojmu právní odpovědnost či odpovědnost za škodu.

⁴⁵⁹ LAZAR, J. a kol. *Občianske právo hmotné. 2. zväzok*. Tretie doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2006, 301 s.

⁴⁶⁰ BEJČEK, J., ELIÁŠ, K., RABAN, P. a kol. *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, 89 s.

již před jejím porušením prevenčně. V tomto chápání se tudíž nečiní rozdíl mezi pojmy povinnost a odpovědnost.⁴⁶¹

Podstatu institutu soukromoprávní odpovědnosti lze však vymezit – zřejmě vhodněji než snahou o zevrubnou definici tohoto pojmu odrážející správně určená teoreticko-koncepční východiska – náležitou charakteristikou jejích **funkcí a účinků**, prostřednictvím kterých působí na subjekty právních vztahů. „Tradičně“ se hovoří o funkci **preventivní** (prevenční), jež působí před samotným porušením povinnosti tím, že od jejího porušení odrazuje hrozbou možného nepříznivého následku (sankce). Dále možno hovořit o funkci **reparační** (kompenzační), která spočívá v obnovení protiprávností narušené majetkové rovnováhy mezi subjekty závazkového vztahu.⁴⁶² Funkce **satisfakční**, zmiňována především v souvislosti s náhradou imateriální újmy, se projevuje v nutnosti poskytnout poškozenému náležité zadostiučinění, a konečně funkce **represivní** spočívá v (přiměřeném) postihu osoby, která „sankcionovanou“ povinnost porušila.

Soukromoprávní odpovědnost lze rozdělovat podle různých kritérií. Dle původu právní povinnosti, jejíž porušení je spojeno s nástupem nepříznivých následků, možno rozlišovat odpovědnost **závazkovou** (smluvní, kontraktní) a **deliktní** (mimozávazkovou, mimosmluvní). Podle nutnosti existence prvku zavinění v odpovědnostním vztahu se zase hovoří o odpovědnosti **objektivní** a **subjektivní**. Podle charakteru primární právní povinnosti, jakož i povahy nastoupivších právních následků, se zásadně rozlišuje **odpovědnost za škodu, za vady a za prodlení**.

3.1.2. Odpovědnost za škodu

Odpovědnost za škodu je tedy druhem soukromoprávní odpovědnosti. Před rekodifikací soukromého práva se právní úprava (obecné) odpovědnosti za škodu nacházela jak v občanském, tak v obchodním zákoníku. I tento institut tudíž trpěl nesmyslnou roztříštěností způsobenou zlořečenou dvoukolejností stěžejních odvětví soukromého práva (práva občanského a obchodního). Občanský i obchodní zákoník tak

⁴⁶¹ FIALA, J., HRUŠÁKOVÁ, M., STAVINHOVÁ, J., HURDÍK, J., LAVICKÝ, P., DOBEŠOVÁ, L., HANDLAR, J., SELUCKÁ, M. *Meritum Občanské právo*. 2. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012, 247 - 248 s.

⁴⁶² ŠILHÁN, J. *Náhrada škody v obchodních vztazích a možnosti její smluvní limitace*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 2 s.

obsahovaly **vlastní právní úpravu odpovědnosti za škodu**, a to s podstatnými odlišnostmi, i když reálná potřeba takovéto rozštěpené úpravy nikdy skutečně neexistovala a bylo záhodno ji překonat sjednocením na bázi jednoho předpisu.⁴⁶³ Obdobné hlasy však zaznívaly v odborné veřejnosti již dávno před účinností nového civilního kodexu, když kritizovaly právě dualitu právní úpravy odpovědnosti za škodu, která neměla přitom důvody věcné, nýbrž pouze historické, a bylo žádoucí ji překonat koncepčně ucelenou soukromoprávní úpravou závazkových vztahů.⁴⁶⁴

Tak či onak, odpovědnost za škodu dle obchodního zákoníku (§ 373 a násl. ObchZ) bylo lze použít v tzv. obchodních závazkových vztazích (srov. § 261 a § 262 ObchZ), jinak se použila ustanovení starého občanského zákoníku. Základní rozdíl v právní úpravě tohoto institutu v uvedených kodexech spočíval v principiálním neboli koncepčním pojetí jeho podstaty, když obchodní zákoník – na rozdíl od občanskoprávní úpravy – **nevyžadoval jako jeden z předpokladů vzniku obecné odpovědnosti za škodu zavinění**. Starý občanský zákoník tedy vycházel z principu odpovědnosti za předpokládané (prezumované) nedbalostní zavinění, což znamenalo, že poškozený musel prokazovat porušení právní povinnosti, škodu i příčinnou souvislost mezi vznikem škody a tímto porušením, zatímco důkazní břemeno směřující k vyvrácení domněnky viny nesl škůdce, který chtěl-li se exkullovat, musel prokázat, že na škodě nenesl vinu.⁴⁶⁵

Ve stávajícím civilním kodexu – na rozdíl od starého občanského zákoníku – je úprava odpovědnostních vztahů⁴⁶⁶ vybudována na teoretické **koncepti primární (aktivní) povinnosti**, když každá osoba odpovídá za náležité plnění svých povinností; odpovědnost tak již není brána jako sekundární, sankční povinnost.⁴⁶⁷ Zaznívají ovšem i kritické hlasy, dle kterých zcela jasná teoretická koncepce tohoto institutu v občanském

⁴⁶³ ŠILHÁN, J. *Náhrada škody v obchodních vztazích a možnosti její smluvní limitace*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 3 s.

⁴⁶⁴ BEJČEK, J. *Nad interpretačními úskalími odpovědnosti za škodu v obchodních vztazích*. Právní rozhledy, 2000, č. 9, 377 s.

⁴⁶⁵ BIČOVSKÝ, J., HOLUB, M. *Náhrada škody v občanském, obchodním, správním a pracovním právu*. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde Praha a.s., 1997, 37 s.

⁴⁶⁶ Občanský zákoník používá termín *náhrada majetkové a nemajetkové újmy*, resp. *povinnost nahradit újmu*. V této práci jsou nicméně pojmy *odpovědnost za škodu* a *povinnost nahradit újmu (škodu)* používány ve stejném významu, jak je tomu ostatně (běžně) i v současné odborné literatuře.

⁴⁶⁷ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1497 s.

zákoníku (bohužel) chybí.⁴⁶⁸ Rovněž zmíněná „radikální“ změna pojmosloví vyvolala u části odborné veřejnosti nesouhlas.⁴⁶⁹

Občanský zákoník rozlišuje **závazkovou** (srov. § 2913 OZ) a **deliktní** (srov. § 2909 a § 2910 OZ) **odpovědnost**, poněkud zmatečně však používá pojem *delikt* v nadpise hlavy III části čtvrté OZ („Závazky z deliktů“). Tento termín je totižto (v převážné míře) civilistikou chápán jako protiprávní čin, avšak založen na porušení mimosmluvní povinnosti. Již starší česká právní nauka jej interpretovala stejně, ovšem bez rozlišování charakteru porušené povinnosti (tj. zda se jedná o povinnost plynoucí ze zákona, smlouvy či jiné právní skutečnosti).⁴⁷⁰ Závazková (smluvní) odpovědnost je v civilním kodexu vybudována na **objektivním principu**, a tudíž se nevyžaduje zavinění při porušení sjednané povinnosti, přičemž škůdce, resp. osoba, která tuto povinnost porušila, se může své odpovědnosti zprostit pouze prokázáním stanovených liberačních důvodů (srov. § 2913 odst. 2 OZ).⁴⁷¹ Naproti tomu deliktní odpovědnost je občanským zákoníkem chápána jako **odpovědnost subjektivní** s nutným požadavkem (předpokladem) zavinění na straně subjektu porušujícího zákonnou povinnost.

3.1.3. Předpoklady odpovědnosti za škodu

Mezi základní **předpoklady odpovědnosti za škodu** patří zásadně protiprávní jednání (čin), vznik škody, příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním a vznikem škody a zavinění, resp. neexistence liberačního důvodu. Tyto předpoklady se tedy liší právě s ohledem na rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti.

Jak shora naznačeno, **protiprávním činem** rozumí občanský zákoník *delikt*, tedy každé porušení soukromoprávní povinnosti, a to bez rozlišování, zda se jedná o povinnost stanovenou zákonem či smlouvou; protiprávní čin tak může spočívat v porušení dobrých mravů (srov. § 2909 OZ), zákona (srov. § 2910 OZ), smlouvy (srov.

⁴⁶⁸ Srov. např. PRAŽÁK, P. *Má institut právní odpovědnosti v návrhu nového občanského zákoníku jasnou koncepci?* Právní rozhledy, 2012, č. 3, 101 – 105 s.

⁴⁶⁹ Srov. PELIKÁNOVÁ, I. *Odpovědnost za škodu – trendy a otázky, malý náhled do osnovy nového občanského zákoníku.* Bulletin advokacie, 2011, č. 3, 15 s., kde autorka poznamenává, že je politováníhodné, jestliže návrh občanského zákoníku odmítá samotný pojem odpovědnosti v souvislosti s úpravou odpovědnostních závazků.

⁴⁷⁰ KNAPP, V. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek II.* 3. vydání. Praha: ASPI Publishing, s.r.o., 2002, 432 s.

⁴⁷¹ MELZER, F., TÉGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081.* Praha: Leges, 2018, 316 s.

§ 2913 OZ) či závazku vzniklého z jiné právní skutečnosti (srov. § 1723 odst. 2⁷²). Základním rozlišovacím znakem protiprávního činu, resp. jednání (deliktu) a právního jednání je **volní složka** odpovědné, resp. jednající osoby ve vztahu k nastoupení právních následků. V případě právního jednání (jednající) osoba sleduje nastoupení právních následků, ať už vyjádřených explicitně v daném právním jednání, anebo plynoucích ze zákona, dobrých mravů, zvyklostí či zavedené praxe stran (srov. § 545 OZ). Naproti tomu u protiprávního činu tyto následky nastávají bez ohledu na to, jestli to jednající osoba zamýšlela či nikoliv, tedy (a zásadně) i proti její vůli.

Co se týče vymezení pojmu **škoda**, tento nebyl legálně definován ani před rekodifikací soukromého práva, přičemž jeho obecnou charakteristiku bychom marně hledali i v nyní platném civilním kodexu. Doktrinálně, ale i judikatorně se však škodou zpravidla rozuměla **újma vyjádřitelná v penězích**, k níž došlo v důsledku porušení určité právní povinnosti, případně povinnosti nepůsobit jinému škodu.⁴⁷³ Taková škoda zahrnovala vždy škodu skutečnou a ušlý zisk, nikoliv však újmu imateriální. Skutečnou škodou se rozumělo to, oč se majetek poškozeného zmenšil, ušlým ziskem zase majetková újma spočívající v nezvětšení rozsahu majetku poškozené osoby, k němuž by jinak – při obvyklém a předchozím průběhu činnosti (podnikání) – došlo.⁴⁷⁴ Občanský zákoník vychází z této koncepce a škodu definuje jako **újmu na jmění** (srov. § 2894 odst. 1 OZ). Odborná literatura nicméně poukazuje na problematické použití pojmu *jmění*, jehož navazující definiční vymezení zahrnuje nejenom majetek (aktiva), nýbrž i dluhy (pasiva, srov. § 495 věta druhá OZ), přičemž jen stěží může škoda představovat „újmu na dluzích“; doporučuje se tak výkladem opravit terminologii kodexu a škodu i nadále chápat jako **újmu na majetku**, tj. souhrnu všeho co osobě patří (srov. § 495 věta

⁴⁷² PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2813 s.

⁴⁷³ KOBLIHA, I. a kol. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, 12 s.

Srov. též Stanovisko občanskoprávního kolegia bývalého Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. 11. 1970, sp. zn. Cpj 87/70, publikované pod Rc 55/1971, v němž se dovozuje, že škoda představuje *újmu, která nastala (se projevuje) v majetkové sféře poškozeného a je objektivně vyjádřitelná všeobecným ekvivalentem, tj. penězi (a je tedy - nedochází-li k naturální restituci - napravitelná poskytnutím majetkového plnění, především poskytnutím peněz)*. Takto vymezená škoda je právně relevantní škodou, tj. jedním z předpokladů, na jejichž základě vzniká odpovědnostní právní vztah.

⁴⁷⁴ POSPÍŠIL, M. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012, 114 - 115 s.

první OZ).⁴⁷⁵ Jiný doktrinální výstup však z uvedené legální definice škody (újma na jmění) dovozuje možnost nahlížet již na vzniklý (a neuhrazený) dluh jako na vzniklou škodu, což bylo před účinností nového občanského zákoníku judikatorně zásadně odmítáno.⁴⁷⁶

Mezi protiprávním činem a vznikem škody musí dále existovat **vztah příčinné souvislosti**. Jednání škůdce tedy musí být pro vzniklou škodu kauzální, přičemž je vždy potřebné vymezit a izolovat právně relevantní příčiny, za které jednající odpovídá; hledají se proto kritéria, pomocí kterých lze určitý následek přičíst jednajícímu „jako jeho dílo“, tzn. kritéria přičitatelnosti kauzálního následku.⁴⁷⁷ Doktrinálně se tradičně rozlišuje teorie ekvivalence a adekvátnosti. Teorie tzv. přirozené příčinné souvislosti (kauzality) se zaměřuje na hledání takové okolnosti z celé množiny veškerých příčin, **bez které by škoda nikdy nevznikla** (*conditio sine qua non*)⁴⁷⁸; naproti tomu teorie adekvátnosti dovozuje, že kauzalita je dána tehdy, je-li škoda dle obecného chodu věci a zkušeností adekvátním důsledkem protiprávního jednání.⁴⁷⁹ Obdobné závěry dovozuje ve své judikatuře Nejvyšší soud ČR, který konstantně připomíná, že kauzalitu nelze zkoumat ve filozofickém slova smyslu, nýbrž ve smyslu právním, když jde vždy o zjištění, jaká skutečnost byla bezprostřední příčinou daného následku.⁴⁸⁰

⁴⁷⁵ ČERNÁ, S., ŠTENGLOVÁ, I., PELIKÁNOVÁ, I., DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 632 s.

⁴⁷⁶ Srov. např. ČECH, P. *Náhrada škody dle nového občanského zákoníku*. Rekodifikace soukromého práva. Legal News: Prosinec 2013, kde autor dovozuje, že *škodou se nově míní újma na jmění (§ 2894 odst. 1 OZ)*. Rozumí se jí nejen snížení majetku (aktiv) poškozeného, ale také například zvětšení jeho dluhů (pasiv). Padá tak dosavadní judikatura, která nespatořovala vznik škody v tom, že poškozenému vznikl přičiněním škůdce dluh (např. finanční úřad mu vyměřil pokutu). Škodu povinný utrpěl až v okamžiku, kdy takový dluh zaplatil anebo kdy musel strpět výkon exekuce na svůj majetek. Až tehdy se – striktně vzato – snížil jeho majetek. Nově bude možné nahlížet jako na škodu již na samotný dluh. Celý článek dostupný online zde: <http://www.glatzova.com/files/download/glatzova-newsletter-legal-news-nahrada-skody-dle-noveho-obcanskeho-zakoniku.pdf>

⁴⁷⁷ MELZER, F., TĚGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081*. Praha: Leges, 2018, 176 s.

⁴⁷⁸ Srov. též např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 12. 2003, sp. zn. 25 Cdo 2101/2002, v němž se podává: *Musí jít o příčinu důležitou, podstatnou a značnou, bez níž by ke vzniku škody nedošlo*.

⁴⁷⁹ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 934 s.

⁴⁸⁰ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 02. 2001, sp. zn. 21 Cdo 300/2001 anebo rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 05. 2009, sp. zn. 21 Cdo 564/2008, v nichž soud uzavírá, že *z celého řetězce všeobecné příčinné souvislosti (v němž každý jev má svou příčinu, zároveň však je příčinou jiného jevu) je třeba sledovat jen ty příčiny a následky, které jsou důležité pro odpovědnost za škodu*. Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 11. 2000, sp. zn. 25 Cdo 562/1999, ve kterém se podává: *Je-li příčin více, je pro existenci příčinné souvislosti nezbytné, aby řetězec postupně nastupujících příčin a následků byl ve vztahu ke vzniku škody natolik propojen (prvotní příčina bezprostředně vyvolala jako následek příčinu jinou a ta postupně případně příčinu další), že již z působení prvotní příčiny lze důvodně dovozovat věcnou souvislost se vznikem škodlivého následku*.

Posledním zmíněným předpokladem vzniku odpovědnostního závazku je **zavinění**. Zavinění představuje psychický vztah škůdce k protiprávnímu jednání i jeho následku.⁴⁸¹ Rozlišuje se zavinění ve formě úmyslu a nedbalosti.⁴⁸² Zavinění je předpokladem subjektivní odpovědnosti za škodu, tedy odpovědnosti s presumovaným zaviněním, které se ovšem škůdce zproští (exkulpuje) prokázáním, že porušení povinnosti, resp. vznik škody nezavinil. Z hlediska tematického zaměření této práce však není tento předpoklad nijak zásadní, neboť odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce, resp. za jinou škodu vzniklou porušením jeho smluvních povinností (srov. § 2913 OZ) je odpovědností objektivní, v rámci které se zavinění dopravce zásadně nezkoumá.

3.2. Odpovědnost dopravce za škodu na převzaté zásilce

3.2.1. Obecná východiska

Bez uzardění lze konstatovat, že odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce je **stěžejním institutem** celé občanskoprávní úpravy smlouvy o přepravě věci. Legální zakotvení právních následků nepříznivých událostí, které mohou postihnout přepravovanou zásilku, je nevyhnutelnou podmínkou praktického fungování a vůbec existence tohoto závazku. Jen těžko lze totiž očekávat, že vlastník, resp. detentor určité věci, u něhož vyvstane ekonomický zájem na jejím přemístění, svěří tuto věc za účelem její přepravy jiné osobě (dopravci), aniž by mu byla poskytnuta alespoň minimální zákonná garance ochrany svého vlastnického práva pro případ ztráty, zničení či poškození této věci. Dopravcův odpovědnostní závazek však zajisté nelze vnímat pouze jako ochranu (majetku) odesílatele, resp. vlastníka zásilky, nýbrž – a to je nutno zdůraznit – jako stanovení zcela jasných předpokladů a podmínek, za nichž bude dopravce shledán odpovědným za škodu vzniklou na přepravované zásilce a současně naopak, tzn. za jakých okolností tomu tak nebude. Z jiného pohledu je tato odpovědnost vyjádřením rizika spojeného s podnikatelskou činností dopravce, který v závazku založeném přepravní smlouvou vystupuje jako osoba, která by měla mít nejenom

⁴⁸¹ ČERNÁ, S., ŠTENGLOVÁ, I., PELIKÁNOVÁ, I., DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 631 s.

⁴⁸² K tomu srov. blíže 3.4.6.3. Kvalifikovaná odpovědnost dopravce.

příslušné oprávnění k provozování přepravy (dopravy), nýbrž i patřičné odborné znalosti a praktické zkušenosti.

Právní úprava odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce je **speciální úpravou** ve vztahu k obecné úpravě odpovědnosti za škodu v občanském zákoníku (§ 2894 a násl. OZ). Vycházejí z koncepčního pojetí vztahu obecné a zvláštní právní úpravy lze uzavřít, že tuto zvláštní odpovědnost dopravce **nelze obecnou úpravou odpovědnosti za škodu doplňovat**, je-li předmět úpravy stejný.⁴⁸³ Kromě liberačního důvodu pro případ porušení smluvní povinnosti (srov. § 2913 odst. 2 OZ) se tak vylučuje zejména § 2944 OZ, dle něhož každý, kdo od jiného převzal věc, která má být předmětem jeho závazku, nahradí její poškození, ztrátu nebo zničení, neprokáže-li, že by ke škodě došlo i jinak. Dopravce však odpovídá odesílateli **i za jinou škodu**,⁴⁸⁴ tedy nikoliv (pouze) za škodu vzniklou na převzaté zásilce, poruší-li své povinnosti stanovené přepravní smlouvou. V takovém případě ovšem nebude lze použít ustanovení § 2566 a násl. OZ, neboť taková odpovědnost se bude řídit obecnou úpravou náhrady škody vzniklé z porušení smluvního závazku (srov. § 2913 a násl. OZ).

Odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na přepravované zásilce je koncipována jako **odpovědnost objektivní**,⁴⁸⁵ tudíž je dána bez ohledu na zavinění dopravce. Rigoróznost takto postavené odpovědnosti však nespočívá pouze v jejím objektivním principu, nýbrž i v tom, že zákon automaticky předpokládá protiprávní jednání dopravce, tedy *de facto* nepočítá s tím, že tento unese důkazní břemeno.⁴⁸⁶ Dopravce nemůže prokazovat, že škoda nebyla způsobena jeho protiprávním jednáním, neboť tímto důkazem by neodvrátil svou odpovědnost.⁴⁸⁷ Této se zproští pouze prokázáním existence zákonem stanovených **liberačních důvodů**. Základním liberačním důvodem je, že dopravce nemohl škodu odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Mezi další důvody dopravcovi liberace patří skutečnost, že škoda byla způsobena odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky nebo vadou či přirozenou povahou zásilky, včetně obvyklého úbytku. Důkazní břemeno ohledně prokázání těchto

⁴⁸³ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 32 Odo 1312/2005.

⁴⁸⁴ Např. za škodu způsobenou překročením dodací lhůty.

⁴⁸⁵ Jedná se o zpřísněnou objektivní odpovědnost, která je však omezena na škodu vzniklou na zásilce a náhradu škody na ni vzniklé. Srov. KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1384 s.

⁴⁸⁶ MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentář*. 2. zvázok. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 475 s.

⁴⁸⁷ PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku*. 5. díl. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 267 s.

skutečností zatěžuje vždy dopravce. Posledním liberačním důvodem, (nově) systematicky vyčleněným do samostatného odstavce, je situace, kdy škodu na zásilce způsobí její vadný obal. V takovém případě se dopravce své odpovědnosti zproští, prokáže-li, že odesílatele na vadu obalu při převzetí zásilky k přepravě upozornil, za předpokladu zanesení této skutečnosti do přepravního dokladu (nákladního či náložního listu), pokud byl vydán. V opačném případě se dopravce své odpovědnosti zbaví důkazem, že vadu obalu nemohl při převzetí zásilky poznat.

Předpoklady odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce lze tedy vymezit následovně:

- a) existence přepravní smlouvy,
- b) převzetí zásilky dopravcem (za účelem provedení přepravy),
- c) vznik škody na (převzaté) zásilce,
- d) vznik škody v období mezi převzetím zásilky a jejím vydáním oprávněné osobě,
- e) neexistence liberačního důvodu na straně dopravce.

Odpovědnost dopravce **nelze smluvně omezit**, nevylučuje se však **omezení přepravními řády**, nejde-li o náhradu újmy na zdraví (což však nelze aplikovat na zvláštní odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce). Současně se případná omezení dopravcoví odpovědnosti v přepravních řádech nevztahují na újmy způsobené úmyslně či z hrubé nedbalosti. Co se týče **rozsahu náhrady škody**, při ztrátě nebo zničení zásilky hradí dopravce cenu, jež měla zásilka v době jejího převzetí k přepravě. Při poškození nebo znehodnocení zase rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době jejího převzetí a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená či znehodnocená. Zákon stanovuje též zvláštní **notifikační povinnost** dopravce v případě vzniku škody na zásilce, a to ve vztahu k odesílateli, resp. příjemci, pokud tento již nabyl právo na vydání zásilky. V případě bezodkladného nesplnění této povinnosti odpovídá dopravce odesílateli nebo příjemci za škodu tím vzniklou.

Zcela novým institutem v občanském zákoníku v rámci právní úpravy smlouvy o přepravě věci je stanovení **speciální (promlčecí) lhůty** k uplatnění nároku na náhradu škody (vzniklé na zásilce) vůči dopravci, když se stanovuje, že není-li právo na náhradu škody u dopravce uplatněno do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li

zásilka převzata, do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně.

3.2.2. Odpovědnost dopravce ve starém občanském zákoníku

Před účinností nového civilního kodexu byla odpovědnost dopravce – pro oblast občanskoprávních vztahů – upravena v ustanoveních § 769 až § 771 ObčZ.⁴⁸⁸ Dopravce takto odpovídal za škodu vzniklou na přepravované zásilce v době od jejího převzetí k přepravě až do jejího vydání příjemci (srov. § 769 odst. 1 ObčZ). I v tomto případě se jednalo o **speciální (zvláštní) právní úpravu** odpovědnosti za škodu, jež vylučovala aplikaci příslušných obecných ustanovení o náhradě škody dle § 420 a násl. ObčZ.⁴⁸⁹ Zákon navíc explicitně vylučoval aplikaci § 427 až § 431 ObčZ (odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků) na škody vzniklé na přepravovaných zásilkách (srov. § 769 odst. 3 ObčZ). Odpovědnost dopravce byla **objektivní** se stanovenými **liberačními důvody**, mezi které patřila skutečnost, že škoda byla způsobena odesílatelem nebo příjemcem zásilky (např. v důsledku jimi prováděné vadné nakládky či vykládky), vadností zásilky (např. vada materiálu, výrobní či konstrukční vada), jejího obalu nebo balení (např. chybějící, nedostatečný či nevhodný obal), zvláštní povahou zásilky [např. zboží podléhající rychlé zkáze, výbušnost, samozápalnost, hořlavost, křehkost, vypařování, vysychání, rezivění, zmrznutí, hnití, zapaření zásilky a u živých zvířat jejich poranění, uhynutí nebo vyhladovění, srov. § 70 odst. 1 písm. e) s. p. ř.], anebo okolností, kterou dopravce nemohl odvrátit ani při

⁴⁸⁸ K předpokladům odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na zásilce v režimu starého občanského zákoníku srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/1999, v němž soud dovozuje, že *předpoklady, za nichž se může přepravce úspěšně domáhat na dopravci nahrazení škody na zásilce, jsou (a) existence přepravní smlouvy (§ 765 ObčZ), (b) vznik škody na přepravované zásilce v době od jejího převzetí k přepravě až do jejího vydání, (c) reklamace uplatněná oprávněnou osobou (tzv. aktivně legitimovanou osobou), (d) podání reklamace u dopravce (pasivní legitimace), (e) dodržení lhůty oprávněným (prekluzivní lhůta), (f) dodržení předepsaného obsahu reklamace a (g) ke škodě na zásilce nedošlo z důvodů uvedených v § 769 odst. 1 ObčZ.*

Nutno dodat, že uvedené předpoklady platily též pro odpovědnost dopravce v režimu obchodního zákoníku v případě vnitrostátní přepravy věci, neboť právní úprava přepravní smlouvy v tomto předpisu byla rovněž doplněna (prováděna) úpravou silničního přepravního řádu (s. p. ř.).

⁴⁸⁹ FIALA, J., KINDL, M. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. II. díl.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1448 s.

vynaložení odborné péče,⁴⁹⁰ jako např. *vis maior* (srov. § 769 odst. 1 a § 767 ObčZ). Tyto důvody liberace musely nastat nebo trvat během samotné přepravy.⁴⁹¹

Přepravní řády (pro oblast silniční nákladní přepravy platil samozřejmě s. p. ř.) byly dále zmocněny stanovit, za jakých podmínek se má za to, že škoda vznikla některou z příčin uvedených v § 769 odst. 1 ObčZ (srov. § 769 odst. 2 ObčZ). Jednalo se o stanovení zajímavé **vyvratitelné domněnky**, jejímž důsledkem bylo přenesení důkazního břemene z dopravce na odesílatele, popř. příjemce v případě sporu. Jinými slovy, liberační důvod musel vždy prokazovat dopravce. Pokud však přepravní řád stanovil právní domněnku ohledně existence některé z okolností uvedených v § 769 odst. 1 ObčZ, které představovaly právě liberační důvody dopravce, byl dopravce této povinnosti zproštěn, přičemž druhá strana přepravní smlouvy (odesílatel, resp. příjemce) musela prokazovat, že daná okolnost (jakožto důvod liberace) v konkrétním případě nenastala.⁴⁹²

Co se týče **rozsahu náhrady škody**, byla stanovena odchylka od obecného pravidla, že při určení výše náhrady se vychází z ceny věci v době jejího poškození (srov. § 443 ObčZ). Při ztrátě nebo zničení zásilky měl totiž dopravce povinnost hradit cenu zásilky,⁴⁹³ kterou tato měla v době jejího převzetí k přepravě (srov. § 770 odst. 1, věta první ObčZ). S ohledem na obvyklé přepravní lhůty v silniční nákladní přepravě (zásadně v řádu max. několika dní) však byly praktické důsledky této výjimky minimální. Dopravce byl současně povinen hradit účelně vynaložené náklady odesílatele (tzn. zejm. přepravné) vzniklé v souvislosti s přepravou ztracené či zničené zásilky (srov. § 770 odst. 1, věta druhá ObčZ). V případě poškození nebo částečné ztráty zásilky měl dopravce povinnost nahradit částku, o kterou byla zásilka znehodnocena, resp. uhradit náklady spojené s její opravou, pokud to bylo účelné (srov. § 770 odst. 1, věta třetí ObčZ). Předpoklad účelnosti byl dán zásadně tím, že náklady na opravu nepřevýšily cenu nové věci.

⁴⁹⁰ Za okolnost, kterou dopravce nemohl odvrátit, se nepovažovala náhoda, která měla původ v provozu závodu dopravce, odcizení části zásilky atd. Srov. ŠVESTKA, J., JEHLÍČKA, O., ŠKÁROVÁ, M., SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 10. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, 1344 s.

⁴⁹¹ ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. 2. svazek*. Praha: Linde Praha, a.s., 2008, 2302 s.

⁴⁹² Srov. § 70 odst. 3 s. p. ř., dle něhož byl přepravce povinen dokázat, že škoda nebyla způsobena vadností obalu nebo balení, zvláštní povahou přepravované zásilky, anebo na zásilce vyložené (uskladněné) za podmínek stanovených v § 59 odst. 7 s. p. ř.

⁴⁹³ Bylo tedy vyloučeno *restitutio in integrum*. Srov. ŠTEVČEK, M., DULAK, A., BAJÁNKOVÁ, J., FEČÍK, M., SEDLAČKO, F., TOMAŠOVIČ, M. a kol. *Občiansky zákoník II. § 451 – 880. Komentár*. Praha: C. H. Beck, 2015, 2804 s.

Za **jiné škody**, než byly škody na převzaté zásilce, odpovídal dopravce jen tehdy, byly-li způsobeny překročením dodací lhůty, přičemž podmínky a rozsah náhrady stanovily přepravní řády.⁴⁹⁴

Starý občanský zákoník konečně stanovil zvláštní **reklamační prekluzivní lhůtu**, ve které musel odesílatel uplatnit nárok na náhradu škody u dopravce, a sice lhůtu 6 měsíců od vydání zásilky příjemci, resp. lhůtu 6 měsíců od převzetí zásilky k přepravě, pokud k vydání zásilky nedošlo (srov. § 771 ObčZ). Tato reklamace, jejímž účelem bylo předejít případného (následného) sporu, musela být v silniční nákladní přepravě provedena písemně (srov. § 73 odst. 4 s. p. ř.). Dopravce byl povinen reklamaci vyřídit a rovněž písemně zpravit odesílatele o uznání nebo zamítnutí jeho nároku, a to nejpozději ve lhůtě 3 měsíců; úplné, ale i částečné zamítnutí reklamace musel dopravce zdůvodnit (srov. § 74 s. p. ř.). Bývalý civilní kodex stanovoval pro práva z přepravy (s výjimkou práv na náhradu škody u přepravy osob) jednoroční promlčecí lhůtu, ve které musel být nárok soudně uplatněn (srov. § 108 ObčZ).

Konečně nutno zmínit též zmocňovací § 772 ObčZ, dle něhož mohly podrobnější úpravu nákladní přepravy stanovit zvláštní podzákonné předpisy, zejména **přepravní řády** a tarify. Přepravní řády mohly převzít též ustanovení platná v mezinárodní přepravě, nesmělo však dojít k omezení, resp. vyloučení odpovědnosti za škodu stanovené starým občanským zákoníkem. Zákon tudíž „podporoval“ sblížení vnitrostátní a mezinárodní přepravy. Možnost přepravních řádů upravovat práva a povinnosti stran přepravní smlouvy odlišně, resp. nad rámec zákona byla doktrinálně (v převážné míře) odmítána.⁴⁹⁵

3.2.3. Odpovědnost dopravce v obchodním zákoníku

Obchodní zákoník upravoval odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce v ustanoveních § 622 až 624, přičemž i obchodněprávní kodex vycházel z koncepce **objektivní odpovědnosti** s možností **liberace dopravce**. Nakolik

⁴⁹⁴ Srov. § 70 odst. 6 s. p. ř., dle něhož škodu vzniklou přepravci překročením dodací lhůty hradí dopravce jen do výše dovozného.

⁴⁹⁵ Prováděcí předpis vydaný dle § 772, popř. § 879a ObčZ nesmí ukládat nové povinnosti, nýbrž pouze provádět ustanovení zákona (srov. též čl. 2 odst. 4 Ústavy ČR, resp. čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, dle kterých nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá). Srov. ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. 2. svazek*. Praha: Linde Praha, a.s., 2008, 2310 s.

stávající právní úprava této zvláštní dopravcovi odpovědnosti (ostatně jako téměř celá úprava přepravní smlouvy) vychází převážně z tohoto předpisu, není na tomto místě potřeba zvlášť rozebírat doktrinální i judikatorní výstupy vztahující se k uvedeným ustanovením, neboť těmto závěrům (jelikož jsou i nadále v zásadě plně použitelné) bude věnována dostatečná pozornost v dalším textu.

Za zmínku však určitě stojí § 622 odst. 3 ObchZ, dle něhož byl dopravce při vzniku škody na zásilce povinen vynaložit odbornou péči, aby **škoda byla co nejmenší**. Tato dopravcova povinnost byla dána bez ohledu na to, jestli za škodu odpovídal či nikoliv. Jednalo se o legální zakotvení zvláštní prevenční povinnosti dopravce, která konkretizovala obecnou prevenční povinnost stanovenou starým občanským zákoníkem počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, majetku, přírodě a životním prostředí (srov. § 415 ObčZ). V případě porušení této povinnosti odpovídal dopravce dle obecné úpravy náhrady škody v obchodním zákoníku (srov. § 373 a násl. ObchZ) s možností liberace tam stanovené (srov. § 374 ObchZ).

Rovněž je vhodné poukázat na § 622 odst. 4 ObchZ, dle kterého bylo možno odpovědnost dopravce **smluvně rozšířit**. Toto ustanovení však bylo zjevně nesystematické a též nadbytečné s přihlédnutím k principu autonomie vůle, neboť strany přepravní smlouvy si pochopitelně v přepravní smlouvě mohly ujednat rozšíření odpovědnosti dopravce i bez tohoto zákonného ustanovení. Zmíněná ustanovení § 622 odst. 3 a 4 stávající civilní kodex nepřevzal.

3.2.4. Doba dopravcovi odpovědnosti

Doprovce je povinen nahradit škodu vzniklou na zásilce **v době od jejího převzetí do jejího vydání příjemci** (srov. § 2566 odst. 1 OZ). Základním předpokladem vzniku dopravcovi odpovědnosti je tudíž vznik škody na zásilce v uvedeném vymezeném období.⁴⁹⁶ Možno hovořit o jisté legislativní nepřesnosti, která byla převzata z recipovaného ustanovení § 622 odst. 1 ObchZ, když zákon nedůsledně spojuje (a spojoval) ukončení dopravcovi odpovědnosti za škodu na zásilce s

⁴⁹⁶ MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákonník. Veľký komentár*. 2. zväzok. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 475 s.

okamžikem jejího vydání *příjemci*.⁴⁹⁷ Určení příjemce je v praxi sice velmi častou (takřka pravidelnou) náležitostí přepravních smluv, nicméně tomu tak být nemusí, a to nejenom z hlediska platnosti smlouvy. Nefiguruje-li osoba příjemce v závazkovém vztahu založeném přepravní smlouvou (není určena smluvně, resp. sdělena dopravci příkazem dle § 2559 OZ), má dopravce povinnost vydat zásilku odesílateli, který je tak oprávněnou osobou k jejímu převzetí. Vhodnější se proto jeví legálně vymezit dobu dopravcovi odpovědnosti dobou od převzetí zásilky do jejího *vydání*, resp. vydání *oprávněné osobě*.

Doba dopravcovi odpovědnosti je tedy *expressis verbis* vymezena okamžikem převzetí zásilky do jejího vydání příjemci (resp. odesílateli). Okamžik převzetí zásilky je zásadně spojen s okamžikem jejího naložení na dopravní prostředek (tzv. nakládka), vydání zásilky zase s momentem jejího složení či vyložení (tzv. vykládka).⁴⁹⁸ Nakládku či vykládku zásilky občanský zákoník výslovně neupravuje, rozhodné tedy bude – i z hlediska případných odpovědnostních následků – vzájemné ujednání, a v případě jeho absence to, kdo bude převažujícím subjektem provádějícím nakládku či vykládku zásilky. Je zřejmé, že tyto otázky mohou být velmi zajímavé, zejména v případě vzniku škody na zásilce během nakládky či vykládky a následného řešení odpovědnostních vztahů, a nepochybně i aktuální, s přihlédnutím k již rozebírané pluralitě přepravních subjektů i fungování logistických a skladovacích center.⁴⁹⁹

⁴⁹⁷ V této souvislosti lze poukázat na § 340 odst. 1 zákona č. 109/1964 Sb., hospodářský zákoník, dle kterého dopravce odpovídal za škody, které vznikly na přepravované zásilce v době od jejího převzetí k přepravě až do jejího vydání. V tomto zákonném ustanovení se tedy nehovořilo o vydání zásilky *příjemci*.

⁴⁹⁸ Určitou definici naložení i vyložení zásilky poskytoval s. p. ř., když ve svém ustanovení § 51 odst. 4 stanovil, že nakládání zásilky dopravcem zahrnuje úkony spojené s přemístěním zásilky ze vzdálenosti nejvýše 5 m od vozidla a s jejím uložením na vozidle; vykládání zásilky dopravcem zase mělo dle tohoto podzákoného předpisu zahrnovat úkony spojené se složením zásilky z vozidla a s jejím uložením do vzdálenosti nejvýše 5 m od vozidla. Konečně bylo stanoveno, že přemísťování zásilky na větší nebo z větší vzdálenosti od vozidla, zejména její vynášení do poschodí, ukládání do skladu apod., muselo být s dopravcem zvlášť sjednáno.

⁴⁹⁹ Logistické služby tvoří především přeprava a skladování, proto se řada států (v čele s Německem) snaží o jejich společnou komplexní úpravu, čehož výsledkem jsou např. i německé všeobecné logistické podmínky (Logistik – AGB). Srov. SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 276 s.

3.2.4.1. Nakládka a vykládka

Samotné naložení zásilky na dopravní prostředek jistě nelze považovat za součást provádění přepravy, bezpochyby je však tento úkon nevyhnutelnou podmínkou její následné realizace. **Proces nakládky** je možné nejlépe charakterizovat vymezením jeho fází, kterými budou zásadně **naložení** zásilky, jímž se rozumí její fyzické přemístění na, popřípadě do dopravního prostředku, dále **umístění** zásilky, které představuje její uložení na konkrétní místo ve vozidle, resp. rozmístění na jeho ložné ploše, a konečně **zajištění** zásilky, tzn. její zabezpečení proti vnějším vlivům během přepravy, zejména proti pohybu, pádu nebo posunu.⁵⁰⁰

I **vyložení zásilky** z dopravního prostředku je nezbytnou složkou přepravy „v širším smyslu“, a tudíž činností neodmyslitelně spojenou s její realizací, resp. ukončením, i když k ní (vykládce) dochází zásadně až po samotném provedení přepravy, tj. po dojetí zásilky do místa určení. Vykládkou se rozumí složení zásilky z dopravního prostředku, v případě sypkých látek jejich vyložení (vysypání) na určené místo a při zásilkách kapalných jejich vypuštění do hadic či trubek osoby oprávněné k jejich převzetí (zpravidla příjemce).

Složitost nakládky či vykládky bude pochopitelně záviset od parametrů a povahy zásilky, jež má být předmětem přepravy. Logicky nižší bude pravděpodobnost výskytu škodné události (vzniku škody na zásilce) během nakládky u malých kusových zásilek, které lze snadno pomocí běžné síly a schopností jednoho člověka (např. řidiče) naložit na dopravní prostředek, než u nadrozměrných věcí, jejichž naložení a umístění na vozidlo (návěs) vyžaduje odbornou manipulaci za pomoci speciálních zařízení či dokonce těžké techniky. Uvedené platí samozřejmě obdobně i ohledně vykládání zásilky.

3.2.4.2. Provedení nakládky či vykládky

Jak shora naznačeno, občanský zákoník nestanovuje, která strana přepravní smlouvy (resp. příjemce) má provést naložení zásilky na dopravní prostředek či její vyložení z něho, protože by tyto povinnosti měly být součástí vzájemných ujednání mezi

⁵⁰⁰ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 77 s.

doprovázcem a odesílatelem, resp. příjemcem. Nakládku takto **provede smlouvou určená osoba**, přičemž není vyloučeno, aby jí byla také osoba třetí, na přepravní smlouvě nijak nezúčastněná, např. při přepravě velkých zásilek vyžadujících náročnější zacházení či specifickou techniku. V takových případech však bude otázka provedení nakládky či vykládky a potažmo i odpovědnosti za škodu na zásilce během nich vzniklou zpravidla předmětem samostatného smluvního ujednání mezi tou kterou stranou přepravní smlouvy (resp. příjemcem) a pověřenou třetí osobou, která (smlouva) bude zásadně nezávislá na závazkovém vztahu založeném příslušnou smlouvou o přepravě věci.

V této souvislosti je vhodné poukázat na ustanovení § 51 s. p. ř., které velmi podrobně řešilo právě práva a povinnosti stran přepravní smlouvy týkající se naložení a vyložení zásilky. Tato právní úprava rozlišovala, jestli byla odesílatelem fyzická osoba (občan), ve kterém případě šla povinnost obstarat řádnou nakládku zásilky k tíži dopravce, anebo byla odesílatelem právnická osoba (organizace) u níž zajišťovala naložení a vyložení nákladu organizace určená buď podmínkami stanovenými pro provádění určitého přepravního systému, nebo schváleným měsíčním přepravním plánem anebo dohodnutými podmínkami pro opakované přepravy. V ostatních případech měl povinnost provést nakládku či vykládku dopravce, měl-li k tomu potřebná provozní zařízení a pracovní síly, jinak měl zajistit nakládání odesílatel a vykládání příjemce, pokud dopravce s přepravcem nedohodl něco jiného. Též byla stanovena povinnost odesílatele učinit včas všechna opatření nutná k plynulé nakládce a k ochraně zásilky před poškozením, např. dodáním dostatečně pružící dřevité vlny, jde-li o přepravu křehkého zboží a pod (srov. § 51 odst. 5 s. p. ř.). V případě, že nakládku prováděl odesílatel, byl povinen zásilku naložit podle pokynů dopravce. Dopravce byl zase odpovědný za to, že zásilka byla (měla být) uložena na vozidle tak, aby neohrozila bezpečnost a plynulost silničního provozu. Pokud odesílatel nedbal pokynů dopravce a došlo proto k závadě v naložení, zejména k přetížení vozidla, byl dopravce oprávněn žádat složení nákladu nebo jeho části anebo jeho úpravu na vozidle. Nebylo-li mu vyhověno, mohl odmítnout provedení přepravy, popř. obstarat řádné složení a uložení nákladu na účet a nebezpečí odesílatele (srov. § 51 odst. 6 s. p. ř.).

Nakolik však v současné době přepravní řád pro oblast silniční dopravy, který by blíže upravoval tyto otázky, chybí, nutno při stanovení povinnosti naložit či vyložit zboží (zásilku) vycházet ze vzájemného ujednání stran přepravní smlouvy, resp.

příjemce. Chybí-li toto, bude rozhodující, která ze stran smlouvy o přepravě věci (resp. příjemce) se daného úkolu (dobrovolně či nedobrovolně) **fakticky ujme**, přičemž započítím jeho uskutečňování se tato provádějící strana vystavuje riziku tíhy odpovědnostních následků při škodné události (vzniku škody na zásilce) během nakládky či vykládky nastalé.

Vycházejí z logiky právní úpravy smlouvy o přepravě věci by **nakládku zásilky měl provádět odesílatel a vykládku zase příjemce**, které závěry plynou zejména z ustanovení § 2557 OZ, dle něhož je odesílatel povinen poskytnout dopravci správné údaje o obsahu a povaze zásilky. Odesílatel, resp. příjemce (jakožto „osoby zásilky znalé“ či „zbožíznalci“) disponují veškerými potřebnými informacemi o zásilce, jež má být předmětem přepravy, které jsou samozřejmě nezbytné i z hlediska úspěšného, bezvadného, resp. „bezškodového“ provedení její nakládky či vykládky. Zejména u manipulačně náročnějších zásilek (typicky nadrozměrné náklady), které jsou pravidelně a opakovaně přepravovány, má sám výrobce, vlastník či distributor k dispozici, kromě potřebných znalostí týkajících se jejich správné manipulace, též potřebná technická zařízení, jimiž je možné tyto věci naložit na dopravní prostředek či je z něho složit. Nutno však dodat, že povinnost provést nakládku nebo vykládku může v některých případech vyplývat ze samotné povahy dopravního prostředku, resp. návěsu, jímž má být nakládané zboží přepravováno (silo, tank), např. při přepravě kapalných látek, u nichž půjde o zapojení napouštěcího ventilu, filtru, pumpy, eventuálně jiného sacího zařízení a jejich následné odpojení při ukončení nakládky či vykládky.⁵⁰¹

Pro srovnání **německá právní úprava** otázku provedení nakládky či vykládky zásilky explicitně řeší v ustanovení § 412 odst. 1 HGB, dle kterého je odesílatel povinen zboží bezpečně naložit, zajistit a upevnit, stejně jako je povinen ho z dopravního prostředku složit, nevyplývá-li z okolností či běžného (obchodního) zvyku něco jiného. Tato úprava tak slouží k ochraně přepravovaného zboží⁵⁰² a zjevně odpovídá výše nastíněné logice založení povinnosti k provedení těchto úkonů k tíži odesílatele, resp. příjemce (zbožíznalců). Požadavek bezpečné nakládky zásilky je judikatorně chápán jako nutnost naložení, zajištění a upevnění zboží tak, aby během normálních, smluvně

⁵⁰¹ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 81 s.

⁵⁰² HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2434 s.

konformních i s ohledem na konkrétní okolnosti specifických účinků přepravy nedošlo k jeho poškození.⁵⁰³ Přitom je potřeba zohlednit též možné spontánní brždění vozidla či jeho úhybné manévry.⁵⁰⁴

Nelze ovšem opomenout, že dopravce odpovídá za **řádný technický stav** (nakládaného) vozidla⁵⁰⁵ i jeho následný bezpečný provoz po pozemních komunikacích. Je proto většinou nezbytné, aby se dopravce – zásadně prostřednictvím osoby svého řidiče – účastnil provádění nakládky či vykládky odesílatelem, resp. příjemcem a poskytl veškerou nezbytnou asistenci, zejména co se týče správného uložení či rozložení zásilky (nákladu) na ložné ploše vozidla, jeho zabezpečení proti skluzu či posunu, dohledu nad možným přetížením návěsu atd.

3.2.4.3. Odpovědnost při nakládce a vykládce

Tak, jak právní úprava závazku založeného přepravní smlouvou mlčí stran uložení povinnosti naložit či vyložit zásilku, chybí i zvláštní ustanovení, která by řešila odpovědnost dopravce, odesílatele či příjemce za řádné provedení těchto úkonů. Povinnost nahradit škodu vzniklou při nakládce či vykládce tak bude tížit tu stranu přepravní smlouvy (resp. příjemce), která se **smluvně zavázala** naložení či vyložení zásilky provést, resp. tuto činnost **fakticky provedla**.

Bude-li naložení či vyložení zásilky **povinností odesílatele anebo příjemce**, resp. třetí osoby odlišné od dopravce, nelze dobu provádění těchto činností přičítat k době jeho odpovědnosti za škodu, která takto počne plynout teprve skutečným ukončením nakládky (převzetí zásilky) a skončí zase okamžikem zahájení úkonů nutných ke složení zásilky z dopravního prostředku (vydání zásilky). Povinnost nahradit škodu na zásilce tedy nebude tížit dopravce, nýbrž odesílatele, resp. příjemce, přičemž je zásadně irelevantní, jestli se tyto osoby k provedení nakládky či vykládky zavázaly dopravci smluvně, anebo tyto činnosti pouze fakticky provedly, když se jejich odpovědnost ve vztahu k vlastníkovi zásilky bude řídit jejich smluvním vztahem s ním, resp. obecnou občanskoprávní úpravou náhrady škody (srov. § 2894 a násl. OZ).

⁵⁰³ Srov. rozsudek BGH ze dne 21. 04. 1960, sp. zn. II ZR 21/58.

⁵⁰⁴ Srov. rozsudek BGH ze dne 26. 03. 1962, sp. zn. II ZR 128/60.

⁵⁰⁵ Srov. Sběrka rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1918 – 1938 (tzv. sbírka „Vážný“) č. 5 916 z r. 1926, kde se podává, že *k bezvadnému naložení náleží i naložení do bezvadného vozu*.

Bude-li však nakládku či vykládku **provádět dopravce, a tudíž za tyto úkony i odpovídat**, může vyvstat otázka, zda se jeho odpovědnost za škodu ve vztahu k odesílateli, resp. příjemci bude řídit ustanovením § 2566 a násl. OZ, anebo obecnými ustanoveními občanského zákoníku o náhradě škody, resp. zvláštními ustanoveními o povinnosti nahradit škodu, zejména pak § 2944 OZ, podle něhož každý, kdo od jiného převzal věc, která má být předmětem jeho závazku, nahradí její poškození, ztrátu nebo zničení, neprokáže-li, že by ke škodě došlo i jinak.⁵⁰⁶ Obě uvedené odpovědnostní konstrukce jsou postavené na objektivním principu (bez ohledu na zavinění), rozdíl však spočívá v liberačním důvodu, jímž je v případě § 2944 OZ skutečnost, že by ke škodě došlo i jinak, to znamená působením vnitřních (majících původ v samotné přirozené povaze věci) anebo vnějších (majících původ v okolitém světě, např. živelná pohroma) příčin.⁵⁰⁷

Pokud bude povinnost dopravce naložit či vyložit náklad **ujednána ve smlouvě o přepravě věci**,⁵⁰⁸ bude zřejmě nutné přiklonit se k první variantě, neboť v takovém případě lze započítí provádění nakládky dopravcem podřadit pod zákonný pojem převzetí zásilky, s nímž zákon spojuje nastoupení jeho možných odpovědnostních následků ve vztahu ke škodě na převzaté zásilce. Obdobně ukončení vykládky prováděné dopravcem – na bázi smluvního ujednání – možno subsumovat pod termín vydání zásilky oprávněné osobě (příjemci), jakožto okamžiku ukončení dopravcovi odpovědnosti za škodu vzniklou na převzaté zásilce. Lze proto uzavřít, že doba, během níž dopravce odpovídá za škodu, jež může vzniknout na přepravované zásilce, se v případě smluvního ujednání jeho povinnosti provést nakládku či vykládku, rozšiřuje i o čas nutný k faktickému uskutečnění těchto s přepravou souvisejících úkonů. Nutno dodat, že z hlediska možnosti uplatnění škodového nároku oprávněné osoby (odesílatele, resp. příjemce) vůči dopravci, bude bez právního významu případná námitka dopravce, že nakládku, resp. vykládku zásilky provedla jiná, jím pověřená třetí

⁵⁰⁶ Ustanovení je speciální ve vztahu k § 2913 OZ, tudíž jeho použití vylučuje. Jednou z podmínek jeho aplikace je dále existence závazkového vztahu mezi stranami odpovědnostního závazku. Vlastník věci, který není stranou smlouvy, k jejímuž plnění byla tato věc převzata, je vůči škůdci oprávněn dle obecné úpravy náhrady škody z porušení zákona (§ 2910 a násl. OZ). Srov. PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2882 - 2884 s.

⁵⁰⁷ Judikatura konstantně dovozuje rozlišování uvedených příčin, přičemž pro naplnění tohoto důvodu liberace musí jít o příčiny, *jejichž vliv by se stejnou měrou projevil, i kdyby škůdce věc ke splnění závazku nepřevzal*. Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 14. 04. 2005, sp. zn. 25 Cdo 1090/2004.

⁵⁰⁸ Je irelevantní, jestli bude takové ujednání součástí původně uzavřené smlouvy, anebo bude předmětem pozdější kumulativní novace (srov. § 1902 OZ, věta druhá).

osoba, neboť v takovém případě platí ustanovení § 1935 OZ, podle kterého plní-li dlužník svůj dluh pomocí jiné osoby, odpovídá tak, jako by tento dluh plnil sám.

Může však nastat situace, že povinnost dopravce provést nakládku či vykládku zboží nebude výslovně sjednána, nicméně **dopravce tuto činnost fakticky provede**, resp. ji zahájí (se souhlasem odesílatele, resp. příjemce). Vystává tak několik zajímavých (a jistě nelehkých) otázek. Za prvé, zda (byť konkludentní) souhlasný projev vůle odesílatele, resp. příjemce s tímto počínáním (dopravce) lze považovat za změnu, resp. doplnění přepravní smlouvy⁵⁰⁹ ohledně povinnosti provést nakládku či vykládku, pročez by – jak shora naznačeno – mělo dojít k rozšíření doby odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na zásilce (§ 2566 a násl. OZ). Anebo takový projev vůle představuje „pouhé“ předání věci (budoucí zásilky) dopravci za účelem plnění jeho závazku z přepravní smlouvy ve smyslu ustanovení § 2944 OZ, a tudíž se jeho odpovědnost za škodu bude řídit pochopitelně tímto ustanovením. Zřejmě je nutné přiklonit se (opět) k první alternativě a odpovědnost dopravce založit na základě ustanovení § 2566 a násl. OZ. Nakládka i vykládka jsou úkony s přepravou věci neodmyslitelně spjaté a ujednání jejich provedení bývá častou náležitostí přepravních smluv. Faktické plnění dopravce spočívající v realizaci nakládky či vykládky se souhlasem odesílatele, resp. příjemce, by proto nejspíš mělo být posouzeno jako plnění „v rámci“ přepravní smlouvy, pročez by se i odpovědnost dopravce za škodu během těchto činností vzniklou měla „pohybovat“ v rámci právní úpravy tohoto závazku. Konečně zajímavý by mohl být případ, kdyby nedošlo k vůbec **žádnému projevu vůle**

⁵⁰⁹ Z hlediska formální možnosti učinění takové kumulativní novace by bylo nutné přihlížet k formě, v jaké byla přepravní smlouva uzavřena. Dle ustanovení § 564 OZ totižto platí, že pokud zákon vyžaduje pro právní jednání určitou formu, lze obsah právního jednání změnit projevem vůle v téže nebo přísnější formě, vyžaduje-li však tuto formu jen ujednání stran, lze obsah právního jednání změnit i v jiné formě, pokud to ujednání stran nevylučuje. Pokud by tedy přepravní smlouva byla uzavřena v písemné formě s výslovnou doložkou (ujednáním), že změny či doplnění mohou být provedeny pouze písemně (což se v praxi děje jen zřídka), mohla by být namítnuta neplatnost takové kumulativní novace přepravní smlouvy. Treba však (konečně) zmínit též ustanovení § 582 odst. 2 věta první OZ, dle kterého lze neplatnost právního jednání pro nedostatek formy ujednané stranami namítnout pouze tehdy, nebylo-li již plněno (je zřejmé, že taková následná dohoda ohledně provedení nakládky či vykládky dopravcem by byla tímto záhy plněna, což je ostatně nezbytný předpoklad, aby mohlo vůbec k nějaké škodě na zásilce dojít). Neplatnost novačního jednání by konečně mohla být namítnuta, i pokud by přepravní smlouva mlčela stran formálního požadavku k možnosti provedení jejich změn či doplnění, a sice dle ustanovení § 1906 OZ (ujednání o novaci vyžaduje písemnou formu, byl-li původní závazek zřízen v písemné formě), nicméně i zde by byla podstatně omezena možnost takové námitky, a to zahájením plnění dodatečně ujednané povinnosti, tj. provedení nakládky či vykládky dopravcem (srov. § 582 odst. 2 věta druhá OZ).

ze strany odesílatele či příjemce.⁵¹⁰ Nebylo by tedy lze hovořit ani o kumulativní novaci, ani o předání věci za účelem plnění smlouvy, neboť dopravce takto – prováděním nakládky či vykládky – neplní sjednanou povinnost stanovenou přepravní smlouvou, resp. ujednanou dodatečně v rámci novace, rovněž jako od oprávněné osoby nikdy řádně nepřevzal věc (jako budoucí zásilku) za účelem realizace jeho přepravního závazku. Dopravce by takto nejspíš odpovídal dle obecných ustanovení o náhradě škody z porušení zákonné povinnosti (srov. § 2910 a násl. OZ); nelze též vyloučit, že by jednal a potažmo i odpovídal jako nepřikázaný jednatel (srov. § 3006 a násl. OZ).

Možno tedy uzavřít, že vznik dopravcovi povinnosti nahradit škodu vzniklou na zásilce během nakládky či vykládky⁵¹¹ lze zásadně ztotožnit s jeho **mocí nad převzatou zásilkou**,⁵¹² tj. možností s ní nakládat. Dopravce bude konečně odpovědný za takovou škodu, převzal-li odpovědnost na základě smlouvy o přepravě věci, a to i pokud naložení či vyložení zásilky nepatřilo mezi jeho smluvní povinnosti, a ani tyto činnosti skutečně neprováděl.

3.2.4.4. *Společné provedení nakládky a vykládky*

V praxi jsou časté případy, kdy je naložení zásilky na dopravní prostředek či její vyložení z vozidla prováděno **společně odesílatelem a dopravcem, resp. dopravcem a příjemcem**. Ono vůbec samotnou realizaci těchto úkonů jednou ze stran přepravní smlouvy si zřejmě nelze představit bez alespoň nějaké asistence strany druhé (ze strany dopravce, resp. řidiče minimálně správné přistavení vozidla a zajištění nákladu zabezpečovacími prostředky, ze strany odesílatele zase umožnění dostatečného a potřebného přístupu ke zboží, jež má být bezpečně naloženo atd.). Je zřejmé, že takovéto situace budou v případě vzniku škody na nakládané či vykládané zásilce a potažmo následného „hledání“ odpovědného subjektu (a stanovení správného odpovědnostního režimu) velmi zajímavé.

⁵¹⁰ Je zřejmé, že takový případ je krajně nepravděpodobný, poněvadž by musel znamenat *de facto* absolutní neúčast odesílatele, resp. příjemce při dopravcem prováděné nakládce či vykládce. Jakákoliv forma účasti by přece jen měla představovat byť konkludentní, nicméně jasný projev vůle (souhlas) odesílatele, resp. příjemce s faktickým provedením této činnosti dopravcem, resp. řádné předání věci (zásilky) za účelem plnění jeho závazku založeného přepravní smlouvou.

⁵¹¹ S výhradou možného rozlišování aplikovatelnosti příslušné právní úpravy odpovědnosti za škodu.

⁵¹² Převzetí zásilky dopravcem však musí směřovat k provedení (vykonání) přepravy, nikoliv k jiným možným činnostem (jako např. uskladnění zásilky). Srov. OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Velký komentár*. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1050 s.

Nejjednodušší situaci bude jistě představovat vzájemná **dohoda o společném provedení nakládky či vykládky** mezi dopravcem a odesílatelem, resp. příjemcem. Tyto činnosti budou takto společně provádět strany přepravní smlouvy, resp. příjemce, přičemž za vzniklou škodu budou též společně odpovídat. V takovém případě zřejmě nelze spoluodpovědnost dopravce založit na základě § 2566 OZ, neboť zde chybí předpoklad převzetí zásilky. Odesílatel totiž zjevně neztratil svou detenci, zavázal-li se zásilku na dopravní prostředek naložit, byť společně s dopravcem. Obdobně to platí o příjemci, který již započítím společného provádění vykládky zjevně projevuje vůli ujmout se moci nad zásilkou, což nutno ve vztahu k dopravci chápat jako vydání zásilky a potažmo ukončení jeho zvláštní odpovědnosti dle § 2566 OZ. Též se lze zamyslet nad účelem převzetí zásilky při nakládce, jenž by mohl směřovat nikoliv k provedení přepravy, nýbrž k provedení smluvně dojednaného společného naložení zboží. Obdobně lze vyloučit odpovědnost dopravce dle § 2944 OZ, neboť zde rovněž chybí předpoklad převzetí věci dopravcem. Odpovědnost dopravce ve vztahu k odesílateli, resp. příjemci, by se proto měla řídit nejspíš § 2913 OZ (odpovědnost za porušení smluvní povinnosti provést nakládku či vykládku), přičemž jeho povinnost k náhradě škody by mohla být poměrně snížena ve smyslu § 2918 OZ, dle něhož se povinnost škůdce (doprovce) nahradit škodu poměrně sníží, vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému (odesílateli, resp. příjemci); podílejí-li se však okolnosti, které jdou k tíži jedné či druhé strany, na škodě jen zanedbatelným způsobem, škoda se nedělí.

Ve vztahu k **vlastníkovi zásilky**, nebude-li odesílatel, resp. příjemce jejím vlastníkem, se odpovědnost těchto osob bude řídit jejich **smluvním ujednáním** s vlastníkem. Vlastník v takovém případě nedisponuje přímým nárokem vůči dopravci, neboť tento jedná v mezích ustanovení § 1935 OZ na základě vlastního vztahu s odesílatelem, resp. příjemcem, bez ohledu na sjednaný rozsah (ne)samostatnosti výkonu jeho činnosti (provedení nakládky či vykládky). **Bez smluvního ujednání** mezi vlastníkem zásilky a odesílatelem, resp. příjemcem, což je samozřejmě případ krajně nepravděpodobný, by odpovědnost všech zúčastněných osob (odesílatel, příjemce, dopravce) měla být dána dle § 2910 a násl. OZ, přičemž tyto osoby budou **odpovídat společně a nerozdílně** (srov. § 2915 odst. 1, věta první OZ). Jejich solidarita bude navíc ve vztahu k poškozenému vlastníku posílena též druhou větou zmíněného

ustanovení § 2915 OZ, dle které je společná odpovědnost dána i tehdy, dopustí-li se více osob samostatných protiprávních činů, z nichž mohl každý způsobit škodlivý následek s pravděpodobností blížící se jistotě, a nelze-li určit, která osoba škodu způsobila. Mezi sebou se dopravce a odesílatel, resp. příjemce vypořádají podle účasti na způsobení vzniklé škody (srov. § 2916 OZ).⁵¹³

Složitější situace však nastanou, nebude-li společná nakládka či vykládka výslovně ujednána, tzn. kterákoliv strana přepravní smlouvy, resp. příjemce, bude nakládku či vykládku provádět na bázi smluvního ujednání, anebo faktického plnění, přičemž však druhá strana přepravní smlouvy, resp. příjemce, do těchto úkonů fakticky vstoupí.

3.2.4.5. Účast řidiče při nakládce a vykládce prováděné odesílatelem, resp. příjemcem

Bude-li nakládka či vykládka zboží patřit mezi **povinnosti odesílatele, resp. příjemce**, budou tito zásadně sami odpovědní za škodu vzniklou na zásilce v důsledku jejich nesprávného provedení.⁵¹⁴ Nicméně důležitou roli ve vztahu k následnému posuzování odpovědnosti za škodu může hrát právě faktická aktivita (řidiče) dopravce, která však může mít různou podobu. Předně nutno rozlišovat, jestli se do provádění nakládky či vykládky zásilky zapojí řidič na základě pokynu (souhlasu) či vědomí dopravce, anebo bez těchto projevů vůle, rovněž jako může mít vliv, jestli jednal na základě vyžádání takové asistence ze strany odesílatele anebo příjemce.

Udělí-li dopravce řidiči **pokyn**, aby se nakládky či vykládky zúčastnil, učiní tak zásadně po dohodě s odesílatelem, resp. příjemcem, kterou dohodu zřejmě nutno považovat za novaci stran původně sjednané povinnosti (odesílatele, resp. příjemce) provést nakládku či vykládku zásilky. Bude se tedy jednat **o dohodu o společném**

⁵¹³ Srov. MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA a spol. *E-bulletin dopravního práva*. 3 vydání. Srpen 2008, 3 s., kde se podává: *Zvláštními případy jsou přepravy sypkých či tekutých zásilek v tancích a silech. Dopravce nese odpovědnost za řádné načerpání, popřípadě vyčerpání sypkých či tekutých látek z vozidla, nenese však odpovědnost za to, z jakého zdroje (tanku, sila) je zásilka odesílatelem poskytována či do jakého zásobníku (sila) má být dle pokynu příjemce vyčerpána. Jsou známy případy, kdy zásilka byla dopravcem vypuštěna do označeného tanku, čímž došlo k jejímu smíchání s jinou (nevhodnou) tekutinou a k znehodnocení obsahu. Za tuto škodu však nesl odpovědnost příjemce, který vadný tank označil. Rovněž tak bude-li dopravci naložena chemická látka, popřípadě surovina, jejíž povahu či druh dopravce nemůže znát, tedy např. křemen namísto mastku, přičemž nakládku prováděl sám odesílatel nebo ji provedl dopravce ze zásob výslovně označených odesílatelem, bude vzniklá škoda přičítána k tíž odesílatele. Celý text je dostupný online zde: http://akmsv.cz/images/e-bulletin/srpen_2008_e-bulletin_c_3_2008.pdf*

⁵¹⁴ V následujících situacích je uvažováno tak, že odesílatel, resp. příjemce jsou vlastníky zásilky.

provedení nakládky, resp. vykládky s odpovědnostními vztahy, jak byly nastíněny výše.

Rozdílná by však byla situace, pokud by dopravce souhlasil jenom s tím, že řidič bude při naložení a vyložení zásilky **pouze pomáhat** (asistovat) odesílateli, resp. příjemci a potažmo jednat výhradně dle jejich instrukcí. V takovém případě by nebylo lze hovořit o společném provedení nakládky a vykládky a potažmo společné odpovědnosti zúčastněných osob. Vadné, resp. škodové jednání řidiče by šlo k tíži „nadrízeného“ odesílatele, resp. příjemce, jakožto vlastníků zásilky, nebylo-li by možno hovořit o obecné odpovědnosti řidiče dle § 2910 OZ (zásadně pokud nebude respektovat udělené pokyny), s případnou spoluúčástí těchto osob (srov. § 2918 OZ). Uvedené platí obdobně, pokud se řidič zapojí do provádění nakládky či vykládky **s vědomím** (strpěním) dopravce. I v takovém případě totižto (zásadně) nelze hovořit o vůli dopravce změnit původně ujednanou povinnost odesílatele či příjemce provést tyto činnosti a potažmo za ně převzít i (spolu)odpovědnost.

Zapojí-li se řidič do nakládky či vykládky **bez pokynu či vědomí** dopravce, či dokonce proti nim, rovněž nebude dána jeho (dopravcova) odpovědnost za škodu na zásilce během těchto činností vzniklou. Je však zřejmé, že uvedený případ bude v praxi velmi nepravděpodobný. Jen těžko by se řidič z vlastní vůle jal asistovat při nakládce či vykládce, anebo dokonce tyto úkony sám provádět, aniž by se předtím velmi jednoduše a efektivně (např. telefonicky) spojil s dopravcem a vyžádal si jeho pokyn. To platí o to více, pokud by řidič obdržel výslovný (opačný) pokyn, tj. bylo by mu dopravcem zakázáno se těchto činností účastnit, resp. je sám provádět. Takové jednání řidiče „na vlastní pěst“, zcela mimo rámec povinností dopravce stanovených přepravní smlouvou či zákonem, nemožno přičítat k tíži dopravci,⁵¹⁵ který za počínání svého řidiče nebude odpovídat ani dle ustanovení § 1935 OZ, resp. § 2914 OZ. Nejedná se totiž o plnění povinnosti dopravce, když taková povinnost (dopravce) nebyla v přepravní, resp. jiné smlouvě nikdy sjednána, ani stanovena zákonem.

Pokud by odesílatel, resp. příjemce **nebyli vlastníky zásilky**, jejich odpovědnost za škodu na zásilce (vůči vlastníkovi) by se řídila jejich smluvním vztahem s ním. I bez

⁵¹⁵ Jednání řidiče by nemělo dopravce (právníckou osobu) zavazovat ani dle ustanovení § 167 OZ, podle něhož právníckou osobu zavazuje protiprávní čin, kterého se při plnění svých úkolů dopustil člen voleného orgánu, zaměstnanec nebo jiný její zástupce vůči třetí osobě. Řidič totiž zjevně nejednal v rámci svých úkolů, když dopravce nebyl povinen provést předmětnou nakládku či vykládku zásilky.

výslovného ujednání, které by řešilo odpovědnostní otázky, bude dána jejich odpovědnost dle § 2944 OZ, resp. § 2913 OZ, přičemž za činnost dopravce (bude-li se jednat o pokyn k činnosti řidiče znamenající dohodu o společném provedení nakládky či vykládky), resp. za činnost řidiče (bude-li se jednat pouhou asistencí, strpění dopravce, anebo činnost řidiče bez či proti pokynu dopravce) odpovídají v intencích § 1935 OZ, tj. jako za jednání vlastní. Bez jakéhokoliv ujednání mezi odesílatelem, resp. příjemcem a vlastníkem zásilky (což bude opět případ velmi málo pravděpodobný) bude dána jejich odpovědnost dle § 2910 OZ, přičemž v případě společné nakládky či vykládky budou odpovídat solidárně s dopravcem (srov. § 2915 odst. 1 OZ) a v případě „použití“ řidiče budou odpovídat sami, resp. solidárně s řidičem.⁵¹⁶ Své odpovědnosti se nemůžou zprostit poukazem na jednání řidiče dopravce, který bude považován za pomocníka ve smyslu § 2914 OZ. Nelze však vyloučit možný regres vůči řidiči dle § 2917 OZ, dle něhož ten, kdo je povinen k náhradě škody způsobené jinou osobou, má proti ní postih.⁵¹⁷

3.2.4.6. Nakládka a vykládka prováděná dopravcem s účastí pověřených osob odesílatele, resp. příjemce

V případě, že má **nakládku či vykládku zásilky provést dopravce**, rozšiřuje se – není-li jiného ujednání – doba jeho odpovědnosti za škodu dle ustanovení § 2566 a násl. OZ, když zahájení nakládky možno považovat za převzetí zásilky k přepravě a ukončení vykládky zase za její vydání oprávněné osobě (příjemci, resp. odesílateli). Pochopitelně i v tomto případě však může dojít k tomu, že se naložení či vyložení

⁵¹⁶ Otázka přímé odpovědnosti *nesamostatného pomocníka* ve vztahu k třetím osobám (a potažmo jeho solidární odpovědnosti s principálem) vyvolává v literatuře diskuze a spory, neboť ji zákon výslovně neřeší (na rozdíl od starého občanského zákoníku, který ji paušálně vylučoval). První názor odmítá odpovědnost pomocné osoby v případě lehké nebo běžné (malé nebo střední) nedbalosti, a tudíž ji dovozuje pouze tehdy, je-li škoda způsobena úmyslně nebo z hrubé nedbalosti. Srov. ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 974 s.

Druhý názor prosazuje plnou odpovědnost *nesamostatného pomocníka* bez ohledu na zavinění, avšak s možným právem regresi vůči principálovi v případech lehké (běžné) nedbalosti. Srov. MELZER, F., TÉGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081.* Praha: Leges, 2018, 368 - 369 s.

⁵¹⁷ Nejčastějším případem, v němž se § 2917 uplatní, je zřejmě regres vůči pomocníkovi podle § 2914 věty první, přičemž odpovědná osoba může regres uplatnit pouze tehdy, pokud lze újmu přičíst pomocníkovi a ona sama již skutečně újmu nahradila. Srov. HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář.* 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1586 s.

tovaru budou účastnit zaměstnanci odesílatele anebo příjemce, resp. jiné jimi pověřené osoby. Výše uvedené odpovědnostní konstrukce lze tedy sledovat i po „opačné linii“.

Nebude-li pokyn či souhlas odesílatele, resp. příjemce s účastí těchto osob znamenat **změnu ujednání** ohledně povinnosti dopravce provést nakládku či vykládku (a zakládat tak společnou odpovědnost za jejich provedení), **nezmění se charakter odpovědnosti dopravce** za škodu vzniklou na převzaté zásilce, tj. dopravce bude i nadále odpovídat dle § 2566 OZ, pochopitelně se zachováním možného liberačního důvodu dle odst. 2 písm. a) tohoto ustanovení (škoda způsobená odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky).

Pokud by však uvedené osoby jednaly s **pouhým vědomím** odesílatele, resp. příjemce o možné asistenci při nakládce a vykládce dle instrukcí dopravce, nebo dokonce **bez jejich pokynů či vědomí**, zřejmě by nebylo lze připustit možnou liberaci dopravce ve vztahu k odesílateli či příjemci, přičemž tyto „jednající“ osoby by bylo nutno ve vztahu k dopravci považovat za jeho pomocníky ve smyslu § 1935 OZ.

Zřejmě není nutno uvádět, že aplikační praxe může přinést **nespočet různých modifikací** uvedených variant a potažmo i následných (nelehkých) odpovědnostních sporů, v nichž bude záležet na vzájemných ujednáních (a samozřejmě možnosti jejich prokázání), vztazích všech zúčastněných osob (např. pracovněprávní vztah), charakteru pokynů, souhlasů či pouhého vědomí stran přepravní smlouvy, resp. příjemce s jednáním pověřených osob (řidiče), povahy a rozsahu jejích faktických jednání (tzn. samotný rozsah oné „pomoci“ při nakládce a vykládce)⁵¹⁸, jakož i instrukcí, které od druhé smluvní strany, resp. příjemce obdržely.

3.2.5. „Osobní“ rozsah dopravcoví odpovědnosti

Povinnost dopravce nahradit škodu na zásilce směřuje zásadně **k jeho smluvní straně, tj. odesílateli**. Zároveň však platí, že příjemce zásilky určený ve smlouvě nabývá práva z přepravní smlouvy, požádá-li o její vydání po jejím dojití do místa

⁵¹⁸ Rozsah samotného jednání bude pochopitelně velmi důležitý. Bude-li se například jednat o pouhou „nezávaznou“ asistenci řidiče přistaveného vozidla ve formě rady či doporučení, týkající se (ne)správného uchopení zabaleného zboží při jeho přemístování, jen stěží bude založena odpovědnost dopravce, resp. řidiče za vzniklou škodu. Pokud by však zmíněná slovní podpora měla rozhodující či alespoň převažující charakter ve vztahu k onomu nesprávnému uchopení zboží, mohla by být dána odpovědnost dopravce, resp. řidiče za způsobenou škodu, což platí samozřejmě o to více, nebude-li taková pomoc s nakládkou či vykládkou pouze slovní neboli poradní, nýbrž v podobě faktické činnosti.

určení, popřípadě po uplynutí doby, kdy zásilka měla do místa určení dojít (srov. § 2561 OZ). Tímto okamžikem na něj přechází též právo na náhradu škody na zásilce. Příjemce se tedy uvedenou zákonnou konstrukcí stává věřitelem pohledávky na náhradu škody na zásilce (vůči dopravci), a to místo odesílatele, který tento nárok pozbývá a nemůže jej dále uplatňovat. Nicméně v praxi silniční nákladní přepravy je mnohdy nelehké určit nikoliv aktivní věcnou legitimaci k uplatňování zmíněného škodového nároku (tzn. odesílatel, resp. příjemce), nýbrž **legitimaci pasivní**, a to s ohledem na časté řetězení přepravních závazků i (skutečné či fiktivní) zaměňování a směšování smlouvy přepravní a smlouvy zasílatelské.

Dluh je zásadně plněn **přímo dlužníkem**, který ho musí splnit na svůj náklad a nebezpečí řádně a včas (srov. 1908 odst. 2 OZ). Ačkoliv závazku nemožno odepřít osobní poměr mezi jeho subjekty, nelze jej současně absolutizovat, neboť účelem závazku není naplnění tohoto osobního vztahu, nýbrž přesun určených majetkových hodnot do sféry věřitele.⁵¹⁹ V případě závazku založeného přepravní smlouvou představují tyto majetkové hodnoty uskutečnění přepravy zásilky z místa odeslání do místa určení, které plnění⁵²⁰ dopravce (jako dlužník) svému odesílateli (jako věřiteli) ze smlouvy o přepravě věci dluží. Toto plnění není z hlediska své povahy jakkoliv vázáno na osobní vlastnosti, znalosti, schopnosti či zkušenosti konkrétního dlužníka⁵²¹ (dopravce), a tudíž může být provedeno zásadně každou osobou bez ohledu na to, jestli tato osoba disponuje příslušným podnikatelským oprávněním (srov. § 5 odst. 2 OZ), vlastními či najatými dopravními prostředky, technickým zázemím či potřebnými zaměstnanci (řidiči). U tohoto typu závazku (smlouva o přepravě věci) tedy **nelze hovořit o jakékoliv osobní podmíněnosti plnění**, není-li tato podmíněnost vymíněna výslovným smluvním ujednáním.

Dopravce tedy může plnit svůj závazek z přepravní smlouvy i **pomocí jiné osoby** (pokud to smlouva nezakazuje), což se v praxi silniční nákladní přepravy velmi často realizuje. Jeden z důvodů této realizace vyplývá ze samotné povahy plnění

⁵¹⁹ HULMÁK, M. a kol.: *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 951 s.

⁵²⁰ Toto hlavní plnění dopravce představuje *konání* (*facere*, srov. § 1789 OZ), které je majetkové povahy, neboť je nutně spjato se spotřebou ekonomických hodnot jako např. pohonné hmoty, nájem vozidel či návěsů, mzda řidiče atd. (srov. § 1722 OZ).

⁵²¹ I když to zákon v ustanovení § 1935 OZ *expressis verbis* nevyjadřuje (hovoří se zejména o odpovědnosti hlavního dlužníka), lze na plnění dluhu pomocí jiné osoby analogicky vztáhnout druhou větou ustanovení § 1936 odst. 1 OZ, a tudíž možnost takového plnění (pomocí jiného) vyloučit u závazků, jejichž (hlavní) plnění je vázáno na osobní vlastnosti či schopnosti dlužníka.

dopravcova závazku založeného přepravní smlouvou, jímž je přepravení nákladu „pouze“ z místa odeslání do místa určení. Doručením zásilky tedy dochází na straně dopravce k soluci (splnění dluhu), čímž sice jeho závazek zaniká (srov. § 1908 OZ), vyvstává však otázka – z hlediska rentability fungování dopravcova obchodního závodu – jak efektivně naložit s dopravním prostředkem, který se nachází prázdný v místě určení. Dopravce by samozřejmě, jakožto obezřetný podnikatel, měl vždy uvážit nutnost vynaložení nákladů na zpětné přemístění prázdného vozidla do místa odeslání (jiného místa) a jejich výši zohlednit v rámci sjednaného, resp. obvyklého přepravného. To však bohužel v současném nelítostném konkurenčním prostředí není stále možné. Proto je dnes běžnou praxí, resp. profesní nutností, hledat způsoby, jak efektivně využít (tzv. vytižít) nenaložený dopravní prostředek při jeho zpáteční cestě do místa vypravení (resp. jiného místa).⁵²² A jedním z těchto způsobů je právě *přeprodávání* či *postupování* přepravních závazků, jejichž následná realizace většinou probíhá v intencích § 1935 OZ, tzn. plnění dluhu (hlavního) dopravce pomocí jiné osoby.

Tato jiná osoba, pomocí které plní (hlavní) dopravce svůj dluh ze smlouvy o přepravě věci se v praxi, ale i v doktrinálních a judikatorních výstupech, označuje termínem **poddopravce**, nebo též (ne tak často) subdopravce (toto označení plyne z běžně používaného pojmu subdodavatel, jímž je osoba, která plní závazek hlavního dlužníka, jakožto hlavního dodavatele plnění, anebo jeho část např. při smlouvě o dílo), který pojem, stejně jako jeho definice, v zákoně (občanském zákoníku) absentuje.⁵²³ Poddopravce však lze bez větších obtíží definovat jako osobu, kterou hlavní dopravce na základě vlastního (samostatného) smluvního vztahu použije ke splnění svého

⁵²² Srov. článek na internetovém portále www.logisticnews.eu ze dne 29. 02. 2016 s názvem *Dopravci hledají cesty k lepší vytiženosti vozidel*, kde se podává: *Vytěžování kamionů má pro silniční dopravce v ČR zásadní význam, stejně jako pro silniční dopravce z jiných zemí,*“ zdůraznil Ing. Bedřich Erik Rathouský, Ph.D., z katedry logistiky na Fakultě podnikohospodářské Vysoké školy ekonomické v Praze. „Jedná se o klíčový faktor konkurenceschopnosti mající zásadní ekonomické konsekvence, co se provozních nákladů, resp. tržeb týče. Význam vytěžování kamionů (tj. jak ‚sólo‘ nákladních automobilů, tak jízdních souprav) českých silničních dopravců vzrostl především po vstupu České republiky do Evropské unie. Tehdy se skokově zvýšila potřeba vytěžování kamionů při zpětných jízdách ze zahraničí. Takzvané prázdné kilometry (kilometry ujeté bez nákladu) tvořily klidně jednu pětinu kilometrického proběhu kamionu. Pokud bychom brali modelově roční kilometrický proběh 120 tisíc kilometrů, znamenalo to, že nějakých 24 tisíc kilometrů najezdil kamion neproduktivně – bez nákladu. Celý článek je dostupný online zde: <http://www.logisticnews.eu/logistic-news/dopravci-hledaji-cesty-k-lepsi-vytizenosti-vozi>

⁵²³ Tento pojem neznal ani zrušený obchodní zákoník, ani starý občanský zákoník a nepoužívá ho ani mezinárodněprávní úprava (srov. čl. 3 Úmluvy CMR).

závazku z hlavní přepravní smlouvy.⁵²⁴ Takto může hlavní dopravce provést přepravu v celém rozsahu, anebo pouze částečně.⁵²⁵ Zapojením poddopравce vznikají dvě (samostatné) smlouvy o přepravě věci. Jedna mezi (hlavním) odesílatelem a (hlavním) dopravcem a druhá mezi (hlavním) dopravcem, který zde vystupuje v pozici odesílatele a poddopравcem, který zase v tomto vztahu představuje (hlavního) dopravce. Tyto vztahy jsou na sobě **zcela nezávislé**, i když jsou zjevně provázané, a tudíž se poddopравce nestává smluvní stranou hlavní přepravní smlouvy (ve vztahu k hlavnímu odesílateli). Jeví se být logickým požadavkem, aby poddopравní přepravní smlouva „kopírovala“ hlavní přepravní smlouvu, což je jistě nezbytné z hlediska jejich podstatných náležitostí (povinnost přepravit zásilku, její vymezení, určení místa odeslání a místa určení a úplatnost). V praxi silniční nákladní přepravy je však obvyklé a z pohledu *de lege lata* to není vyloučeno, že (nepodstatná) ujednání obsažená v hlavní přepravní smlouvě a ve smlouvě s poddopравcem se mohou (i významně) lišit.⁵²⁶

V této souvislosti nutno uvést, že předchozí právní úprava smlouvy o přepravě věci ve zrušeném obchodním zákoníku zakládala *expressis verbis* přímé oprávnění dopravce využít k plnění svého závazku jinou osobu, tzn. poddopравce, resp. dalšího dopravce. Jednalo se o ustanovení § 621 ObchZ, dle kterého dopravce mohl plnit svůj závazek z přepravní smlouvy pomocí dalšího dopravce, přičemž odpovídal, jako by přepravu uskutečňoval sám. Zákonodárce však uvedené ustanovení do stávajícího civilního kodexu nerecipoval, když důvodem tohoto počínání bude zřejmá nadbytečnost této normy, resp. její **duplicita ve vztahu k § 1935 OZ** (původně § 331 ObchZ). Na obsahovou shodnost § 621 a § 331 ObchZ poukazovala již starší odborná literatura,⁵²⁷ přičemž nadbytečnost zvláštní právní úpravy dovozuje i současná slovenská doktrína.⁵²⁸ Jiné prameny však tuto legislativní nedokonalost „omlouvají“

⁵²⁴ Dochází tedy k řetězení dopravců, což je možné např. u kombinované dopravy a velmi obvyklé právě v oblasti silniční nákladní dopravy, kde dochází někdy i k nevědomému prolínání zasílatelů, dopravců a subdopравců. Srov. KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1383 s.

⁵²⁵ ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1247 s.

⁵²⁶ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 15 - 16 s.

⁵²⁷ Ustanovení § 621 ObchZ se od obecného pravidla formulovaného v § 331 ObchZ ničím neliší, pouze konkretizuje označení subjektů. Srov. PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl*. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 265 s.

⁵²⁸ Srov. např. MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentář. 2. zväzok*. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 475 s.

úmyslem zákonodárce reflektovat pravidelnost využívání osoby poddopravce v přepravních vztazích.⁵²⁹ Každopádně vycházejí ze zásady autonomie vůle (srov. zejm. § 1 odst. 2 a § 1725 OZ), jakožto stěžejního principu soukromého práva a potažmo i jeho základního předpisu (občanského zákoníku), lze toto oprávnění dopravce dovozovat implicitně, resp. explicitně z hypotézy obecného ustanovení § 1935 OZ. S uvedenými závěry nicméně **kontrastuje právní úprava zasílatelské smlouvy**, resp. její recipování ze zrušeného obchodního zákoníku. Ten totižto ve svém ustanovení § 605 odst. 2 hovořil výslovně o tom, že pokud zasílatel použije k obstarání přepravy dalšího zasílatele (meziasílatele), odpovídá při tom, jako by přepravu obstaral sám. Toto ustanovení však bylo převzato, jen co se týče možnosti využití osoby meziasílatele (srov. § 2473), tzn. bez vyloučení *culpa in eligendo*, pročez i tato norma musí být doplněna – z hlediska určení správného odpovědnostního režimu – právě ustanovením § 1935 OZ (zasílatel tedy odpovídá za obstarání přepravy jím sjednaným meziasílatelům stejně, jako by tuto přepravu obstarával sám). Tak či onak lze uzavřít, že **doprovce může použít k provedení sjednané přepravy další osobu** (poddopravce), a to i navzdory absenci explicitního ustanovení, které by toto oprávnění dopravce v rámci právní úpravy přepravní smlouvy (výslovně) zakládalo.

Možnost využití poddopravce však může být vyloučena či omezena, resp. vázána na určité podmínky (takovou podmínkou může být – a v přepravních smlouvách se i často vyskytuje – požadovaný souhlas odesílatele s využitím poddopravce), **vzájemným ujednáním** v (hlavní) přepravní smlouvě uzavřené mezi odesílatelem a (hlavním) dopravcem. Důvody takového ujednání mohou být samozřejmě různé, nejčastěji se zřejmě bude jednat o zvýšenou ostražitost odesílatele a jeho obavu o případné poškození, ztrátu či zničení zásilky při přepravě prováděné jiným, než jím sjednaným dopravcem, anebo dokonce o možné zcizení zásilky poddopravcem (případy podvodných přeprav).⁵³⁰

⁵²⁹ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár*. Tretie, doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2012, 726 s.

⁵³⁰ Srov. článek na internetovém portále www.logistika.ihned.cz ze dne 30. 09. 2016 s názvem *Rizikové přepravy*, v němž se dovozuje: *Řešením tak je, aby odesílatel zakázal svému dopravci zakázku přeprodávat, případně pokud využívá služeb speditéra, stejně tak by měl i jemu zakázat přeprodej zakázky jinému speditérovi. „Je to velké bezpečnostní riziko, jelikož při tomto způsobu zadávání přeprav dochází k velkému snížení ostražitosti při výběru přepravní společnosti,“ říká Ivo Kartus z Policejního prezidia ČR. „Obecně platí, že čím víc mezičlánků, tím větší riziko, že může dojít k nepřesnosti v předávání informací, že může například vypadnout jeden prvek v řetězci a pak není možné informaci předat včas.“* Celý článek je dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-65457980-rizikove-prepravy>

3.2.5.1. Odpovědnost hlavního dopravce za jednání poddopravce

Jak shora naznačeno, použije-li hlavní dopravce k plnění svého závazku z hlavní přepravní smlouvy jinou osobu (poddopravce), **odpovídá odesílateli, jako by plnil sám**. Tato odpovědnostní konstrukce vychází z ustanovení § 1935 OZ, podle něhož plní-li dlužník pomocí jiné osoby, odpovídá tak, jako by plnil sám. Toto ustanovení má svůj předrekodifikační odraz v ustanovení § 331 ObchZ, které zase hovořilo o tom, že pokud dlužník plní svůj závazek pomocí jiné osoby, odpovídá tak, jako by závazek plnil sám. Jedná se tedy o absolutní odpovědnost dlužníka za jednání použité osoby⁵³¹. Za plnění třetí osoby je odpovědný hlavní obligační dlužník, a to jako za plnění vlastní, přičemž své odpovědnosti (včetně odpovědnosti za škodu) se nemůže zprostit důkazem, že při výběru třetí osoby postupoval s náležitou péčí; vina za výběr třetí osoby (*culpa in eligendo*) a důsledky s tím spojené nemohou být přenášeny na věřitele.⁵³² Zásadní roli tak hraje kvalita této třetí osoby, otázka jejích znalostí, zkušeností, schopností atd., neboť předmětná odpovědnostní konstrukce nutí dlužníka používat jen takové osoby, které skýtají záruku řádného a včasného splnění všech jeho povinností.⁵³³

V závazku založeném přepravní smlouvou je tudíž odesílatel (věřitel), resp. příjemce v každém případě chráněn zmíněným ustanovením § 1935 OZ v tom smyslu, že za případnou škodu na převzaté zásilce, jež vznikla během přepravy prováděné poddopravcem, bude ve vztahu k odesílateli (příjemci) **vždy odpovědný hlavní dopravce** (hlavní dlužník). Tento se nemůže zbavit své odpovědnosti námitkou, že přepravu skutečně neprováděl, neboť jejím prováděním pověřil jinou osobu (poddopravce). Odborná literatura připouští dispozitivnost tohoto ustanovení, avšak jen co se týče možnosti vyloučit či omezit plnění dluhu pomocí jiné osoby, nikoliv odpovědnost hlavního dlužníka za konání či opomenutí „svého“ dlužníka (jinou osobu). Dovozuje se, že samotný odpovědnostní princip nepřipouští generální odchylku, neboť odpovědnost dlužníka za řádné plnění vyplývá ze samotné povahy závazku (srov. § 1908 odst. 2, § 1721, 1724 a 1759 OZ); v intencích dovolených zákonem lze připustit omezení odpovědnosti (srov. zejm. § 2898 a § 1916 odst. 2 OZ), nelze se ji však zcela

⁵³¹ KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 997 s.

⁵³² BEJČEK, J., ELIÁŠ, K., RABAN, P. a kol. *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, 193 s.

⁵³³ POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1411 s.

zbavit, když určitá míra odpovědnosti musí být jakémukoliv závazku vlastní.⁵³⁴ Pochopitelně v závazku založeném přepravní smlouvou nelze vůbec hovořit o možném smluvním vyloučení či omezení dopravcoví (a potažmo poddopracoví) odpovědnosti (srov. § 2566 odst. 4 OZ). Hlavní dopravce tedy odpovídá odesílateli, resp. příjemci za škodu vzniklou na zásilce při přepravě prováděné poddopracem, přičemž se může „regresně“ hojit na svém poddopracvi.

3.2.5.2. Možná kolize § 1935 OZ s § 2914 OZ

Nelze opomenout možný či snad jen zdánlivý rozpor ustanovení § 1935 OZ s ustanovením § 2914 OZ, podle něhož kdo při své činnosti použije zmocněnce, zaměstnance nebo jiného **pomocníka**, nahradí škodu jím způsobenou stejně, jako by ji způsobil sám. Zavázal-li se však někdo při plnění jiné osoby provést určitou činnost samostatně, nepovažuje se za pomocníka; pokud ho však tato jiná osoba nepečlivě vybrala nebo na něho nedostatečně dohlížela, ručí za splnění jeho povinnosti k náhradě škody. Nutno uvést, že je nerozhodné, jestli daná činnost principála (a potažmo pomocníka) představuje plnění povinnosti uložené zákonem či smlouvou; ustanovení tak bude dopadat na případy **deliktní i závazkové odpovědnosti**.⁵³⁵ Též je zásadně nerozhodná právní povaha vztahu mezi principálem a pomocnou osobou,⁵³⁶ důležité bude pouze to, že tato osoba jedná se souhlasem principála. ⁵³⁷ Konečně platí, že škoda musí být způsobena v souvislosti s výkonem činnosti pomocníka pohybující se v rámci plnění povinnosti, resp. výkonu činnosti, kterou na sebe principál převzal a jejímž provedením (plněním) pověřil pomocníka. Otevírá se tedy otázka možných excesů pomocníka, tzn. co všechno (jaké jednání pomocné osoby) lze ještě považovat za plnění činnosti v rámci svěřených úkolů (povinností) a co už ne. Zásadně platí, že mezi činnostmi, kterou má pomocník vykonat a jednáním vedoucím k újmě musí existovat

⁵³⁴ HULMÁK, M. a kol.: *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 951 s.

⁵³⁵ I když v případech obligační odpovědnosti jeho aplikaci prakticky vylučuje § 1935 OZ, jak je pojednáno dále.

⁵³⁶ Pochopitelně nebude-li z tohoto vztahu vyplývat předpoklad samostatnosti pomocníka, jež jeho použití rovněž vylučuje.

⁵³⁷ ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 973 s.

funkční souvislost.⁵³⁸ Zde budou zajisté použitelné závěry rozsáhlé a konstantní judikatury k ustanovení § 420 odst. 2 ObčZ, resp. pracovněprávní judikatury, dovozující požadavek místního, časového a věcného (vnitřního, účelového) vztahu mezi činností (pomocníka), při níž byla škoda způsobena a povinností škůdce (uložené zákonem či smlouvou, resp. jiným právním jednáním).⁵³⁹ Konečně je záhodno zmínit § 167 OZ, dle něhož právníkem osobu zavazuje protiprávní čin, jehož se při plnění svých úkolů dopustil člen voleného orgánu, zaměstnanec nebo jiný její zástupce vůči třetí osobě; toto ustanovení tedy zásadně vylučuje aplikaci § 2914 OZ.⁵⁴⁰

Co se týče vztahu ustanovení § 1935 a § 2914 OZ, hlavním rozdílem je, že § 1935 OZ dopadá na povinnost dlužníka **nahradit škodu obligačnímu věřiteli**, nikoliv třetím osobám, stojícím mimo jejich závazkový vztah. Na odpovědnost dlužníka vůči těmto třetím osobám se bude aplikovat právě ustanovení § 2914 OZ.⁴¹ Zákon tedy rozlišuje mezi pomocníkem při plnění dluhu (vztah k věřiteli) a pomocníkem při provádění jiné činnosti (vztah k třetím osobám). Další rozdíl spočívá v tom, že z pohledu § 1935 OZ **není rozhodný atribut samostatnosti** jiné osoby („pomocníka“) ve vztahu k dlužníkovi, pročež je věřitel oprávněn domáhat se náhrady škody vůči dlužníku bez ohledu na to, jestli tato jiná osoba vůči němu vystupuje v závislém, nesamostatném postavení či naopak jako samostatný subjekt (subdodavatel).⁵⁴² Odborná literatura tedy dovozuje, že § 1935 OZ je ve vztahu k § 2914 OZ ustanovením zvláštním, jež jeho použití vylučuje (*lex specialis derogat legi generali*); ustanovení § 2914 tak prakticky dopadá pouze na delikt ní odpovědnost za škodu při použití třetí osoby k činnosti, při níž škoda vznikla.⁵⁴³

⁵³⁸ HULMÁK, M. a kol.: *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1579 s.

⁵³⁹ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 24. 02. 2003, sp. zn. 21 Cdo 1148/2002, usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 08. 2005, sp. zn. 25 Cdo 482/2005, rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 13. 12. 2005, sp. zn. 25 Cdo 2777/2004 anebo usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 05. 2012, sp. zn. 21 Cdo 418/2011.

⁵⁴⁰ Právníkem osoba tedy odpovídá za jednání osob vymezených v § 167 OZ bez dalšího, za jednání jiných použitých osob však může odpovídat dle § 2914 OZ. Srov. MELZER, F., TÉGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081*. Praha: Leges, 2018, 355 s.

⁵⁴¹ S výjimkou případů, v nichž bude poškozeným zaměstnanec stejného zaměstnavatele, jehož (jiný) zaměstnanec předmětnou škodu při plnění svých pracovních úkolů způsobil. V těchto případech se použije právní úprava zákoníku práce.

⁵⁴² Na rozdíl od § 2914 OZ, kde samostatnost třetí (jednající) osoby vylučuje její postavení jako pomocníka.

⁵⁴³ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2839 s.

Z hlediska odpovědnostních vztahů subjektů zúčastněných na přepravě prováděné zapojením poddopravce (ve vztahu ke škodě na převzaté zásilce) je tudíž **stěžejní právě ustanovení § 1935 OZ**. Je totiž zřejmé, že osobou oprávněnou k uplatňování nároku na náhradu takové škody vůči dopravci či poddopravci (ne nutně poškozeným) bude vždy odesílatel, resp. příjemce, tzn. osoby stojící uvnitř závazkového vztahu založeného přepravní smlouvou (v tomto směru v postavení věřitele).

Jistě ale neubere na kvalitě tohoto díla krátké „exkursní“ zamyšlení nad možnostmi uplatňování **nároků třetích osob** vůči dopravci či poddopravci při škodě způsobené při jejich činnosti (přepravě zásilky) na majetku jiném, než je přepravovaná zásilka. Je zřejmé, že poddopravce nebude nikdy ve smyslu ustanovení § 2914 OZ zmocněncem ani zaměstnancem hlavního dopravce, nicméně otázkou zůstává, jestli může být považován za jeho *pomocníka*. Vycházíme-li ze základní premisy, že poddopravce provádí svou činnost (přepřavu zásilky) na základě smluvního vztahu (samostatné přepravní smlouvy) s hlavním dopravcem v postavení odesílatele, musíme zřejmě dojít k závěru, že jej za pomocníka považovat nelze. Poddopravce totižto plní svůj vlastní dluh z přepravní smlouvy, a to vlastním jménem, na svůj náklad a nebezpečí řádně a včas (srov. § 1908 odst. 2 OZ). Chybí tedy nezbytný předpoklad aplikace § 2914 věta první OZ, a sice **podřízenost poddopravce** (jako pomocníka) vůči hlavnímu dopravci (jako nadřízenému), kterou jistě nelze dovozovat ani z dispozičního oprávnění odesílatele (hlavního dopravce) ve smyslu ustanovení § 2559 OZ. Skutečnost, že poddopravce nemůže být pomocníkem, ostatně vylučuje též druhá věta ustanovení § 2914 OZ, podle které se za pomocníka nepovažuje osoba, která se při plnění jiné osoby zavázala provést určitou činnost **samostatně**.⁵⁴⁴ Konečně ovšem nelze přehlédnout poslední větu rozebíraného ustanovení, dle které jiná osoba, tzn. hlavní dopravce, ručí za splnění poddopravcovi povinnosti k náhradě škody, pokud ho nepečlivě vybrala (*cura in eligendo*) nebo na něho nedostatečně dohlížela (*cura in custodiendo*).

Z uvedených skutečností lze vyvodit následující závěry:

- a) hlavní dopravce odpovídá odesílateli, resp. příjemci dle ustanovení § 1935 OZ za jednání svého poddopravce jako za jednání vlastní, přičemž je nerozhodné,

⁵⁴⁴ Pochopitelně jistou relevanci bude mít obsah přepravní smlouvy s poddopravcem a v ní vyjádřená míra jeho (ne)samostatnosti při provádění přepravy (např. nakolik se musí řídit pokyny odesílatele = hlavního dopravce atd.).

jestli poddopravce vystupuje ve vztahu k hlavnímu dopravci v samostatném či nesamostatném postavení,

- b) ve vztahu k poškozeným třetím osobám⁵⁴⁵ (zásadně) nelze považovat poddopravce za pomocníka hlavního dopravce ve smyslu ustanovení § 2914 OZ, neboť poddopravce vykonává (zásadně) svou činnost samostatně,
- c) poškozené třetí osoby se můžou domáhat náhrady škody způsobené na jejich majetku (resp. jiné újmy) činností poddopravce pouze na něm, a nikoliv na hlavním dopravci,
- d) poruší-li však hlavní dopravce svou povinnost pečlivého výběru poddopravce, stejně jako povinnost dostatečného dohledu nad jeho činností, může být založeno ručení hlavního dopravce za splnění poddopravcovi povinnosti k náhradě škody vůči třetím osobám.

Jak shora naznačeno, odesílatel či příjemce se můžou domáhat náhrady škody vzniklé na zásilce, resp. jiné škody, vůči hlavnímu dopravci i v případě, že tato škoda vznikla při přepravě prováděné jím sjednaným poddopravcem. Zůstává však zodpovědět otázku, jestli se tyto osoby mohou domáhat svých nároků **i vůči samotnému poddopravci.**

3.2.5.3. Nároky odesílatele, resp. příjemce vůči poddopravci

Nutno konstatovat, že tuzemské právní prostředí se k možnosti uplatňování škodových nároků odesílatele, resp. příjemce vůči poddopravci staví spíše odmítavě.⁵⁴⁶ Striktně se vychází z výše nastíněné premise **samostatnosti (a oddělitelnosti) závazkových vztahů** mezi odesílatelem a hlavním dopravcem a hlavním dopravcem a poddopravcem. V právním vztahu k odesílateli tak zůstává zavázaným a odpovědným pouze ten (hlavní) dopravce, který s odesílatelem uzavřel přepravní smlouvu, nikoliv další (pod)dopravci; tito jsou ve vztahu s hlavním dopravcem a jemu také odpovídají za nesplnění svých povinností.⁵⁴⁷ Přitom je zásadně nerozhodné, jestli se jedná o

⁵⁴⁵ Zde však nutno zdůraznit, že v rozebíraných souvislostech se za třetí osoby nepovažují osoby, jejichž zájmům mělo plnění hlavní či poddopravní přepravní smlouvy sloužit a které by se takto mohly domáhat náhrady škody (ať už po hlavním dopravci či poddopravci) ve smyslu ustanovení § 2913 odst. 1 OZ.

⁵⁴⁶ I když příslušné rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR zatím chybí.

⁵⁴⁷ ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1247 s.

vnitrostátní anebo mezinárodní přepravu (srov. čl. 3 Úmluvy CMR). Naopak je tomu však například v Rakousku, kde byla tato možnost (pro oblast mezinárodní přepravy) prvně připuštěna již na základě rozsudku OGH ze dne 04. 06. 1996, sp. zn. 1 Ob 603/95.⁵⁴⁸ Obdobně se k této věci staví německá judikatura, která – v tomto ohledu nerozlišujíc, zda se jedná o vnitrostátní či mezinárodní přepravu – sice nejprve takové přímé uplatňování nároků příjemce vůči poddopravci odmítala,⁵⁴⁹ nicméně později od r. 2008 své stanovisko přehodnotila a tuto konstrukci připustila.⁵⁵⁰

Odesílatel, jakož i příjemce, tedy musí uplatňovat nároky na náhradu škody vzniklé na zásilce (výlučně) **vůči hlavnímu dopravci**, který se posléze může s obdobným nárokem hojit na svém poddopravci.⁵⁵¹ Přímé uplatnění škodových pohledávek odesílatele, resp. příjemce vůči poddopravci musí být připuštěno, dojde-li k cesi (zásadně) obdobných škodových pohledávek hlavního dopravce za poddopravcem na odesílatele či příjemce. Připuštění přímého odpovědnostního nároku odesílatele, resp. příjemce vůči poddopravci (i bez uvedené cese) má přitom své přirozené opodstatnění, neboť příjemce takto uplatňuje nárok vůči poddopravci, resp. tomu z poddopravců, jenž svůj závazek z přepravní smlouvy (řádné péče o zásilku) porušil, nebo který byl přímo účasten události, při níž ke škodě došlo; hlavní dopravce totiž na svoji obranu proti odesílateli, resp. příjemci nemůže uplatnit žádné jiné námítky, než ty, které by získal od tohoto „konečně odpovědného“ poddopravce.⁵⁵²

Nutno konstatovat, že odmítání přímého odpovědnostního vztahu mezi odesílatelem, resp. příjemcem a poddopravcem může mít jistou logiku, opíraje se právě o již zmíněnou nezávislost a oddělitelnost hlavního přepravního závazku (mezi odesílatelem a hlavním dopravcem) a „poddopravního“ závazku (mezi hlavním

⁵⁴⁸ Rakouský nejvyšší soud v uvedeném rozhodnutí předesílá, že *příjemce přepravovaného zboží může též přímo – a bez nutnosti postoupení příslušných nároků od žalobcem pověřené spediční společnosti – požadovat na poddopravci (žalované straně) náhradu škody vzniklé v důsledku poškození zboží.*

⁵⁴⁹ Srov. rozsudek BGH ze dne 24. 10. 1991, sp. zn. I ZR 208/89, jehož právní věta zní: *Proti poddopravci, který není následným dopravcem ve smyslu čl. 34 a násl. Úmluvy CMR (§ 432 odst. 2 HGB), není příjemce oprávněn uplatňovat nárok na náhradu škody.*

⁵⁵⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. I ZR 12/06, ve kterém soud (opět právní větou) dovozuje: *Příjemci přepravovaného zboží může při ztrátě či poškození tohoto zboží náležet vůči poddopravci vlastní (přímý) nárok na náhradu škody z přepravní (poddopravní) smlouvy, kterou poddopravce uzavřel s hlavním dopravcem.*

⁵⁵¹ Pochopitelně v rozsahu, v jakém mu to umožňuje přepravní smlouva uzavřená s poddopravcem. Nelze totiž vyloučit, že ustanovení hlavní přepravní smlouvy a „poddopravní“ přepravní smlouvy mohou být (co se týče nepodstatných náležitostí) odlišná, pročež by se mohly lišit i škodové nároky odesílatele, resp. příjemce vůči hlavnímu dopravci a jeho následný regresní nárok vůči poddopravci.

⁵⁵² SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 24 s.

dopravcem a poddopravcem). Odesílatel takto žádným způsobem nepřichází do přímého (právního) styku s poddopravcem. Nicméně však platí, že přepravní smlouva je tzv. smlouvou ve prospěch třetí osoby (srov. § 1767 a násl. OZ), tj. příjemce, který okamžikem perfektnosti své žádosti o vydání zásilky nabývá práva odesílatele z přepravní smlouvy (srov. § 2561 OZ). A vyjdeme-li konečně z předpokladu, že poddopravní přepravní smlouva bude – stejně jako hlavní přepravní smlouva – **obsahovat určení osoby příjemce**,⁵⁵³ který po dojití zásilky do místa určení požádá poddopravce o její vydání, resp. ji od něj fakticky převezme, není důvodu, abychom nepřipustili existenci přímého právního a potažmo odpovědnostního vztahu mezi příjemcem a poddopravcem.

Tento přímý vztah by mohl být konečně založen také na ustanovení § 2913 odst. 1 OZ, dle něhož poruší-li strana povinnost ze smlouvy, nahradí škodu z toho vzniklou druhé smluvní straně, anebo též osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti zjevně sloužit. V závazkovém vztahu mezi hlavním dopravcem (jako odesílatelem) a poddopravcem (jako dopravcem) by touto třetí osobou mohl být právě odesílatel, resp. příjemce, neboť jsou to pochopitelně **jejich zájmy**, kterým má splnění ujednané povinnosti poddopravce (přepravit zásilku) zjevně sloužit. Nelze však opomenout, že odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce je **zvláštním druhem smluvní odpovědnosti**. Ustanovení § 2566 OZ je tedy zvláštním ustanovením právě ve vztahu k obecnému § 2913 OZ, pročež by jeho podpůrná aplikace měla být vyloučena.⁵⁵⁴ Nerozšiřuje-li toto zvláštní ustanovení okruh osob, vůči kterým (pod)dopravce odpovídá za škodu na převzaté zásilce, je zřejmě třeba dospět k závěru (vycházející z principu relativity závazku a věřitelovy interese), že odpovídá pouze ve vztahu k jemu zavázaným osobám, tj. odesílateli, resp. příjemci. Konečné vyřešení této otázky však s největší pravděpodobností přinese pouze relevantní rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR.

⁵⁵³ Resp. bude-li osoba příjemce poddopravci sdělena např. postupem (příkazem) dle ustanovení § 2559 OZ po „informační linii“ odesílatel – hlavní dopravce (odesílatel) – poddopravce.

⁵⁵⁴ MELZER, F., TĚGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081*. Praha: Leges, 2018, 318 s.

3.2.6. „Věcný“ rozsah dopravcoví odpovědnosti

3.2.6.1. Ztráta, poškození a zničení zásilky

Dopravce odpovídá za **ztrátu, zničení či poškození zásilky**. Zvláštní dopravcova odpovědnost dle § 2566 OZ odst. 1 OZ se tedy váže „pouze“ k možným **škodám na přepravované zásilce**, nikoliv k dalším možným škodám, které odesílateli, resp. příjemci vzniknou v souvislosti se škodou na zásilce. Typicky by se dalo hovořit o škodě spočívající v ušlém zisku, jež tyto osoby utrpí v důsledku nedodání či poškození zboží (zásilky). Z tohoto pohledu je úprava zvláštní odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na přepravované zásilce rozsáhlým omezením jeho podnikatelského rizika.⁵⁵⁵

Za **ztrátu** nutno považovat zejména odcizení zásilky, její zmizení či zabavení, tzn. případy, kdy zásilka je už objektivně (z různých důvodů) nedohledatelná, resp. je zřejmé, že odesílateli či příjemci nebude nikdy dodána.⁵⁵⁶ Za **zničení** zásilky je zase třeba pokládat především případ, kdy zásilka je natolik poškozená, že její navrácení do původního stavu je již objektivně nemožné anebo ekonomicky nerentabilní.⁵⁵⁷ Konečně **poškození** zásilky dopadá na situace, kdy dojde ke snížení kvalitativní hodnoty přepravované věci (zásilky), a to v důsledku (i kombinaci) přírodních, fyzikálních či mechanických vlivů. Pojmovým znakem poškození zásilky by měla být – z hlediska

⁵⁵⁵ PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl*. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 266 s.

⁵⁵⁶ Úmluva CMR, na rozdíl od právní úpravy smlouvy o přepravě věci v občanském zákoníku, stanovuje ve svém čl. 20 odst. 1 nevyvratitelnou domněnku ztráty zásilky, nebyla-li vydána do 30 dnů po uplynutí sjednané přepravní lhůty, a pokud nebyla tato lhůta sjednána, do 60 dnů po převzetí zásilky dopravcem k přepravě. Odst. 2 zmíněného článku zase zakládá oprávnění odesílatele při přijetí náhrady za ztracenou zásilku písemně požádat, aby byl bezodkladně zpraven, bude-li zásilka nalezena do jednoho roku po vyplacení náhrady, přičemž o podání této žádosti se mu musí vydat písemné potvrzení. Pokud se zásilka v uvedené lhůtě (max. 1 rok, resp. kratší ujednaná lhůta) skutečně najde, má odesílatel, resp. příjemce právo (do 30 dnů po obdržení zprávy o nalezení zásilky) žádat, aby mu byla zásilka vydána, musí však splnit závazky vyplývající z nákladního listu a vrátit přijatou náhradu, popřípadě po odečtení výdajů, které v ní byly zahrnuty; zachovává se mu však právo na náhradu škody za překročení dodací lhůty podle článku 23, popřípadě 26 Úmluvy CMR. V případech, kdy oprávněný (odesílatel, resp. příjemce) nepožádá o vydání zásilky, resp. bude-li zásilka nalezena teprve po uplynutí jednoho roku po vyplacení náhrady za její ztrátu, může dopravce naložit se zásilkou podle práva platného v místě, kde se zásilka nachází.

⁵⁵⁷ Pochopitelně může dojít i ke kombinaci uvedených skutečností. Bude-li zboží (zásilka) ztraceno např. v důsledku jeho krádeže, avšak posléze činností orgánů činných v trestním řízení nalezeno, bude záviset od konkrétních okolností případu a zejména povahy zboží, jestli bude odesílatel, resp. příjemce, požadovat náhradu za ztracené, zničené anebo poškozené zboží. Za ztracené by již zřejmě považováno být nemělo, nicméně je otázkou nakolik může být uznáno za zničené či poškozené, a to zejména v případě, když vůbec žádné znaky poškození navenek vykazovat nebude (např. zboží bude nalezeno zabalené v originálním obalu bez jakýchkoliv známek vnějších zásahů). I v takovém případě totižto můžou náklady na zjištění recentního stavu zásilky, jakož i možnosti jejího dalšího (obchodního) použití, přesáhnout hodnotu zásilky nové.

stanovení výše následného škodového nároku – možnost jejího uvedení v předešlý stav (oprava, úprava či doplnění toho, co chybí), přičemž však náklady na tuto restituci by neměly přesahovat hodnotu nové, stejné či alespoň obdobné věci.

V případě ztráty zásilky zákon neřeší situaci, kdy je po vyplacení náhrady dopravcem (nepoškozená) zásilka nalezena. Lze dospět k závěru, že v takovém případě bude dopravce oprávněn disponovat se zásilkou, přičemž je samozřejmě možná dohoda mezi ním a odesílatelem, resp. příjemcem či vlastníkem zásilky o vrácení nalezené zásilky proti vrácení poskytnuté náhrady škody.⁵⁵⁸

Občanský zákoník nestanovuje, na rozdíl od Úmluvy CMR (srov. čl. 20 Úmluvy CMR) či německého obchodního zákoníku, **žádnou domněnku ztráty zásilky**. V posledně jmenovaném právním předpise je tato domněnka obsažena v ustanovení § 424 odst. 1 HGB, dle něhož může osoba oprávněná k uplatňování škodového nároku považovat zásilku za ztracenou, nebyla-li doručena do místa určení ve sjednané lhůtě, a ani v rámci dodatečné 20-denní lhůty, resp. 30-denní lhůty v případě přeshraniční přepravy. Tyto lhůty mohou být smluvním ujednáním změněny.⁵⁵⁹

3.2.6.2. *Výše náhradové povinnosti*

Občanský zákoník při stanovení **výše náhradové povinnosti** dopravce rozlišuje, jestli při provádění přepravy došlo ke ztrátě, zničení anebo poškození (znehodnocení) zásilky. Při ztrátě nebo zničení zásilky nahradí dopravce cenu, kterou zásilka měla v době, kdy ji převzal k přepravě (srov. § 2567 odst. 1 OZ), naproti tomu při „pouhém“ poškození nebo znehodnocení zásilky nahradí dopravce rozdíl mezi cenou, kterou zásilka měla v době jejího převzetí, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená (srov. § 2567 odst. 2 OZ). Jak již bylo uvedeno, zvláštní odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce se váže pouze na škodu na zásilce, a tudíž dopravce není povinen hradit případný ušlý zisk odesílatele, resp. příjemce.⁵⁶⁰

⁵⁵⁸ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentár*. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1056 s.

⁵⁵⁹ HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1537 s.

⁵⁶⁰ DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV*. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 3653 s.

Vyvstává otázka, jestli i zde platí ustanovení § 2951 odst. 1 OZ, dle něhož se škoda nahrazuje uvedením do předešlého stavu, přičemž není-li to dobře možné, anebo žádá-li to poškozený, hradí se škoda v penězích. Názory odborné literatury se různí. Jeden názor připouští možnost (nutnost), aby dopravce nahradil škodu uvedením v předešlý stav, přičemž za splnění výše uvedených podmínek § 2951 odst. 1 OZ (tzn. nemožnost takového způsobu náhrady, resp. žádost poškozeného), nahradí dopravce škodu v penězích.⁵⁶¹ Tento závěr podporuje i starší doktrína, která § 624 ObchZ (nyní § 2567 OZ) vnímala pouze jako úpravu rozsahu náhradové povinnosti dopravce, nikoliv jejího způsobu, protože je nutné toto ustanovení doplnit úpravou obecnou, tj. § 378 ObchZ, který na rozdíl od stávajícího § 2951 OZ preferoval relativní náhradu (škoda se nahrazuje v penězích; jestliže však o to oprávněná strana požádá a je-li to možné a obvyklé, nahrazuje se škoda uvedením v předešlý stav).⁵⁶² Naproti tomu jiný doktrinární výstup uvedené závěry odmítá a dovozuje, že škodu vzniklou na zásilce lze **nahrazovat pouze v penězích**; poškozený nemůže úspěšně požadovat náhradu uvedením do předešlého stavu, protože takový způsob není předvídan specifickou zákonnou úpravou náhrady škody vzniklé na zásilce převzaté dopravcem.⁵⁶³ Zřejmě je potřeba se přiklonit ke druhému zmíněnému výstupu a rozebírané ustanovení § 2567 OZ vnímat jako *lex specialis* k obecné úpravě § 2951 odst. 1 OZ, když toto ustanovení hovoří přímo o povinnosti (doprovce) hradit *cenu zásilky*. Nejedná se tedy pouze o úpravu rozsahu náhradové povinnosti, nýbrž i o **způsob náhrady škody**.⁵⁶⁴ Cenou zásilky se rozumí její **hodnota vyjádřitelná v penězích** (srov. § 492 odst. 1 OZ). Povinnost dopravce hradit cenu zásilky proto nelze vyložit jinak, než jako jeho zákonem stanovenou povinnost zaplatit hodnotu zásilky v penězích. Konečně nutno dodat, že není vyloučeno, aby se na náhradě škody uvedením v předešlý stav dopravce s odesílatelem, resp. příjemcem dohodli.

⁵⁶¹ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2551 s.

⁵⁶² KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1387 s. anebo též ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1250 s.

⁵⁶³ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1014 s.

⁵⁶⁴ K tomu se přiklání též slovenská odborná literatura. Srov. např. PATAKYOVÁ, M. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár*. 5. vydanie. Praha: C. H. Beck, 2016, 1509 s. anebo též SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. a kol. *Obchodné právo*. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2009, 870 s.

Předestřené úvahy však mají význam a dopady navýsost akademické. V praxi silniční nákladní přepravy požadují odesílatelé, resp. příjemci zásadně **relutární náhradu**, takže i pokud by bylo lze připustit podpůrnou aplikaci § 2951 odst. 1 OZ, byla by (zásadně) naplněna jeho „druhá“ podmínka (žádost poškozeného), protože by dopravce stejně musel hradit cenu zásilky v penězích. Navíc i z pohledu dopravce, jakožto škůdce, je takový způsob náhrady škody jistě přijatelnější a efektivnější, neboť naturální restituce by jej v konečném důsledku zatížila určitě více (v případě ztráty či zničení zásilky by musel shánět a kupovat stejnou, resp. obdobnou věc a v případě poškození či znehodnocení zásilky zase věc náročně opravovat, vyměňovat poškozené části atd.).⁵⁶⁵ Jelikož důkazní břemeno ohledně prokázání vzniku škody i její výše leží na poškozeném, budou to zásadně odesílatel nebo příjemce, kteří budou muset osvědčit cenu zásilky v době jejího převzetí k přepravě (např. fakturou, kterou byla účtována kupní cena), stejně jako „hodnotu poškození“, na jejímž základě určí cenu, kterou by měla poškozená či znehodnocená zásilka v době jejího převzetí dopravcem.

V případném sporu o náhradu škody vzniklé na zásilce nebude soudu principiálně umožněno uplatnit své **moderační oprávnění**. Toto upravuje ustanovení § 2953 odst. 1 OZ, podle něhož může soud z důvodů zvláštního zřetele hodných náhradu škody přiměřeně snížit. Vezme přitom zřetel zejména k tomu, jak ke škodě došlo, k osobním a majetkovým poměrům odpovědného škůdce,⁵⁶⁶ jakož i k poměrům poškozeného. Náhradu však nelze snížit, byla-li škoda způsobena úmyslně. Moderace je navíc vyloučena i tehdy, pokud způsobí škodu ten, kdo se hlásí k odbornému výkonu jako příslušník určitého stavu nebo povolání, porušením odborné péče (srov. § 2953 odst. 2 OZ.) Nakolik bude dopravce zásadně podnikatelem, na jehož jednání (provádění přepravy) nutno nahlížet optikou § 5 odst. 1 OZ, bude soudní moderace ve věcech náhrady škody vzniklé na převzaté zásilce (zásadně) vyloučena.

Konečně nutno uvést, že nelze vyloučit **odlišné ujednání** v přepravní smlouvě ohledně určení výše náhradové povinnosti dopravce (určení výše škody). Samozřejmě by nebylo přípustné (odchylné) ujednání, které by „zasahovalo do sféry“ ustanovení §

⁵⁶⁵ Nemluvě o komplikacích, které by takový způsob náhrady škody přinesl dopravcům při uplatňování jejich nároků na pojistné plnění z pojištění odpovědnosti za škodu.

⁵⁶⁶ Zákon sice hovoří pouze o člověku (i důvodová zpráva hovoří pouze o fyzické osobě), avšak vzhledem k demonstrativnosti výčtu okolností, k nimž má soud (zejména) přihlížet, bude ustanovení aplikovatelné i na případy, kdy škůdce bude osoba právnická. Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 03. 2011, sp. zn. 25 Cdo 4506/2008.

2566 OZ tak, že by odpovědnost dopravce fakticky omezovalo či dokonce vylučovalo (např. tím, že by určovalo nepřiměřeně nízkou cenu zásilky). Je tedy zejména možné, aby se strany přepravní smlouvy domluvily na jiném časovém okamžiku rozhodném pro určení ceny zásilky.⁵⁶⁷

3.2.7. Liberace dopravce

Odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce je **odpovědností objektivní**. Dopravce se této odpovědnosti zbaví, prokáže-li existenci tzv. **liberačních důvodů**, jejichž explicitní a vyčerpávající výčet skýtá občanský zákoník ve svých ustanoveních § 2566 odst. 1 až 3 (původně § 622 odst. 1 a 2 ObchZ). Tyto důvody liberace představují speciální úpravu ve vztahu k obecné úpravě okolností zprošťujících škůdce jeho povinnosti k náhradě škody z porušení smluvní povinnosti (srov. § 2913 odst. 2 OZ), protože **nelze tuto zvláštní úpravu obecnou úpravou doplňovat**.⁵⁶⁸ Nutno však dodat, že zejména starší odborná literatura zastávala opačný názor.⁵⁶⁹

Zákonné liberační důvody představují okolnosti, které se můžou vázat jednak k **osobě dopravce** (nemožnost odvrácení škody ani při zachování odborné péče), dále k **osobě odesílatele, příjemce anebo vlastníka** zásilky, a konečně k **zásilce samotné** (vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku), resp. k jejímu **obalu**. Obecný důvod liberace (nemožnost odvrácení škody ani při zachování odborné péče) a kvalifikované liberační důvody nejsou kumulativní, nýbrž existují nezávisle na sobě.⁵⁷⁰ I když se v literatuře lze setkat s názorem tuto tezi zpochybňujícím, jež vychází z nadřazenosti obecného důvodu liberace nad důvody speciálními.⁵⁷¹ Tento názor ovšem nemá širší podporu v domácím doktrinálním prostředí, když se spíše dovozuje

⁵⁶⁷ MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentář*. 2. zvazok. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 477 s.

⁵⁶⁸ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 32 Odo 1312/2005, v němž se dovozuje, že ustanovení § 622 ObchZ (pozn. nyní § 2566 OZ) obsahuje speciální úpravu podmínek odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce. Pouze pro tuto škodu je vyloučena obecná úprava odpovědnosti za škodu.

⁵⁶⁹ Tento názor připouštěl koexistenci liberačních důvodů dle § 374 ObchZ a zvláštních důvodů dle § 622 odst. 1 a 2 ObchZ. Srov. DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV*. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 3649 s. anebo též POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1706 s.

⁵⁷⁰ KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1384 s.

⁵⁷¹ Srov. PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl*. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 267 s.

vztah speciality kvalifikovaných liberačních důvodů (§ 2566 odst. 2 a 3 OZ) k důvodu obecnému (§ 2566 odst. 1 OZ).⁵⁷² Současně platí, že liberační důvody dopravce **nelze smluvně rozšiřovat**, neboť by se rovněž jednalo o omezení dopravcovi odpovědnosti (srov. § 2566 odst. 4 OZ).⁵⁷³ Není též vyloučeno, aby se dopravce zbavil své odpovědnosti pouze částečně.⁵⁷⁴

Existenci liberačního důvodu **prokazuje vždy dopravce**. Naproti tomu osoba oprávněná k uplatnění škodového nároku (odesílatel, resp. příjemce) musí prokázat – kromě uzavření přepravní smlouvy – též převzetí zásilky dopravcem k přepravě, vznik škody na zásilce v době od jejího převzetí dopravcem do jejího vydání příjemci a pochopitelně též výši této škody.⁵⁷⁵

3.2.7.1. Odborná péče dopravce

Základním (primárním či obecným) liberačním důvodem, zprošťujícím dopravce jeho zvláštní zákonné odpovědnosti za škodu vzniklou na převzaté zásilce, je skutečnost, že tuto škodu **nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče**. Lze tedy vysledovat dva předpoklady potřebné pro naplnění tohoto důvodu. Prvním je zachování odborné péče dopravcem,⁵⁷⁶ který požadavek se vztahuje k veškerým okolnostem výkonu jeho činnosti.⁵⁷⁷ Druhá, navazující podmínka znamená, že dopravce – ani při zachování této starostlivosti – nebyl objektivně schopen zabránit vzniku škody, neboť tato byla způsobena vnějšími nepředvídatelnými a neodvratitelnými událostmi, mezi které lze řadit např. různé přírodní či klimatické jevy (vichřice, průtrž mračen, sněhová vánice, povodeň, sesuv půdy atd.), dále události společenské nebo politické (neohlášená

⁵⁷² PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2551 s.

⁵⁷³ ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1248 s.

⁵⁷⁴ Srov. OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Velký komentář*. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1051 s.

⁵⁷⁵ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1010 s.

⁵⁷⁶ Dopravce je povinen postupovat s odbornou péčí odpovídající obvyklým znalostem a zkušenostem, přičemž je povinen nakládat se zásilkou způsobem odpovídajícím druhu zásilky. Srov. POSPÍŠILOVÁ, A., POSPÍŠIL, M. *Obchodní vztahy a spory*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, s.r.o., 2005, 198 s.

⁵⁷⁷ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 129 s.

stávka, blokáda silnice, válka atd.), resp. různé jiné úkazy mající principiálně charakter *vis maior*.⁵⁷⁸

V této souvislosti je záhodno poukázat na ustanovení § 340 odst. 1 zákona č. 109/1964 Sb., hospodářský zákoník, dle něhož dopravce odpovídal za škody, které vznikly na přepravované zásilce v době od jejího převzetí k přepravě až do jejího vydání, přičemž této odpovědnosti se mohl zprostit, jen tehdy byla-li škoda způsobena odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky anebo okolností, kterou dopravce nemohl odvrátit. Uvedené zákonné ustanovení tedy nepožadovalo k obecnému důvodu liberace nutnost zachování odborné péče dopravcem. Za stávající právní úpravy proto nepostačí pouhý dopravcův odkaz na okolnost *vis maior*,⁵⁷⁹ nýbrž (doprovce) musí prokázat, že daná okolnost nastala navzdory tomu, že vynaložil veškerou odbornou péči (k jejímu odvrácení).

Za zmínku stojí též **dopravní nehody**. V zásadě lze uzavřít, že bude-li dopravní nehoda zapříčiněna řidičem dopravce (např. překročení povolené rychlosti, nedání přednosti v jízdě atd.), nebude naplněn obecný liberační důvod (a ani důvody kvalifikované), neboť takové počínání (nedodržení veřejnoprávních předpisů na úseku provozu po pozemních komunikacích) jistě nelze považovat za zachování odborné péče. Ovšem v případě, kdy dopravci nebude lze přičíst zavinění na způsobení dopravní nehody, může být obecný liberační důvod naplněn a za škodu vzniklou na zásilce bude v konečném důsledku odpovědný viník dopravní nehody.

Na tomto místě se lze zamyslet nad výše uvedeným (nejednotným) doktrinálním závěrem o **nemožnosti koexistence zvláštního a obecného liberačního důvodu**, který v případě odpovědnosti za škodu vzniklou porušením smluvní povinnosti představuje mimořádnou nepředvídatelnou a nepřekonatelnou překážku, která vznikla nezávisle na vůli škůdce a dočasně nebo trvale mu zabránila ve splnění jeho povinnosti (srov. § 2913 odst. 2 OZ, jenž je modifikací § 374 ObchZ). Závěr o tom, že tento důvod nelze podpůrně aplikovat na § 2566 odst. 1 (ale i odst. 2 a 3) je jistě správný, neboť vychází

⁵⁷⁸ Srov. Sbíрка rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1918 – 1938 (tzv. sbírka „Vážný“) č. 11 199 z r. 1931, kde se podává, že *leknutí ryb je škodou na zásilce ve smyslu § 622 ObchZ. Za vyšší moc nelze pokládat událost, která mohla být odvrácena při řádných a věcných opatřnostech v řízení dopravního prostředku nebo jež může být dovozována z jeho povahy anebo z jeho zvláštního způsobu, ze selhání nebo z nedostatku jeho činnosti. V tom, že motor nákladního automobilu nefungoval za tuhého mrazu, nelze spatřovat vyšší moc.*

⁵⁷⁹ SUCHOŽA, J. a kol. *Obchodný zákonník a súvisiace předpisy. Komentár*. Bratislava: Eurounion spol. s r.o., 2016, 1130 s.

z koncepčního pojetí vztahu obecné a zvláštní právní úpravy, když zvláštní úprava nahrazuje úpravu obecnou a nestojí „vedle ní“, pokud je předmět úpravy stejný. Předmětná ustanovení je tedy potřeba vnímat zcela samostatně, i když praktické důsledky tohoto rozlišování nebudou ve většině případů příliš velké. Účelem obou liberačních důvodů je bezpochyby zmírnit dopady (přísné) objektivní odpovědnosti, která stíhá stranu porušující smluvní povinnost. Tato totiž nemůže spravedlivě nést nepříznivé následky vzniku škody (povinnost k její náhradě), byť se škoda projeví jako důsledek nesplnění její smluvní povinnosti, pokud toto porušení zapříčinila na její vůli zcela nezávislá, nepředvídatelná a nepřekonatelná (resp. neodvratitelná) okolnost (překážka).

Rozebereme-li blíže § 2913 odst. 2 OZ (obecný liberační důvod), zjišťujeme, že k jeho naplnění je potřeba existenci okolnosti, která (a) dočasně nebo trvale zabraňuje dlužníku (liberovanému škůdci) ve splnění smluvní povinnosti, (b) nastala nezávisle na jeho vůli a (c) nebylo lze ji předvídat ani překonat. Tyto zákonné znaky musí být naplněny kumulativně. Budeme-li komparativně zkoumat § 2566 odst. 1 OZ (obecný liberační důvod dopravce) dojdeme k závěru, že podmínky uvedené pod písmeny a) a b) musí být bezpochyby splněny i v případě možnosti liberace dopravce, když mu liberační okolnost musí bránit ve splnění jeho smluvní povinnosti (provést přepravu zásilky bez její ztráty, zničení či poškození), stejně jako nesmí nastat v důsledku projevu jeho vůle. Jen stěží by se dopravce mohl dovolávat své liberace poukazem na okolnost, kterou vyvolal svým vlastním jednáním. Zůstává tedy otázkou, nakolik lze nepředvídatelnost a nepřekonatelnost překážky připodobnit podmínce její neodvratitelnosti (ani při zachování odborné péče), nicméně i zde zřejmě dojdeme k závěru, že podobnost těchto zákonných znaků bude více než značná. Hlavní rozdíl bude nejspíš spočívat v tom, že v případě § 2566 odst. 1 OZ je již pojmově kladen důraz na zachování *odborné péče* dopravce, pročež není potřeba požadavek neodvratitelnosti posuzovat (a rozlišovat) v intencích § 5 odst. 1 OZ. Naproti tomu podmínku nepředvídatelnosti a nepřekonatelnosti překážky bude vždy nutné hodnotit i právě uvedenou optikou, tzn. jestli se škůdce při uzavírání smlouvy přihlásil k odbornému výkonu jako příslušník

určitého povolání nebo stavu (srov. § 5 odst. 1 OZ), anebo nikoliv (srov. § 4 odst. 1 OZ).⁵⁸⁰

3.2.7.2. Kvalifikované liberační důvody

Další (kvalifikované či speciální) liberační důvody dopravce směřují jednak k okolnostem vztahujícím se k jednání jeho smluvní strany, tj. odesílatele anebo (dále) příjemce či vlastníka zásilky, a konečně k zásilce samotné, tedy k její možné vadě či přirozené povaze, vč. obvyklého úbytku a k jejímu obalu.

Dopravci tak předně nemožno přičítat k tíži škodu na zásilce, která byla způsobena **odesílatelem, příjemcem či vlastníkem zásilky** [srov. § 2566 odst. 2 písm. a) OZ], a to bez ohledu na jejich zavinění. Výčet těchto „odpovědných“ osob v uvedeném zákonném ustanovení je taxativní⁵⁸¹ a jeho aplikace bude přípustná zejména v případech vzniku škody na zásilce v důsledku její nesprávné manipulace ze strany odesílatele či příjemce, např. při nakládce či vykládce zboží prováděné těmito osobami. Zákon výslovně zmiňuje též **vlastníka zásilky**, jímž může být osoba na přepravní smlouvě nijak nezúčastněná (odlišná od osoby odesílatele či příjemce), nicméně je zřejmé, že i jeho jednáním může dojít ke vzniku škody na zásilce. Důkazní břemeno zatěžuje vždy dopravce, který chce-li se liberovat, musí prokázat, že škoda vznikla právě v důsledku jednání uvedených osob, tj. odesílatele, příjemce či vlastníka zásilky. Mezi jednáním těchto osob a vzniklou škodou tak musí být v každém případě **vztah příčinné souvislosti**.⁵⁸²

⁵⁸⁰ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2838 s.

⁵⁸¹ PATAKYOVÁ, M. a kol. *Obchodný zákoník. Komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 1506 s.

⁵⁸² Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 03. 2011, sp. zn. 23 Cdo 331/2010, v němž se soud zabývá vztahem příčinné souvislosti mezi vznikem škody na zásilce a (protiprávním) jednáním žalobkyně (odesílatele), spočívající v porušení její informační povinnosti seznámit žalovanou (dopravce) s povahou zásilky svěřené jí k přepravě jako nebezpečné věci ve smyslu Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). Soud – po důkladném vyličení otázky příčinné souvislosti jako právní kategorie – uzavírá: *Jestliže zjištěný mechanismus vzniku škody se zvláštní povahou zásilky nijak nesouvisí, nelze – v intencích vyložených judikatorních závěrů – shledat věcné propojení mezi porušením informační povinnosti žalobkyně a vzniklou škodou; o příčinnou souvislost, jak je pojímána z pohledu práva, se tu nejedná (srov. mutatis mutandis závěry rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. května 2005, sp. zn. 25 Cdo 1462/2003, uveřejněného pod č. C 2593 Souboru civilních rozhodnutí Nejvyššího soudu, C. H. Beck, svazek 29).*

Další liberační důvod dopravce se váže k samotné přepravované zásilce, když se (dopravce) své odpovědnosti zproští, prokáže-li, že škoda byla způsobena **vadou či přirozenou povahou zásilky, včetně obvyklého úbytku** [srov. § 2566 odst. 2 písm. b) OZ]. **Vady** možno rozdělovat na vady kvalitativní, což znamená, že daná věc (zásilka) nemá stanovené, ujednané či obvyklé vlastnosti, pročež nemůže sloužit svému účelu, anebo na vady kvantitativní, tedy, je-li dodáno zboží v menším, než ujednaném počtu, hmotnosti či objemu. Vady lze dále dělit na vady faktické a právní. Uvedené rozlišování je relevantní především z hlediska odpovědnosti za vady věci (plnění), jakožto druhu soukromoprávní odpovědnosti. Nicméně ve vztahu k dopravcovi odpovědnosti za škodu vzniklou na převzaté zásilce a potažmo rozebíranému liberačnímu důvodu je pojetí vad zásilky podstatně užší. Vadu totiž nelze chápat jako rozpor mezi vlastnostmi podle smlouvy o dodávce (např. kupní smlouvy) a skutečnými vlastnostmi plnění, nýbrž jako nesoulad vlastností uvedených v přepravní smlouvě (přepravním dokladu), resp. obvyklých vlastností zboží stejné (obdobné) povahy a skutečných vlastností dané věci; v úvahu tudíž přichází pouze **vada faktická a kvalitativní**.⁵⁸³ **Přirozená povaha zásilky** je zase příčinou vzniku škody na zásilce převzaté dopravcem tehdy, nevznikla-li by bez ní na přepravované zásilce škoda (např. křehkost zásilky).⁵⁸⁴ **K obvyklému úbytku** může dojít např. v důsledku vypařování kapalných látek, prašnosti sypkých látek, uhynutí zvířete či uvadnutí květin atd.

I v případě tohoto liberačního důvodu (ostatně jako i u všech jiných kvalifikovaných důvodů) se dopravce **nezbavuje své povinnosti postupovat při provádění přepravy s odbornou péčí**. Jinými slovy, porušení této dopravcovi povinnosti nesmí být hlavním (převažujícím) důvodem vzniku škody na zásilce, byť by se tato projevila jako důsledek její vady. Ke zproštění dopravce uplatněním tohoto liberačního důvodu lze tedy zásadně dospět v případech, když by k poškození zásilky došlo i tehdy, nebyla-li by vůbec dopravcem přepravována, resp. odesílatel by tuto škodu mohl objektivně očekávat s ohledem na charakter zásilky (např. koroze, uhynutí zvířete, uvadnutí květin atd.).⁵⁸⁵

⁵⁸³ PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl*. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 270 s.

⁵⁸⁴ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 1011 s.

⁵⁸⁵ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákoník. Velký komentář*. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1052 s.

Poslední liberační důvod dopravce, systematicky vyčleněný do samostatného odstavce, se váže ke vzniku škody na zásilce v důsledku jejího **nesprávného (vadného) zabalení**.⁵⁸⁶ V takovém případě platí, že dopravce se povinnosti k náhradě škody zproští důkazem, že odesílatele na vadu obalu zásilky při jejím převzetí k přepravě upozornil; byl-li vydán nákladní nebo náložný list, musí v něm být vada obalu poznamenána. Neupozorní-li dopravce na vadný obal, zproští se povinnosti k náhradě škody důkazem, že vadu nemohl při převzetí zásilky poznat (srov. § 2566 odst. 3 OZ). Možnost poznatelnosti vady obalu je rovněž potřebné posuzovat s přihlédnutím k **požadavku odborné péče** dopravce.⁵⁸⁷ Odborná literatura poukazuje na to, že je vždy v zájmu dopravce, aby upozornil na vadnost obalu v potvrzení o převzetí zásilky (srov. § 2556 OZ), neboť důkazní břemeno o existenci liberačního důvodu leží na něm; prokáže-li však, že vadu obalu zásilky nemohl při převzetí zásilky rozpoznat, zproští se odpovědnosti za škodu na zásilce způsobenou vadným obalem, i když na vadný obal odesílatele při převzetí zásilky neupozornil.⁵⁸⁸

3.2.8. Limitace odpovědnosti dopravce

3.2.8.1. Zákonná a smluvní limitace

Občanský zákoník, na rozdíl od právní úpravy Úmluvy CMR, nestanovuje **žádné (záonné) limity** odpovědnosti dopravce ve vztahu ke škodě vzniklé na převzaté zásilce či její výši. Jedná se o nejzásadnější rozdíl mezi právní úpravou odpovědnostních vztahů (odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce) v oblasti vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní přepravy, který je dlouhodobě kritizován jak odbornou veřejností, tak (zejména) aplikační praxí.⁵⁸⁹ Pro srovnání, **německá**

⁵⁸⁶ Obalem se zásadně rozumí jakékoliv rozebíratelné a odnímatelné prostředky sloužící k ochraně zboží (zásilky) před běžnými účinky přepravy, nikoli však konzervační prostředky jako např. olej či vosk. Srov. HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1543 s.

⁵⁸⁷ ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1249 s.

⁵⁸⁸ PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 2551 s.

⁵⁸⁹ Srov. např. MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA a spol. *E-bulletin dopravního práva*. 2 vydání. Prosinec 2014, 1 - 4 s., dostupné online zde: http://akmsv.cz/images/e-bulletin/prosinec_2014_e-bulletin_c_2_2014.pdf

právní úprava v tomto ohledu kopíruje právní úpravu Úmluvy CMR, když v ustanovení § 431 odst. 1 HGB normuje, že v případě ztráty či celkového poškození zboží je rozsah náhradové povinnosti dopravce omezen částkou 8,33 zúčtovacích jednotek [jimiž jsou zvláštní práva čerpání – Special Drawing Rights (SDR), srov. též čl. 23 odst. 7 Úmluvy CMR] za každý kilogram chybějící, resp. poškozené hrubé hmotnosti zásilky (tj. včetně obalu). Obdobně stanovuje německý obchodní zákoník limitaci v případě částečné ztráty či částečného poškození zásilky, tj. 8,33 SDR za kilogram znehodnocené hrubé hmotnosti zboží (srov. § 431 odst. 2 HGB). Převzetí právní úpravy Úmluvy CMR – minimálně v tomto ohledu – se tak jeví být **nevyhnutelným krokem** vedoucím ke zcela logickému sjednocení rozsahu náhradové povinnosti dopravce při jeho odpovědnosti za škodu vzniklou na přepravované zásilce v případě vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní přepravy.

Co se týče možné **smluvní limitace** odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce, dle ustanovení § 2566 odst. 4 OZ platí, že k **ujednáním omezujícím odpovědnost dopravce se nepřihlíží**. Toto ustanovení je nutné považovat za kogentní (srov. § 1 odst. 2 OZ).⁵⁹⁰ Povinnost dopravce nahradit škodu tedy nemůže být jakkoliv omezena či dokonce úplně vyloučena ustanoveními přepravní smlouvy sjednané mezi ním a odesílatelem. To samé pochopitelně platí o všeobecných obchodních podmínkách dopravce.⁵⁹¹ Nicméně bude-li takové ujednání obsaženo v přepravní smlouvě, nejsou tím jakkoliv dotčena její zbývající ustanovení. Obchodní zákoník stíhal případná ujednání, jimiž byla omezena odpovědnost dopravce, sankcí (absolutní) neplatností (srov. § 622 odst. 4 věta druhá ObchZ), přičemž rovněž tím nebyla dotčena platnost samotné přepravní smlouvy, resp. jejích zbývajících ujednání.⁵⁹² Praktické důsledky jsou tudíž stejné i za stávající právní úpravy. Navzdory uvedenému se však v praxi silniční nákladní přepravy lze stále setkat s pokusy o smluvní omezení dopravcovi odpovědnosti.⁵⁹³

⁵⁹⁰ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 52 s.

⁵⁹¹ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. 33 Odo 1052/2006.

⁵⁹² DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV*. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 3650 s.

⁵⁹³ Lze uvést článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 10. 03. 2015 s názvem *Seminář vysvětloval speditérům nejasnosti v NOZ*, ve kterém se podává: *I naproti tomu je však snaha přepravních firem o omezení vlastní odpovědnosti v případě tuzemské přepravy značná, neboť škoda na zásilce vzniklá na území České republiky může zatížit dopravce z hlediska náhrady škody naprosto rozdílně, půjde-li o škodu vzniklou v rámci mezinárodní či pouze vnitrostátní přepravy*. Celý článek je dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/seminar-vysvetloval-spediterum-nejasnosti-v-noz>

3.2.8.2. *Limitace podzákonými předpisy*

Limitace odpovědnosti dopravce je možná pouze **právní úpravou přepravních řádů**, k čemu je přímo zmocňují ustanovení § 2578 a § 2580 OZ. Dle těchto ustanovení platí, že podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpisy, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství (srov. § 2578 OZ). V souvislosti s možností omezení dopravcovi odpovědnosti přepravními řády zákon stanovuje, že pokud přepravní řády omezí povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví, nepřihlíží se k tomu (srov. § 2580 odst. 1 OZ). Dané ustanovení tudíž nebude nijak dopadat na odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na přepravované zásilce, neboť tato odpovědnost má výhradně rozměr věcný (škoda na zásilce).

Ustanovení § 2580 odst. 3 OZ, dle něhož se případná omezení povinnosti dopravce k náhradě újmy v přepravních řádech nevztahují na případy **újmou způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti**, však na zvláštní dopravcovu odpovědnost dle § 2566 a násl. OZ již aplikovatelné bude, protože se dopravce nebude moct případných omezení dovolávat, způsobí-li škodu úmyslně, resp. z hrubé nedbalosti. Konečně nutno zmínit též § 2580 odst. 2 OZ, dle kterého mohou přepravní řády omezit povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu nahradit škodu nebo jinou újmu pouze ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu. Takové omezení nelze chápat jen jako eventuální limitaci rozsahu náhradové povinnosti dopravce, nýbrž jako funkční pojem, který může zahrnovat i procesní omezení poškozeného.⁵⁹⁴ Jak ovšem bylo opakovaně uváděno, přepravní řád pro oblast silniční nákladní přepravy v současné době chybí, a tudíž je uvedené ustanovení pro tuto oblast přepravy zatím nepoužitelné.

Je nasnadě doplnit, že uvedená stávající právní úprava je **podstatně odlišná** od úpravy platné před rekodifikací soukromého práva. Obchodní zákoník totižto ve svém ustanovení § 629 stanovil, že prováděcí předpisy mohou upravit odchylně přepravu železniční, leteckou, silniční, vnitrozemskou vodní a námořní, pokud jde o vznik smlouvy, přepravní doklady, vyloučení věci z přepravy, přebírání zásilky dopravcem a její vydávání příjemci, rozsah nároků vůči dopravci a jejich uplatnění; tato úprava však

⁵⁹⁴ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 198 s.

nesměla omezit odpovědnost dopravce při škodě na zásilce stanovenou v § 622 a 624 ObchZ.

3.2.9. Notifikační povinnost dopravce a svépomocný prodej zásilky

V souvislosti se zvláštní dopravcovou odpovědností za škodu na převzaté zásilce je stanovena též jeho **zvláštní notifikační povinnost** ve vztahu k odesílateli, resp. příjemci. Dopravce je takto povinen podat odesílateli zprávu o škodě na zásilce, jakmile tato škoda vznikla; nabyli-li však právo na vydání zásilky již příjemce, musí dopravce podat tuto zprávu příjemci (srov. § 2568 odst. 1 OZ). Pokud dopravce nepodá tuto zprávu bezodkladně,⁵⁹⁵ nahradí odesílateli, nebo příjemci škodu tím způsobenou (srov. § 2568 odst. 2 OZ). Ustanovení bylo převzato z § 623 odst. 1 ObchZ. Další podmínky dopravcoví odpovědnosti se budou řídit obecnou úpravou náhrady škody v občanském zákoníku (srov. § 2894 a násl. OZ). Jedná se o zvláštní ustanovení ve vztahu k § 2902 OZ, dle něhož ten, kdo porušil právní povinnost, nebo kdo může a má vědět, že ji poruší, oznámí to bez zbytečného odkladu osobě, které z toho může újma vzniknout, a upozorní ji na možné následky; splní-li oznamovací povinnost, nemá poškozený právo na náhradu té újmy, které mohl po oznámení zabránit.

Účelem této oznamovací povinnosti je zajistit **minimalizaci další možné škody** na zásilce, resp. dalších škod vzniklých v souvislosti s již vzniklou škodou na zásilce. Odesílateli, resp. příjemci, jakožto osobám „zásilky znalých“, je řádným splněním této notifikační povinnosti ze strany dopravce umožněno učinit veškerá případná opatření na snížení (dalších) nepříznivých následků škodné události.⁵⁹⁶

Konečně nutno zmínit, že dopravce je oprávněn zásilku na účet odesílatele prodat při **bezprostřední hrozbě podstatné škody** na zásilce, pokud si nemůže včas vyžádat (jiné) pokyny odesílatele, resp. je-li s nimi odesílatele v prodlení (srov. § 2570 OZ). Ustanovení recipuje § 623 odst. 2 ObchZ. Škoda hrozící zásilce musí dosahovat výši odůvodňující realizaci prodeje, přičemž případná ztráta způsobená okamžitým

⁵⁹⁵ Časový faktor je velmi důležitý zejména při potravinách, resp. jiném zboží, jež podléhá rychlé zkáze. Srov. MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákonník. Velký komentár*. 2. zväzok. Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 477 s.

⁵⁹⁶ FALDYNA, F. A kol. *Obchodní zákoník s komentářem. II. díl*. 1. vydání. Praha: CODEX Bohemia, s.r.o., 2000, 544 - 545 s.

prodejem by neměla přesáhnout hrozící škodu.⁵⁹⁷ Dopravce je povinen postupovat s odbornou péčí a zvolit vhodný způsob prodeje tak, aby dosažený příjem byl co nejvyšší.⁵⁹⁸ Z hlediska vztahu dopravce a odesílatele je irrelevantní, kdo je vlastníkem zásilky.⁵⁹⁹

3.3. Odpovědnost dopravce za jinou škodu

Mimo rámce své zvláštní odpovědnosti dle § 2566 a násl. OZ, bude dopravce odpovídat odesílateli, resp. příjemci za **veškeré škody vzniklé v příčinné souvislosti s porušením jeho povinností** stanovených přepravní smlouvou; tato odpovědnost se bude řídit obecnou úpravou odpovědnosti za škodu v občanském zákoníku (srov. § 2913 a násl. OZ).⁶⁰⁰

Především se bude samozřejmě jednat o škodu vzniklou v důsledku **překročení dodací lhůty**, a to (nejčastěji) sjednané anebo bezodkladné, stanovené subsidiárně ustanovením § 2558 OZ. Typicky možno hovořit o smluvních pokutách, které musel odesílatel zaplatit svému smluvnímu partnerovi (příjemci) za to, že zboží nedorazilo v určeném (sjednaném) termínu. Nesmí se ovšem jednat o škodu vzniklou na zásilce samotné, neboť odpovědnost dopravce za tuto škodu – i pokud vznikla v důsledku překročení dodací lhůty – se bude spravovat ustanovením § 2566 a násl. OZ. Nutno konstatovat, že občanský zákoník (bohužel) neobsahuje v rámci právní úpravy smlouvy o přepravě věci **žádné explicitní ustanovení**, které by řešilo právní následky porušení této stěžejní povinnosti dopravce, tj. provést sjednanou přepravu včas. Na porušení této povinnosti tak nutno aplikovat § 2913 OZ, tedy obecnou úpravu odpovědnosti za škodu způsobenou porušením smluvní povinnosti. Dle tohoto ustanovení platí, že poruší-li strana povinnost ze smlouvy, nahradí škodu z toho vzniklou druhé smluvní straně anebo

⁵⁹⁷ POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1707 s.

⁵⁹⁸ OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Velký komentár.* Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1055 s.

⁵⁹⁹ PATAKYOVÁ, M. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár.* 5. vydanie. Praha: C. H. Beck, 2016, 1508 - 1509 s.

⁶⁰⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 32 Odo 1312/2005, v němž soud dovozuje, že *ustanovení § 622 ObchZ (nyní § 2566 OZ) obsahuje speciální úpravu podmínek odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce. Pouze pro tuto škodu je vyloučena obecná úprava odpovědnosti za škodu. Toto ustanovení se však nevztahuje na jiné škody způsobené dopravcem porušením povinnosti ze smlouvy o přepravě věci.*

i osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti sloužit. Odpovědnost dopravce tak bude objektivní, tj. dána **bez ohledu na zavinění**, přičemž dopravce se jí zproští pouze prokázáním, že mu ve splnění povinnosti dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli (srov. § 2913 odst. 2 věta první OZ). Charakter odpovědnosti dopravce i jeho možná liberace se tedy – ve srovnání s odpovědností za škodu na zásilce samotné – nijak zásadně neliší.⁶⁰¹ Ani tato odpovědnost není civilním kodexem **nijak (přímo) limitována**, na rozdíl od právní úpravy Úmluvy CMR, která omezuje zejména rozsah náhradové povinnosti dopravce, který je v případě překročení dodací lhůty povinen hradit škodu z tohoto důvodu vzniklou pouze do výše dovozného, tj. přepravného (srov. čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR). Stejně tak německý obchodní zákoník stanovuje přímý limit rozsahu povinnosti dopravce nahradit škodu vzniklou pozdním dodáním zásilky, když ve svém § 431 odst. 3 normuje, že v takovém případě je dopravce povinen hradit nejvýše částku odpovídající trojnásobku přepravného.

Z absence výslovné úpravy tohoto (konkrétního) odpovědnostního závazku – v ustanovení § 2566 OZ – lze ovšem vyvodit jeden velmi důležitý závěr. Na odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty **nelze vztáhnout § 2566 odst. 4 OZ**, který zakládá zdánlivost jakýchkoliv ujednání omezujících odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na přepravované zásilce. Odpovědnost dopravce za pozdní dodání zásilky **lze proto smluvně omezit**. Možné omezení, ať už přímo smlouvou⁶⁰² anebo např. všeobecnými obchodními podmínkami,⁶⁰³ se pochopitelně musí pohybovat zejména v intencích § 2898 OZ, dle něhož se nepřihlíží k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje povinnost k náhradě újmy způsobené člověku na jeho přirozených právech, anebo **způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti**, stejně jako se nepřihlíží k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje právo slabší strany na náhradu jakékoliv újmy; v těchto případech se nelze práva na náhradu újmy ani platně

⁶⁰¹ Srov. závěry dovozované v části 3.2.7.1. Odborná péče dopravce.

⁶⁰² Vyloučení či omezení této odpovědnosti jednostranným prohlášením je samozřejmě vyloučeno ve smyslu § 2896 věta první OZ.

⁶⁰³ Srov. např. ustanovení § 28 věta druhá Všeobecných přepravních podmínek ČESMAD BOHEMIA, dle něhož *doprovce odpovídá za škody vzniklé z titulu překročení dodací lhůty do výše sjednaného přepravného, pokud nebyl sjednán s dopravcem zvláštní zájem na dodání, dle § 42 těchto podmínek*. Celé znění těchto obchodních podmínek (s účinností od 15. 05. 2014) je dostupné online zde: <https://prodopravce.cz/vseobecne-prepravni-podminky-cesmad-bohemia>

vzdát. Uvedené ustanovení dopadá jak na deliktů, tak na závazkou odpovědnost.⁶⁰⁴ V přepravních smlouvách lze tedy platně sjednat možné vyloučení či omezení odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou překročením dodací lhůty, a to např. prostřednictvím výčtu liberačních důvodů dopravce anebo stanovení maximálního rozsahu (výše) jeho náhradové povinnosti. Konečně nutno dodat, že i tato dopravcova odpovědnost může být ve smyslu § 2578 a § 2580 OZ omezena úpravou jiných právních předpisů, zejména přepravních řádů.⁶⁰⁵

Též je záhodno poznamenat, že **aktivní věcná legitimace** k uplatňování nároku na náhradu škody vzniklé v důsledku pozdního dodání zásilky náleží vždy smluvní straně dopravce, tj. odesílateli. Nabízí se tak logická otázka, zda může tento škodový nárok uplatnit i příjemce (samozřejmě bez nutnosti cese této pohledávky ze strany odesílatele). Na daný případ totižto nelze aplikovat § 2561 věta druhá OZ, tj. zákonný přechod práva na náhradu škody na zásilce z odesílatele na příjemce, neboť toto ustanovení dopadá – jak plyne z jeho výslovné dikce – pouze na škody vzniklé na převzaté zásilce a **nikoliv na jiné škody**.⁶⁰⁶ Navzdory tomu nutno dospět k závěru, že aktivní věcná legitimace příjemce k uplatňování tohoto škodového nároku **dána bude**, nikoliv ovšem na bázi zmíněného ustanovení § 2561 věta druhá OZ, nýbrž na základě § 2913 odst. 1 OZ, které zakládá povinnost škůdce (doprovce) nahradit škodu vzniklou porušením smluvní povinnosti (přepřavit zásilku včas) druhé smluvní straně (odesílateli) anebo *i osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti sloužit*. Nakolik je přepravní smlouva – obsahuje-li určení osoby příjemce – smlouvou ve prospěch třetí osoby (*in favorem tertii*), kterou třetí osobou je právě příjemce, nelze dospět k jinému závěru, než že tento příjemce je oprávněn vlastním jménem uplatnit vůči dopravci (originární) nárok na náhradu škody vzniklé v důsledku překročení dodací lhůty.

Doprovceva odpovědnost může směřovat též k jeho **povinnosti pojistit zásilku** proti ztrátě, krádeži, zničení či poškození. Nakolik zákon neukládá dopravci povinnost

⁶⁰⁴ MELZER, F., TÉGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081*. Praha: Leges, 2018, 69 s.

⁶⁰⁵ Je zajímavé zmínit ustanovení § 57 odst. 7 s. p. ř., dle kterého byl dopravce za překročení sjednané nebo stanovené dodací lhůty povinen zaplatit příjemci pokutu ve výši jedné desetiny dovozného za každých započatých 24 hodin, o které byla dodací lhůta překročena, nejvýše však polovinu dovozného; v případě ztráty nebo zničení celé zásilky se však tato pokuta neplatila.

⁶⁰⁶ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 111 s.

pojistit zásilku, musí být takové ujednání obsaženo v přepravní smlouvě. Poruší-li dopravce takto sjednanou povinnost, bude odpovídat za škodu představující částku, kterou musel odesílatel zaplatit vlastníkovu zboží (zásilky) a která mu nebyla z důvodu absence pojistného krytí refundována; dopravce bude takto *de facto* hradit škodu vzniklou na zásilce, a to i navzdory tomu, že ze své odpovědnosti dle § 2566 OZ se úspěšně liberoval (např. tím, že nemohl předvídat, ani zabránit loupežnému přepadení, během kterého byla zásilka odcizena).⁶⁰⁷ Další případy, resp. škody mohou představovat např. **veřejnoprávní sankce (pokuty)**, které musel odesílatel zaplatit příslušnému správnímu orgánu v důsledku porušení povinností dopravce.⁶⁰⁸

⁶⁰⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 32 Odo 1312/2005, v němž soud dovozuje: *Odvolací soud rovněž nesprávně odůvodnil závěr o nedostatku příčinné souvislosti mezi porušením povinnosti pojistit přepravované zboží a vznikem škody tím, že příčina vzniku škody spočívala v odcizení zboží při přepravě, a nikoliv v případném nedostatečném pojištění předmětné přepravy zboží. Odvolací soud zaměnil dva případné protiprávní úkony. Podle dovolatelky spočívá protiprávní úkon žalované ve skutečnosti, že žalovaná v rozporu s ustanovením článku II bodu 12 smlouvy ze dne 08. 02. 2000 nepojistila přepravované zboží proti odcizení, přičemž majetková újma žalobkyně spočívá v tom, že jí nebylo vyplaceno pojistné plnění, které by jí jinak při uzavření pojistné smlouvy náleželo. Odvolací soud se však ve skutečnosti předpoklady odpovědnosti za škodu v důsledku tohoto tvrzeného protiprávního úkonu žalované nezabýval, neboť dovedl, že otázka pojištění přepravovaného zboží je z hlediska případné odpovědnosti žalované za škodu bezvýznamná. Odvolací soud však tento závěr učinil na základě neúplného právního posouzení věci. Odvolací soud měl nejprve (a to případně i pomocí výkladových pravidel podle § 35 odst. 2 ObčZ a § 266 odst. 1 až 4 ObchZ) učinit právní závěr, zda žalovaná porušila svoji smluvní povinnost. Teprve poté mohl posuzovat vznik škody u žalobkyně a příčinnou souvislost mezi případným protiprávním úkonem žalované a vznikem škody. Příčinná souvislost mezi protiprávním úkonem žalované a vznikem škody u žalobkyně by byla dána tehdy, pokud by podle smlouvy měla žalovaná pojistit přepravované zboží podle § 815 ObčZ ve znění účinném do 31. 12. 2004, tj. pojistit majetek přepravce, tato povinnost se vztahovala na případ loupeže a žalovaná tuto povinnost porušila. Škoda by pak spočívala v tom, že žalobkyně, resp. vlastníci přepravovaného zboží by neobdrželi pojistná plnění a žalobkyně by byla povinna předmětnou částku uhradit vlastníkům zboží. Odpovědnost žalované za škodu by však nezaložilo smluvní ujednání o její povinnosti uzavřít pojištění pro případ její odpovědnosti za škodu, neboť z té se žalovaná liberovala.*

⁶⁰⁸ Podobným (zajímavým) nárokem odesílatele se zabýval Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 19. 05. 2004, sp. zn. 29 Odo 956/2003. Nárok uplatněný žalobou představoval náhradu škody, která žalobkyni (odesílateli) vznikla zaplacením pokuty správnímu orgánu na úseku životního prostředí. Odvolací soud, na rozdíl od soudu prvního stupně, uznal žalovanou (dopravce) odpovědnou za vzniklou škodu, když dovedl, že žalovaná porušila povinnosti stanovené uzavřenou přepravní smlouvou, na jejímž základě se zavázala zajistit pro žalobkyni přepravu ropných produktů (technikou žalobkyně). K porušení povinnosti došlo konkrétně tím, že zaměstnanec žalované (řidič vozidla) při přečerpávání pohonných hmot nezapnul zpětné odsávání par (rekuperaci), a to i navzdory tomu, že žalovaná se smluvně zavázala realizovat přepravu vycvičenou osádkou splňující podmínky Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). Dovolací soud uvedené závěry odvolacího soudu potvrdil.

3.4. Odpovědnost dopravce za škodu na zásilce a za překročení dodací lhůty v mezinárodní silniční nákladní přepravě

I v mezinárodní silniční přepravě zboží platí, že základní povinností dopravce v závazkovém vztahu založeném přepravní smlouvou je doručení zásilky do místa určení v celistvém a nepoškozeném stavu, stejně jako její dodání v rámci sjednané, resp. stanovené přepravní lhůty. Z těchto základních „povinnostních“ předpokladů vychází Úmluva CMR při založení stěžejní **odpovědnosti dopravce za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, resp. za její poškození, jakož i za překročení dodací lhůty** (srov. čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR).⁶⁰⁹ Tato odpovědnost je objektivní, tj. je dána bez ohledu na zavinění dopravce,⁶¹⁰ který se jí nemůže zbavit jednostranným prohlášením, ale ani dohodou s odesílatelem či příjemcem (srov. čl. 41 Úmluvy CMR). Stejně tak je nerozhodné, jestli ze strany dopravce došlo k porušení konkrétních právních (smluvních) povinností či nikoliv.⁶¹¹ Na druhou stranu však tato dopravcova (objektivní) odpovědnost není absolutní, když je především omezena výčtem stanovených liberačních důvodů, a současně principiálně limitována co do rozsahu náhradové povinnosti.

Do jisté míry se rozcházejí názory odborné literatury i judikatury v otázce, jestli je odpovědnost dopravce za škodu na zásilce a za překročení dodací lhůty skutečně objektivní, anebo naopak **subjektivní s předpokládaným zaviněním** a se zpřísněným požadavkem péče o svěřenou zásilku. Německý nejvyšší soud inklinuje spíše k závěru,

⁶⁰⁹ Úmluva CMR explicitně konstruuje též odpovědnost dopravce za chybějící *Paramount Clause* v nákladním listě (čl. 7 odst. 3), za ztrátu či nesprávné použití přepravních dokladů (čl. 11 odst. 3), za neprovedení příkazů oprávněného (čl. 12 odst. 7) a za nevybrání dobírky (čl. 21), o kterých již bylo pojednáno výše. Odpovědnostní otázky Úmluvou CMR výslovně neupravené nutno posuzovat dle příslušného národního právního řádu; případná konkurence úpravy odpovědnostního závazku musí být ovšem řešena vždy ve prospěch Úmluvy CMR, jinak by byl zpochybněn její účel spočívající ve sjednocování odpovědnostního režimu mezinárodní silniční přepravy zboží. Srov. BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1039 s.

⁶¹⁰ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 05. 2004, sp. zn. 32 Odo 1051/2003, v němž soud uzavírá, že *dovozatel zřejmě nepochopil charakter odpovědnosti dopravce za škodu na přepravované zásilce dle Úmluvy CMR (čl. 17), která je objektivní s možností liberace (vyvinění), přičemž důkazní břemeno o existenci liberačního důvodu leží na dopravci (žalovaném)*. Stejně závěry dovozuje Nejvyšší soud ČR ve svém usnesení ze dne 27. 02. 2007, sp. zn. 32 Odo 1606/2005.

⁶¹¹ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 14. 02. 2007, sp. zn. 32 Odo 1287/2005.

že se jedná o striktní odpovědnost za výsledek bez ohledu na zavinění dopravce.⁶¹² Naproti tomu judikatura nejvyššího rakouského soudu prosazuje druhou alternativu, když dovozuje, že odpovědnost dopravce není odpovědností za výsledek či ohrožení, nýbrž odpovědností s presumovaným zaviněním a se zostřenou mírou péče o převzatou zásilku; dopravce má proto vynaložit veškerou, s ohledem na konkrétní okolnosti případu možnou a přiměřenou starostlivost o přepravovanou zásilku.⁶¹³ K tomuto názoru se kloní i převážná část německé doktríny, když vychází z textace posledního neprivilégovaného liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR (okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci) a uzavírá, že takto formulovaná možnost dopravce zbavit se své odpovědnosti nevyhnutelně předpokládá vyšší míru jeho odborné, profesionální péče o svěřenou zásilku, v čemž je viditelný, byť implicitně vyjádřený, atribut zavinění.⁶¹⁴ Na jednom se však soudcovská i akademická obec shoduje, a sice že tento spor má navýsost význam akademický a z pohledu aplikační praxe je víceméně irelevantní.

3.4.1. Odpovědnost dopravce za ztrátu a poškození zásilky

3.4.1.1. Doba dopravcoví odpovědnosti

Doba dopravcoví odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky je vymezena – stejně jako v občanském zákoníku – dobou **od převzetí zásilky dopravcem do jejího vydání** oprávněné osobě (srov. čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR).⁶¹⁵ Převzetím zásilky nutno rozumět, že tato se dostane do držby, resp. starostlivosti (péče) dopravce za účelem

⁶¹² Srov. např. rozsudek BGH ze dne 13. 04. 2000, sp. zn. I ZR 290/97, kde soud podotýká, že *odvolací soud dostatečně nezohlednil skutečnost, že odpovědnost dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR představuje objektivní odpovědnost danou bez ohledu na zavinění, avšak s možností prokázání neodvratitelnosti škodné události. To vedlo patrně k tomu, že stanovil příliš nízké požadavky na dopravcem tvrzené a popřípadě prokazované zproštění odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR.*

⁶¹³ Srov. rozsudek OGH ze dne 10. 07. 1991, sp. zn. 1 Ob 579/91.

Tento názor zastává též rakouská doktrína. K tomu srov. STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1243 s.

⁶¹⁴ Srov. BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1038 s.

Srov. dále též BASEDOW, J., RÜHL, G., FERRARI, F., ASENSIO, P. M. *Encyclopedia of Private International Law*. Volume 2. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2017, 1733 s.

⁶¹⁵ Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 08. 2002, sp. zn. 29 Odo 702/2001.

provedení přepravy.⁶¹⁶ V uvedeném období je dopravce vázán **povinností péče o zásilku,**⁶¹⁷ přičemž tento časový rámec je vždy nutné ztotožnit právě s obdobím dopravcovi odpovědnosti.⁶¹⁸ Počátek této odpovědnosti je nezávislý na okamžiku uzavření smlouvy o přepravě věci, stejně jako se nemusí nutně překrývat s převzetím zásilky od odesílatele, resp. jiné osoby, byla-li zásilka převzata nejprve např. za účelem skladování;⁶¹⁹ konečně i samotná škoda na zásilce se může projevit teprve po jejím vydání, i když příčina (vznik) škody vznikla v období dopravcovi odpovědnosti.⁶²⁰ Vznik škody právě v tomto období musí vždy prokázat oprávněný, tj. odesílatel anebo příjemce.⁶²¹

Pojmy převzetí či vydání zásilky Úmluva CMR nijak blíže nespecifikuje, není ovšem přípustné je vykládat dle příslušných právních řádů jejích smluvních států.

⁶¹⁶ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 305 s.

⁶¹⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1781/2010, v němž soud uzavírá: *V ustanovení čl. 17 Úmluvy CMR je zakotvena zásadní povinnost péče dopravce o zásilku, tedy odpovědnost za její neohrožování ať už vlastní činností, nebo i vnějšími vlivy. Jedná se o rozšířenou prevenční povinnost dopravce. Tato povinnost je závazná, kogentní. Povinnost péče o zásilku představuje objektivní odpovědnost dopravce.*

Srov. dále rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009, ve kterém soud podává výklad povinnosti péče o zásilku, a sice: *Povinnost péče o zásilku ve smyslu ustanovení čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR znamená, že dopravce je povinen starat se o zásilku po dobu, po níž se u něj zásilka nachází, tedy v době od jejího převzetí k přepravě až do okamžiku jejího vydání příjemci. Zásilka je dopravci svěřena za účelem uskutečnění přepravy, proto je dopravce povinen učinit všechny předpokládané činnosti, které představují řádnou péči o zásilku a řádné nakládání s ní v zájmu zabránění škodě na této zásilce, tedy činnosti, které jsou zpravidla s přepravou spojeny. Dopravce musí vyvinout v rámci této povinnosti veškeré úsilí k tomu, aby zásilka nebyla vystavena nebezpečí její ztráty nebo poškození. Musí tak učinit všechny kroky k tomu, aby nedošlo k její ztrátě nebo poškození. Jedná se tedy o zabránění všem nebezpečím, které mohou zpravidla při přepravě nastat. Dopravce je profesionálním podnikatelem a musí možná rizika ztráty či poškození zásilky při přepravě předvídat a činit taková prevenční opatření, aby tato rizika minimalizoval. V praxi tato opatření zpravidla spočívají v naplánování co možná nejbezpečnějšího způsobu dopravy, zejména odpovídající trasy a časového rozvrhu přepravy, řádné naložení a zabezpečení nákladu, ostraha nákladu, volba způsobitelného vozidla i jeho osádky. Uvedené povinnosti dopravce mohou představovat takové okolnosti, které v případě jejich dodržení mohou vést k odvrácení ztráty či poškození zásilky.*

⁶¹⁸ Srov. rozsudek OGH ze dne 03. 07. 1985, sp. zn. 3 Ob 547/85, kde soud dovozuje, že mezi předpoklady odpovědnosti dopravce za ztrátu či poškození zásilky dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR patří též vznik škody v době, kdy se převzatá zásilka nachází v péči dopravce.

⁶¹⁹ Na druhou stranu však dobu předskladování, meziskladování a skladování zásilky po jejím příjezdu na místo určení, jde-li o krátkodobé skladování související s přepravou a odpovídající ujednáním v přepravní smlouvě, resp. pokynům odesílatele či příjemce udělených v rámci jejich dispozičních oprávnění, nutno zásadně přičíst k době dopravcovi odpovědnosti za svěřenou zásilku ve smyslu čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR. Srov. KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 113 s.

⁶²⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 267 - 268 s.

⁶²¹ Srov. rozsudek BGH ze dne 08. 06. 1988, sp. zn. I ZR 149/86, v němž soud uvádí: *V každém jednom případě je věcí oprávněného, v tomto případě žalobce, aby prokázal, že škoda vznikla v období dopravcovi péče o zásilku.*

Převzetí zásilky je nicméně možné definovat jako úkon, na jehož základě přechází zboží spod péče odesílatele do péče dopravce, který se sám, resp. prostřednictvím svých osob (srov. čl. 3 Úmluvy CMR) dobrovolně ujímá bezprostřední anebo nepřímé držby zásilky za účelem provedení přepravy.⁶²² Přitom je nerozhodné, kdy samotná přeprava skutečně započne.⁶²³ Převzetí tak předpokládá, že dopravce se ujme moci nad zásilkou za účelem splnění povinností z přepravní smlouvy uzavřené s odesílatelem, nikoliv na základě smlouvy uzavřené s třetí osobou. Stejně tak o převzetí zásilky nelze hovořit v případě, kdy dopravce převezme více zboží, než bylo smluvně ujednáno, aniž by došlo v tomto ohledu k alespoň konkludentnímu rozšíření přepravní smlouvy.⁶²⁴ Naproti tomu **vydání zásilky** lze vymezit jako oboustranné (vzájemné)⁶²⁵ předání zmíněné péče a kontroly nad zásilkou ze strany dopravce příjemci, resp. oprávněné osobě,⁶²⁶ a to v souladu se sjednanými podmínkami smlouvy o přepravě věcí.⁶²⁷ Nepostačuje proto pouhé doručení zásilky do místa určení, resp. oznámení této skutečnosti příjemci se sdělením, že zásilku si může vyzvednout.

Převzetí i vydání zásilky jsou úkony neodmyslitelně spjaté s **nakládkou a vykládkou** zboží. Bohužel stejně jak občanský zákoník, ani Úmluva CMR neskýtá úpravu otázek spojených s provedením nakládky a vykládky zásilky či odpovědností stran přepravní smlouvy, resp. příjemce na těchto činnostech zúčastněných.⁶²⁸ Závěry dovozované v části 3.2.4. této práce (Doba dopravcovi odpovědnosti) budou proto zásadně **použitelné i v případě mezinárodní silniční nákladní přepravy**, pochopitelně však s tím rozdílem, že odpovědnost dopravce „v rámci“ přepravní

⁶²² EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1195 s.

⁶²³ LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 42 s.

⁶²⁴ Srov. rozsudek OGH ze dne 19. 01. 1994, sp. zn. 7 Ob 3/94.

⁶²⁵ Nesmí se tedy jednat o jednostranný úkon, přičemž projev vůle (souhlas) oprávněného může být jak výslovný, tak konkludentní. Srov. HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1539 s.

⁶²⁶ Srov. rozsudek BGH ze dne 29. 11. 1984, sp. zn. I ZR 121/82, kde se dovozuje, že vydání zásilky představuje – jak obecně v oblasti přepravního práva, tak ve smyslu čl. 32 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR – proces, v rámci něhož dopravce předává péči o přepravovanou zásilku s výslovným nebo konkludentním svolením příjemce, jemuž je takto umožněno chopit se skutečné moci nad zásilkou.

⁶²⁷ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 940 s.

⁶²⁸ Úmluva CMR hovoří o nakládkě a vykládkě zboží pouze ve svém čl. 17 odst. 4 písm. c), dle něhož je dopravce zproštěn odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky, vzniknou-li tyto v souvislosti s manipulací, naložením, uložením nebo vyložením zásilky provedených odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce.

smlouvy nebude posuzována dle § 2566 a násl. OZ, **nýbrž dle čl. 17 a násl. Úmluvy CMR**, s přiměřenou aplikací čl. 3 této úmluvy (§ 1935 OZ).

Záhodno též zmínit, že pokud se poté, co zásilka dojde na místo určení, vyskytnou **překážky v dodání**, je dopravce povinen bezodkladně o tom vyrozumět odesílatele a vyžádat si jeho pokyny (srov. čl. 15 odst. 1 Úmluvy CMR). Za překážky v dodání principiálně nelze považovat skutečnosti, které z různých důvodů „pouze“ ztěžují doručení zásilky či toto činí nákladnějším, než dopravce původně předpokládal (např. nutnost objížďky). Překážky v dodání neznamenaají zánik dopravcovi odpovědnosti dle čl. 17 a násl. Úmluvy CMR, která je dána až do okamžiku doručení zboží, anebo složení zásilky na účet oprávněného ve smyslu čl. 16 odst. 2 věta první Úmluvy CMR (kterým úkonem se přeprava považuje za ukončenou).⁶²⁹ Zaviní-li však překážku v dodání odesílatel anebo příjemce, může být dopravce zproštěn své odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, resp. může být dána spoluodpovědnost zúčastněných osob dle čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR.⁶³⁰ Překážku v dodání bude vždy představovat **odmítnutí zásilky** ze strany příjemce,⁶³¹ ve kterém případě má odesílatel právo se zásilkou disponovat, a to aniž by se musel vykázat prvním vyhotovením nákladního listu (srov. čl. 15 odst. 1 Úmluvy CMR). Úmluva CMR nicméně umožňuje, aby si toto odmítnutí příjemce „rozmyslel“, pročež mu zakládá (i v takovém případě) právo žádat o vydání zásilky, a to až do doby, než dopravce obdrží od odesílatele opačné pokyny (srov. čl. 15 odst. 2 Úmluvy CMR).

Vzniknou-li okolnosti bránící dodání zásilky poté, co příjemce již dal na základě svého oprávnění podle článku 12 odst. 3 Úmluvy CMR příkaz k vydání zásilky jiné osobě, nastupuje při použití čl. 15 odst. 1 a 2 této úmluvy na místo odesílatele příjemce

⁶²⁹ Srov. rozsudek OGH ze dne 15. 04. 1993, sp. zn. 2 Ob 591/92, v němž se podává, že *Úmluva CMR se v souladu se svými čl. 1 odst. 1 a čl. 41 odst. 1 vztahuje výhradně na přepravu zboží; nelze ji aplikovat na závazky založené smlouvou o skladování či úschově. Doba předkladování tak nespadá do doby dopravcovi odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR; v případě meziskladování se musí rozlišovat, z jakého důvodu bylo toto dočasné skladování nezbytné. Spočívá-li jeho příčina v překážkách v dodání, nelze dobu meziskladování zahrnout do doby dopravcovi odpovědnosti. V takovém případě se přeprava považuje za ukončenou složením zásilky k dočasnému skladování dle čl. 16 odst. 2 věta první Úmluvy CMR.*

⁶³⁰ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1182 s.

⁶³¹ Odmítnutí zásilky ze strany příjemce nemusí nutně znamenat pouze výslovné odepření jejího převzetí; naopak postačí, bude-li jednání příjemce představovat konkludentní projev vůle, z něhož bude dopravci zcela zřejmé, že příjemce nemá v úmyslu doručovanou zásilku převzít. Srov. BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch.* Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1019 s.

a na místo příjemce tato jiná osoba (srov. čl. 15 odst. 3 Úmluvy CMR). V případě výskytu zmíněných překážek v dodání zásilky má dopravce právo na náhradu výloh vzniklých mu vyžádáním nebo provedením odesílatelových pokynů, stejně jako právo zásilku okamžitě složit na účet oprávněné osoby, uschovat ji či dokonce ji i prodat, vše za podmínek stanovených v čl. 16 Úmluvy CMR.

3.4.1.2. Ztráta a poškození zásilky

Stěžejní odpovědnost dopravce v rámci přepravního závazku směřuje pochopitelně k zásilce samotné. Dopravce tak odpovídá za **úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky** anebo za její **poškození**, vzniklé v době od převzetí zásilky k přepravě až do jejího vydání příjemci, resp. oprávněné osobě (srov. čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR). Tato odpovědnost je primárně (a principiálně, srov. čl. 29 Úmluvy CMR) věcně omezena na škodu vzniklou na zásilce, která byla dopravcem za účelem splnění jeho základní smluvní povinnosti (provedení přepravy) převzata.⁶³² Dopravce proto není povinen hradit jakékoliv jiné škody, které mohou odesílateli, resp. příjemci vzniknout v důsledku nedodání zásilky v celistvém a nepoškozeném stavu (např. ušlý zisk). K založení odpovědnosti dopravce postačí sama skutečnost, že **došlo ke ztrátě, resp. poškození zásilky**, a to na rozdíl od obecné odpovědnosti za škodu, která vyžaduje vznik majetkové újmy na straně poškozeného.⁶³³ Stejně tak je v tomto ohledu zcela irelevantní otázka vlastnického práva k přepravované zásilce.⁶³⁴

Úmluva CMR, na rozdíl od občanského zákoníku (srov. § 2566 OZ odst. 1 OZ), nerozlišuje ve svém čl. 17 odst. 1 mezi ztrátou a zničením zásilky, a tudíž pod pojem ztráty zásilky nutno subsumovat též její zničení. Hraničním případem je každopádně situace, kdy je sice známá (alespoň přibližná) poloha zásilky, nicméně najít a doručit ji už nelze (např. pád zboží do řeky, jezera atd.). Jak je podrobně pojednáno dále, z hlediska založení i rozsahu odpovědnosti dopravce, má rozlišování, jestli se v takovém případě jedná o ztrátu či poškození (zničení) zásilky, ryze akademický

⁶³² PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 192 s.

⁶³³ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 04. 08. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2668/2009.

⁶³⁴ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 04. 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009, ve kterém soud podává, že *otázka vlastnictví k přepravované zásilce, případně otázka újmy vzniklé odesílateli nebo příjemci v důsledku škody na přepravované zásilce, je pro odpovědnost dopravce za škodu vzniklou ztrátou zásilky během mezinárodní přepravy dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR nerozhodná.*

význam. Současně je zřejmé, že taková zásilka nebude nikdy vydána, protože počne promlčecí lhůta plynout jako v případě ztracené zásilky [čl. 32 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR].⁶³⁵ Nejobecněji lze **ztrátu zásilky** vymezit jako její převzetí dopravcem, avšak **nevydání určené oprávněné osobě**.⁶³⁶ Za (úplnou) ztrátu zásilky tak nutno považovat její zánik, zničení, zmizení, odcizení,⁶³⁷ resp. jinou faktickou anebo právní nemožnost dodání zásilky oprávněnému v důsledku jejího zabavení (celními či policejními orgány), odmítnutí dovozních licencí, vydražení dopravcem v rámci výkonu jeho zástavního práva,⁶³⁸ stejně jako z důvodu vydání jinému, než oprávněnému příjemci.⁶³⁹ Na druhou stranu za ztrátu nelze považovat situaci, kdy je zboží sice vydáno oprávněnému příjemci, avšak bez úhrady částky uvedené v nákladním listě (srov. čl. 13 odst. 2 Úmluvy CMR, § 421 odst. 2 a 3 HGB a § 425 HGB),⁶⁴⁰ resp. dobírky. Ztrátu představuje rovněž tak vážné poškození přepravovaného zboží, že ho již nelze jakkoliv

⁶³⁵ Srov. např. rozsudek NS SR ze dne 27. 11. 2008, sp. zn. 6 Obo 124/2008, v němž soud podává: *Z obsahu spisu vyplývá, že žalovaný ako dopravca spôsobil dopravnú nehodu 03. 10. 1998, ktorá sa stala počas prepravy tovaru (elektromotory) odosielateľa obchodnej spoločnosti B., s.r.o., B. z Bratislavy pre príjemcu do Mostaru v Bosne a Hercegovine. Došlo k utopeniu motorového vozidla s nákladom. Za prítomnosti konateľa vlastníka tovaru (A.B.) a policajného komisára z Mostaru bolo zistené, že pre neprístupnosť terénu nebolo možné vyloviť kamión s nákladom zo dna jazera Salakovac (z hĺbky asi 20 m). Potápači prezreli miesto pod vodou, potvrdili existenciu potopeného kamióna a tovaru. Boli vyložené len 4 elektromotory. Z uvedeného je nepochybné, že pri dopravnej nehode nedošlo k strate prepravovaného tovaru. Tento sa nachádza na určitom známom mieste, iba sa dospelo k záveru o nemožnosti jeho vylovenia. Podľa názoru odvolacieho súdu táto skutočnosť potom znamená, že tovar sa úplne znehodnotil.*

⁶³⁶ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1040 s.

Srov. též usnesení NS SR ze dne 26. 02. 2009, sp. zn. 1 Obo 163/2007, ve kterém soud dovozuje: *V konaní bolo preukázané, že zásielka nebola doručená príjemcovi zásielky, nebola doručená do miesta určenia, ani podľa miesta určenia uvedeného v nákladných listoch ani podľa pokynov odosielateľa – žalobcu, dôkazom čoho sú medzinárodné nákladné listy č. 0524595 a 0524596, ktoré nie sú potvrdené príjemcom zásielky.*

⁶³⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010.

⁶³⁸ Srov. rozsudek BGH ze dne 18. 05. 1995, sp. zn. I ZR 151/93, jehož právní věta zní: *Ztráta dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR je dána i v případě, kdy dopravce při výkonu svého zástavního práva nedodá k přepravě převzaté zboží příjemci, nýbrž ho s vědomím odesílatele nechá vydražit.*

⁶³⁹ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1192 s.

Obdobný závěr dovozuje německý nejvyšší soud v rozsudku ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 30/77, když uzavírá, že *doprovce v tomto případě nesplnil svou hlavní povinnost z přepravní smlouvy, a sice doručit převzaté zboží příjemci uvedenému v nákladním listě. Zásilku totižto dodal neoprávněné osobě a ani později ji příjemci nedoručil. Zásilku proto nutno považovat za ztracenou, přičemž je nerozhodné, jestli zboží stále fyzicky existuje a odesílatel ho může dodatečně najít a nechat si ho opětovně doručit.*

⁶⁴⁰ GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUB, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 991 s.

hospodářsky využít, přičemž jeho oprava je už nemožná či neekonomická.⁶⁴¹ I **částečnou ztrátu zásilky** lze vymezit podobným způsobem, pochopitelně však s tím rozdílem, že uvedená kritéria nutno vztáhnout pouze na určitou (vymežitelnou) část přepravovaného zboží. Nicméně vede-li částečná ztráta, resp. částečné poškození zásilky ke ztrátě či snížení hodnoty jejího zbytku, nelze hovořit o částečné ztrátě, nýbrž o ztrátě úplné, resp. o poškození celé zásilky.⁶⁴² Naproti tomu **poškození zásilky** představuje vnější (např. ulomení, utržení, promočení, zrezavění, ušpinění atd.) nebo vnitřní (např. ztráta aroma, čerstvosti, zápach zboží atd.) zhoršení samotné substance zboží, které vede ke snížení jeho hodnoty.⁶⁴³

V této souvislosti vyvstává logická otázka, zda v případě **totální ekonomické ztráty zásilky** (tj. nikoliv faktické ztráty) nutno hovořit o její ztrátě či „pouze“ o jejím poškození. Jedná se o případy, kdy zásilka sice dodána je, avšak natolik poškozená, že již nevykazuje žádnou hospodářskou hodnotu, přičemž navrácení v předešlý stav (např. opravou či doplněním toho, co chybí) je objektivně nemožné, resp. nerentabilní, když by náklady na tuto reparaci přesáhly hodnotu věci nové. Z pohledu čl. 17 odst. 1 a čl. 25 odst. 2 písm. a) Úmluvy CMR nemá uvedené rozlišování žádný praktický význam, když se bude hradit vždy celá hodnota (úplně ztracené) zásilky, vypočtená z její hodnoty v místě a době jejího převzetí k přepravě (srov. čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR). Nicméně toto rozlišování má velký význam z hlediska stanovení **počátku plynutí promlčecí lhůty** dle čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR, když se naopak za poškozenou zásilku bude považovat i zásilka zcela ekonomicky znehodnocená (ztracená), ve kterém případě počne promlčecí lhůta běžet dnem vydání zásilky [srov. čl. 32 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR], a nikoliv – jako v případě úplné ztráty – třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, resp. nebyla-li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem k přepravě [srov. čl. 32 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR].

⁶⁴¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 277 s.

⁶⁴² Srov. rozsudek BGH ze dne 06. 02. 1997, sp. zn. I ZR 202/94, v němž se dovozuje (právní větou): *Pro posouzení, zda poškození určité části zásilky vedlo k jejímu celkovému znehodnocení [čl. 25 odst. 2 písm. a) Úmluvy CMR], je rozhodující ekonomické hledisko založené na objektivních kritériích. O totálním znehodnocení tak zpravidla nelze hovořit tehdy, je-li v přiměřeném čase možná výměna či oprava poškozené části, jež vede k úplné obnově celistvosti poškozené zásilky.*

⁶⁴³ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 306 s.

Srov. též KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 116 s.

Rovněž je nutné zmínit, že dle čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR může oprávněný považovat zásilku bez dalších důkazů za ztracenou, pokud nebyla vydána ani do 30 dnů po uplynutí sjednané dodací lhůty, resp. ani do 60 dnů po převzetí zásilky k přepravě, nebyla-li dodací lhůta v přepravní smlouvě ujednána.⁶⁴⁴ Úmluva CMR tak zakládá **nevyvratitelnou právní domněnku** (úplné či částečné) **ztráty zásilky** ve prospěch odesílatele, resp. příjemce, nikoliv však ve prospěch dopravce. Tato domněnka bude platit též v případě nedodání pouze části zásilky, byla-li příjemcem učiněna včasná výhrada ve smyslu čl. 30 odst. 1 Úmluvy CMR; nebude však použitelná, dojde-li ze strany dopravce k jejímu složení na účet oprávněného z důvodu vyskytnuvších se překážek v dodání ve smyslu čl. 16 odst. 2 Úmluvy CMR.⁶⁴⁵

Po uplynutí lhůt stanovených čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR se oprávněný může dle vlastního uvážení (a zjevně dle konkrétních okolností případu) rozhodnout, **jaké nároky bude vůči dopravci uplatňovat**, tj. zda bude požadovat náhradu škody za úplnou či částečnou ztrátu zásilky, resp. náhradu škody za překročení dodací lhůty, samozřejmě tehdy, byla-li zásilka znovu nalezena, resp. doručena.⁶⁴⁶ Jak ostatně plyne z dikce rozebíraného ustanovení, oprávněný je *oprávněn*, nikoliv povinen využít výhodu této právní domněnky.⁶⁴⁷ Pokud však po založení uvedené domněnky nebude vůči dopravci vznesen škodový nárok za ztrátu zásilky a tato bude oprávněnému (odesílateli, resp. příjemci) nabídnuta, platí, že dopravce dodává zásilku se zpožděním, přičemž její následné převzetí nutno považovat za sjednání konkludentní dohody o zpožděném dodání zásilky s možným uplatněním nároku z titulu překročení dodací lhůty.⁶⁴⁸

Uplatní-li oprávněný nárok na náhradu škody za ztrátu zásilky a bude-li tento nárok dopravcem uspokojen, může oprávněný při přijetí náhrady žádat, aby byl

⁶⁴⁴ Čl. 20 Úmluvy CMR představoval inspiraci pro § 424 HGB; lhůty v tomto ustanovení uvedené však lze – na rozdíl od lhůt stanovených Úmluvou CMR – dohodou stran přepravní smlouvy změnit. Srov. HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1537 s.

⁶⁴⁵ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1192 s.

⁶⁴⁶ Srov. rozsudek BGH ze dne 09. 09. 2010, sp. zn. I ZR 152/09, v němž soud dovozuje, že *bude-li přepravované zboží po uplynutí lhůt stanovených čl. 20 odst. 1 Úmluvy CMR znovu nalezeno, může se oprávněný stále dovolat domněnky ztráty zásilky dle tohoto ustanovení a požadovat tak náhradu škody za celkovou ztrátu zásilky*.

⁶⁴⁷ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 946 s.

⁶⁴⁸ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. *Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 376 s.

v případě nalezení zásilky bezodkladně **zpraven, bude-li tato nalezena** ve lhůtě jednoho roku po vyplacení náhrady (srov. čl. 20 odst. 2 Úmluvy CMR). Uvedená žádost musí být písemná, přičemž o jejím podání vystaví dopravce oprávněnému rovněž písemné potvrzení. V takovém případě může oprávněný do 30 dnů po obdržení zprávy o nalezení zásilky žádat, aby mu byla vydána, za předpokladu, že splní své povinnosti vyplývající z nákladního listu a vrátí přijatou náhradu, popřípadě po odečtení výdajů, které v ní byly zahrnuty; zachovává se mu však právo na náhradu škody za překročení dodací lhůty (srov. čl. 20 odst. 3 Úmluvy CMR). Rovněž je zachováno jeho právo na náhradu škody za poškození zásilky, i když to není explicitně v čl. 20 odst. 3 Úmluvy CMR zmíněno.⁶⁴⁹ Neučiní-li však oprávněný žádný z výše uvedených úkonů (tj. žádost o zpravení o nalezení zásilky, resp. včasná žádost o její vydání po obdržení zprávy o jejím nalezení), anebo bude-li zásilka nalezena teprve po uplynutí jednoho roku po vyplacení náhrady, je dopravce oprávněn naložit se zásilkou podle práva platného v místě, kde se zásilka nachází (srov. čl. 20 odst. 4 Úmluvy CMR).⁶⁵⁰

3.4.2. Odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty

Odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty již nesměruje ke škodě na zásilce samotné, nýbrž k **dalším možným škodám**, jež oprávněnému vzniknou v důsledku porušení povinnosti dopravce doručit zásilku v rámci sjednané, resp. ve smyslu čl. 19 Úmluvy CMR subsidiárně stanovené přepravní lhůty.⁶⁵¹ Tyto škody tedy nesmí mít charakter hmotných škod na zásilce, nýbrž povahu **finančních nároků** vzniklých v důsledku pozdního dodání zboží (typicky ušlý zisk). Škodové nároky plynoucí z překročení přepravní lhůty jsou Úmluvou CMR upraveny vyčerpávajícím

⁶⁴⁹ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1100 s.

⁶⁵⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 25. 10. 2001, sp. zn. I ZR 187/99, kde soud dovozuje, že v případě předpokládaném čl. 20 odst. 4 Úmluvy CMR dopravce nenabývá vlastnické právo ke znovunalezené zásilce, nýbrž je pouze oprávněn s ní dle své vůle nakládat; znamená to nicméně, že na sebe může převést vlastnictví k tomuto zboží, stejně jako ho může prodat jakékoliv třetí osobě, a to např. i původnímu příjemci.

⁶⁵¹ Úmluva CMR neposkytuje dopravci žádnou speciální ochranu pro případ „nesplnitelné“ přepravní lhůty, která ochrana je dle názoru odborné literatury nadbytečná zejména z důvodu nepříliš závažných konsekvencí překročení dodací lhůty (srov. čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR). Srov. LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 50 s.

způsobem, a tudíž na ně nelze podpůrně aplikovat ustanovení příslušného národního právního řádu.⁶⁵²

Úmluva CMR předpokládá, že přeprava zásilky bude v každém případě provedena v určité lhůtě. Tato lhůta má být dána primárně **ujednáním stran** přepravní smlouvy, což je situace v praxi zcela převažující. Smlouva o přepravě věci většinou stanoví přesný časový údaj převzetí zásilky k přepravě, jakož i jejího dodání příjemci v místě určení (přesný datum, event. hodinu nakládky i vykládky). Pochopitelně nelze vyloučit sjednání přepravní lhůty jiným způsobem, jako např. vymezením počtu hodin, dnů, popř. týdnů či dokonce měsíců od uzavření přepravní smlouvy anebo od převzetí zásilky dopravcem k přepravě. V takovém případě nutno na počátek plynutí dodací lhůty zásadně aplikovat ustanovení příslušného národního práva; při použití českého občanského zákoníku tak bude platit § 2558 OZ, dle něhož počíná dodací lhůta běžet dnem následujícím po převzetí zásilky k přepravě. Ve všech případech však musí být přepravní lhůta sjednána **dostatečně určitě**, přičemž současně musí být ze strany dopravce objektivně proveditelná (splnitelná). V případě sporu musí být její ujednání jednoznačně prokázáno. K tomu samozřejmě nejlépe poslouží zanesení tohoto údaje do vystaveného nákladního listu v souladu s čl. 6 odst. 2 písm. f) Úmluvy CMR, nelze ovšem vyloučit využití jiných přípustných důkazů (zejm. průvodní dokumentace a komunikace stran), bude-li z nich zřejmý vzájemný konsenzus stran přepravní smlouvy ohledně sjednání konkrétní přepravní lhůty.⁶⁵³

V uvedených souvislostech vystává logická otázka, jestli je možné na případy **pozdního převzetí zboží** k přepravě aplikovat Úmluvu CMR, anebo je potřeba tyto situace řešit příslušným národním právem. Odpověď je i v odborné literatuře víceméně jednoznačná. Přistaví-li dopravce vozidlo k nakládkce opožděně, nelze porušení této

⁶⁵² Srov. rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 30/77, v němž se podává, že *dle převažujícího mínění nejsou vyloučeny Úmluvou CMR neupravené škodové nároky, jež jsou založeny na ustanoveních národního právního řádu, neboť Úmluva CMR neupravuje smluvní odpovědnost dopravce výhradním, konečným způsobem. V případě sporu se ovšem, jak již bylo uvedeno, nesmí jednat o škody vzniklé v důsledku ztráty či poškození zásilky, anebo překročení dodací lhůty, protože nároky plynoucí z těchto důvodů jsou Úmluvou CMR upraveny vyčerpávajícím způsobem.*

⁶⁵³ K tomu srov. rozsudek NS SR ze dne 27. 04. 2011, sp. zn. 4 Obo 36/2010, ve kterém soud uzavírá: *Žalovaný namíeta, že dodacia lehota bola v danom prípade dohodnutá na 21. 02. 2000. Túto skutočnosť však z dokladov, predložených v konaní, nemožno vyvodit'. Medzinárodný nákladný list č. 1923345 neobsahuje údaj o dodacej lehote pričom je z neho zrejme, že zásielka bola prevzatá žalovaným ako dopravcom na prepravu dňa 15. 02. 2000. Pokiaľ žalovaný poukazuje na údaj vo faktúre, vyhotovenej obchodnou spoločnosťou M. P., a. s., v ktorej bol uvedený dodávateľom predmetného tovaru predpokladaný termín dodania zásielky, prípadne objednávku trajektu na prevoz zásielky do miesta určenia, tieto údaje nie je možné považovať za dohodu účastníkov prepravnej zmluvy o dodacej lehote.*

povinnosti sankcionovat Úmluvou CMR, nýbrž je nutné vycházet z ustanovení použitelného právního řádu. V českém právním prostředí tak přichází v úvahu zejména možnost sjednání smluvní pokuty k tíži dopravce (srov. § 2048 a násl. OZ), odstoupení od smlouvy ze strany odesílatele (srov. § 1977 a násl., resp. § 2001 a násl. OZ) či možnost jeho odškodnění ve smyslu § 2913 a násl. OZ. Naproti tomu přípustnost ujednání **smluvní pokuty pro případ překročení dodací lhůty** je doktrinálními i judikatorními výstupy zásadně odmítána, neboť se jedná o ujednání, které je v rozporu s čl. 41 Úmluvy CMR.⁶⁵⁴ I navzdory tomu se však v praxi mezinárodní silniční nákladní přepravy lze stále setkat s opakovanými snahami odesílatelů sjednávat v přepravních smlouvách, resp. obchodních podmínkách takové smluvní pokuty k tíži dopravců.⁶⁵⁵

Neobsahuje-li přepravní smlouva dohodu ohledně lhůty, ve které má být přeprava převzaté zásilky dopravcem provedena, nutno vyjít z čl. 19 Úmluvy CMR a dodací lhůtu stanovit jako lhůtu, kterou je **možno očekávat od pečlivého dopravce** s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky. Při posuzování přiměřenosti této dodací lhůty tak bude potřeba přihlížet primárně k délce přepravní trasy, složitosti nakládky i vykládky, povinným přestávkám řidiče, státním svátkům a jiným dopravním omezením v tranzitních zemích atd. Stejně tak nutno zohlednit čekací doby na hranicích, druh použitého dopravního prostředku i povahu a hmotnost přepravované zásilky.⁶⁵⁶ Uvedená kritéria (přiměřenosti) se musí hodnotit vždy *ex ante*, tedy k okamžiku zahájení přepravy.⁶⁵⁷

Každopádně, není-li zásilka vydána ve sjednané, resp. subsidiárně stanovené přepravní lhůtě, dochází k jejímu **překročení** (srov. čl. 19 Úmluvy CMR). Vznikne-li v příčinné souvislosti s tímto překročením škoda, je za tuto škodu dopravce objektivně

⁶⁵⁴ Srov. např. BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1077 s.

⁶⁵⁵ Srov. článek na internetovém portále <https://www.epravo.cz/> ze dne 14. 03. 2018 s názvem *Možnost sjednání smluvní pokuty v přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě při překročení dodací lhůty*, kde autor uvádí, že *Úmluva CMR smluvní pokutu ani nepřímo neupravuje, protože se nabízí závěr, že její úprava je zcela v režii smluvních stran. Tomu ostatně odpovídají i obchodní podmínky mnohých podnikatelských subjektů, které standardně upravují smluvní pokuty pro případ prodlení dopravce s dodáním zboží, a to až do výše sjednané ceny za přepravu, v některých případech pak i ve vyšší násobku sjednané ceny*. Celý článek je dostupný online zde: <https://www.epravo.cz/top/clanky/moznost-sjednani-smluvni-pokuty-v-prepravni-smlouve-v-mezinarodni-silnicni-nakladni-doprave-pri-prekroceni-dodaci-lhuty-107143.html>

⁶⁵⁶ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 946 s.

⁶⁵⁷ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 196 s.

odpovědný, avšak s možností využití (dovolání se) nepriviligovaných liberačních důvodů dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Spoluzavinění oprávněného není Úmluvou CMR upraveno, bude proto nutné aplikovat ustanovení příslušného národního právního řádu.⁶⁵⁸

V této souvislosti nutno konečně zmínit čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR, podle něhož může být nárok za překročení dodací lhůty uplatněn pouze tehdy, byla-li dopravní zaslána **písemná výhrada do 21 dnů** poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci. Tento den se do běhu lhůty nezapočítává (srov. čl. 30 odst. 4 Úmluvy CMR), přičemž pro její zachování je rozhodující datum odeslání výhrady.⁶⁵⁹ Jedná se o jedinou prekluzivní lhůtu stanovenou Úmluvou CMR, která navíc platí i v případě kvalifikované odpovědnosti dopravce ve smyslu čl. 29 této úmluvy.⁶⁶⁰ Rozsah náhradové povinnosti je omezen sjednanou výší přepravného (srov. čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR), kterou limitaci však nelze aplikovat při kvalifikované dopravcoví odpovědnosti, jak je podrobně pojednáno dále.

3.4.3. Odpovědnost dopravce za použité osoby

Ať už se jedná o odpovědnostní závazek vzniklý v důsledku ztráty zásilky, jejího poškození či překročení dodací lhůty, anebo jiný odpovědnostní vztah podléhající právnímu režimu Úmluvy CMR,⁶⁶¹ platí její čl. 3, dle něhož dopravce odpovídá za jednání a opomenutí svých **zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých**

⁶⁵⁸ Srov. rozsudek BGH ze dne 19. 05. 2005, sp. zn. I ZR 238/02, kde soud podotýká, že *aplikace ustanovení § 254 BGB (pozn. ustanovení řeší obecně pro oblast občanskoprávních vztahů spoluzavinění poškozeného; obdobné ustanovení představuje § 2918 OZ) není vyloučena v případě uplatňování škodových nároků podléhajících právní úpravě Úmluvy CMR.*

⁶⁵⁹ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 103 s.

K otázce odeslání, resp. doručení výhrady srov. též rozsudek NS SR ze dne 15. 04. 2008, sp. zn. 4 Obo 76/2007.

⁶⁶⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 14. 11. 1991, sp. zn. I ZR 236/89, jehož právní věta zní: *Opomenutí písemné výhrady dle čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR vede ke ztrátě nároku, přičemž je potřeba k němu přihlížet z úřední povinnosti. Čl. 29 Úmluvy CMR není v tomto případě použitelný.*

⁶⁶¹ Uvedený závěr dovodil německý nejvyšší soud již ve svém rozsudku ze dne 09. 02. 1979, sp. zn. I ZR 6/77, v němž se mj. podává: *Ustanovení Úmluvy CMR jsou zásadně kogentní, protože jsou odlišná ujednání právně neúčinná (čl. 41 Úmluvy CMR). To platí též o čl. 3 Úmluvy CMR, ovšem pouze do té míry, v jaké se jedná o odpovědnostní závazky upravené touto úmluvou, jak se ostatně podává z dikce zmíněného ustanovení „při použití této úmluvy“. Dané ustanovení tak není použitelné v otázce nároku odesílatele na náhradu škody z titulu nesplnění přepravní smlouvy. Tento nárok je třeba posoudit dle použitelného národního práva, v projednávaném případě dle německého práva.*

použije při provádění přepravy,⁶⁶² jako za jednání a opomenutí vlastní,⁶⁶³ a to za předpokladu, že tyto osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů. Toto ustanovení tak vylučuje možnou obranu, která by mohla být dopravci přiznána některými národními právními řády členských států Úmluvy CMR ve vztahu k odpovědnosti za jednání jím použitých osob.⁶⁶⁴

Mezi osoby, za jejichž jednání dopravce odpovídá, budou vždy patřit **zaměstnanci dopravce, resp. jeho pracovníci** (angl. *servants*), tedy osoby, které jsou v jakémkoliv pracovněprávním vztahu s dopravcem. Odpovědnost dopravce však bude dána i tehdy, nebude-li se jednat o pracovněprávní poměr, nýbrž jiný (právní) vztah, na jehož základě jednáající osoba provádí určité činnosti v rámci provozu dopravcova obchodního závodu, a to zásadně pravidelně a pod jeho vedením (**zástupce**, angl. *agent*). Mezi zástupce a pracovníky (*die Bedienstete*) bude vždy patřit řidič dopravce,⁶⁶⁵ stejně jako jeho administrativní personál. Jak u pracovníků, tak u zástupců je přitom principiálně nerozhodné, jestli a v jakém rozsahu byli skutečně zapojeni do konkrétní přepravy, ze které je vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škod⁶⁶⁶. To ovšem neplatí u **ostatních osob**, jejichž přímá participace na této „škodové“ přepravě je nezbytnou podmínkou založení odpovědnosti dopravce za jejich jednání. Mezi ostatní osoby nutno každopádně řadit též subjekty vystupující vůči dopravci na základě samostatného závazkového vztahu, tzn. především **poddopravce**,⁶⁶⁷ osoby provádějící nakládku či vykládku zboží, skladovatele nebo zasílatele, jímž byla zásilka svěřena atd.

Dále je potřebné definovat, co všechno se **rozumí činnostmi v rámci pracovních úkolů**. Tato podmínka platí pro všechny v čl. 3 Úmluvy CMR zmíněné osoby, tedy

⁶⁶² Ustanovení odpovídá § 428 HGB, který rovněž rozlišuje osoby patřící k provozu dopravcova obchodního závodu a jiné dopravcem použité osoby. Srov. HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1544 s.

⁶⁶³ Srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 04. 2011, sp. zn. 32 Cdo 3045/2009.

⁶⁶⁴ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 910 s.

⁶⁶⁵ Srov. rozsudek BGH ze dne 16. 02. 1984, sp. zn. I ZR 197/81, v němž soud uzavírá: *Odvolací soud správně přičetl zaviněné jednání řidiče žalovanému dopravci. I přes nepatrnou odchylku od přepravní trasy totižto řidič jednal v rámci výkonu svých pracovních úkolů.*

Srov. dále rozsudek OGH ze dne 08. 03. 1986, sp. zn. 2 Ob 640/85.

Srov. též rozsudek NS SR ze dne 31. 05. 2012, sp. zn. 5 Obo 19/2011.

⁶⁶⁶ Slovní spojení „*kterých použije při provádění přepravy*“ se totižto nevztahuje na zástupce a pracovníky.

Srov. též STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1233 s.

⁶⁶⁷ Srov. rozsudek OGH ze dne 25. 04. 1984, sp. zn. 3 Ob 584/83.

zástupce, pracovníky i jiné při provádění přepravy použité osoby⁶⁶⁸. Vždy však musí být dán vnitřní vztah mezi přiděleným úkolem z hlediska jeho povahy a účelu a jednáním vedoucím ke vzniku škody; ⁶⁶⁹ toto jednání proto nesmí být pouze nahodilé, nýbrž musí vyplývat ze začlenění pracovníka či jeho pracovní náplně anebo z pověření (úkolů), který jednající osoba od dopravce obdržela v rámci plnění přepravní smlouvy.⁶⁷⁰ Dopravce zásadně nezbavuje odpovědnosti ani skutečnost, že jednající osoby spáchaly trestný čin či přestupek dle příslušného národního právního řádu, pochopitelně za splnění všech podmínek ve smyslu čl. 3 Úmluvy CMR.⁶⁷¹ Jedná se především o případy odcizení zboží (zásilky) pracovníky či jinými použitými osobami, resp. různé formy spoluúčasti těchto osob na takovém odcizení (krádeži či loupeži). Odpovědnost dopravce je tak principiálně dána, byla-li těmto osobám svěřena péče o zásilku v rámci plnění přepravní smlouvy. Nerozhodné je rovněž, jestli zástupci, pracovníci či jiné dopravcem použité osoby jednájí v jeho zájmu, anebo sledují výlučně své vlastní zájmy, resp. zájmy třetích osob. ⁶⁷² Každopádně nebude-li podmínka *jednání v rámci pracovních úkolů* splněna, nelze dovést odpovědnost dopravce ve smyslu čl. 3 Úmluvy CMR, což ovšem nevyklučuje případné mimosmluvní nároky vůči v tomto článku zmíněným osobám.⁶⁷³ Důkazní břemeno ohledně osvědčení předpokladů

⁶⁶⁸ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 207 s.

⁶⁶⁹ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1133 s.

⁶⁷⁰ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. *Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 86 s.

⁶⁷¹ Srov. rozsudek BGH ze dne 27. 06. 1985, sp. zn. I ZR 40/83, jehož právní věta zní: *Zástupci a pracovníci dopravce, jakož i všechny ostatní osoby, které dopravce použije při provádění přepravy, jednájí zásadně v rámci svých pracovních úkolů, i pokud se při provádění přepravy za použití vozidla dopravce pokusí pašovat alkohol.*

Srov. dále rozsudek OGH ze dne 18. 05. 1982, sp. zn. 4 Ob 516/82.

⁶⁷² Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010, v němž soud dovozuje, že *dopravce podle článku 3 Úmluvy CMR, který je nutno vykládat ve spojení s článkem 29 Úmluvy CMR, odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců, pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, stejně tak jako za jednání a opomenutí zástupců, pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije jeho poddopravce i případný poddopravce tohoto poddopravce. Předpokladem je, že tito zástupci, pracovníci nebo ostatní osoby jednájí v rámci svých pracovních úkolů, přičemž za takové jednání je třeba považovat i úmyslné jednání této osoby, pokud tato osoba jednala v rámci uložených pracovních úkolů, i když nejednala v zájmu dopravce, ale svým jednáním výlučně sledovala vlastní zájmy nebo zájmy třetí osoby. Dopravce tak zásadně odpovídá za jednání řidiče pověřeného provedením přepravy spočívající v krádeži tohoto zboží, jehož se dopustil během přepravy.*

⁶⁷³ LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 20 s.

odpovědnosti dopravce za „jednající osoby“ zatěžuje oprávněného, tj. odesílatele, resp. příjemce, který vůči dopravci uplatňuje příslušný odpovědnostní nárok.⁶⁷⁴

3.4.4. Liberace dopravce

3.4.4.1. Neprivilegované liberační důvody

Úmluva CMR rozlišuje **neprivilegované a privilegované okolnosti** zprošťující dopravce jeho odpovědnosti za škodu vzniklou na převzaté zásilce, resp. v důsledku překročení dodací lhůty. Neupřednostněné důvody jsou vymezeny v čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR a jejich záběr směřuje **jak ke škodě na převzaté zásilce, tak k možné škodě za překročení přepravní lhůty**. Naproti tomu upřednostněné důvody liberace dopravce upravuje čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR, přičemž tyto lze vztáhnout pouze na hmotnou škodu vzniklou na přepravované zásilce. Další podstatný rozdíl těchto liberačních důvodů spočívá **v přístupu k jejich prokazování** dopravcem, resp. odesílatelem či příjemcem. Neprivilegované důvody musí prokázat vždy dopravce⁶⁷⁵ (srov. čl. 18 odst. 1 Úmluvy CMR), zatímco u privilegovaných postačí z jeho strany osvědčit pouze možnost vzniku škody z jednoho nebo i několika těchto okolností, a dále je pak již na odesílateli, resp. příjemci, aby prokázali opak, a sice že ztráta či poškození zásilky z těchto důvodů skutečně nevznikly (srov. čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR).

Doprovce je každopádně **zproštěn své odpovědnosti za škodu** vzniklou v důsledku ztráty, poškození zásilky či překročení dodací lhůty, osvědčí-li že tyto byly zaviněny oprávněným, příkazem oprávněného, jenž nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky anebo okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit a jejichž následky odstranit nebylo v jeho moci (srov. čl. 17 odst. 2 a 18 odst. 1 Úmluvy CMR).

Zavinění oprávněného nemusí představovat pouze porušení jeho smluvních povinností, postačí jakékoliv jednání, které je v příčinné souvislosti se vznikem

⁶⁷⁴ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 208 s.

⁶⁷⁵ Srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 05. 2004, sp. zn. 32 Odo 1051/2003, v němž soud uzavírá, že *důkazní břemeno o existenci liberačního důvodu leží na dopravci (žalovaném)*. Tvrzení *dovozatele o tom, že odstavený kamion zabezpečil a jeho náklad pojistil, případně že dodržel další povinnosti dopravce, existenci některého z liberačních důvodů neprokazuje*. Srov. též usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 14. 02. 2007, sp. zn. 32 Odo 1287/2005 anebo usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 10. 2009, sp. zn. 32 Cdo 4191/2008.

škody.⁶⁷⁶ Český překlad Úmluvy CMR hovoří pouze o *zavinění*, závazné anglické znění je však důslednější, když uvádí *wrongful act or neglect*, tedy nesprávné či neoprávněné jednání anebo zanedbání, resp. opomenutí. Za takové jednání je nutno považovat jakékoliv **porušení nebo zanedbání potřebné a v přepravě obvyklé péče**, a to i ve vlastní záležitosti oprávněného.⁶⁷⁷ Oprávněným bude zásadně odesílatel anebo příjemce, resp. obě tyto osoby společně; do jaké míry lze oprávněnému přičíst jednání jím použitých osob není v Úmluvě CMR upraveno, bude proto potřeba vyjít z příslušného národního právního řádu.⁶⁷⁸ Současně platí, že tento liberační důvod není omezen na jednání (zavinění) osoby uplatňující škodový nárok; dopravce se tak může dovolávat zavinění odesílatele, i když nárok uplatňuje příjemce a naopak.⁶⁷⁹ Naplnění tohoto důvodu dopravcovi liberace bude často spočívat v porušení informační povinnosti odesílatele, resp. jeho povinnosti předat dopravci doklady potřebné k řádnému a včasnému provedení přepravy do místa určení (srov. čl. 11 odst. 1 Úmluvy CMR). Další případy mohou představovat nedostatečná upozornění na dopravci nikoli zjevná či znatelná rizika spojená s přepravou; zejména v těchto případech ovšem není vyloučena spoluodpovědnost dopravce za vzniklou škodu, poměřována pochopitelně jeho možností tyto rizika zjistit či předpokládat. Na druhou stranu se však o zavinění oprávněného zpravidla nejedná v případě, kdy příjemce odmítne doručenou zásilku převzít, neboť takovou povinnost mu Úmluva CMR vůči dopravci neukládá, přičemž toto jednání (příjemce) nelze přičíst k tíži odesílatele.⁶⁸⁰

⁶⁷⁶ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 284 s.

⁶⁷⁷ Srov. rozsudek BGH ze dne 13. 07. 2000, sp. zn. I ZR 49/98, v němž soud nicméně dovozuje, že dopravce je obecně povinen zajistit, aby přepravované zboží dorazilo bezpečně do místa určení a tam bylo řádně vydáno určenému příjemci. Jaká bezpečnostní opatření přijme za účelem splnění této povinnosti, je zcela na jeho úvaze. Považuje-li ovšem dopravce součinnost odesílatele při provádění přepravy za nezbytnou, musí s ním tuto skutečnost ujednat v přepravní smlouvě. Ustanovení Úmluvy CMR totižto neobsahují žádnou povinnost dispozičně oprávněného odesílatele, vyhovět jednostranné žádosti dopravce ohledně učinění bezpečnostních opatření. Nevyhovění takové žádosti dopravce proto nepředstavuje zavinění oprávněného (zasílatele) dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, stejně jako se nejedná o porušení jeho smluvních povinností; takové jednání však může vést ke společné odpovědnosti dle čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR.

⁶⁷⁸ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1077 s.

⁶⁷⁹ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 941 s.

⁶⁸⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 15. 10. 1998, sp. zn. I ZR 111/96, v němž soud konstatuje (právní větou): *Nabyli-li již příjemce oprávnění disponovat s přepravovanou zásilkou, může zásadně vůči dopravci uplatňovat vlastním jménem práva plynoucí z přepravní smlouvy titulem poškození zboží, a to i tehdy, pokud odmítl doručovanou zásilkou přijmout.*

Další nepriviligovaný liberační důvod dopravce představuje okolnost, která – jakožto příčina vzniku škody – spočívá v **příkaze oprávněného**, jenž však nebyl vyvolán nedbalostí dopravce. I zde platí, že oprávněnou osobou (ve smyslu tohoto zprošťujícího důvodu) je odesílatel anebo příjemce, popř. jiná osoba, která je dle Úmluvy CMR oprávněna vznést škodový nárok vůči dopravci. Příkazy těchto osob budou uděleny především v rámci výkonu jejich **dispozičního oprávnění** ve smyslu čl. 12 Úmluvy CMR, může se však jednat i o pokyny při překážkách v dodání zásilky dle čl. 14 a 15 Úmluvy CMR.⁶⁸¹ Tyto příkazy a pokyny se každopádně nemusí týkat pouze dispozic se zásilkou, ale též např. celního odbavení, pojištění zásilky, dobírky a celé řady okolností, jež jsou spojeny s provedením přepravy a plněním přepravní smlouvy;⁶⁸² vždy však platí, že příkazy, resp. pokyny musí být pro dopravce právně závazné, tj. byly uděleny (dispozičně) oprávněnou osobou, a současně musí být právně dovolené.⁶⁸³ V případě nejasnosti či vágnosti těchto instrukcí by měl dopravce požadovat bližší vysvětlení anebo alespoň zdůvodnění, v opačném případě může být shledán odpovědným, resp. spoluodpovědným za vzniklou škodu.

Doprovce je dále zproštěn odpovědnosti za škodu vzniklou ztrátou či poškozením zboží, resp. překročením dodací lhůty, prokáže-li, že škoda vznikla **vlastní vadou zásilky**.⁶⁸⁴ Tato představuje jakýkoliv latentní defekt zásilky anebo jinou nezpůsobilost zboží, což je třeba striktně odlišovat od přirozené povahy (určitého) zboží

⁶⁸¹ Vždy se však musí jednat o určitý příkaz či pokyn, za což nelze považovat prostá (pouhá) doporučení, jimiž dopravce není vázán a nezakládají tak možnost jeho liberace ve smyslu rozebíraného ustanovení Úmluvy CMR. Srov. EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1202 s.

⁶⁸² Srov. rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 86/76, ve kterém se podává, že *je nicméně nesprávný závěr napadeného rozsudku, že příkaz oprávněného ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR představuje vždy a pouze pokyn udělený v rámci výkonu jeho dispozičního oprávnění dle čl. 12 této úmluvy*.

⁶⁸³ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 118 - 119 s.

Srov. též citovaný rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 86/76, v němž soud uzavírá, že *je v každém případě nezbytné, aby příkaz oprávněného, zprošťující dopravce jeho odpovědnosti za vzniklou škodu, byl pro něj právně závazný, o čemž zjevně nelze hovořit u příkazu, jímž se dopravci ukládá povinnost provést přepravu s přetíženým vozidlem a spáchat tak přestupek proti pravidlům na úseku provozu na pozemních komunikacích*.

⁶⁸⁴ S tímto termínem operuje jak ustanovení § 2566 odst. 2 písm. b) OZ, tak i německý právní řád v ustanovení § 425 odst. 2 HGB. Určitými vadami zásilky tak budou takové, které nevykazuje genericky totožné zboží a které dopravce neznal, resp. s nimi nemusel při přepravě počítat. Srov. GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 991 s.

ve smyslu liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR.⁶⁸⁵ Důsledkem obou těchto okolností je ztráta či poškození převzaté zásilky, rozdíl je ovšem v samotné příčině vzniku škody. V případě vlastní vady zásilky se musí již pojmově jednat o určitou **inherentní vadu**, kterou konkrétní převzaté zboží vykazuje, aniž by tuto vadu muselo vykazovat druhově stejné (nepřevzaté) zboží.⁶⁸⁶ Tato vada je tak projevem netypické vlastnosti zboží zvyšující riziko vzniku možné škody, a to i při přepravě prováděné řádně, dle smlouvy a za jinak obvyklých přepravních podmínek.⁶⁸⁷ Naproti tomu přirozená povaha určité věci je logicky vlastní veškerým věcem stejného druhu, a to bez ohledu na stav konkrétního převzatého zboží. Defekt způsobený přirozenou povahou zboží se pochopitelně nemusí projevit ve všech případech zcela stejně (nemusí se projevit též vůbec), když pravděpodobnost jeho výskytu bude přímo závislá na všech okolnostech přepravy. A právě v tomto ohledu lze vysledovat další rozdíl zmíněných liberačních důvodů. V případě vlastní vady zásilky lze jen stěží očekávat možnost **odvrácení škody poskytnutím relevantních informací** ze strany odesílatele, resp. přijetím potřebných opatření ze strany dopravce. Odesílatel zásadně nemá vědomost o vadě, jíž přebíraná zásilka „disponuje“, pročež není schopen dopravci sdělit, jaká preventivní opatření je nutné či vhodné učinit za účelem minimalizace možnosti výskytu škodné události. Naproti tomu o přirozené povaze zboží musí odesílatel (jako zbožíznalec) vědět a potažmo je schopen (i povinen) dopravce upozornit, jakým způsobem je potřeba s takovou zásilkou při přepravě zacházet. „Učebnicovým“ příkladem vlastní vady zásilky je porucha elektrické výbavy jednoho z přepravovaných osobních automobilů, v jehož důsledku dojde k požáru celé zásilky, popř. i vozidla dopravce.

Poslední neprivilégovaný liberační důvod spočívá v **okolnostech, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci**. Již z definičního vymezení tohoto důvodu je zřejmé, že se bude jednat o v praxi nejfrekventovanější, současně však nejsložitější okolnosti zprošťující dopravce jeho odpovědnosti za škodu vzniklou na zásilce či v důsledku překročení dodací lhůty. Vyvinění dopravce totižto může spočívat jak v nenadálém, neočekávaném,

⁶⁸⁵ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 942 s.

⁶⁸⁶ LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 43 s.

⁶⁸⁷ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 194 s.

nepředpokládatelném a neodvratitelném působení **přírodních sil a jevů**, tak i v neodvratitelném a neodstranitelném působení **lidské činnosti**.⁶⁸⁸ Jedná se tedy o značně široký okruh skutečností, které mohou vést ke vzniku škodné události, stejně „široký“ prostor však poskytuje i posouzení možnosti jejího odvrácení, resp. odstranění jejích (nepříznivých) následků ze strany dopravce. Německá judikatura vychází ze základní premisy, že dopravce je zproštěn své odpovědnosti dovoláním se tohoto liberačního důvodu, je-li příčina vzniku škody v konkrétním případě neodvratitelná a z hlediska svých (škodných) následků dopravcem neovládnutelná, a to i navzdory jeho veškeré, objektivně možné a s ohledem na konkrétní okolnosti případu rozumně a profesionálně očekávatelné péči;⁶⁸⁹ k tomu lze řadit též okolnosti přímo související s provozem dopravcova obchodního závodu, nejedná-li se o případ předpokládaný článkem 17 odst. 3 Úmluvy CMR. K těmto závěrům se kloní též rakouská judikatura.⁶⁹⁰ Neodvratitelnost tedy není v žádném případě absolutní; škodné události, kterým lze předejít pouze přijetím zcela absurdních opatření, nemožno považovat za odvracitelné.⁶⁹¹ Tento liberační důvod nelze zaměňovat s konceptem **vyšší moci**, který pojem nebyl v textaci čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR úmyslně použit, a to z důvodu jeho zcela rozdílného pojmání nejenom mezi různými právními řádami (členskými státy), nýbrž i v jejich rámci; současně je esenciální, aby při aplikaci i výkladu tohoto liberačního důvodu nebylo přihlíženo k definicím a významům, které jsou termínu **vyšší moci** přiznávány doktrinárními i judikatorními výstupy jednotlivých členskými státy.⁶⁹²

Případy neodvratitelných a „následkově“ neodstranitelných okolností mají nejčastěji svůj původ v dopravním provozu a dopravních nehodách, vnějších

⁶⁸⁸ KROFTA, J. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 118 - 120 s.

Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 09. 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003, ve kterém soud kritizuje závěr odvolacího soudu, že *liberačním důvodem ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR mohou být jen okolnosti vzniklé tzv. vyšší mocí, neboť tato skutečnost z uvedeného článku ani z jiných článků Úmluvy CMR nevyplývá. Z dikce zmíněného článku Úmluvy CMR nelze vyloučit, aby okolností, kterou dopravce nemůže odvrátit a jejíž následky odstranit není v jeho moci, byla vedle události přírodního charakteru i okolnost mající původ v lidském jednání (např. loupežné přepadení, ozbrojený útok apod.)*.

⁶⁸⁹ Srov. např. rozsudek BGH ze dne 28. 02. 1975, sp. zn. I ZR 40/74, rozsudek BGH ze dne 05. 06. 1981, sp. zn. I ZR 92/79, rozsudek BGH ze dne 16. 02. 1984, sp. zn. I ZR 197/81, rozsudek BGH ze dne 13. 11. 1997, sp. zn. I ZR 157/95 anebo rozsudek BGH ze dne 08. 10. 1998, sp. zn. I ZR 164/96.

⁶⁹⁰ Srov. např. rozsudek OGH ze dne 19. 01. 1994, sp. zn. 7 Ob 607/93, v němž soud uzavírá, že *rozhodující vždy bude, jestli i obzvlášť svědomitý dopravce, resp. jeho řidič nemohl odvrátit vznik škody, a to ani navzdory vynaložení veškeré rozumné a přiměřené starostlivosti*.

⁶⁹¹ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1204 s.

⁶⁹² LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 43 s.

klimatických podmínkách a trestné činnosti spočívající v krádežích, resp. loupežích přepravovaných zásilek. Jak shora naznačeno, u žádné z těchto situací nelze *a priori* konstatovat, že bude za každým představovat neodvratitelnou a neodstranitelnou okolnost zprošťující dopravce odpovědnosti za vzniklou škodu.⁶⁹³ Naopak, u každé příčiny – bez ohledu na její původ – nutno zkoumat možnost jejího předejití i odstranění jejich škodlivých následků, a to právě **optikou očekávatelné odborné péče dopravce**.⁶⁹⁴ Již starší německé doktrinní výstupy poskytly zajímavý „ekonomický“ pohled na požadavek této dopravcovi péče, když dovodily, že jsou-li náklady na odvrácení škodné události, resp. odstranění jejích následků vyšší než náklady na minimalizaci očekávané škody, nelze tyto odvracející náklady považovat za ekonomické a požadovat jejich vynaložení na pečlivém dopravci.⁶⁹⁵

Zácpy a blokády silnic budou (zásadně) považovány za okolnosti neodvratitelné a neodstranitelné, nebylo lze je zjistit či předpokládat před zahájením přepravy, resp. v jejím průběhu a vyhnout se jim např. volbou jiné přepravní trasy. U **dopravních nehod** bude zase důležitá míra „účasti“ řidiče na způsobení konkrétní nehody; dopravce tak jistě bude shledán odpovědným za škody vzniklé v důsledku překročení nejvyšší povolené rychlosti, mikrospánku řidiče, nepřizpůsobení jízdy stavu vozovky (náledí, sníh, déšť), nedodržení stanoveného odstupu či nedobrzdní vozu atd. Naproti tomu za neodvratitelnou událost bude považována čelní srážka s protijedoucím vozidlem, které v důsledku smyku překročí středovou linii.⁶⁹⁶ Na druhou stranu však ani dopravcem přímo nezaviněná dopravní nehoda nemusí automaticky znamenat naplnění tohoto liberačního důvodu. Vnější **klimatické podmínky** dopravce samozřejmě není

⁶⁹³ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009, v němž soud poznamenává: *Odvolací soud nesprávně vyložil podmínky zproštění odpovědnosti dopravce podle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, když dospěl k závěru, že sám skutek loupežného přepadení a ozbrojeného útoku je liberačním důvodem ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR a není proto třeba dále zkoumat, zda tento skutek mohla či nemohla žalobkyně jako dopravce odvrátit. Tyto závěry Nejvyšší soud ČR posvětil též v dalším průběhu řízení (srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 12. 2012, sp. zn. 23 Cdo 1266/2012).*

⁶⁹⁴ Srov. výše citovaný rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009, ve kterém soud dále dovozuje, že *okolnostmi rozhodnými pro posouzení, zdali dopravce mohl ztrátu zásilky odvrátit či nikoli jsou kromě okolností samotného skutku, při němž ke ztrátě zásilky došlo, také okolnosti spočívající v jednání dopravce, zejména plnění jeho povinností rizikům ztráty zásilky předcházet.*

⁶⁹⁵ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1054 s.

⁶⁹⁶ Srov. rozsudek BGH ze dne 28. 02. 1975, sp. zn. I ZR 40/74, jehož právní věta zní: *Doprovce je zbaven odpovědnosti za škodu vzniklou ztrátou zásilky, došlo-li k ní v důsledku dopravní nehody, které dopravce nebyl schopen zabránit ani navzdory vynaložení veškeré a s ohledem na konkrétní okolnosti objektivně možné péče.*

schopen ovlivnit, nezbavuje ho to ovšem povinnosti stav a vývoj počasí sledovat a přizpůsobit tomu dopravní prostředek i plánovanou přepravu, a to jak časově, tak místně (volbou přepravní trasy). **Požár zásilky** (vozidla) z důvodu zžárství bude považován za odvratitelný, odstaví-li dopravce vozidlo v obytné oblasti anebo na nehlídaném parkovišti.⁶⁹⁷

Stejně tak u **krádeží či loupeží** je dopravce povinen učinit veškerá opatření k tomu, aby k odcizení zásilky nedošlo.⁶⁹⁸ Dopravce si jednak jako profesionál má být vědom zvýšeného nebezpečí odcizení zásilky v určitých zemích (Rusko, Itálie)⁶⁹⁹ či na určitých přepravních trasách, měl by znát „tipy a triky“ pachatelů (prosba o pomoc při simulované poruše odstaveného vozu, nastrčená stopařka či prostitutka atp.) a v tomto ohledu posádku svých vozidel přiměřeně instruovat (zejména co se týče odstavování vozidel kvůli jídlu a povinným přestávkám).⁷⁰⁰ Zásadně nepřijatelné je odstavení vozu z důvodu osobních zájmů jeho osádky, jako je např. návštěva rodiny či jiných osob.⁷⁰¹ V tomto ohledu, zejména při hodnotově výrazných zásilkách, je velmi důležitá součinnost odesílatele, který je povinen sdělit dopravci všechny relevantní informace týkající se bezpečného a bezproblémového provedení přepravy do místa určení včetně

⁶⁹⁷ Srov. rozsudek BGH ze dne 05. 06. 1981, sp. zn. I ZR 92/79, kde soud dovozuje, že *zproštění odpovědnosti dopravce dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR je rovněž vyloučeno, neboť škoda nespočívá v neodvratitelných okolnostech, když byl naložený kamion odstaven nezajištěný v obytné zóně. Škodě tak mohlo být zabráněno přijetím patřičných bezpečnostních opatření, zejména odstavením vozu v oploceném a chráněném prostoru.*

⁶⁹⁸ Soudní praxe v zemích Evropské unie je při posuzování otázky odvratitelnosti škodné události spočívající v odcizení zásilky vůči dopravcům velmi přísná, a to i co se týče hodnocení důkazů, které dopravce ke svému vyvinění nabízí. Srov. (vč. konkrétních příkladů odvratitelných a neodvratitelných krádeží či loupeží) KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 118 – 120, 122 - 124 s.

⁶⁹⁹ Srov. STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1244 s.

⁷⁰⁰ Srov. např. rozsudek OGH ze dne 15. 12. 1981, sp. zn. 4 Ob 577/81, kde soud dovozuje, že *krádež z návěsu, který byl bez dozoru, pouze překrytý plachtou, odstaven v noci v blízkosti celního úřadu na rakousko-italských hranicích, nepředstavuje neodvratitelnou událost.*

Srov. též rozsudek OGH ze dne 13. 09. 1990, sp. zn. 8 Ob 620/90, kde se uzavírá, že *o vyšší moci nelze hovořit tehdy, není-li škodní událost výjimečná. Případy krádeží a loupeží jsou přinejmenším v jižní části Itálie, zejména v oblasti Neapole, téměř každodenní záležitostí, nejedná se proto o mimořádné události. Odvolací soud s odkazem na rakouskou, německou a francouzskou judikaturu tak správně dovodil, že žalovaný, jakožto mezinárodní dopravce (který má navíc některé pobočky též v Itálii), si měl být vědom zvláštního nebezpečí krádeže zásilek organizovanými zločineckými skupinami v italské oblasti. Soudy nižší instance tedy správně uzavřely, že řidič žalované strany byl povinen tuto skutečnost zohlednit a uzamknout dveře kabiny nákladního vozu při přejezdu městem, během něhož musel očekávat zastavení vozidla na světelné křižovatce.*

Srov. dále rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 09. 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003, rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009 nebo usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 12. 2012, sp. zn. 23 Cdo 1266/2012.

⁷⁰¹ Srov. rozsudek BGH ze dne 16. 02. 1984, sp. zn. I ZR 197/81.

upozornění na vyšší hodnotu zboží či výslovné vyžádání bezpečnostních opatření; jinak odesílatel jedná proti svým vlastním zájmům a dopravce může být zproštěn své odpovědnosti za škodu vzniklou v důsledku odcizení takové zásilky.⁷⁰² Z hlediska naplnění tohoto liberačního důvodu je v každém případě zcela irelevantní, jestli byl zjištěn pachatel, který zásilku odcizil.⁷⁰³

Co se týče **prokazování neprivilegovaných liberačních důvodů**, platí kogentní čl. 18 odst. 1 Úmluvy CMR, dle něhož je dopravce povinen poskytnout důkaz o tom, že ztráta zásilky, její poškození anebo překročení dodací lhůty vznikly právě některou z příčin, jež představují tyto (neprivilegované) důvody liberace.⁷⁰⁴ Oprávněný, tj. odesílatel, resp. příjemce bude muset zásadně prokazovat uzavření přepravní smlouvy, převzetí zásilky dopravcem a vznik škody⁷⁰⁵ v době od tohoto převzetí až do vydání zásilky příjemci (oprávněné osobě). Rovněž bude muset osvědčit druh a výši vzniklé škody. Jaké důkazy budou za tímto účelem předloženy Úmluva CMR nestanovuje, bude tak záviset zejména na procesních předpisech příslušného národního právního řádu a jednajících soudcích, nicméně důkazní situaci oprávněnému ulehčují domněnky ve smyslu čl. 4 a 9 Úmluvy CMR. Dopravce musí na druhou stranu prokazovat, že ke škodě nedošlo vůbec, resp. v době jeho péče o zásilku a odpovědnosti za škodu ve smyslu čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR; za tímto účelem může zase využít vyvratitelné právní domněnky dle čl. 30 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR, jež se týkají přebírání zásilky příjemcem a zjišťování jejího stavu. Nerozporuje-li dopravce vznik škody, anebo vznik škody v době jeho péče o zásilku, musí – chce-li se zprostit své odpovědnosti za škodu

⁷⁰² Srov. rozsudek BGH ze dne 01. 12. 2005, sp. zn. I ZR 4/04, kde soud uzavírá, že *konečně je potřeba vždy zohlednit hodnotu přepravovaného a nedeklarovaného zboží: čím vyšší je skutečná hodnota nedeklarovaného zboží, tím vyšší je podíl na náhradě škody z důvodu chybějícího poukazu na vyšší hodnotu zásilky. Čím vyšší je totižto hodnota přepravovaného zboží, tím vyšší jsou požadavky na obzvlášť pečlivé zacházení během jeho přepravy ze strany zasilatele, a tudíž tím vyšší je míra zavinění příkazce spočívající v chybějícím prohlášení o hodnotě zásilky.*

⁷⁰³ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 04. 08. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2668/2009.

⁷⁰⁴ Pro srovnání německý obchodní zákoník neobsahuje přímé ustanovení, které by zakládalo povinnost dopravce prokazovat „neprivilegovaný“ liberační důvod spočívající v neodvratitelných a následkově neodstranitelných okolnostech (srov. § 426 HGB); doktrína však shodně dovozuje, že důkazní břemeno leží přesto dle obecných pravidel na dopravci, který se zprošťujících okolností dle § 426 HGB ke svému prospěchu dovolává. Srov. HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 1541 s.

⁷⁰⁵ Oprávněný nemusí prokazovat příčinu vzniku škody, neboť odpovědnost dopravce je objektivně dána dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR, který nevyžaduje žádnou příčinnou souvislost ani zavinění dopravce. Srov. SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 284 s.

– jednoznačně a vylíčením všech rozhodných detailů tvrdit,⁷⁰⁶ a současně **prokázat existenci některého z neprivilegovaných liberačních důvodů** dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR,⁷⁰⁷ tedy že ke škodě došlo ztrátou, poškozením zásilky či překročením dodací lhůty, které však byly zaviněny oprávněným,⁷⁰⁸ příkazem oprávněného, jenž nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky anebo okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit a jejichž následky odstranit nebylo v jeho moci.

3.4.4.2. *Privilegované liberační důvody*

Jak shora naznačeno, privilegované liberační důvody dle čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR zprošťují dopravce pouze jeho odpovědnosti za škodu vzniklou ztrátou či poškozením převzaté zásilky, **nikoliv v důsledku překročení dodací lhůty**. Dovolávali se dopravce své liberace dle tohoto ustanovení Úmluvy CMR, zásadně postačí, aby osvědčil, že škoda mohla vzniknout z jednoho nebo několika zde zmíněných nebezpečí,⁷⁰⁹ přičemž následně je odesílatel, resp. příjemce povinen prokázat opak, a sice že škoda z těchto důvodů skutečně nevznikla (srov. čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR).

Doprovce je primárně zproštěn své odpovědnosti, dojde-li ke ztrátě či poškození zásilky v důsledku **použití otevřených vozidel bez plachet**,⁷¹⁰ avšak pouze za předpokladu, že takové použití bylo výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě [srov. čl. 17 odst. 4 písm. a) Úmluvy CMR]. Fyzikální vlastnosti určitých věcí totiž umožňují, aby byly jako zásilky přepravovány v otevřeném voze bez plachty a

⁷⁰⁶ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 347 s.

⁷⁰⁷ PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 195 s.

⁷⁰⁸ Srov. rozsudek BGH ze dne 15. 06. 2000, sp. zn. I ZR 55/98, kde soud uzavírá, že žalovaný se nemůže dovolávat zproštění své odpovědnosti dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, nebyl-li schopen prokázat, že ke ztrátě zásilky došlo před jejím doručením z důvodu zavinění žalobce.

⁷⁰⁹ Srov. rozsudek BGH ze dne 20. 10. 1983, sp. zn. I ZR 105/81, rozsudek BGH ze dne 28. 03. 1985, sp. zn. I ZR 194/82 anebo rozsudek BGH ze dne 15. 03. 1990, sp. zn. I ZR 149/88.

Srov. dále rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1781/2010, ve kterém se podává: *Domněnka příčinné souvislosti, tak jak je zakotvena v čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR, ulehčuje dopravci jeho důkazní břemeno. Prostý poukaz dopravce na některá z nebezpečí uvedená v čl. 17 odst. 4 Úmluvy CMR však ke zproštění dopravce z odpovědnosti nepostačuje. Dopravce musí alespoň osvědčit kauzalitu mezi existencí tvrzeného nebezpečí a možným vznikem škody a tuto kauzalitu alespoň minimálně prokázat. Dopravce musí osvědčit, že škoda mohla vzniknout z tvrzeného zvláštního nebezpečí, nicméně se musí jednat o zdůvodnitelnou a doložitelnou možnost, nikoli pouze pravděpodobnost.*

⁷¹⁰ Za takové vozidlo se považuje vozidlo, které nemá ze všech stran uzavřenou svou ložnou plochu, tedy i takové, které má pouze střechu; rozhodující je vždy stav vozu při konkrétní přepravě, a tudíž pod tento pojem může spadat též vůz s otevřenými zadními dveřmi či vyčnívajícím nákladem. Srov. EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1211 s.

vystaveny tak přímému působení vnějších, zejména meteorologických vlivů (vítr, déšť, sníh atd.). Taková přeprava obecně pochopitelně zvyšuje riziko poškození či (částečné) ztráty zásilky, rovněž jako usnadňuje možnost jejího odcizení. Proto by umožnění provedení přepravy v otevřeném vozidle mělo podléhat vzájemné dohodě mezi odesílatelem a dopravcem. Tato dohoda musí být výslovná,⁷¹¹ a navíc – aby se dopravce mohl dovolat tohoto liberačního důvodu – zachycena ve vystaveném nákladním listě; zápis má tak v tomto ohledu konstitutivní charakter. Ovšem i v případě absence takové výslovné dohody, resp. jejího zápisu v přepravním dokladu je dopravce oprávněn použít k přepravě otevřený vůz bez plachty (pokud to smlouva nezakazuje a umožňuje-li to povaha přepravované zásilky), nicméně musí počítat s tím, že zásilku vystaví výše uvedeným „škodovým“ rizikům, přičemž v případě vzniku škody se nebude moci dovolat liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 4 písm. a) Úmluvy CMR. Konečně nutno uvést, že právní domněnka dle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR, ulehčující dopravci důkazní situaci prokázáním pouhé možnosti vzniku škody v důsledku použití „nezaplachtovaného“ vozidla, neplatí, jedná-li se o **neobvykle velkou ztrátu anebo ztrátu jednotlivého kusu zásilky** (srov. čl. 18 odst. 3 Úmluvy CMR).

Dalším privilegovaným liberačním důvodem dopravce je skutečnost, že ke škodě na zásilce došlo v důsledku **chybějícího či vadného obalu**, jedná-li se o zásilku, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám anebo poškozením [srov. čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR]. **Nutnost či vhodnost zabalení zboží** pro přepravu bude plynout primárně z jeho vlastní povahy, bude však samozřejmě záviset také na podmínkách a parametrech konkrétní přepravy; v tomto smyslu je potřeba opatřit obalem každé zboží, které v nezabaleném stavu nemůže odolat běžným očekávatelným účinkům obvyklé přepravy.⁷¹² I kontejner dodaný odesílatelem je potřebné považovat za obal zásilky, za který odpovídá odesílatel, stejně jako za uložení a zajištění zboží v tomto kontejneru. V praxi silniční nákladní přepravy je to zásadně odesílatel, který zboží, jež má být přepraveno, opatří potřebným obalem, čemuž svou „logikou“ odpovídá i Úmluva CMR. Ta sice přímo

⁷¹¹ Pro použití tohoto liberačního důvodu je nutná explicitní dohoda o použití otevřeného vozu dopravcem, konkludentní ujednání zásadně nepostačuje. Srov. BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1060 s.

⁷¹² STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1244 s.

nezakládá povinnost odesílatele zboží řádně pro přepravu zabalit, stanovuje však jeho odpovědnost za škody způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách vadami obalu zásilky (srov. čl. 10 Úmluvy CMR), dále zakládá povinnost dopravce přezkoumat při převzetí zásilky k přepravě zjevný stav zásilky i jejího obalu [srov. čl. 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR]⁷¹³ a konečně liberuje dopravce v případě vzniku škody z důvodu chybějícího anebo vadného obalu. Nelze ovšem vyloučit, aby povinnost opatřit zásilku obalem byla přepravní smlouvou sjednána k tíži dopravce, protože by i za případné vady obalu, resp. škody z tohoto důvodu způsobené odpovídal on, a to s pochopitelným vyloučením možnosti uplatnění liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR.⁷¹⁴ Ohledně prokazování tohoto liberačního důvodu platí v plném rozsahu čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR; dopravce musí nicméně tvrdit a osvědčit konkrétní vadu obalu, jakož i možnou příčinnou souvislost mezi touto závadou a vznikem škody.⁷¹⁵

Doprovce se dále může zprostit své odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky, vznikly-li tyto v důsledku **manipulace, naložení, uložení nebo vyložení** zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce [srov. čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR].⁷¹⁶ O nakládce i vykládce zásilky, jakož i odpovědnosti stran přepravní smlouvy, resp. příjemce za provedení těchto úkonů, bylo podrobně pojednáno v jiných částech této práce (srov. 3.2.4. a 3.4.1.1. Doba dopravcovi odpovědnosti), za účelem bližšího vysvětlení rozebíraného liberačního důvodu tudíž postačí uvést následující. Primárně je potřeba zopakovat, že odpovědnost za provedení nakládky či vykládky zásilky jde zásadně k tíži toho, kdo tyto činnosti skutečně provedl,

⁷¹³ Poruší-li dopravce tuto povinnost a opomene-li zapsat do nákladního listu odpovídající výhradu, dostává se do důkazní nevýhody, neboť platí domněnka dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu; nicméně i v takovém případě se dopravce může dovolat rozebíraného liberačního důvodu, prokáže-li, že z důvodu nedostatečné kontroly vadu obalu nezjistil. Srov. EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1213 s.

⁷¹⁴ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 129 s.

⁷¹⁵ Srov. rozsudek BGH ze dne 04. 10. 1984, sp. zn. I ZR 112/82, kde soud dovozuje, že *jak plyne z čl. 18 odst. 1 Úmluvy CMR, je v takových případech spíše věcí dopravce, aby nad rámec normálního průběhu přepravy prokázal konkrétní skutečnosti ohledně chybějícího či vadného obalu zásilky, než aby se odvolal na domněnku příčinné souvislosti dle čl. 18 odst. 2 věta první Úmluvy CMR, resp. důkazní břemeno oprávněného dle odst. 2 věta druhá tohoto ustanovení.*

⁷¹⁶ Srov. rozsudek BGH ze dne 25. 01. 2007, sp. zn. I ZR 43/04, kde soud uvádí, že *z hlediska aplikace liberačního důvodu čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR je rozhodující, kdo skutečně provedl nakládku zboží.*

a to ať už na základě smluvního ujednání⁷¹⁷ či faktického jednání. Je-li touto osobou dopravce, nutno dobu provedení těchto s přepravou souvisejících úkonů (zásadně) přičíst k době jeho péče o zásilku ve smyslu čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR.⁷¹⁸ V takovém případě je pochopitelně vyloučena možnost uplatnění důvodu liberace ve smyslu čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR. Obdobně to platí i v případě nutné a dopravcem provedené překládky zásilky během přepravy.

Je-li ovšem **odesílatel anebo příjemce** principálem nakládky či vykládky a jsou-li tyto provedeny vadně⁷¹⁹ a se škodovými následky, nelze dopravce činit odpovědným za vzniklou škodu, neboť k ní došlo během provádění těchto činností, tedy v době, kterou nelze přičítat k době jeho odpovědnosti za svěřenou zásilku. Projeví-li se však vada nakládky či vykládky teprve po zahájení přepravy, tzn. v době péče dopravce o převzatou zásilku, je dopravce již objektivně odpovědný za její ztrátu nebo poškození, nicméně mu svědčí právě upřednostněný liberační důvod dle čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR. Nutno dodat, že za osobu jednající za odesílatele anebo příjemce lze považovat i dopravce, resp. jeho řidiče, jedná-li pod přímým dohledem a dle pokynů odesílatele či příjemce.⁷²⁰ Není-li tomu tak, může být dána odpovědnost, resp. spoluodpovědnost dopravce. Každopádně tento důvod liberace je předmětem rozdílných soudních rozhodnutí v členských státech Úmluvy CMR, a to právě kvůli nejednotně

⁷¹⁷ Srov. rozsudek OGH ze dne 06. 03. 1991, sp. zn. 1 Ob 1502/91, v němž soud podotýká, že *Úmluva CMR nestanovuje, která strana přepravní smlouvy je povinna provést naložení či uložení zásilky; dohodu o této skutečnosti proto nevyklučuje ani čl. 41 Úmluvy CMR.*

⁷¹⁸ Srov. rozsudek OGH ze dne 03. 07. 1985, sp. zn. 3 Ob 547/85, kde soud dovozuje, že *dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR odpovídá dopravce za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, za podmínky, že k nim dojde v období mezi převzetím zboží a jeho dodáním oprávněné osobě. Předpokladem této odpovědnosti je tedy vznik škody v časovém úseku, v rámci kterého se převzaté zboží nachází v péči dopravce. Za účelem vymezení rozsahu odpovědnosti žalované v projednávané věci je tak třeba určit přesný okamžik převzetí zboží žalovanou stranou. Doba naložení zboží na dopravní prostředek nemusí nutně spadat do období dopravcoví odpovědnosti. Převzetí zboží dle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR znamená spíše to, že dopravce přejímá zboží za účelem splnění svých povinností z přepravní smlouvy. Pouze pokud je povinnost dopravce provést naložení zboží ujednána v přepravní smlouvě, je podmínka převzetí zboží naplněna již v okamžiku jeho přijetí za účelem provedení nakládky.*

⁷¹⁹ Srov. rozsudek BGH ze dne 28. 03. 1985, sp. zn. I ZR 194/82, kde soud uvádí, že *nakládka je provedena vadně, není-li zboží chráněno před běžnými účinky předvídané přepravy.*

⁷²⁰ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1217 s.

Srov. též rozsudek BGH ze dne 25. 01. 2007, sp. zn. I ZR 43/04, v němž soud dovozuje, že *řidič dopravce může jednat i za odesílatele, jak se podává z formulace čl. 17 odst. 4 písm. c) Úmluvy CMR „nebo osobami jednajícími za odesílatele“. Rozhodující vždy bude, jestli byl řidič činný pod celkovým dohledem a odpovědností odesílatele. V takovém případě jedná řidič v rámci okruhu povinností odesílatele.*

řešené otázce povinnosti dopravce (řidiče) dohlížet na nakládku⁷²¹ či vykládku zboží prováděnou odesílatelem nebo příjemcem a následné odpovědnosti, resp. spoluodpovědnosti osob zúčastněných na provedení těchto úkonů.⁷²² I ohledně prokazování tohoto liberačního důvodu platí v plném rozsahu čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR. Dopravce musí primárně prokázat, že nakládká, vykládká či uložení zboží na dopravní prostředek byly provedeny odesílatelem, příjemcem anebo osobami za ně jednajícími, a dále již pouhou možnou příčinnou souvislost mezi vadným provedením těchto činností a vznikem škody. I když se názory na míru prokazování nebezpečí dle čl. 17 odst. 4 ve spojení s čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR různí, dopravce by měl zásadně prokázat existenci takového nebezpečí, přičemž důkaz pouhou domněnkou nelze považovat za dostačující.⁷²³

Dalším privilegovaným liberačním důvodem dopravce je ve smyslu čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR skutečnost, že ke škodě došlo v souvislosti s **přírozenou povahou určitého (přepravovaného) zboží**, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců. Danou situaci je potřeba odlišovat od vlastní vady zásilky ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR, jak bylo podrobně pojednáno výše. Dopravcem převzaté zboží v tomto případě nemusí vykazovat žádnou vadu, nýbrž z jeho inherentní, přirozené povahy plyne **riziko možné ztráty či poškození zásilky**, a to i během standardní a dopravcem pečlivě a profesionálně provedené přepravy. Nicméně i odborná literatura poukazuje na problematické rozlišování uvedených liberačních důvodů, které – kromě rozdílného způsobu jejich prokazování (srov. čl. 18 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR) – spočívá „skutkově“ v tom, že v případě předpokládaném čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR se převzaté zboží svými vlastnostmi (vadami) odlišuje od normálního, běžného stavu dané věci, zatímco v případě dle čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR samotné přirozené vlastnosti přepravovaného zboží zvyšují možnost výskytu (vzniku) škodné události,

⁷²¹ Pro srovnání německá právní úprava zakládá explicitně povinnost dopravce postarat se o bezpečné uložení zboží na dopravní prostředek (srov. § 412 odst. 1 věta druhá HGB). Dopravce je totižto odborníkem na dopravní prostředek, pročež je odpovědný i za uložení zboží ve vztahu k použitému přepravnímu zařízení. Srov. GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 968 s.

⁷²² MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 943 s.

⁷²³ Srov. rozsudek BGH ze dne 04. 10. 1984, sp. zn. I ZR 112/82.

aniž by se muselo jednat o jakýkoliv defekt převzaté zásilky.⁷²⁴ Aby se však dopravce mohl úspěšně dovolat tohoto důvodu liberace, musí být ztráta anebo poškození zásilky vždy v příčinné souvislosti právě s přirozenou povahou převzatého zboží.⁷²⁵ Samozřejmě je to zásadně odesílatel, který si jakožto zbožíznalec má být uvedených rizik vědom a zásilku přiměřeně chránit zejména vhodným obalem. Tento liberační důvod se proto v praxi často vyskytuje v kombinaci s jinými důvody, zejména právě s důvodem dle čl. 17 odst. 4 písm. b) Úmluvy CMR (chybějící či vadný obal zásilky).⁷²⁶

V souvislosti s prokazováním tohoto liberačního důvodu je potřebné poukázat na čl. 18 odst. 4 Úmluvy CMR, de něhož platí, že je-li přeprava prováděna vozidlem vybaveným **zařízením, které chrání zásilku před vlivem tepla, zimy, kolísáním teplot či vlhkostí vzduchu**, může se dopravce dovolávat důvodu liberace dle čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR pouze tehdy, prokáže-li, že učinil všechna jemu za daných okolností náležející opatření, pokud jde o výběr, údržbu a použití těchto zařízení, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny. Uvedené ustanovení dopadá zejména na přepravy v izotermických, chladících a vyhřívaných vozech, tzn. především na přepravy potravin, které jsou navíc prováděny ve zvláštním právním režimu Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP). U chladírenských přeprav je tak možnost dopravce úspěšně se dovolat liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR vázána na prokázání použití klimatizačního zařízení, které bylo dostatečně dimenzované, technicky způsobilé, řádně servisované, v průběhu přepravy bylo v řádném chodu, přičemž předepsaná teplota byla průběžně kontrolována.⁷²⁷ Prostou (pouhou) kontrolu základních funkcí použitého aparátu nelze považovat za dostatečnou.⁷²⁸ Dopravce by

⁷²⁴ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1070 s.

⁷²⁵ Srov. rozsudek OGH ze dne 31. 03. 1982, sp. zn. 3 Ob 506/82, kde soud uzavírá, že *liberační důvod dle čl. 17 odst. 4 písm. d) Úmluvy CMR dopravci nesvědčí, pokud je poškození zásilky – stejně jako u zboží, jež podléhá rychlé zkáze – důsledkem překročení dodací lhůty*.

⁷²⁶ Celkově lze uvést, že v praxi velmi často dochází ke kombinaci příčin vzniku škody a potažmo i kombinaci možných liberačních důvodů dopravce; právní doktrína i judikatura tak zásadně dovozuje, že v takovém případě je potřeba zjišťovat hlavní důvod škody, který je většinou příčinou i škody následné. Srov. SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. *Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 310 s.

⁷²⁷ KROFTA, J. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 136 s.

⁷²⁸ STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1244 s.

měl rovněž před převzetím zboží k přepravě zkontrolovat jeho předchlazení na správnou teplotu [srov. čl. 8 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR], stejně jako zajistit jeho správné uložení v nákladním prostoru z důvodu správné cirkulace chlazeného vzduchu (a to i tehdy, provádí-li nakládku odesílatel). Každopádně na rozdíl od odpovědnosti dopravce za vady vozidla dle čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR se v tomto případě (doprovce) může zbavit své odpovědnosti za škodu vzniklou vadou klimatizačního zařízení, prokáže-li, že k této vadě došlo i navzdory jeho řádné a profesionální péči při výběru, údržbě (kontrola) a použití tohoto zařízení.

Doprovce je dále zproštěn své odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky, pokud k těmto dojde v příčinné souvislosti s **nedostatečnými nebo vadnými značkami anebo čísly** jednotlivých kusů zásilky [srov. čl. 17 odst. 4 písm. e) Úmluvy CMR]. I u tohoto liberačního důvodu se primárně vychází z logiky, že je to zásadně odesílatel (zbožíznalec), který jednotlivé kusy zásilky opatří jejich označením, přičemž za případnou škodu vzniklou v této souvislosti (nejčastěji dodání jinému příjemci) by dopravce pochopitelně neměl nést odpovědnost. Zavinění odesílatele je – na rozdíl od liberačního důvodu dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR (zavinění oprávněného) – irelevantní. Dopravce je na druhou stranu povinen při převzetí zásilky k přepravě přezkoumat správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech [srov. čl. 8 odst. 1 písm. a) Úmluvy CMR], jinak platí domněnka dle čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR (shoda počtu kusů převzaté zásilky, jejich značek a čísel s údaji v nákladním listě), kterou bude muset dopravce při dovolávání se tohoto liberačního důvodu primárně vyvracet.

Posledním privilegovaným liberačním důvodem dopravce je samotná skutečnost, že se jednalo o **přepravu živých zvířat**, přičemž ke škodě spočívající principiálně v uhynutí, zranění či onemocnění zvířete mohlo dojít právě v příčinné souvislosti s přepravou těchto „zvláštních“ a rizikových zásilek. Z hlediska prokazování tohoto důvodu liberace platí čl. 18 odst. 5 Úmluvy CMR, a tudíž je dopravce povinen prokázat, že ke škodě došlo i navzdory tomu, že učinil všechna opatření, která byl podle okolností povinen učinit, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.

3.4.4.3. Kombinace příčin vzniku škody

Jak již bylo naznačeno výše, v praxi je vznik škody na zásilce, resp. v důsledku překročení dodací lhůty velmi často zapříčiněn **kombinací různých důvodů**, a to ať už na straně odesílatele, příjemce anebo dopravce. Tuto situaci řeší čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR, dle něhož neodpovídá-li dopravce za některé z okolností, které způsobily škodu, odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za něž dle zmíněného článku Úmluvy CMR odpovídá, přispěly ke vzniku škody. Jedná se tedy o spoluodpovědnost dopravce za vzniklou škodu, jejíž míra sice není Úmluvou CMR stanovena, bude ji však možné (nutné) určit na základě toho, v jakém rozsahu se dopravci přičítané okolnosti podílely na způsobení této škody. Čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR je tak použitelný, má-li jedna nebo tatáž škoda dvě, resp. vícero příčin z různých sfér, a to i tehdy, pokud všechny příčiny pouze přispěly ke vzniku škody anebo některá z nich ovlivnila jen rozsah jinak způsobené škody.⁷²⁹ Uvedený institut lze aplikovat též v případě, kdy dopravce poruší svou **povinnost k minimalizaci vzniku či následků** škodné události.⁷³⁰ Za účelem stanovení rozsahu (spolu)odpovědnosti stran přepravní smlouvy, resp. příjemce však bude potřebné vždy přesně určit, která příčina byla pro vznik škody rozhodující.⁷³¹ Je zřejmé, že tento úkol nebude pro spor projednávajícího soudce nijak jednoduchý, přičemž bude muset podpůrně aplikovat i ustanovení příslušného národního právního řádu.

⁷²⁹ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1078 s.

⁷³⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 24. 09. 1987, sp. zn. I ZR 197/85, kde se podává, že řidič žalovaného 1) porušil v tomto případě obecnou právní povinnost chránit k přepravě převzatý cizí majetek před zničením nebo poškozením. Byť jej nestíhá žádná součinnostní, dozorní či kontrolní povinnost ve vztahu k nakládkce zboží, musel uvážit možnost nebezpečí vzniku mezer ve vozidle, tj. že nezajištěné palety by se mohly z důvodu nedostatečné vlastní stability převrátit působením během jízdy vzniklých vibrací či jiných jízdních účinků a tím způsobit škodu na zásilce. Takové nebezpečí existovalo, přičemž bylo zřejmé nejpozději při kontrole vozidla z hlediska jeho provozní bezpečnosti. Řidič žalovaného 1) měl proto trvat na zajištění zboží firmou prodávajícího, anebo v krajním případě odmítnout provedení přepravy, resp. ji činit závislou na vyžádaných pokynech. Pokud by to udělal, mohl škodě zabránit. Odvolací soud proto správně posoudil (spolu)kauzalitu jeho chování ve vztahu k vzniklé škodě na zásilce (čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR).

⁷³¹ Srov. též rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 03. 2011, sp. zn. 23 Cdo 331/2010.

3.4.4.4. *Odpovědnost dopravce za vady použitého vozidla*

Úmluva CMR konstruuje ve svém čl. 17 odst. 3 zvláštní případ **absolutní objektivní odpovědnosti** dopravce představující sankci za porušení jeho povinnosti zajistit pro přepravu sjednané, vhodné a technicky i provozně bezvadné, resp. způsobilé vozidlo. Dopravce se tak nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky anebo překročení dodací lhůty, ani **vad vozidla** použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejích zástupců či pracovníků. Vozidlo použité k přepravě musí samozřejmě splňovat definiční vymezení tohoto pojmu dle čl. 1 odst. 2 Úmluvy CMR, tj. musí se jednat motorové vozidlo, návěsovou soupravu, přívěs či návěs, jak jsou definovány v čl. 4 Úmluvy o silničním provozu ze dne 19. 09. 1949, která byla nahrazena Úmluvou o silničním provozu uzavřenou ve Vídni dne 08. 11. 1968.

Základním předpokladem rozebírané odpovědnosti je vada k přepravě použitého vozidla.⁷³² Tato vada bude primárně představovat zásadně latentní **technickou závadu** použitého vozu (vada motoru či převodovky atp.) a jeho výbavy (např. protržená plachta), tedy všeho, co lze považovat z technicky-provozního hlediska za součást či příslušenství samotného dopravního prostředku. Musí se však jednat o vlastní **vnitřní příčinu závady** (např. únava materiálu, defekt pneumatiky z důvodu jejího opotřebení atd.), tedy nikoliv poruchu vyvolanou vnějšími faktory,⁷³³ jako např. defekt pneumatiky z důvodu najetí na střepy skla vysypané na vozovce.⁷³⁴ Za vadu vozidla se považuje též přistavení vozidla nesplňujícího **smluvně sjednané požadavky**. Tyto požadavky mohou ze smlouvy plynout pouze implicitně, zásadně označením povahy či vlastností přepravovaného zboží. V takovém případě by ovšem vůbec nemělo dojít k naložení zásilky, zejména provádí-li nakládku odesílatel, neboť nezpůsobilost či nevhodnost dopravního prostředku přistaveného za účelem provedení přepravy by měla být v tomto

⁷³² O vadě vozidla lze hovořit v případě, kdy k přepravě použitý vůz nesplňuje požadavky nutné z hlediska řádného a bezpečného provedení přepravy anebo kdy nemá ujednané vlastnosti či vybavení. Srov. rozsudek OGH ze dne 21. 02. 1996, sp. zn. 3 Ob 2006/96.

⁷³³ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1209 s.

Srov. též LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 45 s.

⁷³⁴ Srov. rozsudek OGH ze dne 26. 06. 1986, sp. zn. 7 Ob 26/86, v němž soud uzavírá, že z hlediska odpovědnosti dopravce ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR jsou relevantní pouze ty vady na pneumatikách k přepravě použitého vozu, které byly zapříčiněny působením vnějších neodvratitelných vlivů.

okamžiku zřejmá. Nemusí tomu tak ale být, když si především zaměstnanci či jiní pracovníci odesílatele provádějící nakládku nemusí být vědomi zvláštních vlastností nakládaného zboží, pro které byl zvláštní požadavek ve vztahu k použitému vozidlu do smlouvy zanesen. Odesílatel se nicméně v takovém případě vystavuje riziku možné spoluodpovědnosti za vzniklou škodu. Specifická situace může nastat, požaduje-li odesílatel výslovně použití nezpůsobitelného či nevhodného vozidla, která skutečnost však musí být dopravci známá. Dopravce by v takovém případě – v rámci své prevenční povinnosti – neměl zásilku převzít, nebudou-li učiněna opatření k nápravě vadného stavu, jinak se rovněž vystavuje hrozbě minimálně možné spoluodpovědnosti za nastalou škodu. Zvláštní případ vady vozidla představuje konečně **znečištění jeho návěsu či přívěsu**, v jehož důsledku dojde ke kontaminaci přepravované zásilky, a to zejména u přeprav tekutých či sypkých látek. I v takovém případě platí čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR a dopravce se své odpovědnosti za takto způsobenou škodu nemůže zprostit. Vadu klimatizačního zařízení nutno posuzovat výhradně ve smyslu čl. 18 odst. 4 Úmluvy CMR, které ustanovení představuje speciální úpravu k čl. 17 odst. 3 Úmluvy CMR.

Z hlediska **prokazování** vzniku škody v důsledku vad vozidla použitého k přepravě neobsahuje Úmluva CMR žádné ustanovení, které by toto řešilo. Zásadně tak budou rozhodující tvrzení stran sporu s tím, že pokud odesílatel učiní dopravce odpovědným za vzniklou škodu z důvodu vad vozidla, bude na dopravci, aby prokázal opak. Není však vyloučeno, aby se dopravce dovolával liberačních důvodů dle čl. 17 odst. 2 a 4 Úmluvy CMR, a to se zachováním důkazních režimů ve smyslu čl. 18 Úmluvy CMR.

3.4.5. Rozsah náhradové povinnosti dopravce

3.4.5.1. Náhrada škody při ztrátě zásilky

Úmluva CMR vychází z principu **limitované náhradové povinnosti dopravce**, přičemž stanovuje způsob výpočtu (limitaci) výše náhrady škody jak při ztrátě, tak při poškození zásilky, resp. při překročení dodací lhůty. Při úplné anebo částečné ztrátě je dopravce povinen nahradit vzniklou škodu, jejíž výše se vypočítá **z hodnoty zásilky**

v místě a době jejího převzetí k přepravě (srov. čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR). Náhrada se poskytuje v penězích, přičemž je vyloučena naturální restituce, náhrada za uvedení v předešlý stav, náhrada ušlého zisku, jakož i náhrada dalších přímých či nepřímých škod.⁷³⁵ Nenahrazují se ani náklady za opatření druhově stejného či obdobného zboží, stejně jako pořizovací či výrobní náklady.⁷³⁶ Omezení náhrady škody nelze prolomit ani ujednáním smluvní pokuty pro případ ztráty, resp. poškození zásilky, představující rozdíl mezi výší limitované náhrady škody dle Úmluvy CMR a výší plné hodnoty ztracené či poškozené zásilky (srov. čl. 41 Úmluvy CMR).⁷³⁷

Hodnota zásilky se primárně určuje podle její **burzovní ceny**, není-li tato, podle **běžné tržní ceny**, a není-li ani tato, podle **obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti** (srov. čl. 23 odst. 2 Úmluvy CMR). Uvedené ustanovení Úmluvy CMR tak poskytuje paušalizovaný, abstraktní výpočet náhrady škody, který odhlíží od individuálních zájmů a osobních okolností věřitele (např. odbytové možnosti)⁷³⁸ a zavádí do odpovědnostního závazku – ve vztahu k výše náhradové povinnosti – výhradně objektivní měřítko.⁷³⁹ V praxi je nicméně obvyklé, že přepravovanou zásilku doprovází faktura, jíž je účtována kupní cena tohoto zboží ve vztahu mezi odesílatelem (jako prodávajícím) a příjemcem (jako kupujícím). Při stanovení výše náhradové

⁷³⁵ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 387 s.

Srov. též rozsudek OGH ze dne 22. 03. 1994, sp. zn. 4 Ob 1529/94, kde soud podotýká, že *nenahrazují se nepřímé škody (ušlý zisk a následné škody), které se v důsledku škody na zboží projeví na jiném majetku.*

⁷³⁶ Srov. rozsudek OGH ze dne 28. 06. 1988, sp. zn. 8 Ob 657/87, kde soud dovozuje, že *hodnota zásilky, jež má být nahrazena – v daném případě neexistuje burzovní, ani běžná tržní cena – neodpovídá výrobním nákladům převzatého zboží, nýbrž kupní ceně zboží stejného druhu, povahy a jakosti, přičemž zpravidla souhlasí s netto cenou přepravovaného zboží uvedenou na dodací faktuře.*

⁷³⁷ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 06. 2012, sp. zn. 23 Cdo 435/2012 a zejména závěry dovozané v napadeném rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 03. 03. 2011, č. j. 30 ECm 141/2010-57.

⁷³⁸ Srov. rozsudek BGH ze dne 15. 10. 1992, sp. zn. I ZR 260/90, v němž se dovozuje, že *dle čl. 23 a 25 Úmluvy CMR se při výpočtu náhrady škody za celkovou nebo částečnou ztrátu zásilky, stejně jako za její poškození, vychází z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě (čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR). Hodnota zásilky se určuje podle její burzovní ceny, není-li tato, podle běžné tržní ceny, a není-li ani tato, podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti (čl. 23 odst. 2 Úmluvy CMR). Jedná se o paušalizované určení rozsahu náhrady škody, srovnatelné s ustanovením § 430 HGB a odlišné od ustanovení § 249 a násl. BGB, které s cílem usnadnit stanovení výše škodového nároku odstavuje individuální náhradové zájmy věřitele. To znamená, že nezáleží na individuálních okolnostech na straně poškozeného, v daném případě na konkrétních obchodních příležitostech žalovaného.*

⁷³⁹ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1248 s.

povinnosti se pak většinou vychází právě z této tzv. zbožové faktury,⁷⁴⁰ nemusí tak tomu ovšem nutně být.⁷⁴¹ Často se totižto jedná o *pro forma* faktury, záměrně (fiktivně) vystavované s podstatně nižší kupní cenou z důvodu nižšího celního či daňového zatížení. V takovém případě bude na oprávněném, aby obvyklou tržní cenu, resp. obecnou hodnotu genericky stejného zboží prokázal jiným způsobem.

Jak shora naznačeno, povinnost dopravce nahradit škodu vzniklou úplnou či částečnou ztrátou zásilky je principiálně limitována, když náhrada škody **nesmí přesáhnout 8,33 zúčtovacích jednotek, resp. 25 zlatých franků** (o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900) **za kilogram chybějící hrubé hmotnosti** (srov. čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR). Na základě Protokolu k Úmluvě CMR ze dne 05. 07. 1978⁷⁴² byl zlatý frank nahrazen tzv. zúčtovacími jednotkami, jimiž jsou zvláštní práva čerpání (*Special Drawing Rights – SDR*) definovaná Mezinárodním měnovým fondem (kód XDR);⁷⁴³ nicméně ne všechny smluvní státy Úmluvy CMR jsou též signatáři tohoto protokolu.⁷⁴⁴ Na druhou stranu, hodnota zlatého franku se už oficiálně neuvádí, protože se i v těchto zemích při výpočtu limitace náhrady škody často používají zvláštní práva čerpání.⁷⁴⁵ Bližší podmínky způsobu jejich použití upravuje Úmluva CMR ve svém čl. 23 odst. 7, 8 a 9, které do ní byly přidány právě zmíněným Protokolem ze dne 05. 07. 1978. Za zmínku stojí čl. 23 odst. 7 věta druhá Úmluvy CMR, dle něhož platí, že částka

⁷⁴⁰ Kupní cena ujednána mezi prodávajícím a kupujícím tak bude často použita jako indicie pro stanovení běžné tržní ceny. Srov. PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 193 s.

Srov. též rozsudek OGH ze dne 28. 06. 1988, sp. zn. 8 Ob 657/87, jakož i rozsudek OGH ze dne 13. 07. 1994, sp. zn. 7 Ob 565/93.

⁷⁴¹ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 07. 2011, sp. zn. 32 Cdo 1960/2010, v němž dovolací soud posvěcuje závěry soudu odvolacího, který správně považoval za rozhodující, jakou cenu měla zásilka v době převzetí k přepravě žalovanou v Raublingu, a nikoli to, za jakou cenu žalobkyně přepravované zboží od svého dodavatele koupila.

⁷⁴² K možnosti aplikace čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR ve znění Protokolu ze dne 05. 07. 1978 srov. usnesení NS SR ze dne 23. 09. 2010, sp. zn. 3 Obdo 33/2009, ve kterém soud podává: *Nie je v konaní sporným, že ku vzniku škody spôsobenej poistnou udalosťou – krádežou došlo dňa 21. 08. 2006, k tomuto dňu nadobudol navrhovateľ právo na zaplatenie náhrady škody a k tomuto dátumu je preto potrebné aj použiť platnú a účinnú právnu úpravu náhrady škody, ktorou v danej veci je článok 23 odsek 3 Dohovoru CMR. V opačnom prípade použitia článku 23 odsek 3 Protokolu k Dohovoru CMR by bolo pripustené spätné pôsobenie ustanovenia, ktoré upravuje právne vzťahy vzniknuté po 20. 05. 2008 (pozn. k tomuto datu nabytí Protokolu ze dne 05. 07. 1978 pro Slovenskou republiku platnost) na právne vzťahy, ktoré vznikli na základe skôr prijatej právnej úpravy.*

⁷⁴³ Dle kurzů devízového trhu vyhlášených Českou národní bankou ke dni 28. 06. 2019 představuje kurz zvláštních práv čerpání (ZPČ – SDR) hodnotu 31,088,- Kč. Srov. <https://www.cnb.cz/cs/financni-trhy/devizovy-trh/kurzy-devizoveho-trhu/kurzy-devizoveho-trhu/>

⁷⁴⁴ Srov. část 2.4. Mezinárodněprávní úprava (vybrané otázky), poznámky pod čarou č. 320 a 321.

⁷⁴⁵ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1250 s.

limitované náhrady škody vypočtená dle čl. 23 odst. 3 této úmluvy, se převádí na národní měnu toho státu, který daný případ soudně projednává, a to na základě hodnoty této měny v den vydání rozsudku (soudu poslední instance) ⁷⁴⁶ anebo v den, na němž se strany dohodnou.

Hrubá váha (brutto váha) zásilky znamená celkovou váhu převzaté zásilky včetně jejího obalu (paleta, kontejner, kartonové krabice, pásky, folie atd.). ⁷⁴⁷ Tato váha je při výpočtu výše limitované náhradové povinnosti dopravce jediným rozhodujícím faktorem, a to zcela bez ohledu na skutečnou hodnotu zásilky. Důkazní břemeno ohledně prokázání (hrubé) váhy zásilky, jakožto předpokladu omezení rozsahu dopravcoví odpovědnosti, zatěžuje právě dopravce. ⁷⁴⁸ Nelze vyloučit, aby soud při určení výše škodového nároku (za ztrátu zásilky) aplikoval § 136 o. s. ř., dle něhož platí, že lze-li výši nároků zjistit jen s nepoměrnými obtížemi nebo nelze-li ji zjistit vůbec, určí ji soud podle své úvahy. ⁷⁴⁹

Doprovce má současně povinnost nahradit **dovozné, clo a jiné výlohy** vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při ztrátě částečné poměrným dílem; jiné škody se však nehradí (srov. čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR). Výše těchto nároků není Úmluvou CMR nijak limitována, přičemž nesnižují rozsah náhradové povinnosti dopravce dle čl. 23 odst. 1 až 3 této úmluvy. ⁷⁵⁰ Co se týče dovozného, tedy **přepravného**, nutno rozlišovat, zda byla zásilka celkem ztracena, resp. totálně poškozena, ve kterém případě dopravci nárok na přepravné nevzniká, a to ani částečně. Byl-li již ze strany odesílatele, resp. příjemce tento nárok uspokojen, je dopravce povinen jej v plné výši nahradit; pokud k úhradě přepravného ještě nedošlo,

⁷⁴⁶ Srov. např. rozsudek BGH ze dne 05. 06. 1981, sp. zn. I ZR 92/79 anebo rozsudek BGH ze dne 06. 02. 1997, sp. zn. I ZR 202/94.

⁷⁴⁷ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1127 s.

Srov. dále rozsudek BGH ze dne 30. 01. 1981, sp. zn. I ZR 18/79.

⁷⁴⁸ Srov. rozsudek OGH ze dne 04. 06. 1987, sp. zn. 7 Ob 30/86, v němž soud dovozuje, že v souladu s obecnou zásadou, dle které každá strana prokazuje skutečností výhodné pro její právní postavení, je věcí dopravce, aby osvědčil okolnosti zprošťující ho odpovědnosti za vzniklou škodu dle Úmluvy CMR, a to včetně předpokladů omezení výše jeho náhradové povinnosti.

⁷⁴⁹ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 08. 2015, sp. zn. 23 Cdo 99/2015, ve kterém soud uzavírá: *Podmínky pro aplikaci § 136 o. s. ř. byly v dané věci splněny: ... odvolací soud vzal v úvahu svá skutková zjištění o prokázané hrubé váze zásilky a o váze ztracené části zásilky, o něž opřel svou úvahu o určení výše nároku vycházející z určitého postupu výpočtu vyplývajícího z čl. 23 odst. 3 a 7 Úmluvy CMR.*

⁷⁵⁰ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 954 s.

nemá dopravce právo na jeho zaplacení.⁷⁵¹ V případě částečné ztráty či poškození zásilky nutno považovat přepravu za (částečně) provedenou, protože vzniká dopravci nárok na poměrnou úhradu přepravného. Došlo-li již k jeho zaplacení, je dopravce povinen ho v poměrné části nahradit; pokud zaplaceno ještě nebylo, má dopravce nárok pouze na tuto poměrnou část.⁷⁵² Zaplatil-li odesílatel, resp. příjemce v souvislosti s přepravou zásilky **clo**, je dopravce rovněž povinen ho nahradit, a to v celém rozsahu při úplné ztrátě či celkovém znehodnocení zásilky, resp. poměrným dílem v případě částečné ztráty nebo částečného poškození. Poměrný díl dopravcovi náhradové povinnosti bude odpovídat poměru hodnoty nepoškozené zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě a hodnoty dodané poškozené zásilky, resp. hodnoty poškození ve smyslu čl. 25 odst. 1 Úmluvy CMR.

Nicméně v souvislosti s dikcí čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR vyvstává v praxi jeden zásadní problém, a sice, co všechno je možné považovat za **jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou**. Principiálně platí, že mezi tyto výlohy nelze řadit náklady vzniklé před samotným převzetím zásilky, jako např. náklady balení či předskladování zboží, neboť tyto jsou imanentní součástí nahrazované hodnoty zboží a byly by tak hrazeny duplicitně.⁷⁵³ Stejně tak se nehradí náklady na odstranění následků škodné události či vyčištění vozovky, resp. jiné výdaje, které vznikly v souvislosti se škodou na zásilce anebo v důsledku uplatnění škodového nároku (např. soudní výlohy);⁷⁵⁴ naproti tomu dopravcem hrazené náklady budou představovat náklady na vážení, dobírku, importní a exportní daně, zbožové pojistné a všechny další výdaje, jež nejsou zahrnuty v hodnotě přepravovaného zboží, stejně jako výlohy vzniklé v souvislosti s ukončením

⁷⁵¹ Srov. rozsudek BGH ze dne 14. 12. 1988, sp. zn. I ZR 235/86, kde se podává, že *náhrada poměrné části přepravného a některých nákladů vzniklých v souvislosti s přepravou se zjevně vztahuje k případům, kdy přepravné i tyto náklady již byly zaplacené. Z vyjádřeného smyslu a účelu ustanovení čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR lze dále dovodit, že úhradu doposud dlužných částek již nelze provést. To je zřejmé zejména u přepravného, neboť nárok na jeho zaplacení v případě úplné ztráty zásilky či jejího celkového poškození zcela odpadá, tj. přepravné nemusí být vůbec zaplacené.*

⁷⁵² Srov. citovaný rozsudek BGH ze dne 14. 12. 1988, sp. zn. I ZR 235/86, kde soud uzavírá (právní větou): *V případě částečné ztráty nebo částečného poškození zásilky se dle čl. 23 odst. 4 a 25 odst. 1 Úmluvy CMR poměrně snižuje nárok na zaplacení přepravného, a to bez nutnosti provedení započtení (ze strany odesílatele, resp. příjemce) ve vztahu k jeho zbylé části.*

⁷⁵³ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1251 s.

⁷⁵⁴ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2009, sp. zn. 23 Cdo 4039/2008, v němž soud podotýká: *Zatímco v případě postupné přepravy náleží dopravci, který podle ustanovení Úmluvy CMR zaplatil náhradu škody, právo postihu spočívající v částkách zaplacené náhrady škody, úroků a výloh, to vše proti dopravci, který se podílel na provedení přepravy a jehož jednáním byla způsobena škoda, v případě jen jednoho dopravce se jeho odpovědnost posuzuje podle čl. 17 – 29 Úmluvy CMR, který soudní výlohy do odpovědnosti dopravce nezařazuje.*

přepravy, jako např. náklady vykládky.⁷⁵⁵ Zásadně tedy platí, že se nahrazují **náklady přímo spojené se sjednanou přepravou** zásilky, nikoliv náklady vzniklé v důsledku škodné události.⁷⁵⁶ Ve starší literatuře se však lze setkat i s opačným názorem, který takové náklady (zapříčiněné samotnou škodnou událostí) mezi refundovatelné výlohy řadí.⁷⁵⁷ Jestli má být tedy pojem *jiných výloh vzniklých v souvislosti s přepravou* vykládán úzce nebo široce je předmětem diskusí v odborné veřejnosti; za širší interpretaci se zasazuje např. anglická doktrína.⁷⁵⁸ Naproti tomu německý nejvyšší soud zastává opačný názor a prosazuje spíše výklad úzký.⁷⁵⁹

Konečně je záhodno zmínit, že oprávněný může požadovat **úroky z náhrady škody ve výši 5 % ročně**, které se počítají ode dne zaslání písemné reklamace dopravci, pokud však taková reklamace nebyla podána, ode dne podání žaloby u soudu (srov. čl. 27 odst. 1 Úmluvy CMR).⁷⁶⁰ Nárok na zaplacení tohoto příslušenství škodové pohledávky platí jak pro škody vzniklé ztrátou či poškozením zásilky, tak pro škody vzniklé v důsledku překročení dodací lhůty.

3.4.5.2. Náhrada škody při poškození zásilky

Při poškození zásilky je dopravce povinen nahradit **částku, o kterou se její hodnota snížila**, přičemž tato částka se vypočte z hodnoty zásilky stanovené dle čl. 23 odst. 1, 2 a 4 Úmluvy CMR (srov. čl. 25 odst. 1 Úmluvy CMR). I v případě poškození zásilky se ve vztahu k rozsahu náhradové povinnosti dopravce uplatňuje výhradně objektivní měřítko bez zohlednění specifických okolností na straně odesílatele, resp.

⁷⁵⁵ KROFTA, J. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 163 - 164 s.

⁷⁵⁶ Srov. rozsudek BGH ze dne 26. 06. 2003, sp. zn. I ZR 206/00, jehož právní věta zní: *K jiným výlohám vzniklým v souvislosti přepravou ztracené zásilky dle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR patří jen ty náklady, které by vznikly i v případě řádně provedené přepravy a přispěly by tak k hodnotě zboží v místě určení, tedy nikoliv náklady podmíněné samotnou škodnou událostí.*

⁷⁵⁷ LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 54 s.

⁷⁵⁸ Srov. MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 954 s., pozn. pod čarou č. 29.

⁷⁵⁹ Srov. např. citovaný rozsudek BGH ze dne 26. 06. 2003, sp. zn. I ZR 206/00 anebo též rozsudek BGH ze dne 10. 12. 2009, sp. zn. I ZR 154/07, kde se dovozuje, že *pravidla odpovědnosti dle čl. 23 odst. 1 až 4 Úmluvy CMR rozlišují jednak škodu, která vznikla v důsledku ztráty zásilky, a dále s přepravou související náklady odesílatele, resp. příjemce. Škody dle čl. 23 odst. 1 a 2 se kompenzují náhradou hodnoty zásilky. Náhrada dalších škod je – jak plyne z čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR – vyloučena. Bez náhrady zůstávají rovněž všechny náklady související se škodnou událostí. Riziko v tomto ohledu nese proto zásadně strana odesílatele, a to včetně rizika ušlého zisku či výpadku produkce na straně příjemce.*

⁷⁶⁰ K tomu srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 11. 2007, sp. zn. 32 Odo 1045/2006.

příjemce.⁷⁶¹ Poškozením zásilky se pro účely rozebíraného ustanovení rozumí **pouze částečné poškození**, tedy nikoliv poškození, jehož následkem je totální ekonomické znehodnocení převzaté zásilky. Taková zásilka se ve smyslu čl. 25 Úmluvy CMR nepovažuje za poškozenou, nýbrž za ztracenou, protože se při výpočtu limitované náhradové povinnosti dopravce použije čl. 23 Úmluvy CMR. Aby bylo možné dospět k částce, o kterou se hodnota zásilky snížila, je nejprve nutné stanovit její hodnotu ve smyslu čl. 23 odst. 1 Úmluvy CMR, tedy hodnotu v místě a době převzetí zásilky k přepravě. Poté je potřeba určit hodnotu zásilky po jejím poškození (ideálně v místě a době převzetí zásilky k přepravě),⁷⁶² která se následně odečte od hodnoty zásilky nepoškozené. Výsledná hodnota pak představuje právě **rozsah náhradové povinnosti dopravce** při poškození zásilky ve smyslu čl. 25 odst. 1 Úmluvy CMR.⁷⁶³ Není vyloučeno, aby soud při určení výše škodového nároku (poškození zásilky) aplikoval § 136 o. s. ř.⁷⁶⁴

I nárok na náhradu škody za poškození zásilky je však v jednotném „limitujícím duchu“ Úmluvy CMR omezen, když platí, že **náhrada škody nesmí přesahovat** (a) je-li poškozením znehodnocena celá zásilka, částku, která by se vyplatila při její úplné ztrátě,⁷⁶⁵ (b) je-li poškozením znehodnocena pouze část zásilky, částku, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky (srov. čl. 25 odst. 2 Úmluvy CMR). Jak již bylo uvedeno, poškození zásilky, v jehož důsledku byla zásilka celkem znehodnocena, je v tomto případě postaveno na roveň její úplné ztráty. Přitom je irelevantní, jestli došlo k poškození celé zásilky, anebo pouze její části, které (poškození) ovšem způsobuje totální ekonomické znehodnocení celé zásilky, resp. jejího zbytku. V takovém případě se zásilka považuje za úplně ztracenou, přičemž

⁷⁶¹ Srov. výše citovaný rozsudek BGH ze dne 15. 10. 1992, sp. zn. I ZR 260/90.

⁷⁶² Srov. rozsudek OGH ze dne 08. 07. 2004, sp. zn. 6 Ob 309/03.

Současně platí, že vodítkem k určení hodnoty poškození zásilky mohou být též náklady na její opravu, resp. uvedení v předešlý stav. K tomu srov. rozsudek BGH ze dne 03. 03. 2005, sp. zn. I ZR 134/02, v němž soud podotýká, že *odvolací soud při výpočtu odškodnění dle čl. 25 odst. 1 a 23 odst. 2 Úmluvy CMR správně vycházel z toho, že v případech, v nichž lze jen stěží stanovit nahrazovanou hodnotu poškozeného zboží, mohou být podkladem pro určení snížené hodnoty zásilky i náklady na její uvedení v předešlý stav.*

⁷⁶³ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 400 s.

⁷⁶⁴ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 09. 2009, sp. zn. 32 Cdo 2529/2008.

⁷⁶⁵ Srov. rozsudek BGH ze dne 03. 07. 1974, sp. zn. I ZR 120/73, v němž se podává: *Kromě toho odvolací soud přehlédl, že má-li částečné poškození zásilky za následek její celkové znehodnocení, rozšiřuje se i rozsah náhradové povinnosti dopravce. Tomu neodporují ani příslušná ustanovení Úmluvy CMR. Její čl. 25 odst. 2 vychází spíše z toho, že celá zásilka může být znehodnocena z důvodu poškození její části, a pro tento případ stanovuje, že odškodnění nesmí přesahovat částku, která by se vyplatila při celkové ztrátě.*

doprovce je povinen hradit škodu jako při úplné ztrátě s limitací ve smyslu čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR (tj. 8,33 zúčtovacích jednotek, resp. 25 zlatých franků o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900 za kilogram chybějící hrubé hmotnosti). Pokud je poškozena pouze část zásilky, hradí dopravce škodu, kterou by musel zaplatit při ztrátě poškozením znehodnocené části. Vede-li částečné poškození ke ztrátě jiné části zásilky, počítá se odškodnění zvlášť dle čl. 23 a 25 Úmluvy CMR.⁷⁶⁶

Konečně nutno dodat, že i v případě škody vzniklé poškozením zásilky platí čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR, a tudíž je dopravce povinen nahradit dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to v rozsahu, v jakém byla zásilka poškozena.

3.4.5.3. Náhrada škody při překročení dodací lhůty

Výše náhradové povinnosti dopravce je limitována i v případě jeho odpovědnosti za škodu způsobenou překročením dodací lhůty. Dopravce je v takovém případě povinen hradit **škodu pouze do výše dovozního**, tj. přepravného (srov. čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR). Nutno připomenout, že nárok na náhradu škody, jež vznikla porušením povinnosti dopravce provést přepravu v rámci sjednané, resp. čl. 19 Úmluvy CMR podpůrně stanovené přepravní lhůty, má oprávněný vedle svého práva na náhradu škody na zásilce samotné,⁷⁶⁷ přičemž jeho základním předpokladem je opožděné dodání zásilky do místa určení a skutečná škoda vzniklá v příčinné souvislosti s tímto prodlením (např. smluvní pokuta sjednaná mezi odesílatelem jako prodávajícím a příjemcem jako kupujícím pro případ pozdního dodání zakoupeného zboží, ušlý zisk odesílatele anebo příjemce atd.).⁷⁶⁸

Nutno též dodat, že čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR neplatí při škodě vzniklé z důvodu překročení dodací lhůty, což je zcela logické zejména u přepravného. Nárok

⁷⁶⁶ BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 1150 s.

⁷⁶⁷ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 954 s.

⁷⁶⁸ Srov. rozsudek OGH ze dne 15. 02. 1979, sp. zn. 7 Ob 545/79, kde soud dovozuje: *Čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR nutno vykládat v tom smyslu, že uplatnění nároku dle tohoto ustanovení předpokládá důkaz ohledně vzniku škody výlučně z důvodu pozdního dodání zásilky. Dle tohoto ustanovení proto nemůže být požadována náhrada nepřímých škod, které se projeví v důsledku škody na zboží na jiném majetku poškozeného.*

Srov. též rozsudek BGH ze dne 14. 07. 1993, sp. zn. I ZR 204/91.

doprovce na jeho zaplacení totižto při překročení dodací lhůty nezaniká, neboť doprava nakonec provedena byla, byť opožděně. Nesmí však být současně zjištěna též ztráta či poškození zásilky.

3.4.5.4. Uplatnění mimosmluvních nároků

Úmluva CMR limituje v případě ztráty či poškození zásilky, resp. překročení dodací lhůty rovněž možnost uplatnění **mimosmluvních nároků** dle příslušného národního právního řádu, avšak pouze ve vztahu mezi dopravcem a oprávněným, tj. odesílatelem a příjemcem. Čl. 28 odst. 1 Úmluvy CMR normuje, že může-li ztráta zásilky, její poškození anebo překročení dodací lhůty vést k uplatnění mimosmluvních nároků dle příslušných (národních) právních předpisů, může se dopravce odvolat na ta ustanovení této úmluvy, která jeho odpovědnost vylučují, resp. určují anebo omezují rozsah náhrady škody. Současně platí, že jsou-li při ztrátě, poškození zásilky anebo překročení dodací lhůty uplatněny nároky z mimosmluvní odpovědnosti proti některé z osob, za které dopravce dle čl. 3 Úmluvy CMR odpovídá, může se i tato osoba odvolat na ta ustanovení této úmluvy, která odpovědnost dopravce vylučují či určují, resp. omezují rozsah jeho náhradové povinnosti (srov. čl. 28 odst. 2 Úmluvy CMR).⁷⁶⁹

Vůči dopravci tedy mohou být ze strany odesílatele či příjemce **vznášeny nároky z mimosmluvní (deliktní) odpovědnosti** dle národního právního řádu, nesmí ovšem odporovat kogentním ustanovením Úmluvy CMR.⁷⁷⁰ Tyto nároky se musí zakládat na ztrátě, poškození zásilky či překročení dodací lhůty, čl. 28 Úmluvy CMR se tak neuplatní na nároky vzniklé např. v důsledku nevybrání dobírky (srov. čl. 21 Úmluvy CMR) anebo způsobení újmy na životě či zdraví osob.⁷⁷¹ Současně platí, že vůči takto uplatněným nárokům se dopravce v rámci své obrany může dovolat veškerých ustanovení Úmluvy CMR, která jeho odpovědnost za škodu vylučují či omezují. Uvedené ovšem neplatí v případě tzv. kvalifikované odpovědnosti dopravce

⁷⁶⁹ Srov. rozsudek OGH ze dne 30. 11. 2016, sp. zn. 7 Ob 197/16w, kde soud dovozuje, že *budou-li nároky z mimosmluvní odpovědnosti za ztrátu či poškození zásilky, resp. za překročení dodací lhůty vzneseny vůči osobám, za které dopravce dle čl. 3 Úmluvy CMR odpovídá, mohou se i tyto osoby ve smyslu čl. 28 odst. 2 Úmluvy CMR odvolat na ta její ustanovení, která odpovědnost dopravce vylučují anebo která určují či omezují rozsah náhrady škody. To platí i v případě druhého poddopravce.*

⁷⁷⁰ Srov. rozsudek BGH ze dne 28. 04. 1998, sp. zn. I ZR 32/86.

⁷⁷¹ EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelgesetzbuch. Band 2. Kommentar.* Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 1268 s.

(srov. čl. 29 Úmluvy CMR).⁷⁷² Co se týče možných **nároků třetích osob**, tj. osob nijak nezúčastněných na přepravní smlouvě, je převládající názor takový, že tyto nároky uplatnit lze, avšak bez limitace ve smyslu čl. 28 Úmluvy CMR.⁷⁷³

3.4.6. Prolomení limitace náhradové povinnosti

K prolomení limitace výše náhradové povinnosti dopravce dochází primárně tehdy, byla-li dle čl. 24 a 26 Úmluvy CMR udána **cena zásilky** anebo **zvláštní zájem na jejím dodání** (srov. čl. 23 odst. 6 Úmluvy CMR). Jinými způsoby nelze (smluvně) odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR rozšířit (srov. čl. 41 Úmluvy CMR).⁷⁷⁴ Úmluvou stanovené mantinely odpovědnosti dopravce neplatí též v případě zjištění tzv. **kvalifikované odpovědnosti** ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR.

3.4.6.1. Udání ceny zásilky

Jak shora naznačeno, prvním případem možného prolomení zásady limitované náhrady škody představuje situace předpokládaná čl. 24 Úmluvy CMR, dle něhož odesílatel může, zaplatí-li dohodnutý **příplatek k přepravnému**, udat v nákladním listě **cenu zásilky** převyšující hranici stanovenou v čl. 23 odst. 3 této úmluvy; udaná cena pak nahrazuje tuto hranici. Předně nutno zdůraznit, že daný institut lze využít jak v případě **úplné či částečné ztráty zásilky, tak v případě jejího poškození**. Nelze jej však aplikovat na náhradovou povinnost vniklou v důsledku překročení dodací lhůty, neboť – jak plyne z dikce čl. 24 Úmluvy CMR – jeho záběr směřuje pouze k čl. 23 odst. 3 této úmluvy, jenž se týká limitace náhrady škody za ztrátu či poškození zásilky.⁷⁷⁵

⁷⁷² Srov. rozsudek OGH ze dne 25. 01. 1990, sp. zn. 7 Ob 698/89.

⁷⁷³ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 960 s. Srov. též STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1253 s.

⁷⁷⁴ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 45 s.

⁷⁷⁵ LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 55 s.

Mezi předpoklady tohoto institutu patří sjednání příplatku k přepravnému mezi odesílatelem a dopravcem,⁷⁷⁶ zaplacení tohoto příplatku, a dále zanesení takové dohody do vystaveného nákladního listu (v případě, že nákladní list vystaven nebyl, nelze tento institut využít).⁷⁷⁷ Zápis této skutečnosti do přepravního dokladu tak má konstitutivní charakter.⁷⁷⁸ Vymezení hodnoty či ceny zásilky v celních nebo jiných dokladech doprovázejících přepravované zboží proto nepostačuje.⁷⁷⁹ Nicméně otázka, jestli je faktická **úhrada sjednaného příplatku** k přepravnému nezbytným předpokladem možnosti aplikace čl. 24 Úmluvy CMR je v literatuře sporná. Vycházejí ze závazné textace zmíněného článku v anglickém a francouzském jazyce (*against payment of a surcharge to be agreed upon / contre paiement d'un supplément de prix à convenir*) se povětšinou dovozuje, že skutečná úhrada příplatku nutná je.⁷⁸⁰ V praxi se však s využitím čl. 24 Úmluvy CMR lze setkat jen velmi zřídka.

Jak správně dovozuje odborná literatura, udaná cena zásilky **nemusí odpovídat její skutečné hodnotě**, neboť tento údaj stanovuje pouze nejvyšší hranici odpovědnosti dopravce; je-li výše škodového nároku při ztrátě či poškození zásilky vypočtená v souladu s čl. 23 odst. 1 a 2, resp. 25 odst. 1 Úmluvy CMR nižší, než udaná cena zásilky, je dopravce povinen nahradit tuto (nižší) částku; pokud však skutečná cena zásilky překračuje dohodnutou (udanou) cenu, hradí dopravce škodu pouze do výše této udané ceny.⁷⁸¹

Udání ceny zásilky se každopádně vztahuje pouze na náhradu škody vzniklou na zásilce samotné v důsledku její ztráty či poškození (nakolik směřuje pouze k čl. 23 odst. 3), **nevztahuje se na náhradu jiných škod**, které oprávněnému v příčinné souvislosti

⁷⁷⁶ Srov. rozsudek OGH ze dne 26. 04. 2001, sp. zn. 2 Ob 40/00 x, v němž se podává, že *dle obecného mínění nemá odesílatel právo stanovit vyšší hodnotu zásilky jednostranným prohlášením, nýbrž je ohledně této skutečnosti vždy potřebná dohoda s dopravcem.*

⁷⁷⁷ Srov. např. rozsudek OGH ze dne 30. 08. 1990, sp. zn. 8 Ob 561/90.

⁷⁷⁸ FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGBN und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 398 s.

⁷⁷⁹ STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden*. 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1250 s.

⁷⁸⁰ MANKOWSKI, P. *Commercial Law*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 955 s.

Srov. též článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 09. 04. 2016 s názvem *Je třeba nezapomenout na příplatek k přepravnému*, jehož autorem je p. Radek Novák z Katedry logistiky VŠE v Praze, který uzavírá, že *vzhledem k již výše zmíněnému kogentnímu charakteru Úmluvy CMR (tedy veškerých jejích ustanovení) se totiž – při opomenutí sjednání, respektive úhrady příplatku k přepravnému – o uplatnění uvedených článků 24 a 26 de iure nejedná!* Celý článek je dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/je-treba-nezapomenout-na-priplatek-k-prepravnemu>

⁷⁸¹ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 435 s.

se škodnou událostí vzniknou.⁷⁸² To je ovšem možné ošetřit udáním částky zvláštního zájmu na dodání zásilky ve smyslu čl. 26 Úmluvy CMR.

3.4.6.2. Udání částky zvláštního zájmu na dodání zásilky

Dle čl. 26 odst. 1 Úmluvy CMR platí, že odesílatel může, zaplatí-li dohodnutý příplatek k přepravnému, udat v nákladním listě **částku zvláštního zájmu na dodání zásilky** pro případ její ztráty, poškození anebo překročení dodací lhůty. Na rozdíl od udání ceny zásilky se tedy tento institut vztahuje jak na škody vzniklé ztrátou či poškozením zásilky, tak na **škody vzniklé v důsledku překročení dodací lhůty**. V takovém případě může oprávněný požadovat – nezávisle na náhradách škod stanovených v čl. 23, 24 a 25 Úmluvy CMR – náhradu dalších prokázaných škod, a to až do výše částky udaného zájmu na dodání zásilky (srov. čl. 26 odst. 2 Úmluvy CMR). V případě založení odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou ztrátou či poškozením zásilky, resp. překročením dodací lhůty je tak dopravce povinen nahradit způsobené škody v rámci limitů stanovených dle čl. 23 až 25 Úmluvy CMR, nad rámec těchto omezení je však povinen hradit i jakékoliv další, oprávněným prokázané škody až do výše sjednané a v nákladním listě uvedené částky zvláštního zájmu na dodání zásilky.

I mezi předpoklady tohoto institutu patří vzájemné ujednání určité částky zvláštního zájmu na dodání přepravovaného zboží mezi odesílatelem a dopravcem, vymezení chráněného zájmu (tj. ztráta, poškození či překročení dodací lhůty), sjednání a zaplacení příplatku k přepravnému a konstitutivní zápis ujednané částky zvláštního zájmu do vystaveného nákladního listu.⁷⁸³ Jsou-li naplněny tyto podmínky, je dopravce povinen nahradit – pochopitelně dle charakteru, rozsahu a následků škodné události i vymezení chráněného zájmu – škodu vzniklou na zásilce ztrátou či poškozením s limitací ve smyslu čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR, škodu vzniklou překročením dodací lhůty s limitací dle čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR, dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky dle čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR, a konečně jakékoliv

⁷⁸² Srov. rozsudek OGH ze dne 21. 02. 1985, sp. zn. 7 Ob 22/84, v němž soud uvádí, že *dle zvláštního ustanovení čl. 25 odst. 1 Úmluvy CMR se v případě poškození zásilky hradí částka, o kterou se její hodnota snížila. Na rozdíl od náhrady škody způsobené překročením dodací lhůty se nenahrazují jiné nepřímé škody jako např. ušlý zisk.*

⁷⁸³ Srov. rozsudek BGH ze dne 14. 07. 1993, sp. zn. I ZR 204/91, jehož právní věta zní: *Určení částky zvláštního zájmu na dodání zásilky dle čl. 26 odst. 1 Úmluvy CMR lze provést pouze zápisem do nákladního listu.*

další (prokázané) škody, jež oprávněnému vzniknou v příčinné souvislosti se škodnou událostí, a to až do výše udaného zvláštního zájmu na dodání.

Je-li chráněným zájmem včasné dodání zásilky, je možné sjednat částku zvláštního zájmu pouze tehdy, byla-li v přepravní smlouvě sjednána **fixní dodací lhůta**; využití tohoto institutu tak nepřichází v úvahu v případě překročení dodací lhůty stanovené podpůrně čl. 19 Úmluvy CMR.⁷⁸⁴ Nutno ovšem konstatovat, že ani využívání tohoto institutu, jehož aplikace je přípustná i v kombinaci s udáním ceny zásilky dle čl. 24 Úmluvy CMR, není v praxi mezinárodní silniční nákladní přepravy velmi obvyklé.

3.4.6.3. Kvalifikovaná odpovědnost dopravce

Odpovědnostní koncepce Úmluvy CMR, která principiálně limituje dopravce v jeho povinnosti nahradit škodu vzniklou v důsledku ztráty, poškození zásilky či překročení dodací lhůty, resp. jinou škodu (např. škodu způsobenou nevybráním dobírky), tuto zásadu legitimně opouští v případě, že se dopravce dopustí **obzvlášť závažného jednání**, jež je v příkrém rozporu se stěžejním požadavkem jeho odborné, profesionální péče o svěřenou zásilku, resp. požadavkem řádného plnění přepravní smlouvou převzatých povinností. Dopravce se takto nemůže dovolávat ustanovení IV. kapitoly Úmluvy CMR, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, pokud byla škoda způsobena **úmyslně** nebo takovým zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se věc projednává, považuje za **rovnocenné úmyslu** (srov. čl. 29 odst. 1 Úmluvy CMR). Uvedené platí obdobně, pokud se takového (zaviněného) jednání dopustili zástupci nebo pracovníci dopravce, resp. jiné jím k provedení přepravy použité osoby, a to za předpokladu, že jednali v rámci svých pracovních úkolů;⁷⁸⁵ okruh těchto osob blíže vymezuje čl. 3 Úmluvy CMR, přičemž v takovém případě se ani tito zástupci, pracovníci nebo jiné použité osoby nemohou

⁷⁸⁴ KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 174 s.

⁷⁸⁵ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010, ve kterém soud uzavírá, že za jednání zástupců, pracovníků nebo ostatních dopravcem použitých osob „v rámci svých pracovních úkolů“ je třeba považovat i úmyslné jednání této osoby, pokud tato osoba jednala v rámci uložených pracovních úkolů, i když nejednala v zájmu dopravce, ale svým jednáním výlučně sledovala vlastní zájmy nebo zájmy třetí osoby. Dopravce tak zásadně odpovídá za jednání řidiče pověřeného provedením přepravy spočívající v krádeži tohoto zboží, jehož se dopustil během přepravy. Naopak tento dopravce by například neodpovídal za škodu, kterou by tento řidič úmyslně způsobil krádeží zboží v obchodu, neboť v tomto případě v rámci uložených pracovních úkolů nejedná. Stejně tak je třeba aplikovat čl. 29 Úmluvy CMR.

odvolávat, pokud jde o jejich osobní odpovědnost, na vylučující či omezující ustanovení IV. kapitoly Úmluvy CMR (srov. čl. 29 odst. 2 Úmluvy CMR). Úmluva CMR tedy konstruuje v případě kvalifikované dopravcovy odpovědnosti její **další předpoklad, a sice zavinění**.

Byť Úmluva CMR operuje s termíny *úmysl a zavinění rovnocenné úmyslu*, tyto pojmy žádným způsobem nedefinuje, nutno proto vyjít z jejich definice ve smyslu příslušného národního právního řádu. Ani české občanské právo hmotné však tyto pojmy nijak nevymezuje, přičemž nauka odkazuje na trestní právo hmotné, které rozlišuje dvě formy zavinění, a sice **úmysl a nedbalost**. Zavinění ve formě úmyslu je vybudováno na složce intelektuální a volní, v čem tkví také základní rozdíl mezi úmyslem a nedbalostí, když u nedbalosti složka volní zcela absentuje.⁷⁸⁶ O úmyslu přímém (*dolus directus*) hovoříme tehdy, pokud škůdce věděl, že svým jednáním způsobí škodu, resp. věděl, že ji způsobit může, a také ji způsobit chtěl. Nepřímý úmysl (*dolus eventualis*) zase nastává tehdy, pokud škůdce věděl, že může způsobit škodu, a pro případ, že ji způsobí, s tím byl srozuměn. Naproti tomu vědomá nedbalost představuje případ, kdy škůdce věděl, že svým jednáním může způsobit škodu, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal, že se tak nestane. Nevědomá nedbalost znamená, že škůdce nevěděl, že může způsobit škodu, ačkoliv o tom vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

Zavinění rovnocenné úmyslu ovšem nedefinuje ani české trestní právo. Musí se každopádně jednat o takovou míru nedbalosti, která je jen stěží vysvětlitelná při zohlednění povinnosti dopravcovy řádné péče o zásilku, a to ve vztahu k její hodnotě a významu.⁷⁸⁷ V souvislosti s tímto pojmem se i v soudní judikatuře členských států Úmluvy CMR operuje s pojmem **hrubé nedbalosti**. Hrubou nedbalost⁷⁸⁸ definuje český trestní zákoník ve svém § 16 odst. 2, dle něhož je trestný čin spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o jeho zřejmé bezohlednosti k zájmům chráněným trestním zákonem. Hrubou nedbalostí se tedy rozumí vyšší stupeň intenzity nedbalosti, ať již vědomé či nevědomé, a to na

⁷⁸⁶ ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné*. 7. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 187 s.

⁷⁸⁷ SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ)*. *Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 473 s.

⁷⁸⁸ Tento pojem používá na vícero místech i občanský zákoník (srov. např. § 2898 OZ), jeho definiční vymezení však neposkytuje.

základě přístupu pachatele k požadavku náležité opatrnosti, kterou zákon charakterizuje jako „**zřejmou bezohlednost**“.⁷⁸⁹ Odborná literatura však poukazuje na tendenci současné civilistiky odpoutávat se od trestněprávních pojmů, pročež nelze bez dalšího tuto trestněprávní definici převzít.⁷⁹⁰ Z uvedeného pojmového vymezení nicméně vyšel i Nejvyšší soud ČR, který poskytl definici zavinění rovnocenného úmyslu, resp. hrubé nedbalosti pro účely mezinárodní silniční nákladní přepravy ve svém rozsudku ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012.⁷⁹¹ Stejně tak zahraniční judikatura dovozuje, že hrubá nedbalost je dána tam, kde dochází k **hrubému subjektivnímu i objektivnímu jednání proti požadavkům řádné péče o zásilku** při přepravě, a to v poměrně značném rozsahu, přičemž je zřejmé, že tohoto jednání by se jiní v totožném případě či situaci zpravidla nedopustili.⁷⁹² Každopádně jestli bude možné označit jednání dopravce za úmyslné či hrubě nedbalé, bude vždy záviset na **konkrétních okolnostech případu**, nejčastěji se za takové jednání považuje odstavení vozu na nehlídaném parkovišti na delší čas, jízda pod vlivem alkoholu anebo únavy při nedodržení povinných přestávek, značné překročení nejvyšší povolené rychlosti či jiné závažné porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích atd.

V případě tzv. kvalifikované odpovědnosti se dopravce **nemůže dovolávat** zejména privilegovaných či nepřivilegovaných liberačních důvodů dle čl. 17 odst. 2 a 4 Úmluvy CMR, spoluodpovědnosti odesílatele, resp. příjemce ve smyslu čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR, právní domněnky přenašející důkazní břemeno dle čl. 18 odst. 2 Úmluvy CMR, limitace náhrady škody za nevybrání dobírky dle čl. 21 Úmluvy CMR, omezení rozsahu náhradové povinnosti při ztrátě či poškození zásilky ve smyslu čl. 23 odst. 3 a 25 odst. 2 Úmluvy CMR, jakož i v případě překročení dodací lhůty dle čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR. Padají rovněž omezení spočívající v zákazu hrazení jiných než v čl. 23 odst. 4 Úmluvy CMR vymezených škod (dovozné, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou), stejně jako ochrana poskytována udáním ceny zásilky anebo

⁷⁸⁹ ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné*. 7. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 193 s.

⁷⁹⁰ HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 199 s.

⁷⁹¹ Právní věta tohoto rozhodnutí zní: *Za zavinění rovnocenné úmyslu podle práva České republiky je pro účely ustanovení čl. 29 odst. 1 a čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR třeba považovat hrubou nedbalost. Hrubá nedbalost je nedbalostí nejvyšší intenzity, jež svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění jeho povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob.*

⁷⁹² Srov. rozsudek BGH ze dne 27. 06. 1985, sp. zn. I ZR 40/83.

částky zvláštního zájmu na jejím dodání v souladu s čl. 24 a 26 Úmluvy CMR. Neplatí ani úroková sazba stanovená čl. 27 Úmluvy CMR, když se oprávněný může domáhat příslušenství (úroků z prodlení) ve výši dle příslušného národního práva. Konečně dochází též k prodloužení jinak jednoroční promlčecí lhůty až na 3 roky (srov. čl. 32 odst. 1 věta druhá Úmluvy CMR).

Je zřejmé, že důsledky založení kvalifikované odpovědnosti dopravce pro něj mohou být zcela **fatální, až likvidační**, a to i (zejména) proto, že téměř žádná pojistná smlouva nekryje tuto formu odpovědnosti založenou na úmyslném (zaviněném) jednání.⁷⁹³ Navíc tendence soudů členských států Úmluvy CMR stále více směřuje ke zpříšňování podmínek odpovědnosti dopravce a pojmu jeho odborné, profesionální péče o svěřenou zásilku, a to právě i ve vztahu k možné kvalifikované odpovědnosti za škodu vzniklou na převzaté zásilce či v důsledku překročení dodací lhůty.

3.5. Novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, účinná od 01. 01. 2019

Závěrem nelze nezmínit, že s účinností od 01. 01. 2019 došlo v oblasti právní úpravy vnitrostátní silniční nákladní přepravy k podstatné změně, když nabyla účinnosti novela č. 304/2017 Sb., kterou byl **změněn zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**. Konkrétně se jedná o nové ustanovení § 9a uvedeného zákona, dle něhož se *ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě CMR použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců*. Od zmíněného data tedy dochází ke **sloučení právního režimu vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní přepravy**, po kterém volala jak aplikační praxe, tak odborná veřejnost již dlouhou dobu. Tento krok je proto nutné hodnotit kladně, nicméně způsob, který zákonodárce zvolil k dosažení sledovaného cíle, už tak pozitivně klasifikovat nelze.

⁷⁹³ SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 60 s.

Nejasnosti vyvolává především skutečnost, že z dikce zákona není možné zcela jednoznačně dovodit, **kteřa konkrétní ustanovení Úmluvy CMR mají být do vnitrostátní právní úpravy převzata.** Vágní vymezení nově (nutně) aplikovatelných „*ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě CMR*“⁷⁹⁴ jistě nelze označit za legislativně dokonalé a je zřejmé, že v budoucnu přinese možné výkladové spory. Pochopitelně se nabízí jednoduchá logická odpověď, že se jedná o všechna ustanovení kapitoly III (uzavření a provádění přepravní smlouvy, tj. čl. 4 až 16), kapitoly IV (odpovědnost dopravce, tj. čl. 17 až 29), kapitoly V (reklamace a žaloby, tj. čl. 30 až 33) a kapitoly VI (ustanovení o přepravě prováděné postupně několika dopravci, tj. čl. 34 až 40). Byl-li ovšem toto zámysl zákonodárce, vystává otázka, proč „nově platná“ ustanovení Úmluvy CMR **nebyla vymezena právě názvy a čísla (zmíněných) kapitol** této mezinárodní smlouvy. Dále není též zřejmé, z jakého důvodu nebylo převzato zrovna ustanovení čl. 3 Úmluvy CMR⁷⁹⁵, stejně jako ustanovení čl. 41, což vyvolává další „zbytečné“ diskuse, jak je pojednáno dále. Nejasnosti vyvolává též možný konkurenční vztah ustanovení § 2569 OZ k ustanovení čl. 32 Úmluvy CMR.⁷⁹⁶

⁷⁹⁴ Předlohou ustanovení § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě bylo nejspíš ustanovení § 439a rakouského podnikatelského zákona (Unternehmensgesetzbuch), které ovšem do vnitrostátní úpravy nově implementovaná ustanovení Úmluvy CMR vymezuje čísla článků této úmluvy (čl. 2 až čl. 30 a čl. 32 až čl. 41), stejně jako uvádí, že se použije vyhotovení této úmluvy ve znění Protokolu ze dne 05. 07. 1978.

⁷⁹⁵ Toto ustanovení má mj. význam i z hlediska aplikace již implementovaného čl. 29 Úmluvy CMR (tzv. kvalifikovaná odpovědnost dopravce), jehož odst. 2 používá stejné definiční vymezení osob, za které dopravce odpovídá (tj. zástupci, pracovníci a jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy), přičemž i doktrinárně a judikatorně se při aplikaci čl. 29 odst. 2 Úmluvy CMR odkazuje právě na čl. 3 této úmluvy.

⁷⁹⁶ Srov. článek na internetovém portále www.epravo.cz ze dne 01. 11. 2018 s názvem *Změny v odpovědnosti silničního dopravce se blíží*, jehož autoři jsou advokáti JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S. a JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D., kteří v této souvislosti poznamenávají, že vyvstává poměrně palčivá otázka, jaký bude od 1. ledna 2019 ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě význam ustanovení § 2569 OZ, podle něž „není-li právo na náhradu škody u dopravce uplatněno do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li zásilka převzata, do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně.“ Z textace ustanovení § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě nelze totiž učinit jasný závěr o tom, zda bude tento paragraf nahrazen pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy ustanoveními Úmluvy CMR o reklamaci, nebo zda bude stát vedle úpravy promlčení a reklamace obsažené v Úmluvě CMR. Z opatrnosti doporučujeme v případě škody uplatňovat právo na její náhradu u dopravce ve výše uvedené lhůtě šesti měsíců i v případě přepravních smluv uzavřených ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě po 1. lednu 2019, dokud nebude otázka aplikace § 2569 OZ na tyto přepravy vyřešena judikaturou. Celý článek je dostupný online zde: <https://www.epravo.cz/top/clanky/zmeny-v-odpovednosti-silnicniho-dpravce-se-blizi-108315.html>

Spor ohledně možného aplikačního rozsahu Úmluvy CMR bude asi nejzřetelnější při „*ustanoveních o uzavření a provádění přepravní smlouvy*“, což – jak již bylo uvedeno – je přesný název kapitoly III této úmluvy, která zahrnuje ustanovení o nákladním listu (čl. 4 až 9), odpovědnosti odesílatele za vadný obal zásilky (čl. 10), informační povinnosti odesílatele (čl. 11), dispozičním oprávnění odesílatele, resp. příjemce (čl. 12), právech a povinnostech příjemce (čl. 13) a překážkách v dodání zásilky do místa určení (čl. 14 až 16). Je každopádně otázkou, co všechno z uvedených práv a povinností **bude možné skutečně považovat za uzavření a provádění přepravní smlouvy** v oblasti vnitrostátní silniční nákladní přepravy, přičemž je víc než zřejmé, že strany této smlouvy, resp. příjemce se budou v případě sporu dovolávat zmíněného vágního legislativního vymezení použitějších ustanovení Úmluvy CMR, a to zejména v případě odpovědnostních závazků založených jejími dotčenými ustanoveními (odpovědnost odesílatele za nepřesnosti a neúplnosti nákladního listu, odpovědnost dopravce za tzv. Paramount Clause, odpovědnost odesílatele za vadný obal zásilky, odpovědnost odesílatele za předané informace a doklady, odpovědnost dopravce za ztrátu či nesprávné použití předaných odkladů atd.).

Nové ustanovení § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě je každopádně **speciálním ustanovením** k obecné právní úpravě smlouvy o přepravě věci v ustanovení § 2555 a násl. OZ, což je umožněno právě ustanovením § 2578 OZ, dle něhož podrobnější úpravu přepravy osob a věcí stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství. Uvedené ustanovení občanského zákoníku tedy nepředpokládá přijetí podrobnější úpravy pouze v přepravním řádu (jakožto v prováděcím předpisu), nýbrž i v jiném právním předpisu (tedy např. v zákoně o silniční dopravě). Implementovaná ustanovení Úmluvy CMR by tedy měla mít povahu **speciálních (zvláštních) ustanovení** ve vztahu k obecné úpravě v občanském zákoníku, a tudíž **by měla tuto úpravu nahrazovat, nikoli stát vedle ní**. To plyne z koncepčního pojetí vztahu obecné a zvláštní právní úpravy a z navazující zásady *lex specialis derogat legi generali*, když speciální úprava vždy nahrazuje úpravu obecnou, je-li předmět úpravy stejný.

Z hlediska odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce, resp. způsobenou překročením dodací lhůty, dochází ke značnému **rozšíření liberačních**

důvodů, neboť katalog těchto důvodů včetně stanoveného způsobu jejich prokazování je značně širší, než stanovuje národní civilní kodex (srov. čl. 17 odst. 2 až 4 Úmluvy CMR). Samozřejmě nejzásadnější změnou je **limitace rozsahu dopravcoví náhradové povinnosti**, a to ať už v případě škody na zásilce samotné, anebo v případě překročení přepravní lhůty. Jelikož občanský zákoník žádné obdobné limity odpovědnosti dopravce neobsahuje, nelze očekávat jakékoliv výkladové nejasnosti a možno uzavřít, že v případě přepravních smluv týkajících se vnitrostátní silniční nákladní přepravy a uzavřených po 01. 01. 2019 bude dopravce odpovídat za úplnou či částečnou ztrátou zásilky do výše 8,33 zúčtovacích jednotek, resp. 25 zlatých franků (o váze 10/31 gramu a ryzosti 0,900) za kilogram chybějící hrubé hmotnosti zásilky (srov. čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR). V případě poškození zásilky bude zase platit čl. 25 odst. 2 Úmluvy CMR, dle něhož nesmí náhrada škody přesahovat (a) je-li poškozením znehodnocena celá zásilka, částku, která by se vyplatila při její úplné ztrátě, (b) je-li poškozením znehodnocena pouze část zásilky, částku, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky. Konečně v případě překročení dodací lhůty bude dopravce povinen hradit škodu jen do výše dovozného, tj. přepravného (srov. čl. 23 odst. 5 Úmluvy CMR). Vyšší náhrady bude možné požadovat pouze tehdy, byla-li udána cena zásilky anebo zvláštní zájem na jejím dodání, resp. v případě zjištění tzv. kvalifikované odpovědnosti dopravce (srov. čl. 24, 26 a 29 Úmluvy CMR).

Zatím pouze akademické diskuse a spory vyvolává též **nepřevzetí čl. 41 Úmluvy CMR**, dle kterého jsou všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení této úmluvy, s výjimkou ustanovení článku 40 neplatná a právně neúčinná; neplatnost takových ujednání však nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení smlouvy. Dle odst. 2 zmíněného článku Úmluvy CMR jsou neplatné zejména všechny doložky, kterými by se dopravci postoupily nároky z pojištění zásilky nebo jakékoliv jiné podobné doložky, jakož i všechny doložky přenášející důkazní břemeno. Vystává tak otázka, jestli bude možné se od ustanovení Úmluvy CMR, která nově platí též v oblasti vnitrostátní silniční nákladní přepravy, smluvně odchýlit, tedy jestli jsou tato ustanovení – ve vnitrostátní silniční přepravě – **dispozitivní, anebo naopak kogentní**. Je zřejmé, že definitivní vyřešení této otázky přinese teprve budoucí soudní praxe, lze nicméně přisvědčit již nyní (v převažné míře) prezentovaným názorům akademické obce i odborné veřejnosti, že tato ustanovení musí

být pojmána jako závazná bez možnosti smluvních odchylek, neboť musí být interpretována ve shodě s duchem a vlastními ustanoveními Úmluvy CMR, jejíž úprava je až na několik výjimek „nemilosrdně“ kogentní.⁷⁹⁷ Tak či onak lze uzavřít, že změna zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, je v současné době **nejdiskutovanějším tématem** v oblasti právní úpravy (vnitrostátní) silniční nákladní přepravy, přičemž je zřejmé, že toto téma bude zaměstnávat jak akademiky, tak soudce, advokáty i dopravce a odesílatele ještě v nejbližších několika letech.

⁷⁹⁷ Srov. článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 24. 06. 2019 s názvem *Úmluva CMR vyplňuje v ČR mezeru po zrušeném silničním přepravním řádu*, v němž se k aktuální změně právní úpravy v oblasti vnitrostátní silniční nákladní přepravy vyjadřují přední domácí odborníci na přepravní právo a mezinárodní právo soukromé. Celý článek je dostupný online zde: <https://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/umluva-cmr-vyplnuje-v-cr-mezeru-po-zrusenem-silnicnim-prepravnim-radu>

Závěr

Stejně jako je přeprava věcí neodmyslitelnou součástí nejenom soudobé lidské společnosti, je i přepravní právo již celkem stabilní složkou našeho právního řádu. K tomu přispívá především bujnost aplikační praxe v oblasti vnitrostátní i mezinárodní nákladní přepravy, která s sebou pochopitelně přináší též hojnost judikatorních výstupů, a to i na úrovni nejvyšších soudních instancí. Obdobně lze konstatovat uspokojivý zájem domácí i zahraniční akademické obce o tuto problematiku, což však jistě neznamená možnost rezignace na další výzkum. Právě naopak, stávající výstupy je potřebné dobře poznat a kritickými úvahami je podrobovat další analýze. I o to se snaží předložená práce, která pojednává o závazkových, a zejména odpovědnostních vztazích subjektů zúčastněných na silniční nákladní dopravě jak v národním, tak v mezinárodním prostoru.

Nejdůležitějším z těchto vztahů je bezpochyby odpovědnostní závazek dopravce, založený v důsledku porušení jeho povinnosti řádného provedení přepravy a péče o převzatou zásilku, na které vznikla tímto titulem škoda. Tato objektivní odpovědnost je vitální součástí závazku založeného přepravní smlouvou, bez které si zajisté nelze představit jeho praktické fungování. Zásadně je vázána na přímé škody vzniklé na zásilce a co do základu nároku omezena výčtem liberačních důvodů, zprošťujících dopravce jeho náhradové povinnosti. Tento odpovědnostní závazek dopravce však nelze vnímat izolovaně a odtrženě od dalších práv a povinností vzniklých na základě smlouvy o dopravě věci. Stejně tak jej už „tradičně“ nelze oddělit od smlouvy zasílatelské a potažmo odpovědnosti zasílatele za škodu vzniklou na zásilce při obstarání přepravy, neboť v praxi se s případy směšování těchto závazků možno stále setkat, přičemž ani do budoucna zřejmě nelze očekávat úplné vymizení tohoto problému.

Právní úprava přepravní smlouvy se v současnosti nachází v ustanoveních § 2555 a násl. OZ, která jsou platná pro všechny druhy přepravy, přičemž podrobnější úprava je přenechána – právě s ohledem na osobitosti těchto různých druhů přepravy (dopravy) – jiným právním předpisům, zejména přepravním řádům. V oblasti silniční nákladní přepravy však v současnosti žádný přepravní řád neexistuje a s ohledem na nedávný legislativní vývoj (implementace Úmluvy CMR do vnitrostátního silničního přepravního práva s účinností od 01. 01. 2019) už zřejmě ani nelze očekávat jeho přijetí.

Zatímco je tedy možné vyčítat vnitrostátní úpravě smlouvy o přepravě věci jisté legislativní nedostatky, Úmluva CMR je ustáleným právním nástrojem, který spolehlivě reguluje právní vztahy v oblasti mezinárodní silniční nákladní přepravy už více než 60 let, a to – nutno zdůraznit – bez podstatných obsahových změn. Navzdory dvěma dodatečně přijatým protokolům, které se však původního znění této mezinárodní smlouvy nijak výrazně nedotýkají, nedošlo k žádným modifikacím či snahám o její nahrazení jinou unifikací. Nakolik tato mezinárodní smlouva platí prakticky v celé Evropě, Rusku i na blízkém východě, její teritoriální aplikace je značná, což samozřejmě vytváří prostor pro bohaté portfolio judikatorních i doktrinárních výstupů, s nimiž se dá pracovat.

Práce reflektuje právní stav ke dni 31. 12. 2018. Neodráží tedy změny ve vnitrostátní právní úpravě přepravní smlouvy, provedené zákonem č. 304/2017 Sb., na jehož základě došlo s účinností od 01. 01. 2019 k implementaci vybraných ustanovení Úmluvy CMR i do oblasti vnitrostátní silniční nákladní přepravy. Důvodem je především doba zahájení studia (r. 2015) i očekávaný datum jeho ukončení, jakož i projektové zaměření disertace, jehož jedním z bodů bylo právě poukázání na odlišnosti právní úpravy přepravní smlouvy a potažmo odpovědnosti dopravce v národním a mezinárodním prostoru. Změna právní úpravy se samozřejmě nedotýká pojednání o smlouvě zasílatelské, rozlišování závazků či náležitostech přepravní smlouvy a odpovědnosti dopravce v mezinárodním měřítku. Navíc je zřejmé, že bude otázkou několika let, než závazky vzniklé před nabytím účinnosti zmíněné novely zcela vymizí z prostoru aplikační i soudní praxe, stejně jako bude záležitostí několika budoucích let, aby si recentní změna vnitrostátního silničního přepravního práva vytvořila dostatečný judikatorní i doktrinární základ, který by mohl být podkladem pro další vědecký výzkum.

Seznam použitých zkratek

OZ – zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

ObčZ – zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

ObchZ – zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

Úmluva CMR – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)

ze dne 19. 05. 1956 [vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. ze dne 27. 11.

1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)]

s. p. ř. – vyhláška ministerstva dopravy č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu

o. s. ř. – zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád

ZMO – zákon č. 101/1963 Sb., zákon o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku (zákoník mezinárodního obchodu)

HGB – německý obchodní zákoník (Handelsgesetzbuch)

BGB – německý občanský zákoník (Bürgerliches Gesetzbuch)

BGH – německý Spolkový soudní dvůr (Der Bundesgerichtshof)

OGH – rakouský Nejvyšší soudní dvůr (Der Oberste Gerichtshof)

NS SR – Najvyšší súd Slovenskej republiky

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

BASEDOW, J., BLASCHCZOK, A., BYDLINSKY, P., DUBISCHAR, R., FRANTZIOCH, F., GOETTE, W., KRONKE, H., MUTZ, G., RUHWEDDEL, E. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 1997, 2204 s.

BASEDOW, J., RÚHL, G., FERRARI, F., ASENSIO, P. M. *Encyclopedia of Private International Law*. Volume 2. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2017, 1854 s.

BEJČEK, J. *Nad interpretačními úskalími odpovědnosti za škodu v obchodních vztazích*. Právní rozhledy, 2000, č. 9, 371 – 377 s.

BEJČEK, J., ELIÁŠ, K., RABAN, P. a kol. *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky*. 4. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, 535 s.

BEJČEK, J., ELIÁŠ, K., RABAN, P. a kol. *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 542 s.

BEJČEK, J., ŠILHÁN, J. a kol. *Obchodní smlouvy. Závazky v podnikání*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, 544 s.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2009, 198 s.

COYLE, J., NOVACK, R., GIBSON, B. *Transportation. A Global Supply Chain Perspective*. 8. vydání. Boston: CENGAGE Learning, 2015, 503 s.

ČERNÁ, S., ŠTENGLOVÁ, I., PELIKÁNOVÁ, I., DĚDIČ, J. a kol. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 736 s.

DĚDIČ, J. *Obchodní zákoník. Komentář. Díl IV*. Praha: Nakladatelství POLYGON, 2002, 4079 s.

DIEDERICH, H. a kol. *Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft*. Gutachten der Gruppe A – Verkehrswirtschaft – des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium vom 5. Dezember 1970. Hoermann – Verlag. Hof/ Saale, 1970, 54 s.

DOHNAL, J., GALVAS, M., OLIVA, J. *Obchodní smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, 230 s.

DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část*. 2. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, 435 s.

EBENROTH, C. T., BOUJONG, K., JOOST, D. *Handelsgesetzbuch. Band 2. Kommentar*. Mnichov: Verlag C. H. Beck / Verlag Franz Vahlen, 2001, 2750 s.

EISLER, J. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha: CODEX Bohemia, 1998, 281 s.

ELIÁŠ, K. a kol. *Občanský zákoník. Velký akademický komentář. 2. svazek*. Praha: Linde Praha, a.s., 2008, 2639 s.

FALDYNA, F. A kol. *Obchodní zákoník s komentářem. II. díl*. 1. vydání. Praha: CODEX Bohemia, s.r.o., 2000, 704 s.

FIALA, J., HRUŠÁKOVÁ, M., STAVINHOVÁ, J., HURDÍK, J., LAVICKÝ, P., DOBEŠOVÁ, L., HANDLAR, J., SELUCKÁ, M. *Meritum Občanské právo*. 2. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012, 965 s.

FIALA, J., KINDL, M. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1618 s.

FRÉMUTH, F., THUME, K. H. *Frachtrecht: Kommentar zu §§ 425-452 HGB, CMR, GüKG, KVO, AGNB und GüKUMB*. Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997, 755 s.

GLANEGGER, P., GÜROFF, G., KIRNBERGER, CH., KUSTERER, S., PEUKER, M., RUß, W., SELDER, J., STUHLFELNER, U. *Handelsgesetzbuch. Heidelberger Kommentar*. Heidelberg: C. F. Müller Verlag, 2002, 1041 s.

HANDLAR, J. *Zánik závazků dohodou v občanském a obchodním právu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 156 s.

HEIDEL, T., SCHALL, A. *Handelsgesetzbuch. Handkommentar*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2011, 2745 s.

HENDRYCH, D. a kol. *Právníký slovník*. Praha: C. H. Beck, 2009, 1481 s.

HOPT, K. J., MERKT, H., BAUMBACH, A. *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*. 34. revidované a rozšířené vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2010, 2323 s.

HORÁLEK, V., SCHELLE, K., TAUCHEN, J. *Encyklopedie pojmů nového soukromého práva*. 2. doplněné vydání. Praha: Linde, 2014, 488 s.

HRÁDEK, J. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 239 s.

HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 2072 s.

KARHANOVÁ M. *Odpovědnost zasílatele – dopravce za škodu na přepravovaném zboží*. Ad Notam, 2007, č. 6, 189 – 192 s.

KINDL, M., ROZEHNAL, A. *Nový občanský zákoník. Problémy a úskalí*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014, 303 s.

KINDL, M., ROZEHNAL, A. a kol. *Občanský zákoník. Praktický komentář*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019 937 s.

KNAPP, V. a kol. *Občanské právo hmotné. Svazek II*. 3. vydání. Praha: ASPI Publishing, s.r.o., 2002, 631 s.

KOBLIHA, I. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006, 1554 s.

KOBLIHA, I. a kol. *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012, 390 s.

KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015, 288 s.

KŘIVÁČKOVÁ, J., HAMULÁKOVÁ, K., TINTĚRA, T. *K pojetí člověka a věci v novém soukromém právu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, 241 s.

LAMBERT, D., STOCK, J., ELLRAM, L. *Logistika*. Praha: Computer Press, 2000, 589 s.

LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. (§ 1 – 654). Komentář. 1.* vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, 2400 s.

LAZAR, J. a kol. *Občianske právo hmotné. 2. zväzok.* Tretie doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2006, 598 s.

LOEWE, R. *COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).* Ženeva: UNITED NATIONS, 1975, 78 s.

LOJDA, J. *Rozsah a způsob použití Úmluvy CMR.* Obchodněprávní revue, 2014, č. 4, 121 s.

MAMOJKA, M. a kol. *Obchodný zákonník. Veľký komentár. 2. zväzok.* Bratislava: Eurokódex, s.r.o., 2016, 651 s.

MANKOWSKI, P. *Commercial Law.* Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, 1531 s.

MAREK, K. *Obchodněprávní smlouvy. 5. aktualizované vydání.* Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2004, 316 s.

MAREK, K. *K obchodním závazkovým vztahům.* Praha: Vysoká škola veřejné správy a mezinárodních vztahů v Praze, o.p.s., 2007, 234 s.

MAREK, K. *Smlouva zasílatelská.* Právní rozhledy, 1999, č. 11, 566 – 569 s.

MAREK, K. *Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku.* Bulletin advokacie, 2014, č. 9, 29 s.

MELZER, F., TÉGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek III. § 419 – 654.* Praha: Leges, 2014, 1234 s.

MELZER, F., TÉGL, P. a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894 – 3081*. Praha: Leges, 2018, 1696 s.

NOVÁK, R. a kol. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, 2005, 412 s.

NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P., KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 392 s.

OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár. Tretie, doplnené a prepracované vydanie*. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2012, 995 s.

OVEČKOVÁ, O. a kol. *Obchodný zákonník. Veľký komentár*. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 1448 s.

PASCHKE, M., FURNELL, W. *Transportrecht*. 1. vydání. Mnichov: Verlag C. H. Beck, 2011, 266 s.

PATAKYOVÁ, M. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár. 3. vydanie*. Praha: C. H. Beck, 2010, 1219 s.

PATAKYOVÁ, M. a kol. *Obchodný zákonník. Komentár. 5. vydanie*. Praha: C. H. Beck, 2016, 1666 s.

PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k obchodnímu zákoníku. 5. díl*. Praha: Linde Praha, a.s., 1999, 687 s.

PELIKÁNOVÁ, I. *Odpovědnost za škodu – trendy a otázky, malý náhled do osnovy nového občanského zákoníku*. Bulletin advokacie, 2011, č. 3, 15 s.

PELTRÁM, A. a kol. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003, 200 s.

PERNICA, P. a kol.: *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001, 479 s.

PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, 3053 s.

PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. 2. vydání. Praha: ASPI, a.s., 2009, 339 s.

POKORNÁ, J., KOVAŘÍK, Z., ČÁP, Z. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2009, 1927 s.

POSPÍŠIL, M. *Obchodní závazkové vztahy*. Praha: Metropolitan University Prague Press, 2012, 297 s.

POSPÍŠILOVÁ, A., POSPÍŠIL, M. *Obchodní vztahy a spory*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, s.r.o., 2005, 350 s.

PRAŽÁK, P. *Má institut právní odpovědnosti v návrhu nového občanského zákoníku jasnou koncepci?* Právní rozhledy, 2012, č. 3, 101 – 105 s.

PRAŽÁK, Z., FIALA, J., HANDLAR, J. a kol. *Závazky z právních jednání podle občanského zákoníku. Komentář k § 1721 – 2893 OZ*. Praha: Nakladatelství Leges, s.r.o., 2017, 1660 s.

REBRO, K., BLAHO, P. *Rímske právo*. Tretie, doplnené vydanie. Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2003, 497 s.

SEDLÁČEK, P. *Úmluva CMR (KOMENTÁŘ). Mezinárodní silniční nákladní doprava*. 1. vydání. Praha: 1. VOX a.s. – Nakladatelství, 2009, 622 s.

SEDLÁČEK, P., FLORIÁN, M. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2017, 224 s.

SCHMIDT, K. *Handelsrecht. Unternehmensrecht I.* 6. vydání. Köln: Carl Heymanns Verlag, 2014, 1225 s.

STRAUBE, M. a kol. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch mit einschlägigen Rechtsvorschriften in zwei Bänden.* 2. vydání. Vídeň: Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 1995, 1398 s.

SUCHOŽA, J. a kol. *Obchodný zákonník a súvisiace predpisy. Komentár.* Bratislava: Eurounion spol. s r.o., 2016, 1336 s.

SUCHOŽA, J., HUSÁR, J. a kol. *Obchodné právo.* Bratislava: IURA EDITION, spol. s r.o., 2009, 1100 s.

SUCHOŽA, J., HUSÁR, J., MAREK, K., RABAN, P. *Česko-slovenské kontexty obchodního práva.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 529 s.

ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní právo hmotné.* 7. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 1040 s.

ŠILHÁN, J. *Náhrada škody v obchodních vztazích a možnosti její smluvní limitace.* 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 159 s.

ŠKRINÁR, A., NEVOLNÁ, Z. et al. *Obchodné právo.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 335 s.

ŠTENGLOVÁ, I., PLÍVA, S., TOMSA, M. a kol. *Obchodní zákoník. Komentář.* 13. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1469 s.

ŠTEVČEK, M., DULAK, A., BAJÁNKOVÁ, J., FEČÍK, M., SEDLAČKO, F., TOMAŠOVIČ, M. a kol. *Občiansky zákoník II. § 451 – 880. Komentár.* Praha: C. H. Beck, 2015, 3148 s.

ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek I.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 1667 s.

ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 1479 s.

ŠVESTKA, J., JEHLIČKA, O., ŠKÁROVÁ, M. SPÁČIL, J. a kol. *Občanský zákoník. Komentář.* 10. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, 1465 s.

VÍTEK, M. *Smlouva ve prospěch třetí osoby a smlouva o plnění třetí osoby.* In. KYSELOVSKÁ, T., KADLUBIEC, V., PROVAZNÍK, J., SPRINGINSFELDOVÁ, N., VIRDZEKOVÁ, A. (eds.). *Cofola 2015: sborník z konference.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, Právnická fakulta, 2015, 1081 s.

VOJÍK, V. *Specifika podnikání malých a středních podniků v tuzemsku a zahraničí.* 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010, 276 s.

ŽEMLIČKA, Z. a kol. *Doprava a přeprava – 2 díl.* Praha: NADATUR, 2010, 207 s.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

Souhrnný přehled o silniční nákladní dopravě vozidly registrovanými v ČR, zveřejněný na stránkách Ministerstva dopravy ČR, dostupný online zde: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>

Přehled o přepravě věcí po silnici (EU + Švýcarsko), zveřejněný na stránkách Ministerstva dopravy ČR, dostupný online zde: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpreurostat.htm>

Seznam členů Svazu spedice a logistiky ČR (SSL ČR), dostupný online zde: <https://www.sslczech.cz/cz/seznam-clenu/>

Článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 19. 10. 2014 s názvem *Zasílatelství jako volná, nebo vázaná živnost?*, dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/zasilatelstvi-jako-volna-nebo-vazana-zivnost>

Článek na internetovém portále <https://www.britannica.com/> s názvem *Logistics in business*, dostupný online zde: <https://www.britannica.com/topic/logistics-business#ref528537>

Kodex jednání zasílatele Svazu spedice a logistiky ČR, dostupný online zde: http://www.svazspedice.cz/wp-content/uploads/2019/04/kodex_jednani_zasilatele.pdf

Článek na internetovém portále <https://www.pravniprostor.cz/> ze dne 29. 01. 2015 s názvem *Nová pravidla pro smlouvu o zájezdu dle NOZ*, dostupný online zde: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/rekodifikace/nova-pravidla-pro-smlouvu-o-zajezdu-dle-noz>

MAREK, K. *Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům*. Právní rádce, 06/2009, dostupné online zde: <https://pravniradce.ihned.cz/c1-37558780-dalsi-mlouvy-k-zajistovani-prepravy-a-se-vztahem-k-dopravnim-prostredkum>

Článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 11. 07. 2016 s názvem *Nový občanský zákoník přinesl do zasílatelství řadu změn*, dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/novy-obcansky-zakonik-prinesl-do-zasilatelstvi-radu-zmen>

Článek na internetovém portále www.pravniprostor.cz ze dne 12. 03. 2019 s názvem *Podmínky a platnost vyloučení či omezení odpovědnosti za škodu*, dostupný online zde: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/podminky-a-platnost-vylouceni-ci-omezeni-odpovednosti-za-skodu>

Prezentace pplk. Ing. Ivo Kartuse z Policejního prezidia ČR, úřad služby kriminální policie a vyšetřování, odbor obecné kriminality, ze dne 31. 03. 2016, dostupná online zde: https://events.economia.cz/media/event/16402/files/05-kartus-ivo-policejni-prezidium_43cb7e3.pdf

Informace na oficiální internetové stránce FIATA, dostupné online zde: <https://fiata.com/about-fiata.html>

UNIDROIT Principles on International Commercial Contracts 2010. International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), s. 66, dostupné online zde: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

Všeobecné zásilatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR, dostupné online zde: <https://www.sslczech.cz/cz/dokumenty-ke-stazeni/>

MAREK, K. *Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku*. Bulletin advokacie, 2014, č. 9, 29 s. Článek dostupný online zde: <http://www.bulletin-advokacie.cz/smlouva-zasilatelska-smlouva-o-preprave-veci-smlouva-o-provozu-dopravniho-prostredku>

Článek na internetovém portále <https://www.logistik-watchblog.de/> ze dne 22. 05. 2015 s názvem *Frachtvertrag und Speditionsvertrag – Welche Unterschiede und Gemeinsamkeiten gibt es?*, dostupný online zde: <https://www.logistik-watchblog.de/recht/264-frachtvertrag-speditionsvertrag-unterschiede-gemeinsamkeiten.html>

Článek na internetovém portále <https://www.easylogistics.eu/> ze dne 22. 11. 2012 s názvem *Jaký je rozdíl mezi pojmy logistická firma a spediční firma*, dostupný online zde: www.easylogistics.eu/blog/jaky-je-rozdil-mezi-pojmy-logisticka-firma-a-spedicni-firma/

Článek na internetovém portále <https://logistika.ihned.cz/> ze dne 19. 11. 2015 s názvem *Na burzách nákladů je důležitá spolehlivost a bezpečnost*, dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-64881230-na-burzach-nakladu-je-dulezita-spolehlivost-a-bezpecnost>

Článek na internetovém portále <https://www.idnes.cz/> ze dne 18. 01. 2019 s názvem *Fiktivní spediční firma přebírala zboží po celé Evropě, pak jej prodala*, dostupný online zde: https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/kraj-vysocina-jihlava-police-organizovany-podvod-doprava-odhaleni.A190118_082021_jihlava-zpravy_epsal

Článek na internetovém portále <https://logistika.ihned.cz/> ze dne 15. 04. 2016 s názvem *Proti podvodníkům funguje sdílení informací*, dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-65246240-proti-podvodnikum-funguje-sdileni-informaci>

Článek na internetovém portále <https://logistika.ihned.cz/> ze dne 11. 12. 2012 s názvem *Podvody v kamionové dopravě nabírají na síle*, dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-58924080-podvody-v-kamionove-doprave-nabiraji-na-sile>

Všeobecné přepravní podmínky ČESMAD BOHEMIA, dostupné online zde: <https://prodopravce.cz/vseobecne-prepravni-podminky-cesmad-bohemia>

Seznam smluvních států Úmluvy CMR, data ratifikace a další informace, dostupné online zde: <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-25.html>

Seznam smluvních států Protokolu k Úmluvě CMR ze dne 05. 07 1978, dostupný online zde: <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-26.html>

Seznam smluvních států Protokolu k Úmluvě CMR ze dne 20. 02. 2008, dostupný online zde: <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-27.html>

Článek na internetovém portále <https://trans.info/> ze dne 24. 01. 2019 s názvem *Elektronischer Frachtbrief: Wann wird Deutschland das Protokoll unterzeichnen?*, dostupný online zde: <https://trans.info/de/elektronischer-frachtbrief-wann-wird-deutschland-das-protokoll-unterzeichnen-101643#>

ČECH, P. *Náhrada škody dle nového občanského zákoníku*. Rekodifikace soukromého práva. Legal News: Prosinec 2013, dostupné online zde: <http://www.glatzova.com/files/download/glatzova-newsletter-legal-news-nahrada-skody-dle-noveho-obcanskeho-zakoniku.pdf>

MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA a spol. *E-bulletin dopravního práva*. 3 vydání. Srpen 2008, 3 s., dostupné online zde: http://akmsv.cz/images/e-bulletin/srpen_2008_e-bulletin_c_3_2008.pdf

Článek na internetovém portále www.logisticnews.eu ze dne 29. 02. 2016 s názvem *Dopravci hledají cesty k lepší využitosti vozidel*, dostupný online zde: <http://www.logisticnews.eu/logistic-news/dopravci-hledaji-cesty-k-lepsi-vytizenosti-vozi>

Článek na internetovém portále www.logistika.ihned.cz ze dne 30. 09. 2016 s názvem *Rizikové přepravy*, dostupný online zde: <https://logistika.ihned.cz/c1-65457980-rizikove-prepravy>

MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA a spol. *E-bulletin dopravního práva*. 2 vydání. Prosinec 2014, 1 - 4 s., dostupné online zde: http://akmsv.cz/images/e-bulletin/prosinec_2014_e-bulletin_c_2_2014.pdf

Článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 10. 03. 2015 s názvem *Seminář vysvětloval speditérům nejasnosti v NOZ*, dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/seminar-vysvetloval-spediterum-nejasnosti-v-noz>

Článek na internetovém portále <https://www.epravo.cz/> ze dne 14. 03. 2018 s názvem *Možnost sjednání smluvní pokuty v přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě při překročení dodací lhůty*, dostupný online zde: <https://www.epravo.cz/top/clanky/moznost-sjednani-smluvni-pokuty-v-prepravni-smlouve-v-mezinarodni-silnicni-nakladni-doprave-pri-prekroceni-dodaci-lhuty-107143.html>

Kurzy devízového trhu vyhlášené Českou národní bankou ke dni 28. 06. 2019, dostupné online zde: <https://www.cnb.cz/cs/financni-trhy/devizovy-trh/kurzy-devizoveho-trhu/kurzy-devizoveho-trhu/>

Článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 09. 04. 2016 s názvem *Je třeba nezapomenout na příplatek k přepravnému*, dostupný online zde: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/je-treba-nezapomenout-na-priplatek-k-prepravnemu>

Článek na internetovém portále www.epravo.cz ze dne 01. 11. 2018 s názvem *Změny v odpovědnosti silničního dopravce se blíží*, dostupný online zde: <https://www.epravo.cz/top/clanky/zmeny-v-odpovednosti-silnicniho-dopravce-se-blizi-108315.html>

Článek na internetovém portále www.dnoviny.cz ze dne 24. 06. 2019 s názvem *Úmluva CMR vyplňuje v ČR mezeru po zrušeném silničním přepravním řádu*, dostupný online zde: <https://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/umluva-cmr-vyplnuje-v-cr-mezeru-po-zrusenem-silnicnim-prepravnim-radu>

3. Seznam použitých právních předpisů

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Úmluva CMR) ze dne 19. 05. 1956, publikována vyhláškou č. 11/1975 Sb.

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) ze dne 30. 09. 1957, publikována vyhláškou č. 64/1987 Sb.

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 09. 05. 1980, publikována vyhláškou č. 8/1985 Sb.

Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) ze dne 22. 06. 2001, publikována pod č. 32/2006 Sb.

Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží ze dne 31. 03. 1978 (tzv. Hamburská pravidla), publikována pod č. 193/1996 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšavská úmluva) ze dne 12. 10. 1929, publikována pod č. 15/1935 Sb.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě ze dne 28. 05. 1999 (tzv. Montrealská úmluva), publikována pod č. 123/2003 Sb.

Vídeňská úmluva o smluvním právu, publikována pod č. 15/1988 Sb.

Narízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)

Narízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Brusel I bis)

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád

Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)

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

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

Zákon č. 101/1963 Sb., zákon o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku (zákoník mezinárodního obchodu)

Zákon č. 109/1964 Sb., hospodářský zákoník

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

Německý občanský zákoník (Bürgerliches Gesetzbuch – BGB)

Německý obchodní zákoník (Handelsgesetzbuch – HGB)

4. Seznam použité judikatury

Judikatura Ústavního soudu ČR:

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 30. 11. 2001, sp. zn. IV. ÚS 182/01

Usnesení Ústavního soudu ČR ze dne 09. 03. 2006, sp. zn. III. ÚS 14/06

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 11. 11. 2009, sp. zn. IV. ÚS 128/06

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 07. 04. 2011, sp. zn. I. ÚS 2061/08

Nález Ústavního soudu ČR ze dne 07. 03. 2012, sp. zn. I. ÚS 1826/11

Judikatura Nejvyššího soudu ČR:

Sbírka rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1918 – 1938 (tzv. sbírka „Vážný“)
č. 4955 z r. 1925

Sbírka rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1918 – 1938 (tzv. sbírka „Vážný“)
č. 5 916 z r. 1926

Sbírka rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1918 – 1938 (tzv. sbírka „Vážný“)
č. 11 199 z r. 1931

Sbírka rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu z r. 1939 – 1949 č. 17916 z r. 1940

Stanovisko občanskoprávního kolegia bývalého Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. 11. 1970, sp. zn. Cpj 87/70, publikované pod Rc 55/1971

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 05. 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 11. 2000, sp. zn. 25 Cdo 562/1999

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 11. 2000, sp. zn. 25 Cdo 2744/1999

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 02. 2001, sp. zn. 21 Cdo 300/2001

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1815/1999

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 01. 2002, sp. zn. 25 Cdo 643/2000

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 06. 2002, sp. zn. 29 Odo 767/2001

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 08. 2002, sp. zn. 29 Odo 702/2001

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 10. 2002, sp. zn. 29 Odo 337/2001

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 01. 2003, sp. zn. 32 Odo 53/2002

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 24. 02. 2003, sp. zn. 21 Cdo 1148/2002

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 04. 2003, sp. zn. 29 Cdo 2629/2000
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 06. 2003, sp. zn. 32 Odo 828/2002
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 07. 2003, sp. zn. 32 Odo 931/2002
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 12. 2003, sp. zn. 25 Cdo 2101/2002
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 24. 02. 2004, sp. zn. 32 Odo 532/2003
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 04. 2004, sp. zn. 29 Odo 152/2003
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 05. 2004, sp. zn. 29 Odo 956/2003
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 05. 2004, sp. zn. 32 Odo 1051/2003
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 09. 2004, sp. zn. 32 Odo 1186/2003
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 01. 2005, sp. zn. 32 Odo 336/2004
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 02. 2005, sp. zn. 32 Odo 361/2004
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 14. 04. 2005, sp. zn. 25 Cdo 1090/2004
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 08. 2005, sp. zn. 32 Odo 986/2004
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 08. 2005, sp. zn. 25 Cdo 482/2005
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 10. 2005, sp. zn. 32 Odo 1415/2004
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 13. 12. 2005, sp. zn. 25 Cdo 2777/2004
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 12. 2005, sp. zn. 32 Odo 397/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 01. 2006, sp. zn. 32 Odo 1543/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 13. 02. 2006, sp. zn. 32 Odo 1306/2004
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 02. 2006, sp. zn. 32 Odo 32/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 05. 2006, sp. zn. 32 Odo 673/2005
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 10. 2006, sp. zn. 32 Odo 691/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 01. 2007, sp. zn. 32 Odo 205/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 14. 02. 2007, sp. zn. 32 Odo 1287/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 02. 2007, sp. zn. 32 Odo 1606/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 03. 2007, sp. zn. 32 Odo 1525/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 05. 2007, sp. zn. 32 Cdo 1598/2007
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 07. 06. 2007, sp. zn. 26 Odo 1559/2005
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 09. 2007, sp. zn. 32 Odo 1254/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 11. 2007, sp. zn. 32 Odo 1045/2006
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 11. 2007, sp. zn. 32 Odo 348/2007
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 01. 2008, sp. zn. 32 Odo 1091/2006

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 01. 2008, sp. zn. 32 Cdo 5121/2007
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 32 Odo 1312/2005
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2006
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 03. 2008, sp. zn. 32 Odo 790/2006
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 04. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1000/2007
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 04. 2008, sp. zn. 32 Odo 1134/2006
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 07. 2008, sp. zn. 32 Cdo 893/2007
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 07. 2008, sp. zn. 32 Odo 1676/2006
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 09. 2008, sp. zn. 32 Cdo 1365/2007
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 11. 2008, sp. zn. 32 Odo 1494/2006
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 01. 2009, sp. zn. 23 Cdo 1104/2008
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2009, sp. zn. 23 Cdo 4039/2008
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 03. 2009, sp. zn. 23 Cdo 5211/2008
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 05. 2009, sp. zn. 21 Cdo 564/2008
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 04. 08. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2668/2009
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2704/2009
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 11. 2009, sp. zn. 23 Cdo 3347/2009
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 04. 08. 2009, sp. zn. 23 Cdo 2668/2009
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 09. 2009, sp. zn. 32 Cdo 2529/2008
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 16. 10. 2009, sp. zn. 32 Cdo 4191/2008
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 01. 2010, sp. zn. 23 Cdo 65/2009
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 03. 2010, sp. zn. 23 Cdo 201/2010
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 04. 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 05. 2010, sp. zn. 23 Cdo 2499/2009
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 6. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5279/2009
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2010, sp. zn. 23 Cdo 5051/2009
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 09. 2010, sp. zn. 23 Cdo 840/2008
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 03. 2011, sp. zn. 23 Cdo 4743/2010
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 03. 2011, sp. zn. 23 Cdo 331/2010
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 03. 2011, sp. zn. 25 Cdo 4506/2008
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 04. 2011, sp. zn. 32 Cdo 3045/2009
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 06. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1383/2009

Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 07. 2011, sp. zn. 32 Cdo 1960/2010
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. 23 Cdo 1781/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 10. 2011, sp. zn. 23 Cdo 2441/2011
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 11. 2011, sp. zn. 32 Cdo 1881/2011
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 12. 2011, sp. zn. 23 Cdo 4117/2011
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 03. 2012, sp. zn. 23 Cdo 4407/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 05. 2012, sp. zn. 21 Cdo 418/2011
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 05. 2012, sp. zn. 23 Cdo 963/2011
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 06. 2012, sp. zn. 23 Cdo 435/2012
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 06. 2012, sp. zn. 32 Cdo 645/2012
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 06. 2012, sp. zn. 23 Cdo 3377/2010
Usnesení velkého senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu ČR
ze dne 12. 09. 2012, sp. zn. 31 Nd 200/2012, uveřejněné pod číslem 4/2013 Sbírkou
soudních rozhodnutí a stanovisek
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 07. 2012, sp. zn. 23 Cdo 486/2012
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 10. 2012, sp. zn. 23 Cdo 2283/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 12. 2012, sp. zn. 23 Cdo 1266/2012
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 06. 2013, sp. zn. 23 Cdo 2635/2011
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 06. 2014, sp. zn. 23 Cdo 1914/2013
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 03. 2015, sp. zn. 23 Cdo 870/2013
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 08. 2015, sp. zn. 23 Cdo 99/2015
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 09. 2015, sp. zn. 23 Cdo 1993/2013
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 09. 02. 2016, sp. zn. 23 Cdo 3717/2015
Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 10. 2016, sp. zn. 31 Cdo 1570/2015
Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 12. 2016, sp. zn. 29 Nd 77/2016

Judikatura nižších soudů ČR:

Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 23. 10. 2003, sp. zn. 12 Cmo 175/2003-191
Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 29. 06. 2004, č. j. 27 Co 288/2002-98

Judikatura slovenského Najvyššieho súdu Slovenskej republiky (NS SR):

Rozsudek NS SR ze dne 28. 06. 2007, sp. zn. 1 Obdo 62/2005
Rozsudek NS SR ze dne 15. 11. 2007, sp. zn. 6 Obo 205/2007
Rozsudek NS SR ze dne 28. 11. 2007, sp. zn. 1 Obdo V 82/2005
Rozsudek NS SR ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 2 Obo 137/2007
Rozsudek NS SR ze dne 26. 02. 2008, sp. zn. 4 Obo 197/2007
Rozsudek NS SR ze dne 27. 02. 2008, sp. zn. 5 Obo 214/2006
Usnesení NS SR ze dne 31. 03. 2008, sp. zn. 5 Ndob 4/08
Rozsudek NS SR ze dne 15. 04. 2008, sp. zn. 4 Obo 76/2007
Usnesení NS SR ze dne 30. 06. 2008, sp. zn. 5 Obo 69/2008
Rozsudek NS SR ze dne 10. 07. 2008, sp. zn. 6 Obdo 43/2007
Usnesení NS SR ze dne 21. 10. 2008, sp. zn. 4 Obo 218/2007
Rozsudek NS SR ze dne 27. 11. 2008, sp. zn. 6 Obo 124/2008
Usnesení NS SR ze dne 19. 01. 2009, sp. zn. 6 MObdo 2/2008
Usnesení NS SR ze dne 29. 01. 2009, sp. zn. 1 Obdo V 12/2008
Usnesení NS SR ze dne 26. 02. 2009, sp. zn. 1 Obo 163/2007
Usnesení NS SR ze dne 23. 09. 2010, sp. zn. 3 Obdo 33/2009
Rozsudek NS SR ze dne 31. 01. 2011, sp. zn. 5 Obo 70/2009
Rozsudek NS SR ze dne 27. 04. 2011, sp. zn. 4 Obo 36/2010
Rozsudek NS SR ze dne 13. 09. 2011, sp. zn. 3 Obo 150/2010
Usnesení NS SR ze dne 26. 01. 2012, sp. zn. 5 Ndob 3/2012
Usnesení NS SR ze dne 28. 02. 2012, sp. zn. 3 Ndob 2/2012
Rozsudek NS SR ze dne 31. 05. 2012, sp. zn. 5 Obo 19/2011
Usnesení NS SR ze dne 31. 05. 2012, sp. zn. 4 Ndob 14/2012
Usnesení NS SR ze dne 30. 04. 2019, sp. zn. 2 Obdo 36/2018

Judikatura německého Spolkového soudního dvora (Der Bundesgerichtshof – BGH):

Rozsudek BGH ze dne 21. 04. 1960, sp. zn. II ZR 21/58
Rozsudek BGH ze dne 26. 03. 1962, sp. zn. II ZR 128/60

Rozsudek BGH ze dne 09. 10. 1964, sp. zn. Ib ZR 226/62
Rozsudek BGH ze dne 23. 01. 1970, sp. zn. I ZR 35/69
Rozsudek BGH ze dne 21. 12. 1973, sp. zn. I ZR 119/72
Rozsudek BGH ze dne 10. 04. 1974, sp. zn. I ZR 84/73
Rozsudek BGH ze dne 03. 07. 1974, sp. zn. I ZR 120/73
Rozsudek BGH ze dne 28. 02. 1975, sp. zn. I ZR 35/74
Rozsudek BGH ze dne 28. 02. 1975, sp. zn. I ZR 40/74
Rozsudek BGH ze dne 01. 10. 1975, sp. zn. I ZR 12/75
Rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 86/76
Rozsudek BGH ze dne 27. 10. 1978, sp. zn. I ZR 30/77
Rozsudek BGH ze dne 09. 02. 1979, sp. zn. I ZR 6/77
Rozsudek BGH ze dne 09. 02. 1979, sp. zn. I ZR 67/77
Rozsudek BGH ze dne 16. 02. 1979, sp. zn. I ZR 97/77
Rozsudek BGH ze dne 08. 06. 1979, sp. zn. I ZR 154/77
Rozsudek BGH ze dne 06. 07. 1979, sp. zn. I ZR 127/78
Rozsudek BGH ze dne 30. 01. 1981, sp. zn. I ZR 18/79
Rozsudek BGH ze dne 05. 06. 1981, sp. zn. I ZR 92/79
Rozsudek BGH ze dne 27. 01. 1982, sp. zn. I ZR 33/80
Rozsudek BGH ze dne 10. 02. 1982, sp. zn. I ZR 80/80
Rozsudek BGH ze dne 16. 06. 1982, sp. zn. I ZR 100/80
Rozsudek BGH ze dne 20. 10. 1983, sp. zn. I ZR 105/81
Rozsudek BGH ze dne 09. 02. 1984, sp. zn. I ZR 18/82
Rozsudek BGH ze dne 16. 02. 1984, sp. zn. I ZR 197/81
Rozsudek BGH ze dne 17. 05. 1984, sp. zn. I ZR 35/82
Rozsudek BGH ze dne 04. 10. 1984, sp. zn. I ZR 112/82
Rozsudek BGH ze dne 29. 11. 1984, sp. zn. I ZR 121/82
Rozsudek BGH ze dne 28. 03. 1985, sp. zn. I ZR 194/82
Rozsudek BGH ze dne 27. 06. 1985, sp. zn. I ZR 40/83
Rozsudek BGH ze dne 16. 10. 1986, sp. zn. I ZR 149/84
Rozsudek BGH ze dne 15. 01. 1987, sp. zn. I ZR 215/84
Rozsudek BGH ze dne 24. 09. 1987, sp. zn. I ZR 197/85
Rozsudek BGH ze dne 08. 06. 1988, sp. zn. I ZR 149/86

Rozsudek BGH ze dne 14. 12. 1988, sp. zn. I ZR 235/86
Rozsudek BGH ze dne 15. 03. 1990, sp. zn. I ZR 149/88
Rozsudek BGH ze dne 10. 05. 1990, sp. zn. I ZR 234/88
Rozsudek BGH ze dne 10. 10. 1991, sp. zn. I ZR 193/89
Rozsudek BGH ze dne 24. 10. 1991, sp. zn. I ZR 208/89
Rozsudek BGH ze dne 14. 11. 1991, sp. zn. I ZR 236/89
Rozsudek BGH ze dne 15. 10. 1992, sp. zn. I ZR 260/90
Rozsudek BGH ze dne 14. 07. 1993, sp. zn. I ZR 204/91
Rozsudek BGH ze dne 30. 09. 1993, sp. zn. I ZR 258/91
Usnesení BGH ze dne 23. 03. 1995, sp. zn. III ZR 177/93
Rozsudek BGH ze dne 18. 05. 1995, sp. zn. I ZR 151/93
Rozsudek BGH ze dne 25. 10. 1995, sp. zn. I ZR 230/93
Rozsudek BGH ze dne 06. 02. 1997, sp. zn. I ZR 202/94
Rozsudek BGH ze dne 17. 04. 1997, sp. zn. I ZR 251/94
Rozsudek BGH ze dne 26. 06. 1997, sp. zn. I ZR 32/95
Rozsudek BGH ze dne 13. 11. 1997, sp. zn. I ZR 157/95
Rozsudek BGH ze dne 08. 10. 1998, sp. zn. I ZR 164/96
Rozsudek BGH ze dne 15. 10. 1998, sp. zn. I ZR 111/96
Rozsudek BGH ze dne 13. 04. 2000, sp. zn. I ZR 290/97
Rozsudek BGH ze dne 15. 06. 2000, sp. zn. I ZR 55/98
Rozsudek BGH ze dne 13. 07. 2000, sp. zn. I ZR 49/98
Rozsudek BGH ze dne 13. 07. 2000, sp. zn. I ZR 156/98
Rozsudek BGH ze dne 25. 10. 2001, sp. zn. I ZR 187/99
Rozsudek BGH ze dne 26. 06. 2003, sp. zn. I ZR 206/00
Rozsudek BGH ze dne 03. 03. 2005, sp. zn. I ZR 134/02
Rozsudek BGH ze dne 19. 05. 2005, sp. zn. I ZR 238/02
Rozsudek BGH ze dne 01. 12. 2005, sp. zn. I ZR 4/04
Rozsudek BGH ze dne 25. 01. 2007, sp. zn. I ZR 43/04
Rozsudek BGH ze dne 30. 10. 2008, sp. zn. I ZR 12/06
Rozsudek BGH ze dne 10. 12. 2009, sp. zn. I ZR 154/07
Rozsudek BGH ze dne 09. 09. 2010, sp. zn. I ZR 152/09

Rozhodnutí jsou dostupná online zde (po zadání příslušné spisové značky):

www.dejure.org (vyhledávač)

<https://www.bundesgerichtshof.de>

<https://research.wolterskluwer-online.de/bibliothek>

Přímé odkazy na vybraná rozhodnutí:

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_35-69

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_84-73-ok

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_35-74

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_40-74

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_12-75-ok

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_86-76

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_30-77

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_6-77

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_67-77

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_97-77

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_154-77

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_18-79

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_92-79

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_33-80

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_80-80

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_18-82

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_197-81

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_35-82

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_194-82

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_40-83

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_149-84

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_197-85

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_149-86

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_235-86

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_234-88

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_193-89

https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_202-94
https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_251-94
https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_32-95
https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_157-95
https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_164-96
<https://lexetius.com/1998,40>
<https://lexetius.com/2000,1513>
<https://lexetius.com/2000,1506>
<https://lexetius.com/2000,1757>
<https://lexetius.com/2000,1756>
<https://lexetius.com/2001,2344>
<https://lexetius.com/2003,2560>
<https://lexetius.com/2005,656>
https://www.prinz.law/urteile/bgh/I_ZR_238-02
<https://lexetius.com/2007,1597>
<https://lexetius.com/2009,3859>
<https://lexetius.com/2010,7251>

Judikatura rakouského Nejvyššího soudního dvora (Der Oberste Gerichtshof - OGH):

Rozsudek OGH ze dne 03. 10. 1973, sp. zn. 7 Ob 148/73
Rozsudek OGH ze dne 15. 02. 1979, sp. zn. 7 Ob 545/79
Rozsudek OGH ze dne 15. 12. 1981, sp. zn. 4 Ob 577/81
Rozsudek OGH ze dne 20. 01. 1982, sp. zn. 3 Ob 589/81
Rozsudek OGH ze dne 31. 03. 1982, sp. zn. 3 Ob 506/82
Rozsudek OGH ze dne 02. 04. 1982, sp. zn. 7 Ob 526/82
Rozsudek OGH ze dne 02. 04. 1982, sp. zn. 7 Ob 575/82
Rozsudek OGH ze dne 18. 05. 1982, sp. zn. 4 Ob 516/82
Rozsudek OGH ze dne 12. 04. 1984, sp. zn. 6 Ob 727/83
Rozsudek OGH ze dne 25. 04. 1984, sp. zn. 3 Ob 584/83
Rozsudek OGH ze dne 18. 12. 1984, sp. zn. 2 Ob 515/84

Rozsudek OGH ze dne 12. 02. 1985, sp. zn. 5 Ob 505/85
Rozsudek OGH ze dne 21. 02. 1985, sp. zn. 7 Ob 22/84
Rozsudek OGH ze dne 13. 06. 1985, sp. zn. 6 Ob 587/85
Rozsudek OGH ze dne 03. 07. 1985, sp. zn. 3 Ob 547/85
Rozsudek OGH ze dne 08. 03. 1986, sp. zn. 2 Ob 640/85
Rozsudek OGH ze dne 26. 06. 1986, sp. zn. 7 Ob 26/86
Rozsudek OGH ze dne 04. 06. 1987, sp. zn. 7 Ob 30/86
Rozsudek OGH ze dne 28. 06. 1988, sp. zn. 8 Ob 657/87
Rozsudek OGH ze dne 30. 11. 1989, sp. zn. 6 Ob 730/88
Rozsudek OGH ze dne 25. 01. 1990, sp. zn. 7 Ob 698/89
Rozsudek OGH ze dne 11. 07. 1990, sp. zn. 1 Ob 621/90
Rozsudek OGH ze dne 30. 08. 1990, sp. zn. 8 Ob 561/90
Rozsudek OGH ze dne 13. 09. 1990, sp. zn. 8 Ob 620/90
Rozsudek OGH ze dne 06. 03. 1991, sp. zn. 1 Ob 1502/91
Rozsudek OGH ze dne 10. 07. 1991, sp. zn. 1 Ob 579/91
Rozsudek OGH ze dne 15. 04. 1993, sp. zn. 2 Ob 591/92
Rozsudek OGH ze dne 19. 01. 1994, sp. zn. 7 Ob 3/94
Rozsudek OGH ze dne 19. 01. 1994, sp. zn. 7 Ob 607/93
Rozsudek OGH ze dne 22. 03. 1994, sp. zn. 4 Ob 1529/94
Rozsudek OGH ze dne 13. 07. 1994, sp. zn. 7 Ob 565/93
Rozsudek OGH ze dne 21. 02. 1996, sp. zn. 3 Ob 2006/96
Rozsudek OGH ze dne 04. 06. 1996, sp. zn. 1 Ob 603/95
Rozsudek OGH ze dne 26. 04. 2001, sp. zn. 2 Ob 40/00 x
Rozsudek OGH ze dne 08. 07. 2004, sp. zn. 6 Ob 309/03
Rozsudek OGH ze dne 30. 11. 2016, sp. zn. 7 Ob 197/16w

Rozhodnutí jsou dostupná online zde (po zadání příslušné spisové značky):

<https://www.ogh.gv.at/>

<https://www.ris.bka.gv.at/>

<https://rdb.manz.at>

Přímé odkazy na vybraná rozhodnutí:

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19731003_OGH0002_0070OB00148_7300000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19790215_OGH0002_0070OB00545_7900000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19820427_OGH0002_0050OB00577_8100000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19820402_OGH0002_0070OB00526_8200000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19820402_OGH0002_0070OB00575_8200000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19840412_OGH0002_0060OB00727_8300000_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19841218_OGH0002_0020OB00515_8400000_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19850221_OGH0002_0070OB00022_8400000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19850703_OGH0002_0030OB00547_8500000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19860318_OGH0002_0020OB00640_8500000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19860626_OGH0002_0070OB00026_8600000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19880628_OGH0002_0080OB00657_8700000_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19891130_OGH0002_0060OB00730_8800000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19900125_OGH0002_0070OB00698_8900000_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19900711_OGH0002_0010OB00621_9000000_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19900830_OGH0002_0080OB00561_900000_0_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19900913_OGH0002_0080OB00620_9000000_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19910306_OGH0002_0010OB01502_9100000_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19910710_OGH0002_0010OB00579_9100000_0_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_19930415_OGH0002_0020OB00591_9200000_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19940119_OGH0002_0070OB00003_9400000_0_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19940119_OGH0002_0070OB00607_9300000_0_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19940322_OGH0002_0040OB01529_9400000_0_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19940713_OGH0002_0070OB00565_9300000_0_000

https://rdb.manz.at/document/ris.just.JJT_19960604_OGH0002_0010OB00603_9500000_0_000

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20161130_OGH0002_0070OB00197_16W0000_000

Odovědnost dopravce v silniční přepravě zboží

Abstrakt

Disertační práce pojednává o závazkových, a především odpovědnostních vztazích stran přepravních a zasílatelských smluv v oblasti vnitrostátní i mezinárodní silniční přepravy zboží. Pro celou práci je příznačný důsledný rozbor stávající právní úpravy (ke dni 31. 12. 2018) s kritickou prezentací četných judikatorních a doktrinárních výstupů jak z domácího, tak zahraničního, zejména německého, rakouského a slovenského právního prostředí.

V první části se podává výklad vybraných otázek právní úpravy zasílatelské smlouvy v občanském zákoníku, přičemž práce cílí na odpovědnost zasílatele za škodu vzniklou na převzaté zásilce, jakož i za jinou škodu způsobenou porušením jeho smluvních povinností. Zaměřuje se též na možnost, resp. nutnost změny právního postavení a potažmo odpovědnostního režimu zasílatele, ke které dochází v důsledku tzv. samovstupu, anebo z důvodu neoznámení osoby dopravce či nevymáhání splnění povinností z uzavřené přepravní smlouvy. V rámci srovnání tohoto smluvního typu se smlouvou o přepravě věci práce poukazuje na v praxi rozšířené směřování těchto závazků, přičemž se věnuje právě otázkám jejich legálního rozlišování, a současně nerezignuje ani na možná doporučení pro aplikační praxi.

Dále disertace poskytuje zevrubnou analýzu právní úpravy přepravní smlouvy jak v občanském zákoníku, tak v Úmluvě CMR, když se zaměřuje zejména na převzetí a vydání zásilky, informační a platební povinnosti i dispoziční úkony stran přepravní smlouvy, resp. příjemce, tzn. třetí osoby, *in favorem* které se tato smlouva obvykle uzavírá. Stranou pozornosti nezůstává ani základní přepravní doklad dle Úmluvy CMR, a sice nákladní list, s jehož vystavením a náležitostmi spojuje tato zdařilá mezinárodní unifikace zcela zásadní právní domněnky, velmi důležité i při řešení právě odpovědnostních nároků.

Stěžejní část práce se zabývá vnitrostátní i mezinárodní úpravou odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou na převzaté zásilce během provádění přepravy, tedy v době, kdy má dopravce zásilku ve své moci a je vázán povinností o ni řádně pečovat. Značný

prostor je věnován palčivým (odpovědnostním) otázkám nakládky a vykládky, věcné legitimaci k uplatňování škodových nároků odesílatele a příjemce vůči dopravci i poddopravci, jakož i možností limitace, nebo naopak rozšíření dopravcoví odpovědnosti. Stejně tak se definuje rozsah náhradové povinnosti dopravce i katalog liberačních důvodů, které jej odpovědnosti za vzniklou škodu zprošťují. Konečně se práce zabývá též odpovědností dopravce za škodu vzniklou v důsledku překročení dodací lhůty.

Klíčová slova: odpovědnost dopravce za škodu, smlouva o přepravě věci, Úmluva CMR

The liability of the carrier in road carriage of goods

Abstract

This dissertation deals with contractual relations and liabilities between parties of carriage and freight forwarding contracts in domestic and international road carriage of goods. The work offers detailed analysis of current legislation (up to 31. 12. 2018) and examines judicial and doctrinal outcomes in national and international - namely German, Austrian and Slovakian - context.

The first part answers selected questions of freight forwarding contracts as set forth in the civil code. A special focus is given to freight forwarder's liability for loss and damage of forwarded goods, and other damages caused by a breach of contract. The work also looks at the change of legal and liability status of the freight forwarder enabled by their right to act as a carrier or failing to meet their obligations toward the principal. In offering a comparison between freight forwarding and carriage contracts, this work stresses the common practice of mixing up their obligations, answering questions of legal interpretation and offering a framework for practical application of the contracts.

The work further offers a thorough analysis of transport regulation as set forth in the civil code as well as the CMR Convention. It focuses specifically on receiving and dispatching goods, setting information and payment obligations and the right of disposal of goods by the parties of the contract, and the consignee as a third-party contract beneficiary. The dissertation extends to the study of the consignment note which the CMR Convention connects with legal presumptions, particularly important from the perspective of the carrier's liability.

The central part of the work looks at the carrier's liability set forth by national and international legislation for the loss and damage of transported goods, from the time the carrier takes possession of the goods. The work further focuses on pressing questions of loading and unloading duties, the entitlement to damage claims raised by the sender and consignee against the carrier and subcarrier, including the limitation and the extension of the carrier's liability. This also defines the extent of the carrier's

payment duty and the list of reasons for a relief from liability for the damage. Lastly, the dissertation deals with the carrier's liability for damage arising from a delay in delivery.

Key words: the liability of the carrier, the contract of carriage, CMR Convention