

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická fakulta

Petr Přenosil

**Postavení speditéra v procesu mezinárodní železniční
nákladní přepravy**

Diplomová práce

Olomouc 2018

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma *Postavení speditéra v procesu mezinárodní železniční nákladní přepravy* vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 8. 10. 2018

Petr Přenosil

Poděkování:

Rád bych poděkoval vedoucímu diplomové práce JUDr. Mag. i. Michalu Malackovi, Ph.D., MBA, za trpělivost, vstřícný přístup a odborné rady.

Obsah

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Úvod | 7 |
| 2 | Úprava mezinárodní nákladní přepravy v různých odvětvích..... | 10 |
| 2.1 | Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)..... | 10 |
| 2.1.1 | Použitelnost Úmluvy COTF-CIM | 11 |
| 2.1.2 | Úprava odpovědnosti dopravce v prepisech CIM | 13 |
| 2.2 | Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)..... | 17 |
| 2.2.1 | Použitelnost Úmluvy CMR..... | 18 |
| 2.2.2 | Odpovědnost dopravce dle CMR..... | 18 |
| 2.3 | Budapeštská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (dále jen „Úmluva CMNI“)...... | 21 |
| 2.3.1 | Použitelnost CMNI | 21 |
| 2.3.2 | Odpovědnost dopravce dle CMNI | 22 |
| 2.4 | Úprava mezinárodní námořní přepravy..... | 23 |
| 2.4.1 | Haagsko-Visbyská pravidla..... | 23 |
| 2.4.2 | Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská úmluva)..... | 23 |
| 2.4.3 | Rotterdamská pravidla..... | 24 |
| 2.5 | Shrnutí..... | 24 |
| 3 | Právní vymezení rolí speditéra a dopravce..... | 26 |
| 3.1 | Česká legislativa..... | 26 |
| 3.1.1 | Zasílatelská smlouva | 27 |
| 3.1.2 | Přepravní smlouva | 28 |
| 3.1.3 | Náložný a nákladní list | 30 |
| 3.1.4 | Úprava přepravní smlouvy v přepravním řádu..... | 31 |
| 3.1.5 | Souhrn..... | 33 |
| 3.2 | Zasílatelství v německé legislativě..... | 34 |
| 3.3 | Právní úprava mezinárodní železniční nákladní přepravy | 34 |
| 3.3.1 | Přepravní smlouva dle předpisů CIM..... | 35 |
| 3.3.2 | Nákladní list CIM..... | 39 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.3.3 | Změna přepravní smlouvy..... | 41 |
| 3.4 | Shrnutí..... | 42 |
| 4 | Postavení zasilatele při realizaci přepravní smlouvy v mezinárodní železniční nákladní přepravě | 43 |
| 4.1 | Srovnání přepravní a zasilatelské smlouvy | 43 |
| 4.2 | Rozlišující znaky mezi smlouvou zasilatelskou a smlouvou přepravní..... | 44 |
| 4.2.1 | Rozlišení mezi zasilatelskou smlouvou a přepravní smlouvou..... | 45 |
| 4.3 | Postavení zasilatele dle předpisů CIM | 46 |
| 4.4 | Shrnutí..... | 47 |
| 5 | Závěr..... | 48 |
| 6 | Seznam použitých zdrojů..... | 51 |
| 7 | Abstrakt | 57 |
| 8 | Abstract | 58 |

Seznam použitých zkratek

| | |
|------------------------------|--|
| Bílá kniha | Bílá kniha: Strategie pro revitalizaci železnic Společenství |
| ČD | České dráhy a. s. |
| Úmluva COTIF | Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) |
| Předpisy CIM | Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží |
| CMR | Úmluva CMR |
| Úmluva CMNI | Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách |
| Multimodal Convention | United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods |
| Zákon o drahách | Zákon č. 266/1994 Sb., zákon o drahách |
| HGB | Handelsgesetzbuch |
| Úmluva SMGS | Convention On International Trough Railway Traffic |
| Přepavní řád | Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cest |

1 Úvod

Železniční doprava obecně znamená příspěvek k dosažení udržitelné mobility. Evropský parlament v rámci společné dopravní politiky zastává stanovisko, že dopravní systém se musí řídit zásadou svobodné hospodářské soutěže, jejíž součástí je oddělení dopravních služeb od infrastruktury. K naplnění těchto cílů vypracovala Evropská komise Bílou knihu nazvanou „Strategie pro revitalizaci železnic Společenství“ (dále jen „Bílá kniha“). Bílá kniha obsahovala tato řešení pro zlepšení situace v železniční dopravě. Jednalo se mimo jiné o vytvoření zdravého finančního základu pro železniční podniky, dále pak o zavedení tržních sil a mezinárodní integraci železničních podniků. Aby bylo možné těchto řešení dosáhnout, je nutný proces zvaný liberalizace.¹ Liberalizace byla uvedena do pohybu evropskými směrnicemi.² V České republice je státním dopravcem společnost České dráhy a.s. (dále jen „ČD“). Tato společnost přišla o svůj monopol v roce 1994. V roce 2007 pak došlo k rozdělení společnosti a vzniku nákladního železničního dopravce ČD Cargo, a.s.³

V České republice se první soukromý železniční nákladní dopravce objevil v roce 2004, v roce 2006 byl podíl soukromých dopravců na celkové přepravě zboží po železnici 5,5 %, v roce 2017 je to už více jak 36 %. Z těchto čísel je zřejmé, že železniční nákladní přeprava se stala atraktivním podnikatelským záměrem, který je řadou firem realizován.⁴ Přestože ale zákon o drahách jednoznačně definuje, že železniční dopravu může realizovat pouze podnik s licenci, nabídka přepravy zboží po železnici výrazně převyšuje počet společností s licenci. Při bližším zkoumání takovýchto nabídek je evidentní, že přepravu zboží nabízejí zasilatelské firmy. A přestože zasilatel může přepravu realizovat i sám, pro železniční dopravu by měl mít dle výše uvedeného zákona o drahách licenci. Nebo je to jinak? Tato otázka mne přivedla k hlubšímu zkoumání této problematiky, jehož výsledky jsou předmětem mé diplomové práce.

Problematika zasilatelství není v české odborné literatuře příliš rozebírána. Speciálně pak problematice spedice s mezinárodním prvkem nebyl doposud věnován žádný zájem, proto

¹ PIODI, Franco. *Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích*. Lucemburk: Evropský parlament, 1999, s. 4.

² Např. Legislativa EU: Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství a Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydání licencí železničním podnikům, Směrnice Rady 95/19/ES ze dne 19. června 1995 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a o zpoplatnění infrastruktury

³ České dráhy, a. s. Historie v datech. *Ceskedrahy.cz* [online]. 2018 [cit. 18. srpna 2018]. Dostupné na <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>>.

⁴ Srov. Správa železniční dopravní cesty. Výroční zpráva 2006. *SZDC.cz* [online]. 2018 [cit. 7. února 2018]. Dostupné na <<https://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>; Správa železniční dopravní cesty. Výroční zpráva 2017. *SZDC.cz* [online]. 2018 [cit. 18 srpna 2018]. Dostupné na <<https://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>.

jsem se rozhodl pokusit se prolomit malou informovanost o této tématice a také se pokusit alespoň částečně zaplnit prázdný prostor. Zároveň bych rád prohloubil své znalosti z oblasti železniční dopravy, v níž jsem osobně interesován.

Moje diplomová práce bude členěna do pěti kapitol, a to včetně úvodu se závěrem. Jako první jsem hned za úvod zařadil kapitolu o mezinárodní nákladní dopravě v různých odvětvích, jelikož se domnívám, že je nutné nejprve nastínit situaci v odvětví přepravy zboží ze širší perspektivy než pouze z pohledu železniční dopravy. V této kapitole budu používat převážně metodu popisnou v kombinaci s metodou komparativní. Bude zde z mého pohledu věnována pozornost nejdůležitějším a nejdominantnějším mezinárodním právním normám upravujícím nějakým způsobem přepravu zboží.

Významná část mé diplomové práce se bude věnovat právnímu vymezení rolí speditéra a dopravce, a to konkrétně ve třetí kapitole. Jejím cílem bude tedy definovat diferenciativní znaky u výše zmíněných pojmů dle aktuální právní úpravy. Budu se zabývat českou právní úpravou, ale pro mou práci také velice důležitou úpravou mezinárodní. Pomohu si také příkladem z německého právního prostředí. Jelikož je vymezení rolí nejen pro mou práci, ale i pro celkové pochopení a vyjasnění problematiky mezinárodní železniční spedice klíčové, pokusím se ho rozebrat jako celek na jednotlivé prvky.

Poslední část, závěr nepočítaje, je zaměřena na posouzení postavení speditéra při realizaci přepravní smlouvy v mezinárodní železniční dopravě. Právě tato kapitola by měla významně přispět k nalezení odpovědi na základní otázku mé diplomové práce. Proto se pokusím definovat rozlišující znaky mezi smlouvou zasílatelskou a přepravní a následně je rozlišit. Vzhledem k tomu, že je tato práce primárně zaměřena na postavení speditéra v mezinárodní přepravě, budu se také věnovat definování speditéra dle mezinárodního práva. K výše uvedenému budu využívat mimo jiné i metodu komparativní.

Pro účely mé diplomové práce využívám českou i zahraniční odbornou literaturu. Jak již bylo zmíněno, v české odborné literatuře není problematice mezinárodní přepravy věnována téměř žádná pozornost, a proto z ní lze čerpat víceméně pouze v případě české vnitrostátní právní úpravy. Z toho důvodu je použito více zahraniční odborné literatury. Konkrétně se tématu mezinárodní přepravy věnuje několik významných autorů, z jejichž prací jsem čerpal. V práci jsou také využity odborné články.

Cílem této práce je pokusit se vystihnout základní principy této problematiky a také se pokusit zodpovědět otázku, v jakém postavení je speditér při realizaci mezinárodní železniční nákladní přepravy. Tuto základní otázku jsem rozložil na dvě podotázky. Za prvé, zda může být speditér, aniž by byl železničním dopravcem, právoplatným realizátorem přepravní

smlouvy. Za druhé, jakou odpovědnost má zasilatel v mezinárodní železniční dopravě při plnění přepravní smlouvy. Na závěr se pokusím navrhnout některá řešení, která by mohla aktuální situaci na poli mezinárodní železniční dopravy v kombinaci se spedicí posunout zase o něco vpřed.

2 Úprava mezinárodní nákladní přepravy v různých odvětvích

Mezinárodní nákladní přeprava se může uskutečňovat v řadě měřítek. Přeshraniční obchod může v některých případech přesahovat jen několik kilometrů. Velké vzdálenosti v některých případech mohou vést ke zvýšenému riziku a nejistotě.⁵ Vzhledem k rostoucímu vlivu mezinárodního obchodu v 19. století vznikla potřeba unifikovat pravidla upravující přepravu. V praxi se tak setkávaly právní řády různých států, které se mnohdy lišily. Proto můžeme od konce 19. století do dnešní doby sledovat vznik různě úspěšných mezinárodních předpisů, většinou se jedná o mezinárodní úmluvy. Jako první vznikla Úmluva o mezinárodní železniční přepravě v roce 1890, následovala Haagská úmluva pro námořní přepravu v roce 1924. Z jednadvacátého století stojí za zmínku Úmluva CMNI pro vnitrozemskou přepravu. Mimo výše zmíněné se v této kapitole budu zabývat také Úmluvou CMR, Hamburskou úmluvou a Rotterdamskými pravidly. Každému z těchto předpisů bude věnována jedna podkapitola, v níž se vždy pokusím nastínit základní informace o daném předpisu. U vybraných předpisů bude kromě obecných informací věnována pozornost také jejich použitelnosti a také úpravě odpovědnosti za způsobené škody na přepravované věci.

2.1 Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Pro mezinárodní železniční přepravu je klíčová Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), (dále jen „Úmluva COTIF“), která primárně upravuje vztah mezi zákazníkem a železničním dopravcem, proto jí bude i v této kapitole věnováno nejvíce prostoru, zejména pak přípojku B, který obsahuje Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (dále jen „předpisy CIM“). Vzhledem k stáří tohoto dokumentu neobsahuje přesnou úpravu a vlastně ani nenabízí žádná vodítka pro případ, že do smluvního vztahu vstoupí zasilatel.

Úmluva COTIF je základním dokumentem upravujícím mezinárodní železniční přepravu. Prvotní verze úmluvy vznikla v roce 1890. Od té doby byla již více než desetkrát revidována. Velmi důležitá je osmá revizní konference z roku 1980, na které byla během zásadní reformy založena Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), jež měla nahradit organizaci Central Office for International Carriage by Rail (OCTI), založenou v roce 1893. Organizace OTIF vznikla v roce 1985. Jejím hlavním posláním je podporovat, usnadňovat a zlepšovat mezinárodní železniční přepravu. Základními oblastmi, ve kterých

⁵ BERESFORD, Anthony, PETTIT, Stephen. *International Freight Transport*. London: Kogan Page Limited, 2017, s. 344.

vykonává organizace OTIF svoji činnost, jsou technická interoperabilita, přeprava nebezpečného zboží a železniční smluvní právo. Organizace má 50 členů, sídlí ve švýcarském Bernu a má právní subjektivitu dle mezinárodního práva i vnitrostátních právních předpisů členských států. Jednacími jazyky organizace jsou angličtina, francouzština a němčina.⁶ V současnosti bylo vzhledem k situaci v Sýrii členství tohoto státu pozastaveno.⁷

Většinu členů organizace OTIF tvoří státy Evropské unie. Vzhledem k tomu nastala kolize mezi právem EU a některými ustanoveními Úmluvy COTIF. Tento problém byl z valné části vyřešen, když Evropská unie jako organizace s vlastní právní subjektivitou přistoupila k Úmluvě COTIF ve znění Vilniuského protokolu, a to 16. 6. 2011.⁸

Poslední revize úmluvy COTIF nazývaná Vilniuský protokol proběhla v roce 1999 během pátého valného shromáždění konaného ve Vilniusu v Litvě. Hlavní cíl revize spočíval v posílení konkurenceschopnosti železnice na poli mezinárodní přepravy. Dalším významným cílem byla harmonizace dopravního práva. Došlo tedy k přiblížení předpisů CIM k ostatním úmluvám upravujícím dopravu. Největší podobnost lze nalézt s úmluvou CMR.⁹ Revidovaná verze vstoupila v platnost v roce 2006¹⁰ a zvýšila počet dodatků k úmluvě z 2 na 7. Vilniuským protokolem došlo i k revizi předpisů CIM, které jsou obsaženy v Přílojce B k Úmluvě COTIF.

2.1.1 Použitelnost Úmluvy COTIF-CIM

Jak již bylo uvedeno výše, Úmluva COTIF-CIM je mezinárodní smlouva, proto je nutné se zabývat její použitelností jak u států, které ji přijaly, tak i u států, které Úmluvou vázány nejsou.

Vzhledem k existenci více verzí Úmluvy COTIF se nabízí otázka, která verze má být použita v každém konkrétním případě. Samotná Úmluva toto neupravuje, proto se pro řešení

⁶ OTIF. About Intergovernmental Organisation For International Carriage By Rail. *Otif.org* [online]. 2013 [cit. 27. září 2017]. Dostupné na <http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/01_vorstellung/01_allg_info/OTIF_Info_09_2013_e.pdf>.

⁷ Rozhodnutí správního výboru na jeho 125. zasedání (Bern, 29. - 30. 6. 2016) v souladu s článkem 40 úmluvy COTIF 1999.

⁸ Legislativa EU: Rozhodnutí Rady 2013/103 ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999.

⁹ HOEKS, Marian. *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Alphen aan den Rijn: Wolters Kluwer, 2010, s. 212.

¹⁰ Pro Českou republiku vstoupil v platnost dne 1. 7. 2006 dle Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s., o sjednání Protokolu z 3. června 1999 o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980.

situace musíme podívat do Vídeňské úmluvy o smluvním právu.¹¹ Konkrétně článek 30 odstavec 4 stanoví, že pokud ne všechny strany smlouvy (verze smlouvy) jsou smluvními stranami smlouvy dřívější, použije se nejmenší společný jmenovatel, jímž bude v tomto případě první verze Úmluvy z roku 1980.¹²

Použitelnost předpisů CIM stanovuje článek 1 § 1, který říká, že „platí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech“. Předpisy se tedy nevztahují k přepravě zboží obecně, ale k přepravní smlouvě, jejímž předmětem je přeprava zboží, a to výlučně mezinárodní přeprava. O mezinárodní přepravu se jedná, pokud se místo převzetí zboží nachází v jiné členské zemi než místo dodání. Z toho vyplývá, že se nejedná o mezinárodní přepravu, a tudíž nebudou aplikovatelné předpisy CIM v případě, kdy se místo převzetí i místo dodání nacházejí ve stejné zemi, přestože přeprava probíhá i přes území jiné země.

Předpisy CIM jsou závazné pouze pro státy, které je ratifikovaly, a tudíž se vztahují pouze na přepravy probíhající na území těchto států.¹³ Toto však v žádném případě nevyklučuje jejich uplatnění i u přeprav probíhajících na území nečlenských států, a to díky smluvní volnosti stran. Strany se tedy mohou dohodnout, že na jejich konkrétní smlouvu se bude Úmluva vztahovat i ve výše uvedeném případě. Tuto možnost zmiňují samotné předpisy, a to v článku 1 § 2. Díky tomuto ustanovení se velmi rozšiřuje možnost uplatnění předpisů v mezinárodní přepravě.

Dále je třeba se zabývat použitelností předpisů při dopravách, které neprobíhají výlučně po železnici. Jedná se o takzvaně multimodální přepravy.¹⁴ Tuto situaci upravuje článek 1 § 3 a 4 předpisů. Použitelnost předpisů na přepravní smlouvy, dle kterých přeprava probíhá po železnici a je k ní jako doplněk použita silniční, vnitrozemská vodní nebo námořní přeprava, je omezena požadavkem, aby se jednalo o jednu přepravní smlouvu. Pokud je doplněk železniční přepravy přeprava po moři nebo po vnitrostátních linkách překračujících území jednoho státu, předpisy vyžadují, aby se takové přepravy uskutečňovaly na linkách, jež jsou zapsány v seznamu tratí.¹⁵

¹¹ Aktuální znění: Vyhláška č. 15/1988 Sb., vyhláška ministra zahraničí ze dne 4. září 1987 o Vídeňské úmluvě o smluvním právu, ve znění pozdějších předpisů.

¹² HOEKS, Marian. *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Alphen aan den Rijn: Wolters Kluwer, 2010, s. 211.

¹³ Toto přímo stanovuje článek 1 § 1 předpisů CIM.

¹⁴ ČVUT Fakulta dopravní. Multimodální přepravní systémy. *Fd.cvut.cz* [online]. 2009 [cit. 28. září 2017]. Dostupné na <<https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/pojmy.html>>.

¹⁵ Seznam námořních a říčních linek CIM dle článku 24 § 1 písmeno b COTIF.

Použitelnost předpisů je omezena na přepravy probíhající za úhradu, jak stanovuje článek 1 § 1. Na tomto místě je třeba vyložit pojem úhrada. V anglické verzi předpisů je použit výraz reward.¹⁶ Stejný výraz je použit i v anglické verzi Úmluvy CMR.¹⁷ V českých překladech obou úmluv se ovšem překlad liší. Zatímco Úmluva CMR používá v české verzi výraz „úplata“, v předpisech CIM je použit výraz „úhrada“. Vzhledem k doslovnému překladu slova reward z angličtiny si myslím, že je třeba vykládat toto ustanovení v české verzi předpisů CIM extenzivně, tedy tak, že přeprava musí být poskytována za protiplnění. Protiplnění však nemusí být nutně v penězích. K tomuto závěru můžeme dospět i pomocí komparace ustanovení s podobným ustanovením v úmluvě CMR.

Nakonec je třeba se zabývat podmínkou přepravy zboží, kterou uvádí článek 1 předpisů CIM. Vyplývá z něj, že pro aplikaci předpisů je nutné, aby bylo přepravováno zboží. Předpisy ovšem nikde blíže pojem zboží nespecifikují, proto je dle mého názoru za něj možné považovat cokoliv vyjma osob. Tento názor podporuje i článek 24 § 1 předpisů CIM, který stanovuje, že za zboží se považují i železniční vozidla přepravovaná na vlastních kolech.

2.1.2 Úprava odpovědnosti dopravce v předpisech CIM

Jednou z nejpodstatnějších částí, kterou upravují předpisy CIM, jsou články zabývající se odpovědností dopravce za škodu na zásilce. Jedná se o články 23 až 41. Obecné vymezení odpovědnosti stanovuje článek 23 v § 1, když říká, že: „Doprovce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením zboží v době od přijetí zboží až do jeho dodání“. Dle tohoto článku dopravce také odpovídá za překročení dodací lhůty. Co se týče předpokladů k uplatnění odpovědnosti dopravce za škodu, nelze je doplňovat ani omezovat aplikací právní úpravy národních právních předpisů.¹⁸ Tento závěr Nejvyššího soudu je plně v souladu s kogentní povahou předpisů CIM.

V úpravě odpovědnosti jsou v předpisech CIM použity tři termíny, jimiž je označována osoba, která je dle předpisů odpovědná. Jak již bylo uvedeno, v článku 23 se vyskytuje slovo „doprovce“. Dále v článku 26 se používá výraz „navazující dopravce“ a v článku 27 „výkonný dopravce“. Přestože se výkladu těchto pojmů budu více věnovat ve 3. kapitole této práce, pro rozbor odpovědnosti v předpisech CIM je nutné nyní alespoň

¹⁶ Anglický výraz reward v doslovném překladu znamená odměna, odměnit dle *Oxford výkladový slovník angličtiny s českým překladem*. Oxford: Oxford University press, 2010, s. 659.

¹⁷ Article 1(1) CMR: „This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.“

¹⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009.

objasnit základní rozdíly mezi výše uvedenými pojmy. Článek 23 řeší situaci, kdy celou přepravu provádí jeden dopravce, a to ten, který uzavřel přepravní smlouvu.

V dalších případech se na přepravě zboží podílí více dopravců. Článek 26, který upravuje odpovědnost navazujícího dopravce, je shodný s článkem 34 Úmluvy CMR.¹⁹ Pokud je přeprava prováděná více dopravci na základě jedné přepravní smlouvy, přičemž každý z dopravců přejímá odpovědnost za celou přepravu.²⁰ Jak k tomu uvádí profesor Clarke, žalobce může žalovat každého z dopravců, podílejícího se na přepravě. Každý dopravce je také zodpovědný společně a nerozdílně s ostatními dopravci. Z tohoto pravidla existuje také výjimka, která se týká multimodální přepravy. U těchto přeprav je odpovědnost dopravce omezena tak, že každý je odpovědný pouze za svůj úsek přepravy, jestliže je prováděná jiným způsobem.²¹ Pokud by se tedy přeprava skládala z přepravy po železnici a přepravy po silnici, bude železniční dopravce odpovědný jen za úsek po železnici a dopravce silniční zase za úsek po silnicích. Poslední způsob řešení odpovědnosti v předpisech CIM je upraven v článku 27 a týká se výkonného dopravce. Tak je označován dopravce, na kterého bylo přeneseno provádění přepravy. Výkonný dopravce je pak odpovědný za tu část přepravy, kterou provedl. Za přepravu jako celek je ovšem odpovědný dopravce, který uzavřel se zákazníkem přepravní smlouvu. V případech, kdy ponесou odpovědnost oba dopravci, budou odpovědní společně a nerozdílně dle článku 27 § 4. Způsob, jakým se určuje, do jaké míry bude který dopravce odpovědný, je upraven v článku 50 § 1. Je-li jasné, kdo škodu způsobil, odpovídání za ni sám. Byla-li škoda způsobena více dopravci, odpovídá každý za škodu, kterou způsobil. Neví-li se, kdo škodu způsobil, rozdělí se škoda mezi všechny dopravce dle podílů na přepravném. Vyvinit se může ten dopravce, který prokáže, že škodu nezpůsobil.

Určitou nejasnost předpisů CIM můžeme nalézt v případě určení časového úseku, po který dopravce za zboží odpovídá. Určení toho, kdy tento úsek končí, je vcelku jasné – končí dodáním zboží dle článku 17.²² O poznání složitější je určit, kdy výše uvedený časový úsek začíná. Článek 23 uvádí „od přijetí zboží“. Při porovnání s článkem 17 CRM, upravujícím také odpovědnost dopravce, zjistíme, že v případě anglických verzí obou předpisů je dikce ustanovení stejná, v českých verzích se liší.²³ Dle předpisů CIM vzniká odpovědnost už ve chvíli, kdy je zboží předáno dopravci, ne však k přepravě, ale již třeba k uskladnění. Naopak

¹⁹ CLARKE, A. Malcolm, YATES, David. *Contracts of Carriage by Land and Air*. 2. vydání. London: Informa Law from Routledge, 2013, s. 259.

²⁰ Článek 34 CMR.

²¹ CLARKE, YATES: *Contracts of Carriage...*, s. 166, 167.

²² Dle článku 17 § 2 předpisů CIM je vydání zboží celním nebo daňovým úřadům, případně uskladnění zboží ve skladišti dopravce, zasilatele nebo veřejném skladišti postaveno naroveň dodání zboží.

²³ Článek 17 CMR: „Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě...“

dle české verze úmluvy CMR vzniká v takovém případě odpovědnost dopravce až po udělení pokynu k provedení přepravy. Samozřejmě i v době mezi převzetím zboží a obdržením pokynu je dopravce za zboží odpovědný, ale ne dle úmluvy CMR, ale dle vnitrostátního práva. Jelikož se ale jedná o mezinárodní přepravu, může být komplikovanější najít rozhodné právo v případech, kdy na to strany nebudou pamatovat a neupraví to předem ve smlouvě.²⁴ Takový postup by ovšem byl dle mého názoru v rozporu s cílem a účelem úmluvy CMR i předpisů CIM. Myslím si tedy, že ustanovení obou předpisů je tedy nutné vykládat extenzivně a odpovědnost dopravce vzniká již převzetím zboží bez ohledu na to, zda má zboží přepravovat ihned, nebo s ním před přepravou ještě nějak jinak nakládat.

Samotnou přepravu reálně pro dopravce zajišťují vždy lidé, ať už se jedná o zaměstnance dopravce, nebo externí spolupracovníky. Dopravce využívá k přepravě také infrastrukturu, jejíž provoz bude zpravidla zajišťovat právnická osoba odlišná od dopravce skrze své zaměstnance. Škoda na zboží tak může vzniknout při výkonu povinností zaměstnanců či spolupracovníků dopravce i zaměstnanců provozovatele infrastruktury. Z důvodu ochrany odesílatele obsahují předpisy CIM článek 40. Ten jednoznačně stanovuje odpovědnost dopravce za své zaměstnance i za osoby používané při přepravě, přičemž výslovně uvádí, že provozovatelé infrastruktury jsou právě těmi osobami. Na okraj lze zmínit názor Nejvyššího soudu, že dopravce odpovídá za jednání svých zaměstnanců i v případě, že takový zaměstnanec způsobil škodu svým jednáním, jež lze kvalifikovat jako trestný čin.²⁵

Odpovědnost dopravce dle předpisů CIM můžeme rozdělit do dvou kategorií. Jedná se o odpovědnost objektivní upravenou v článku 23 a odpovědnost při přepravě vozů v článku 24. Nejdříve se budu zabývat odpovědností za přepravu vozů, následně pak objektivní odpovědností, u které je potřeba více rozebrat liberační důvody. U přepravy vozů pohybujících se po vlastních kolech se může dopravce dle článku 24 zprostit, prokáže-li, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním. V případě objektivní odpovědnosti dle článku 23 existují dvě skupiny liberačních důvodů. První je upravena v § 2 výše uvedeného článku, a to tak, že dopravce je zproštěn, došlo-li ke ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty zaviněním oprávněné osoby, příkazem oprávněné osoby,²⁶ zvláštními vadami zboží nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. U zvláštních vad zboží uvádí předpisy CIM jako příklad vnitřní zkázu zboží nebo jeho

²⁴ Například zákazník by byl z České republiky, dopravce z Velké Británie a zboží by bylo převzato do skladu dopravce ve Francii, kde by došlo k jeho poškození.

²⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. října 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010.

²⁶ Oprávněná osoba není nikde v předpisech CIM definována, ale dle mého názoru by se mělo jednat o osoby, které mají právo se zbožím disponovat dle článku 18 předpisů CIM.

ubývání. Typickým příkladem okolnosti, které nemohl dopravce zabránit, je vis maior. Druhá skupina liberačních důvodů je upravena v § 3 článku 23, který vyjmenovává několik skutečností, u nichž se může dopravce odpovědnosti zprostit. Mezi první a druhou skupinou liberačních důvodů je jeden rozdíl. Na rozdíl od liberačních důvodů v § 2 se u důvodů v § 3 dopravce nemůže zprostit odpovědnosti za zpoždění s dodáním zboží.

Předpisy CIM také stanovují dvě právní domněnky. První, článek 28, je domněnka o škodě při novém podání zásilky. Druhá právní domněnka, článek 29, stanovuje, že zboží se považuje za ztracené, pokud nebylo do třiceti dnů po uplynutí dodací lhůty dodáno příjemci.

Nakonec je třeba se zabývat i úpravou toho, jak se dle předpisů CIM určuje výše náhrady škody, případně její limitací. Tuto úpravu nalezneme v člancích 30 až 36 předpisů CIM. Při úplné či částečné ztrátě zboží platí dopravce náhradu škody dle ceny zboží na burze nebo její tržní hodnoty. Kromě toho ale také musí zaplatit dovozní, clo nebo další částky uhrazené v souvislosti s přepravou. Odškodnění však smí činit maximálně 17 zúčtovacích jednotek²⁷ za každý chybějící kilogram.²⁸ V případě, že je přepravováno zboží, u něž je v důsledku jeho přirozené povahy nebezpečí úbytku hmotnosti, je odpovědnost dopravce omezena jen na tu část úbytku, která přesahuje stanovenou procentní sazbu.²⁹ U poškození zboží se nahrazuje výše, o kterou došlo ke snížení hodnoty zboží. Ta se zjišťuje stejně jako u ztráty zboží.

Výše odškodnění však nesmí přesáhnout částku, kterou by bylo nutné uhradit v případě ztráty zboží. Z uvedených limitů náhrady škody znají předpisy samozřejmě také výjimky, jimiž je lze prolomit. První z nich, upravena v článku 34, je projevem smluvní volnosti. Strany si tak mohou ujednat, že v nákladním listu bude uvedena vyšší hodnota zboží, než v článku 30 § 2. Uplatnění druhé výjimky je také vázané na předchozí dohodu stran, navíc ale je pro odesílatele výhodnější. Ten si totiž může s dopravcem dohodnout, že zapsáním částky do nákladního listu uvede zvláštní zájem na dodání zboží. Následně pak při poškození, ztrátě nebo pozdním dodání může spolu s odškodněním dle článků 30, 32 a 33 požadovat také náhradu za další škody, a to až do výše zapsané částky.

Poslední výjimka, článek 36, již není vázaná na předchozí dohodu stran. Jde o ochranu odesílatele před úmyslným jednáním dopravce nebo před jeho vědomou nedbalostí. Tento článek vyžaduje vyšší stupeň zavinění. V českém právu pojem zavinění upravuje pouze trestní

²⁷ „Zúčtovací jednotkou předvídanou v přípojcích je zvláštní právo čerpání, jak je definováno Mezinárodním měnovým fondem,“ článek 9 §1 Úmluva COTIF.

²⁸ Toto omezení neplatí při ztrátě železničního vozidla jedoucího po vlastních kolech, u nichž jen stanovena výše náhrady na obecnou hodnotu vozidla dle článku 30 § 3 předpisů CIM.

²⁹ Dvě procenta u kapalin a zboží předávaném ve vlhkém stavu a jedno procento u suchého zboží.

zákoník.³⁰ „Zavinění je vnitřní vztah člověka k určitým skutečnostem... Rozlišujeme dvě formy zavinění: úmysl a nedbalost.“³¹ Předpisy CIM vyžadují od dopravce jednání v úmyslu³² nebo v nedbalosti. Přitom je přímo vyžadována nedbalost vědomá.³³ Pokud k takovému jednání dojde, neuplatní se limity náhrady škody uvedené v předpisech. Úmysl či nedbalost ovšem musí být prokázány, přičemž se domnívám, že důkazní břemeno ponese odesílatel.

2.2 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

Stejně jako u mezinárodní železniční přepravy existuje i pro přepravu zboží po silnici úmluva upravující mezinárodní silniční přepravu. Jedná se o Úmluvu CMR (dále jen „CMR“). Úmluva byla přijata dne 19. 5. 1956, v platnost vstoupila dne 2. 7. 1961 a pro Českou republiku dne 3. 12. 1974. Pro Českou republiku vyplývá její závaznost z článku 10 Ústavy,³⁴ jelikož se jedná o mezinárodní smlouvu, která byla ratifikována se souhlasem parlamentu a vyhlášena ve sbírce zákonů.³⁵ CMR je publikována jako vyhláška číslo 11/1975 Sb.³⁶ CMR byla doposud novelizována pouze jednou.³⁷ Jak uvádí její preambule, cílem je standardizovat podmínky, jimiž se řídí mezinárodní silniční přeprava. Upravuje převážně doklady používané při této přepravě a odpovědnost dopravce. K CMR již přistoupilo 55 států, přičemž většina z nich jsou evropské státy.³⁸ Ustanovení CMR jsou kogentní povahy a v případě, že se od nich strany odchýlí, budou taková ujednání neplatná a právně neúčinná, což stanovuje přímo CMR v článku 40.

³⁰ Aktuální znění: Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

³¹ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 6. vyd. Praha: Leges, 2017, s. 219, 221.

³² Jednání může být v úmyslu přímém, pokud pachatel věděl a chtěl, nebo v úmyslu nepřímém, pokud pachatel věděl a pro ten případ s tím byl srozuměn. – JELÍNEK: *Trestní právo...*, s. 229.

³³ O zavinění z nedbalosti jde, pokud pachatel věděl, že může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že to nezpůsobí. *Tamtéž*.

³⁴ Aktuální znění: Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

³⁵ Vzhledem k tomu, že Úmluva CMR byla přijata v roce 1974, ještě za existence Československé socialistické republiky, byla přijata dle článku 36 odstavce 3. Historická verze: Ústavní zákon č. 143/1968 Sb., o československé federaci, ve znění zákona 493/1992 Sb., účinném ke dni 29. října 1992.

³⁶ Aktuální znění: Vyhláška ministra zahraničí č. 11/1975 Sb. ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

³⁷ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s. ze dne 5. července 1978 o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).

³⁸ UN. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. *Un.org* [online]. 2018 [cit. 3. února 2018]. Dostupné na <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11 &clang=_en>.

2.2.1 Použitelnost Úmluvy CMR

Základní pravidlo pro aplikaci CMR je obsaženo v článku 1 odstavci 1. Dle něj se úmluva vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, a to za podmínky, že místo převzetí a dodání zásilky leží ve dvou různých státech, přičemž alespoň jeden musí být smluvním státem. Stejně jako u předpisů CIM je tedy použitelnost CMR vázaná na existenci přepravní smlouvy. Přeprava také musí probíhat za úplatu.³⁹ Dle článku 2 nemusí být přeprava realizována výlučně po silnici, ale mohou být použity i jiné druhy dopravy.

Další podmínkou pro aplikaci CMR je nutnost přepravovat zboží. Do zboží se počítá také obal (například kontejnery). CMR naopak v odstavci 4 článku 1 uvádí, na které přepravy se nevztahuje. Jedná se o přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přepravy mrtvol a odvoz nábytku.⁴⁰ Nábytek tedy nemůžeme považovat za zboží dle CMR a na jeho přepravu není možné CMR aplikovat, jelikož soudy v různých zemích nesouhlasí s rozdílem mezi odvozem a přepravou a v jejich rozhodování nelze nalézt shodu. Důvodem pro zařazení ustanovení o odvozu nábytku byl předpoklad, že bude tato oblast upravena samostatnou úmluvou, stejně jako to je u přepravy mrtvol⁴¹ a mezinárodních poštovních služeb.⁴² K tomu ovšem doposud nedošlo.⁴³

Přeprava musí probíhat silničním vozidlem. Za vozidlo se dle článku 1 odstavec 2 CMR považují motorová vozidla, návěsové soupravy, přívěsy a návěsy. S jejich definicí CMR odkazuje na článek 4 Úmluvy o silničním provozu přijaté dne 19. 7. 1949 v Ženevě.

2.2.2 Odpovědnost dopravce dle CMR

Jak již bylo uvedeno výše, jednou z oblastí, kvůli které byla CMR přijata, je úprava odpovědnosti, již nalezneme v článcích 17 až 29. V CMR je odpovědnost dopravce upravena jako odpovědnost objektivní. Dopravce se tudíž může své odpovědnosti zprostit pouze na

³⁹ K tomu více v kapitole 2.1.1.

⁴⁰ V českém překladu CMR je použito slovní spojení „přeprava stěhovaných svršků“, v anglickém potom „furniture removal“.

⁴¹ Např. *Štrasburská dohoda o převozu zemřelých (Štrasburk, 26. října 1973)* nebo *Mezinárodní ujednání o přepravě mrtvol (Berlín, 10. 2. 1937)*.

⁴² Jedná se především o mezinárodní předpisy Světové poštovní unie, jako jsou Ústava Světové poštovní unie, schválená ve Vídni dne 10. července 1964, ve znění pozdějších dodatkových protokolů, Světová poštovní úmluva a její Závěrečný protokol a Ujednání o poštovních peněžních službách, schválené v Dauhá dne 11. října 2012, a na ně navazující Řád listovních zásilek, Řád poštovních balíků a Řád Ujednání o poštovních peněžních službách, schválené v Bernu 15. dubna 2013, ve znění pozdějších úprav.

⁴³ CLARKE, A. Malcom. *International Carriage of Goods by Road: CMR*, CRC Press, 2014, s. 17, 18.

základě stanovených liberačních důvodů. Dopravce odpovídá za zásilku od okamžiku převzetí do jejího vydání.⁴⁴

Úprava odpovědnosti při provádění přepravy více dopravci je velmi podobná úpravě v předpisech CIM. Přestože CMR nepoužívají pojem „výkonný dopravce“ ani nijak neupravují jeho odpovědnost jako předpisy CIM, je možné tuto odpovědnost vyvodit z článku 3 CMR. Dle něj dopravce odpovídá za všechny osoby, které použil k přepravě. Znamená to tedy, že v případě, kdy škoda na zboží vznikne vinou „výkonného dopravce“, bude za tuto škodu odesílateli odpovědný dopravce, se kterým uzavřel přepravní smlouvu.⁴⁵ Naopak úprava odpovědnosti „navazujícího“ dopravce je téměř totožná s úpravou v předpisech CIM. Jak stanovuje článek 34, přepravu může provádět více silničních dopravců na základě jedné přepravní smlouvy, čímž dochází ke vzniku společné odpovědnosti všech dopravců za zboží. Aby se zabránilo pozdějším sporům o to, zda byl další dopravce v pozici „výkonného“, nebo „navazujícího“, musí být dle článku 35 odstavec 1 předáno „navazujícímu“ dopravci datované a podepsané potvrzení a ten zase musí napsat na druhé vyhotovení nákladního listu své jméno a adresu. Odesílatel má následně možnost si vybrat, zda bude žalovat dopravce prvního, posledního nebo toho, který škodu způsobil, případně všechny současně.⁴⁶ Stejně jako v předpisech CIM jsou „všichni navazující dopravci“ zavázáni společně a nerozdílně. Jejich vzájemné nároky jsou potom upraveny v článcích 37 až 39.

Dopravce odpovídá za následující skutečnosti: úplná nebo částečná ztráta zboží, poškození zboží nebo překročení dodací lhůty. Je otázka, jak se bude postupovat v případě dodání zcela zničeného zboží. Domnívám se, že tento případ můžeme postavit na roveň ztráty zboží, tudíž odesílatel by měl uplatňovat svá práva z úplné ztráty zboží. Tato otázka je ale pouze teoretická, jelikož v praxi bude odesílatel stejně uplatňovat svá práva na základě celého článku 17 odstavec 1 CMR. U překročení dodací lhůty je stanovena povinnost zaslat odesílateli nejdříve písemnou výhradu, a to do 21 dnů poté, co měla být zásilka doručena.⁴⁷

K možnosti uplatnění náhrady škody za překročení dodací lhůty je nutné, aby bylo zboží doručeno, jinak se jedná o ztrátu zboží. Zároveň není vyloučena možnost uplatňovat současně nárok na náhradu škody za pozdní dodání a nárok za poškození zboží. Totožně s předpisy CIM je v CMR zakotvena právní domněnka, dle které je zboží považováno za ztracené, nebylo-li doručeno do 30 dnů po uplynutí sjednané lhůty. V článku 23 odstavec 5 se uvádí, že dopravce je povinen k náhradě škody způsobené překročením dodací lhůty. Pojem

⁴⁴ K tomu blíže v kap. – předpisy CIM.

⁴⁵ Tímto nejsou nijak dotčené následné nároky dopravce vůči „výkonnému dopravci“.

⁴⁶ Článek 36 CMR.

⁴⁷ Článek 30 odstavec 3 CMR.

škoda ovšem není nijak specifikován a není tak vyřešena otázka, zda dopravce hradí škodu vzniklou na zboží nebo škodu, která vznikla odesílateli případně příjemci zboží z důvodu pozdního dodání.⁴⁸ Dle zahraniční judikatury se náhrada škody vztahuje pouze na druhý typ škody.⁴⁹

Aby náhrada škody dopravce nebyla bezmezná, obsahuje CMR limity pro určení její výše. U ztráty zásilky hradí dopravce hodnotu ztraceného zboží. Způsob výpočtu jeho hodnoty je stejný jako v předpisech CIM.⁵⁰ Limit je stanoven na 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram.⁵¹ Při poškození zboží je výše náhrady škody určena částkou, o kterou se snížila hodnota zboží, jež se vypočítává stejně jako u ztráty zboží. Stejně je stanoven i limit pro výši náhrady škody, což je dle článku 25 odstavce 2 maximálně částka, která by se platila za ztracené zboží. U překročení dodací lhůty je stanoven limit na výši dovozného.

Překročení v CMR stanovených limitů je možné stejně jako u předpisů CIM na základě tří výjimek. K uplatnění prvních dvou je třeba předchozí dohody stran. Jedná se o udání vyšší ceny zásilky (článek 24) a udání částky zvláštního zájmu (článek 26). Úprava těchto institutů je téměř shodná s úpravou v předpisech CIM, viz výše.

Jediný, a to celkem podstatný rozdíl je v požadavku na uhrazení zvláštního příplatku odesílatelem. Nabízí se otázka, zda by byla možná dohoda odesílatele a dopravce o udání vyšší ceny nebo částky zvláštního zájmu bez zaplacení zvláštního příplatku odesílatelem. Vzhledem k tomu, že ustanovení CMR mají kogentní povahu, domnívám se, že strany nemají možnost se od tohoto odchýlit. Tento názor podporuje také zahraniční judikatura.⁵²

Nakonec je třeba se ještě zmínit o odpovědnosti dopravce při způsobení škody úmyslně nebo takovým zaviněním, které je možno považovat za rovnocenné úmyslu. CMR je v tomto ohledu o něco přísnější než předpisy CIM, protože přímo vyžadují, aby zavinění dopravce bylo možno považovat za rovnocenné s úmyslem, přičemž toto se má posuzovat podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává. V případě českého práva je nutné si při vymezení forem zavinění vypomoci trestním právem. České trestní právo jednoznačně rozlišuje mezi úmyslem a nedbalostí, a to tak, že úmysl je těžší forma zavinění než nedbalost.⁵³ Nejvyšší soud však ve svém rozsudku⁵⁴ judikoval, že za zavinění rovné úmyslu je

⁴⁸ Jedná se o nepravou mezeru v zákoně.

⁴⁹ SEDLÁČEK, Petr. *Úmluva CMR komentář, Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: 1. VOX, 2009, s. 423.

⁵⁰ Viz kapitola o předpisech CIM.

⁵¹ Tato hranice byla stanovena protokolem, ke kterému však ještě nepřistoupily všechny smluvní státy CMR. V předprotokolové verzi CMR byla hranice stanovena na 25 švýcarských franků za kilogram.

⁵² SEDLÁČEK: *Úmluva CMR komentář...*, rozsudek OLG Düsseldorf ze dne 7. 7. 1988, sp. zn. 18U 63/88.

⁵³ JELÍNEK: *Trestní právo...*, s. 227.

⁵⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. prosince 2014, sp. zn. 23 Odo 2702/2012.

nutné považovat hrubou nedbalost, přičemž tuto hrubou nedbalost zároveň definoval jako „nedbalost nejvyšší intenzity, jež svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění svých povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob“. Tento závěr odůvodnil Nejvyšší soud tak, že pojem hrubé nedbalosti je občanskému právu vlastní již od jeho úplných počátků. Také je třeba zmínit, že pohled Nejvyššího soudu na problematiku hrubé nedbalosti není v Evropě nikterak ojedinělý či výjimečný. Právní řády některých jiných zemí například přímo stanovují hrubou nedbalost na roveň úmyslu.⁵⁵

2.3 Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (dále jen „Úmluva CMNI“)

V oblasti mezinárodní přepravy zboží po vnitrozemských cestách existuje jedna unifikační úmluva. Jedná se o poměrně mladou Budapešťskou úmluvu CMNI přijatou Diplomatickou konferencí v Budapešti, jež se konala ve dnech 25. 9. až 3. 10. 2000. Účinnosti CMNI nabyla 1. 5. 2005 a v současné době je účinná pro 15 států.⁵⁶ Pro Českou republiku byla od 1. 3. 2006 vyhlášena pod číslem 32/2006 Sb., m. s.

2.3.1 Použitelnost CMNI

Rozsah použití je definován v článku 2 odst. 1 tak, že CMNI je použitelná na všechny smlouvy o přepravě, pokud je smlouvou předpokládán přístav nakládky nebo vykládky v různých státech a alespoň jeden ze států je smluvní stranou CMNI. Důležité je použití slova „předpokládán“. Díky tomu je velmi rozšířená použitelnost CMNI. Na rozdíl od úprav v předpisech CIM nebo CMR je v CMNI důležitější ujednání stran než následný skutečný průběh přepravy. Dle mého názoru se tedy CMNI použije i v případě, že se původně sjednaná mezinárodní přeprava v průběhu změnila na vnitrostátní.

Stejně jako výše rozebírané CMR a předpisy CIM i CMNI používá pojem přepravní smlouva. Její definici nalezneme v článku 1 odst. 1. A právě ve vymezení přepravní smlouvy je další rozdíl oproti výše jmenovaným úpravám. CMNI totiž za přepravní považuje smlouvu jakéhokoliv druhu, jejímž obsahem je závazek přepravit zboží za úplat. Toto široké pojetí

⁵⁵ Např. německý BGB v § 851.

⁵⁶ UNECE. Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI). *Unece.org* [online]. 2018 [cit. 2. února 2018]. Dostupné na <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html>.

přepravní smlouvy umožňuje aplikaci CMNI přímo na jiné typy smluv, než je klasická přepravní smlouva.⁵⁷

Použitelnost CMNI je i v případech multimodální přepravy zakotvena přímo v článku 2 odst. 1, který totiž kromě přístavu nakládky a přístavu vykládky zmiňuje také místo převzetí a místo dodání. Tím jsou bezpochyby myšleny situace, kdy je právě zboží přepravováno nejdříve nebo následně jiným druhem dopravy. Navíc v odstavci 2 téhož článku je upravena situace, kdy se vnitrozemská vodní přeprava změní v námořní, a to bez překládky zboží na jiné plavidlo. Musí se však jednat o víceméně kratší úseky a přeprava po vnitrozemských vodách musí být dominantní.⁵⁸

2.3.2 Odpovědnost dopravce dle CMNI

Tak jako v CMR a předpisech CIM používá CMNI objektivní odpovědnost dopravce v článku 16 s tím, že mu dává k dispozici určitě liberační důvody. Ty jsou kromě jednoho upraveny v článku 18. CMNI totiž v článku 16 odst. 1 také umožňuje dopravci zbavit se odpovědnosti prokázáním, že škoda byla způsobena okolnostmi, jež nemohl svědomitý dopravce zamezit. Pojem „svědomitý dopravce“ není nikde v CMNI definován. Konstrukce tohoto liberačního důvodu je velmi podobná úpravě liberačního důvodu u škody způsobené dopravním prostředkem v OZ⁵⁹ Dopravce tedy musí vyvinout takovou péči, aby se zabránilo škodě, kterou lze za konkrétních podmínek žádat.⁶⁰ Přesné stanovení péče poskytnuté svědomitým dopravcem bude ale vždy na rozhodnutí soudů.

Je třeba se ještě zmínit o době přechodu odpovědnosti na dopravce. Článek 16 odst. 1 stanovuje vznik odpovědnosti převzetím zboží. CMNI v článku 3 odst. 2 umožňuje sjednat si převzetí zboží jinak než naložením na plavidlo. To by znamenalo, že vznik odpovědnosti dle CMNI je čistě na dohodě stran. V rozporu s tím je ovšem článek 16 odst. 2, který naopak určuje vznik odpovědnosti dle CMNI až po naložení zboží na plavidlo. Škoda vzniknuvší před naložením by se měla uplatňovat dle předpisů státu, ve kterém vznikla. Na detailní rozbor tohoto problému není v této práci prostor, přesto jsem ale přesvědčený, že tato ne zcela jednoznačná úprava v CMNI může způsobovat v praxi nemalé obtíže. Stejně jako vznik odpovědnosti je upravena i doba jejího zániku.

⁵⁷ Může se právě jednat o smlouvu zasilatelskou, případně smlouvy nepojmenované.

⁵⁸ Vyplývá z omezení stanovených v článku 1 odst. 2 písm. a) a b) CMNI.

⁵⁹ § 2927 odst. 1, aktuální znění: zákon č. 89/2012 Sb., nový občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

⁶⁰ BEZOUŠKA, Petr. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055–3014): komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1616.

2.4 Úprava mezinárodní námořní přepravy

Na rozdíl od přeprav zboží po silnicích, železnicích nebo vnitrozemských vodách nemá námořní přeprava jednu unifikační úmluvu. Jedná se o Haagsko-Visbyská pravidla, Hamburskou úmluvu a Rotterdamská pravidla.

2.4.1 Haagsko-Visbyská pravidla

Jedná se o nejstarší a z úmluv upravujících námořní nákladní přepravu nejvíce státy ratifikovanou úmluvu. Původní Haagská pravidla z roku 1924 byla novelizována Bruselským protokolem z roku 1968,⁶¹ k němuž již ale nepřistoupily všechny smluvní strany původní úmluvy, tudíž účinné zůstávají obě verze.⁶² Česká republika neratifikovala ani původní Haagská pravidla, ani následně novelizovanou verzi.

Co se týče rozsahu použitelnosti Haagsko-Visbyských pravidel, dá se velmi zjednodušeně konstatovat, že se uplatní na konosamenty⁶³ vydané v některém z členských států.⁶⁴ Úprava použitelnosti je provedena ve verzi částečně odlišné od té původní a ve verzi ve znění Bruselského protokolu, což je vzhledem k účinnosti obou verzí komplikace.

2.4.2 Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (Hamburská úmluva)

Dne 30. 4. 1978 byla uzavřena Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, pro niž se používá název Hamburská úmluva či pravidla. Snahou bylo vytvořit mezinárodně uznávaná pravidla pro námořní přepravu, která by nahradila Haagsko-Visbyská pravidla a vyřešila tak problém s nejednotností úpravy námořní přepravy. Ratifikační proces však byl poměrně komplikovaný a Hamburská úmluva vstoupila v platnost až patnáct let po jejím uzavření, a to 1. 11. 1992. Za její největší problém lze zcela určitě označit fakt, že nebyla ratifikována příliš mnoho státy, konkrétně do dnešního dne třiceti čtyřmi. Toto ještě podtrhuje fakt, že mnoho z těch států, které úmluvu ratifikovaly, nejsou přímořské státy a jejich význam pro námořní přepravu tak nebude největší.⁶⁵ Naopak velmi významné státy pro námořní přepravu, jako

⁶¹ Bruselský protokol byl sjednán v Bruselu, ale obsah byl dohodnut ve městě Visby ve Švédsku, proto se používá název Haagsko-Visbyská.

⁶² Seznam států, které ratifikovaly Haagská pravidla, i těch, které následně přistoupily k Bruselskému protokolu, je možno nalézt na: <http://www.informare.it/dbase/convuk.htm>.

⁶³ Historická verze: Vyhláška č. 160/1956 Ú. l., Vyhláška ministerstva dopravy ze dne 27. července 1956 o podmínkách přepravy nákladu po moři, ve znění zákona 513/1991 Sb., účinném ke dni 1. ledna 1992: „Konosament je cenný papír a představuje závazek dopravce vydat náklad převzatý k přepravě.“

⁶⁴ Article 10, The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968.

⁶⁵ Např. Česká republika, Maďarsko nebo Uganda. UNCITRAL. Status United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978). *Uncitral.org* [online]. 2018 [cit. 2. února 2018]. Dostupné na <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html>.

jsou Spojené státy americké, Velká Británie nebo Čína Habsburskou úmluvu neratifikovaly. V České republice nabyla Hamburská úmluva účinnosti 1. 7. 1996.⁶⁶

Úprava použitelnosti v Hamburské úmluvě je velmi podobná úpravám v předpisech CIM nebo v CMR. Na rozdíl od Haagsko-Visbyských pravidel nevyžaduje striktně vydání konosamentu kvůli tomu, aby byla aplikovatelná, ale „*ustanovení této úmluvy se použijí na všechny smlouvy o námořní přepravě mezi dvěma různými státy, jestliže se na území smluvního státu nachází přístav nakládky nebo přístav vykládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě*“.⁶⁷ Detailnější vymezení rozsahu použitelnosti je upraveno v odstavcích 2 až 4 článku 2 Hamburské úmluvy.

2.4.3 Rotterdamská pravidla

V současné době jde o nejnovější počín na poli unifikací námořní nákladní přepravy. Dne 11. 11. 2008 byla v Rotterdamu schválena zcela nová pravidla, jejichž cílem je modernizovat a konsolidovat pravidla upravená dvěma výše zmíněnými úmluvami. Dále je zdůrazněn fakt, že námořní přeprava nemá unifikované právo, čímž je stavěna do složitější pozice než jiné druhy dopravy.⁶⁸

Dle článku 94 Rotterdamských pravidel dojde k jejich vstupu v platnost poté, co budou ratifikována dvaceti státy. Do dnešního dne ratifikaci provedly pouze tři z dvaceti pěti smluvních států.⁶⁹ Z tohoto důvodu je třeba s jakýmkoliv jejich hodnocením počkat. Dle mého názoru je ale velmi pozitivní zpráva, že jedním ze smluvních států jsou Spojené státy americké, což by v případě po ratifikaci Rotterdamských pravidel mohl být významný důvod pro přistoupení mnohem většího počtu států.

2.5 Shrnutí

Výše popsané úmluvy se zabývají přepravou zboží různými způsoby. V případě vnitrozemské vodní a silniční nákladní dopravy je situace vcelku přehledná, protože pro danou oblast je vždy dominantní jedna mezinárodní úmluva. V případě železniční nákladní přepravy je situace trochu složitější, protože vedle sebe existují paralelně dvě mezinárodní úmluvy lišící se však od sebe teritorialitou. Je třeba se zabývat vždy tím, která úmluva se bude

⁶⁶ Aktuální znění: Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb. ze dne 31. března 1978 o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978.

⁶⁷ Článek 2 odst. 1 Hamburské úmluvy.

⁶⁸ Preambule Rotterdamských pravidel.

⁶⁹ Konkrétně se jedná o Kongo, Togo a Španělsko. Proces ratifikací je dostupný na: UN. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). *Un.org* [online]. 2018 [cit. 2. února 2018]. Dostupné na <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XIB11&chapter=11&lang=en>.

konkrétně na danou přepravu vztahovat.⁷⁰ Nejsložitější je situace u mezinárodní námořní nákladní přepravy, kde vedle sebe existuje několik aktuálně platných úmluv, přičemž různé státy jsou smluvními stranami různých úmluv.

Všechny uvedené úmluvy obsahují vždy určitou úpravu odpovědnosti dopravce. Zároveň v žádné z nich není upravena pozice zasilatele či jeho odpovědnost. Kromě toho je s absencí úpravy pozice zasilatele také složitá situace v případě multimodální přepravy. Pro ni v tuto chvíli neexistuje žádná platná mezinárodní úmluva, přestože již v roce 1980 vznikla mezinárodní úmluva: United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (dále jen: „Multimodal Convention“). Dle článku 36 Multimodal Convention vstoupí úmluva v platnost dvanáct měsíců poté, co ji ratifikuje třicet států. Aktuálně ratifikovalo Multimodal Convention jedenáct států, přičemž jako poslední v roce 2005 Libérie.⁷¹ Vzhledem k tomu, že z těchto jedenácti států ji ratifikoval pouze jeden evropský stát, a to Gruzie, naopak hned osm států je z Afriky, nedomnívám se, že Multimodal Convention někdy vstoupí v platnost. Do té doby, nebo než bude vypracovaná nová úmluva, se musí multimodální přepravy řídit buď některou z již platných úmluv, nebo vnitrostátním právem.

Zcela zásadní otázka týkající se všech mezinárodních úmluv upravujících přepravu zboží představuje určení toho, kdy se bude aplikovat mezinárodní úmluva a kdy vnitrostátní právo. Existuje také možnost, kdy se použije mezinárodní úmluva a vnitrostátní právo se použije subsidiárně. V této souvislosti je proto třeba zmínit rozsudek Zemského soudu v Hamburku,⁷² který judikoval, že v případech, kdy CMR neobsahuje nějaká ustanovení a nelze tedy dle ní určitou věc posoudit, je třeba aplikovat příslušná ustanovení národního práva. Ačkoliv se tento rozsudek týká CMR, jsem toho názoru, že závěry v něm vyslovené budou použitelné i u ostatních mezinárodních úmluv.

Na závěr je třeba říci, že žádná z výše popsaných úmluv se nezabývá problematikou spedice a zároveň ani neexistuje samostatná úmluva, jež by se jí zabývala. Lze proto konstatovat, že spedice jako taková není doposud upravena žádnou mezinárodní úmluvou.

⁷⁰ Jedná se o Úmluvu COTIF a Convention On International Trough Railway Traffic (dále jen „Úmluva SMGS“).

⁷¹ UN. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. *Un.org* [online]. 2018 [cit. 3. února 2018]. Dostupné na <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en>.

⁷² Rozsudek Zemského soudu v Hamburku ze dne 7. srpna 2015, sp. zn. 415 HKO 91/14.

3 Právní vymezení rolí speditéra a dopravce

Pojem spedice se do českého prostředí dostal z Francie, konkrétně převzetím francouzského originálu expédition.⁷³ Spedice jako taková není v českém prostředí nic nového, ale již v období druhé světové války existovaly na našem území společnosti zabývající se touto činností. V období padesátých let minulého století došlo k tomu, že společnost Čechofracht, do té doby se zabývající pouze námořní dopravou, rozšířila svou působnost na provozování spedičních služeb od společnosti Metrans, která tak ukončila svou aktivní činnost. Tímto spojením došlo i ke sloučení činností dopravních i spedičních pod jednu společnost. Po roce 1990 začaly vznikat soukromé spediční společnosti.⁷⁴

Aktuálně však v obchodním prostředí již nedošlo k jasnému rozdělení činnosti dopravce a speditéra, kdy běžně společnosti nemající veřejnoprávní oprávnění k provozování dopravy nabízejí provedení přepravy. Zde potom vzniká otázka, jaké služby poskytují a jaká smlouva je přitom uzavřena.

Se spediicí jsou přímo spojeny dvě základní smlouvy, jimž se v této kapitole budu podrobněji věnovat. V první části bude dán prostor úpravě těchto smluv v českém právu a následně pak dojde na rozbor některých částí předpisů CIM.

3.1 Česká legislativa

Česká právní úprava v souvislosti s přepravou zboží nepoužívá původem německý výraz „speditér“ či „spedice“. Tyto výrazy můžeme řadit do kategorie germanismů používaných v českém jazyce. Význam těchto slov v překladu do češtiny znamená zasilatel, zasilatelství.⁷⁵ I já se dále v mé práci budu držet pojmosloví české právní úpravy a budu používat již pouze pojem zasilatel.

⁷³ PETR, David, ORAVA, František. *Vnitrostátní přeprava a zasilatelství*. 2. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2010, s. 108.

⁷⁴ NOVÁK, Radek. *Jak začínalo mezinárodní zasilatelství v poválečném Československu?* [online]. Dnoviny.cz, 16. května 2002 [cit. 18. srpna 2018]. Dostupné na <<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/jak-zacinalo-mezinarodni-zasilatelstvi-v-povalecne>>.

⁷⁵ KLOBOUKOVÁ, Pavla. *Germanistika v běžné mluvě dneška*. Brno, 2006. Diplomová práce. Filozofická fakulta Masarykovy univerzity.

3.1.1 Zasilatelská smlouva

Zasilatelská smlouva je primárně upravena v občanském zákoníku v části čtvrté, díle pátém, hlavě druhé jako oddíl čtvrtý. Současná právní úprava navazuje s drobnými odchylkami na úpravu v obchodním zákoníku.⁷⁶ Ten zase vycházel z úpravy v zákoníku mezinárodního obchodu.⁷⁷ Zasilatelská smlouva je species komisionářské smlouvy.⁷⁸

Smluvními stranami jsou zasilatel a příkazce, přičemž příkazce může být jak fyzická, tak právnická osoba. U zasilatele to je již částečně omezeno. Zasilatelství je činnost, kterou upravuje živnostenský zákon.⁷⁹ Dle § 5 odstavce 1 tohoto zákona může živnost provozovat fyzická nebo právnická osoba, pokud splní podmínky stanovené živnostenským zákonem. Zasilatelství je živností volnou.⁸⁰ Dle § 23 živnostenského zákona je volná živnost taková, která opravňuje k činnosti, ale její provozování nevyžaduje prokázání odborné nebo jiné způsobilosti. Jelikož se tedy vyžaduje k provozování zasilatelské činnosti živnostenské oprávnění, může být zasilatelem pouze osoba držící takovéto oprávnění.

Předmětem smlouvy je obstarání přepravy vlastním jménem zasilatele z určitého místa do jiného určitého místa, případně obstarat nebo provést úkony s přepravou související.⁸¹ Zasilatelská smlouva je pojmově úplatná. Pokud není ve smlouvě sjednána úplata, náleží zasilateli úplata obvyklá v době sjednávání smlouvy.⁸²

Forma smlouvy není zákonem stanovena, nemusí tedy být vždy nutně uzavřena v písemné formě. Na to přímo pamatuje i zákon, když v § 2072 OZ umožňuje zasilateli žádat o doručení zasilatelského příkazu od příkazce, pokud nebyla smlouva uzavřena v písemné formě.

Odpovědnost zasilatele za obstarání přepravy je upravena v § 2478 OZ. Dle něj zasilatel odpovídá za škodu vzniklou na převzaté zásilce při obstarávání přepravy. Je v pozici detentora a odpovídá za škodu dle § 2944 OZ. Zákon zasilateli také stanovuje předpoklady, za nichž není povinen k náhradě škody. Takový liberační důvod představuje skutečnost, že by ke škodě došlo i jinak, tedy v případě, že by škoda vznikla i bez předání věci do detence. Zde lze rozlišovat vnitřní a vnější příčinu vzniku škody. Za vnitřní příčinu můžeme považovat

⁷⁶ Historická verze: Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění zákona č. 179/2013 Sb., účinném ke dni 1. července 2013.

⁷⁷ MAREK, Karel. Smlouva zasilatelská: právní úprava v zákoníku mezinárodního obchodu, v hospodářském zákoníku, v obchodním zákoníku a v novém občanském zákoníku. *Obchodní právo*, 2012, roč. 21, č. 9, s. 319 – 326.

⁷⁸ MAREK, Karel. Smlouva zasilatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie*, 2014, roč. 13, č. 9, s. 29.

⁷⁹ Aktuální znění: Zákon č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů.

⁸⁰ Bod 53 přílohy 4 k zákonu č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon.

⁸¹ §2471 ods. 1 zák. č. 89/2012 Sb.

⁸² §2480 zák. č. 89/2012 Sb.

například plíseň, kvůli níž se zboží zkazí, ale tuto plíseň nemohl zasilatel seznat. Jako příklad vnější příčiny můžeme uvést povodeň, která by ale musela zasáhnout jak provozovnu či místo uskladnění zboží zasilatele, tak příkazce.⁸³

Za škodu vzniklou během přepravy pak již odpovídá dopravce.⁸⁴ V tomto případě je nutné upozornit na názor Nejvyššího soudu, dle něž je zasilatel povinen podat příkazci zprávu o tom, s kým uzavřel přepravní smlouvu. Pokud tak neučiní, odpovídá za škodu na zásilce vzniklou během přepravy,⁸⁵ což je označováno jako nepravý samovstup zasilatele. Je třeba také upozornit na to, že zasilatel stejně tak odpovídá za škodu na zásilce vzniklou během přepravy v případě, že do přepravy sám vstoupí jako přepravce, což mu zákon dovoluje.⁸⁶ Toto je označováno literaturou jako samovstup pravý.⁸⁷

3.1.2 Přepravní smlouva

Přepravní smlouva je obecně upravena v občanském zákoníku části čtvrté, díle sedmém. Konkrétně přeprava zboží je upravena v pododdílu druhém. Do pododdílu třetího byla zařazena úprava náložného listu, dále pak speciálně pro veřejnou drážní přepravu⁸⁸ přepravním řádem.⁸⁹ V České republice je v současnosti 37 dopravců, kteří mohou provozovat veřejnou nákladní dopravu.⁹⁰ Přepravnímu řádu se proto bude věnovat v kapitole 3.1.4.

Smluvními stranami přepravní smlouvy jsou dle občanského zákoníku odesílatel a dopravce. Zákon nestanovuje žádné nároky na smluvní strany. Platí tedy, že odesílatel i přepravce může být obecně kdokoliv. V případě železniční přepravy již však omezení na straně dopravce nalezneme, a to konkrétně v zákoně č. 266/1994 Sb., zákon o drahách (dále jen „zákon o drahách“).⁹¹ Dle důvodové zprávy „je podmínkou provozování drážní dopravy

⁸³ BEZOUŠKA, Petr. In HULMÁK: *Občanský zákoník VI...*, s. 1661 – 1664.

⁸⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. dubna 2004, sp. zn. 29 Odo 152/2003.

⁸⁵ LIMBERGOVÁ, Zuzana. Zasilatel není dopravce. *Rekodifikace & praxe*, 2016, roč. 4, č. 4, s. 4.

⁸⁶ § 2474 zák. č. 89/2012 Sb.

⁸⁷ ŠVESTKA, Jirí. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V, (§ 1721 až 2520)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, s. 1610.

⁸⁸ Dle § 24 odst. 1 zákona o drahách může být drážní doprava provozována veřejně, nebo neveřejně.

⁸⁹ Přepravní řád pro veřejnou nákladní dopravu vydává Vláda České republiky dle § 37 odst. 7 zákona č. 266/1994 Sb., zákon o drahách, ve znění pozdějších předpisů, v § 37 odst. 3 stejného zákona jsou potom stanoveny náležitosti takového přepravního řádu. V současnosti veřejnou nákladní přepravu upravuje v aktuálním znění Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přepravní řád“). Vznik přepravního řádu předpokládá i OZ, když v § 2578 stanovuje, že podrobnější úprava přepravy stanoví přepravní řády.

⁹⁰ Zpracováno na základě poskytnuté informace drážního úřadu na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím ze dne 16. listopadu 2017.

⁹¹ Dle § 1 tento zákon upravuje podmínky pro provozování dopravy na drahách.

udělená licence drážním správním úřadem“.⁹² Konkrétní podmínky pro udělení licence jsou stanoveny v § 24a a § 25 odst. 1. Licenci vydává drážní úřad.⁹³ Dopravce musí být také pojištěn, což vyplývá z § 35 odst. 2 písm. d zákona o drahách.⁹⁴

Předmětem smlouvy je přepravení věci z místa odeslání na místo určení. Stejně jako u zasilatelské smlouvy se jedná o druh pojmově úplatné smlouvy. Smlouva může být též upravena jako smlouva ve prospěch třetí osoby, a to v případě, kdy bude přepravená zásilka vydána třetí osobě.⁹⁵

Podstatnými náležitostmi smlouvy jsou kromě závazku dopravce provést přepravu a závazku odesílatele zaplatit přepravné, identifikace věci, která má být přepravena, a přesné místo, z něž má být zásilka přepravena, a také kam má být dopravena. V případě, že by měla být zásilka vydána třetí osobě, je nutné ji ve smlouvě také určit.

Forma přepravní smlouvy není v OZ stanovena. Smlouva může být tudíž uzavřena i v jiné než písemné formě. Jako dobrý příklad lze uvést tzv. elektronický nákladní list, který velmi usnadňuje styk mezi odesílatelem a dopravcem.⁹⁶

Odpovědnost dopravce za škodu je stanovena v § 2566 OZ. Tato úprava je speciální k obecné úpravě náhrady škody v § 2909 a 2944 OZ.⁹⁷ Odpovědnost dopravce vzniká převzetím zásilky a končí jejím vydáním příjemci. Jelikož v praxi mohou nastat situace, kdy k převzetí nebo vydání zásilky nedojde přímo fyzicky, bude pro strany důležité dobu převzetí a vydání v přepravních smlouvách přesně stanovit.

Co se týče možností dopravce zprostit se odpovědnosti, je na něj zákon celkem přísný vzhledem k tomu, že dopravce lze považovat za profesionála. V § 2566 odst. 1 věta druhá říká, že dopravce nehradí škodu na zásilce vzniklou, „*prokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče*“. Vynaložení odborné péče prokazuje dopravce. Pojem odborné

⁹² Důvodová zpráva k § 24 až 28 zákona č. 266/1994 Sb., zákon o drahách.

⁹³ „*Drážní úřad je organizační složka státu podřízená Ministerstvu dopravy. Jde o správní úřad zřízený zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, přičemž jeho hlavní činností je výkon státní správy ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a dráhy speciální (metro).*“ *Drážní úřad České republiky* [online]. 2018 [cit. 28. srpna 2018]. Dostupné na <<https://www.ducr.cz/cs/>>.

⁹⁴ Stejnou povinnost stanovuje také čl. 22 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

⁹⁵ SEDLÁČEK, Pavel. In HULMÁK: *Občanský zákoník VI...*, s. 998.

⁹⁶ Eulog - Logistický informační portál. Elektronický nákladní list nově v železniční přepravě. *Eulog.cz* [online]. 2010 [cit. 31. října 2017]. Dostupné na <<http://www.eulog.cz/clanky/elektronicky-nakladni-list-nove-v-zeleznicni-preprave/?mt=&id=2972&m=a03>>.

⁹⁷ ŠVESTKA, Jirí. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI, (§ 2521 až 3081)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, s. 86.

péče je třeba vykládat tak, že se jedná o vyšší stupeň, než je péče obvyklá. Předpokládá se totiž dopravcova odbornost v oblasti přepravy.⁹⁸

Další dva liberační důvody jsou uvedeny v § 2566 odst. druhém. Dle písmena a neodpovídá dopravce za škodu, která vznikla některým ze způsobů tam uvedených, dle písmena b za škodu, která vznikla z povahy věci.

Poslední liberační důvod uvedený v § 2566 v odst. 3 je vadný obal zásilky. I v tomto případě je však na dopravce kladen požadavek odbornosti. Dopravce totiž nemá povinnost nahradit škody vzniklé na zásilce pouze v případě, že na vadu obalu odesílatele upozornil. V případě vydání nákladního nebo náložního listu má dopravce povinnost vadu obalu zásilky do něj uvést. Jelikož je celý § 2566 kogentní, což lze jednoznačně dovodit z dikce odst. 4, nemůže se dopravce dovolávat upozornění na vadný obal zásilky jiným způsobem než záznamem v nákladním či náložním listu, pokud byly vydány. Zákon nabízí dopravci také jednu možnost, jak se zprostit odpovědnosti za škodu na zásilce i v případě, že na vadný obal neupozorní, pokud prokáže, že vadu obalu nemohl při převzetí poznat. Při kontrole obalu však také musí vynaložit odbornou péči, s níž je povinen přepravu provádět.⁹⁹

Jak již bylo výše uvedeno, ustanovení o náhradě škody z přepravní smlouvy jsou kogentní. Strany se tedy nemohou odchýlit od zákona, pokud by tak učinily, nepřihlíží se k tomu. Je ale otázka, zda může odpovědnost za škodu upravovat rozdílně nižší právní předpis, jehož existenci však zákon předpokládá. Takovým nižším právním předpisem může být třeba přepravní řád. V této otázce nepanuje v právní nauce shoda. Zatímco Sedláček jednoznačně dochází k závěru, že nižší právní předpisy nemohou upravit zákonem stanovenou povinnost, Horáček dovozuje z jazykového výkladu a analogií s § 2580 odst. 1 možnost modifikace zákonné úpravy nižším právním předpisem.¹⁰⁰

3.1.3 Náložný a nákladní list

Náložný list, též někdy nazývaný konosament, a nákladní list jsou pojmy z dopravního práva. Náložný list používá a upravuje OZ, pojem konosament se používá v souvislosti s námořní nákladní přepravou, viz Úmluva OSN o námořní přepravě zboží.¹⁰¹ Nákladní list je potom právní pojem, který se vyskytuje v zákoně o drahách a přepravním řádu. Ačkoliv si

⁹⁸ SEDLÁČEK, Pavel. In HULMÁK: *Občanský zákoník VI...*, s. 1010.

⁹⁹ Tamtéž, s. 1012.

¹⁰⁰ Srov. SEDLÁČEK, Pavel. In HULMÁK: *Občanský zákoník VI...*, s. 1012 a HORÁČEK, Tomáš. In ŠVESTKA: *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI...*, s. 88.

¹⁰¹ Aktuální znění: Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb. ze dne 31. března 1978 o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978.

jsou oba přepravní dokumenty velmi podobné, když shodně plní funkci potvrzení o převzetí zboží, funkci průkazní nebo funkci informační, je mezi nimi rozdíl.¹⁰²

Náložný list, který se pravděpodobně vyvinul z nákladního listu, je cenný papír, a to takový, který musí dopravce vydat odesílateli, jestliže se k tomu zavázal, a se kterým se pojí právo požadovat na dopravci vydání zásilky. Legální definice cenného papíru je uvedena v § 2572 OZ. Náložný list je většinou nezastupitelný, obchodovatelný, soukromý a nehromadně vydávaný. Z praktických důvodů není možné zaknihování náložného listu ani jeho imobilizace.¹⁰³

Nákladní list slouží primárně jako doklad o existenci přepravní smlouvy, dokonce může být jeho vystavením a potvrzením přepravní smlouva uzavřena,¹⁰⁴ což je další rozdíl mezi ním a náložným listem. Náložný list jakožto cenný papír může sloužit pouze jako potvrzení o uzavření smlouvy, ale z povahy cenného papíru nemůže dojít k uzavření smlouvy pouze jeho vystavením.

Stejně jako u náložného listu musí nákladní list obsahovat označení dopravce a odesílatele, vymezení zásilky a navíc další náležitosti, které uvádí přepravní řád.¹⁰⁵ Toto se ovšem vztahuje pouze na veřejné nákladní dopravce. Neveřejní nákladní dopravci si mohou nákladní list přizpůsobit svým potřebám.

3.1.4 Úprava přepravní smlouvy v přepravním řádu

V § 1 odst. 1 je vymezena působnost přepravního řádu tak, že přepravní řád stanovuje „*podmínky pro přepravu věcí nebo živých zvířat jako vozové zásilky nebo jako spěšniny, podmínky pro odpovědnost dopravce z přepravní smlouvy.*“ Na rozdíl od obecné úpravy v OZ rozlišuje přepravní řád přepravu vozových zásilek a přepravu spěšnin. Definici těchto pojmů najdeme ve výkladových ustanoveních § 2. Konkrétně vozová zásilka je definována jako zásilka, k jejíž přepravě je třeba nejméně jeden samostatný vůz, za spěšninu je potom považována zásilka omezené hmotnosti a rozměrů, kterou lze snadno nakládat a vykládat.¹⁰⁶ Kromě toho se v přepravním řádu vyskytuje také pojem rychlá vozová zásilka. V tomto případě se jedná dle § 2 písm. i o vozovou zásilku, jejíž specifikum je to, že má dodací lhůtu nejméně o 25 % kratší, než je dodací lhůta stanovená přepravním řádem.¹⁰⁷ Význam rychlé

¹⁰² SEDLÁČEK, Pavel. In HULMÁK: *Občanský zákoník VI...*, s. 1019.

¹⁰³ PAULY, Jan. *Teoretické a legislativní základy cenných papírů*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, s. 312 – 314.

¹⁰⁴ Srov. § 3 přepravního řádu a Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. října 2012, sp. zn. 31 Cdo 448/2010.

¹⁰⁵ Srov. § 5 odst. 2 přepravního řádu a § 2572 odst. 2 OZ.

¹⁰⁶ § 2 písm. f a g přepravního řádu.

¹⁰⁷ Dodací lhůtu pro přepravu zásilky stanovuje přepravní řád v § 9.

vozové zásilky je ten, že některé věci lze dát k přepravě pouze jako rychlou vozovou zásilku.¹⁰⁸

Uzavření přepravní smlouvy je upraveno v § 3 odst. 1. Přepravní smlouva dle tohoto ustanovení vzniká převzetím zásilky dopravcem a potvrzením přijetí v nákladním listu. Pomocí jazykového výkladu lze z této dikce dovodit, že je k uzavření přepravní smlouvy vyžadována písemná forma. Tím se přepravní řád liší od OZ. Vzhledem k tomu, že se v případě přepravního řádu jedná o podzákoný předpis, je nutné se zabývat otázkou, zda je možné, aby byl v rozporu se zákonem.

Tato otázka přímo souvisí s právní silou dané právní normy, což je vlastnost, která odpovídá postavení dané právní normy v hierarchii právních norem. Platí že, norma nižší právní síly nemůže být v rozporu s normou vyšší právní síly. Nařízení vlády je norma, jež je odvozena od zákona, a má tedy nižší právní sílu než zákon. Jako taková musí být vydána v zákonných mezích a nesmí jít nad rámec zákonného zmocnění.¹⁰⁹ Lze tedy konstatovat, že podzákoný předpis neboli předpis nižší právní síly nemůže ukládat více povinností než zákon jako předpis s vyšší právní silou. A proto bude výše uvedené ustanovení přepravního řádu neaplikovatelné a ani strany uzavírající přepravní smlouvu dle přepravního řádu nemusí dodržet písemnou formu smlouvy. Nutno dodat, že ustanovení o nákladním listě budou aplikovatelné dále.

Přepravní řád obsahuje v § 24 domněnku ztráty zásilky. Ta se považuje za ztracenou v případě, že nebyla připravená k odběru ve stanici určení do třiceti dnů ode dne následujícího po dni uzavření přepravní smlouvy. Existence této domněnky je z mého pohledu velmi důležitá. Posiluje totiž postavení odesílatele v případech, kdy dopravce zásilku nedoručí v dodací době. V takovém případě nastává právní fikce, že došlo ke ztrátě zásilky a odesílatel má nárok na náhradu škody podle § 27 přepravního řádu. Za zmínku stojí také to, že takovéto ustanovení neobsahuje OZ.

U náhrady škody má přepravní řád další důležité ustanovení, které v OZ chybí. Jedná se o § 26 odst. 5, dle něhož musí odesílatel nebo příjemce uplatnit právo z přepravní smlouvy do tří měsíců. Při uplatňování nároků u přepravní smlouvy řídící se OZ není odesílatel nikterak časově omezen, vyjma obecných promlčecích lhůt.¹¹⁰

Podobně jako předpisy CIM upravuje i přepravní řád situaci, kdy je zásilka přepravována více dopravci, konkrétně v § 28 až § 30. V takovém případě se uzavírá pouze

¹⁰⁸ Např. přeprava zemřelých osob dle § 17 odst. 1, nebo naopak přeprava živých zvířat dle § 19 odst. 1.

¹⁰⁹ GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 7. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, s. 52, 89.

¹¹⁰ Promlčecí lhůty jsou upraveny v Hlavě páté, díle třetím OZ.

jedna přepravní smlouva, a to s tím dopravcem, jemuž je zásilka k přepravě podána. Po předání zásilky dalšímu dopravci přecházejí vždy závazky z předchozího dopravce na dopravce, který zásilku převzal. Převzetí se potvrzuje v přepravním dokladu. Takto se postupuje až k poslednímu dopravci, který má zásilku vydat. Za škodu na zásilce pak vždy odpovídá ten dopravce, u něhož vznikla. Nelze-li to zjistit, odpovídají všichni dopravci v poměru podle délky úseku přepravní cesty, kterou zajišťovali. Právo na náhradu škody se uplatňuje u dopravce, který zásilku vydal, nebo měl vydat.

3.1.5 Souhrn

V oblasti nákladní dopravy je česká právní úprava velmi strohá. V podstatě jsou rozeznávány pouze dvě základní smlouvy – zasilatelská a přepravní, jejichž úprava ovšem není příliš rozsáhlá. Zasilatelskou smlouvu upravuje pouze OZ, naproti tomu přepravní smlouva je upravena také v přepravním řádu (ten se bude aplikovat pouze u veřejné nákladní železniční dopravy).

Úprava přepravní smlouvy v přepravním řádu je o dost podrobnější než v OZ, ve kterém některé důležité instituty chybí. Na přepravním řádu je ovšem znát, že je ještě z doby před účinností OZ. Nakonec lze pouze konstatovat, že je velká škoda, že zákonodárce dosud nepřijal žádný přepravní řád, který by přepravní smlouvu upravil podrobněji vždy pro jednotlivé druhy přepravy, i přestože s jejich vznikem samotný OZ v § 2578 počítá.

Na druhou stranu je alespoň třeba pozitivně hodnotit, že úprava zasilatelské smlouvy je víceméně konzistentní již od zákoníku mezinárodního obchodu.¹¹¹

Pro praxi je nejdůležitější, zejména s ohledem na prostup při uplatňování práva náhradu škody, který je pro každou ze smluv jiný, přesně určit to, zda byla uzavřena smlouva zasilatelská, či přepravní. Jak již bylo uvedeno, zasilatel zpravidla přepravu neprovádí přímo, ale zajišťuje – naplánuje, objedná u dopravce. Dopravce pak zásilku přímo fakticky přepravuje, nejběžněji za pomoci vlastních dopravních prostředků a zaměstnanců (může k tomu využít i poddopravce). Zasilatel ovšem může sám změnit svoje postavení na dopravce, když přepravu sám provede. K posouzení, zda se jedná o smlouvu zasilatelskou či přepravní, je otázka právní a bude to vždy záležet na rozhodnutí soudu.¹¹²

¹¹¹ Historická verze: zákon č. 101/1963 Sb., zákoník mezinárodního obchodu, účinný ke dni 1. dubna 1964.

¹¹² Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. června 2010, sp. zn. 23 Cdo 5051/2010.

3.2 Zasilatelství v německé legislativě

V německé právní úpravě můžeme nalézt úpravu zasilatelské i přepravní smlouvy v *Handelsgesetzbuch* (dále jen „HGB“) z roku 1897. Přepravní smlouva je upravena v § 407 – 450 HGB, zasilatelská potom v § 453 – 466 HGB.

V oblasti zasilatelství HGB upravuje především odpovědnost, převod zboží a práva odesílatelů a příjemců. Ustanovení HGB se potom nevztahují na poštovní služby. Samostatně je také upraveno skladování.¹¹³

V porovnání s českou právní úpravou je německá o něco podrobnější, ale i tak spočívá hlavní problém v rozlišení mezi zasilatelskou a přepravní smlouvou.¹¹⁴ K určování, o který smluvní vztah se jedná, se vyjádřila německá judikatura. V případě zasilatelské smlouvy zasilatel nedluží přemístění zásilky, ale jeho povinností je přepravu zorganizovat. Rozhodující poté je, zda zasilatel jedná na svůj účet či na účet odesílatele.¹¹⁵

Německá právní úprava zasilatelství je velmi podobná té české. Vzhledem k různému stáří je zjevné, že česká právní úprava se inspirovala právě u německé.¹¹⁶

3.3 Právní úprava mezinárodní železniční nákladní přepravy

Jak již bylo uvedeno výše, mezinárodní přeprava zboží se zpravidla řídí mezinárodním právem, které je vyjádřeno v různých mezinárodních úmluvách (v této kapitole se budu věnovat pouze úmluvě COTIF-CIM). Tyto úmluvy zpravidla upravují pouze smlouvu přepravní, nikoliv však smlouvu zasilatelskou.¹¹⁷ Je tedy potřeba určit, podle jakých pravidel se bude řídit mezinárodní nákladní přeprava, ke které se vztahuje smlouva zasilatelská, a zároveň zda se nebudou na některé zasilatelské smlouvy uplatňovat ustanovení v předpisech CIM.

¹¹³ VAHRENKAMP, Richard. *The logistic revolution: The rise of Logistics in the Mass Consumption Society*. Lohmar: JOSEF EUL VERLAG, 2012, s. 51.

¹¹⁴ FISCHINGER, S. Philipp. *Handelsrecht*. Heidelberg: C. F. Müller, 2015, s. 278.

¹¹⁵ FLORIÁN, Michal, SEDLÁČEK, Pavel. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 10.

¹¹⁶ Německý HGB je z roku 1897. Český obchodní zákoník, ze kterého v případě zasilatelství vychází OZ, je z roku 1991.

¹¹⁷ Viz Kapitola 1.

3.3.1 Přepavní smlouva dle předpisů CIM

V článku 6 § 1 předpisů CIM je stanovena obecná definice přepravní smlouvy, která je totožná s úpravou v národních předpisech.¹¹⁸

Strany přepravní smlouvy dle předpisů CIM

Stranami přepravní smlouvy jsou dopravce¹¹⁹ a odesílatel, přičemž v předpisech CIM nejsou stanoveny žádné nároky na tyto smluvní strany. Nicméně je nutné se zabývat tím, zda nemůžou nějaká omezení na osobu vystupující v postavení dopravce vyplývat z jiných předpisů či národního práva. Z tohoto důvodu je nutné si nejprve vyložit pojem „doprovce“. Ve středoevropském národním právu je pojem dopravce používán jako strana přepravní smlouvy, která se zavazuje provést přepravu zásilky za úplatu. Klíčovým znakem je provedení přepravy, kdy zboží reálně přepravuje dopravce.¹²⁰ Podobně je pojímán dopravce i v právu Spojených států amerických, kde je také podstatné provedení přepravy dopravcem.¹²¹

Z hlediska železniční přepravy je možné si při definování pojmu dopravce pomoci definicí „železničního podniku“, již můžeme nalézt v právu Evropské unie.¹²² Tam je stanoveno, že železniční podnik je ten, *jehož hlavní činností je železniční doprava zboží nebo cestujících, přičemž daný podnik musí zajišťovat trakci*. Tyto směrnice patří do oblasti práva veřejného a zabývají se podmínkami výkonu železniční přepravy. Z tohoto důvodu nelze přímo definici v nich uvedenou implementovat na pojem dopravce. Pomocí komparace ale lze dovodit, že pokud je u železničních podniků vyžadováno, aby byly schopny zajistit trakci neboli pohon železničních vozidel, tak u dopravce, který z podstaty své činnosti podléhá podmínkám stanoveným veřejnoprávními předpisy (viz dále), bude vyžadována schopnost trakce také. Zde je potřeba se zamyslet nad tím, jak důsledně je třeba schopnost trakce hodnotit, a to v tom ohledu, zda je vyžadována trakce teoretická nebo reálná.¹²³ Uvedená definice vychází ze Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991, která stanovila

¹¹⁸ Srov. § 2555 OZ a § 407 HGB.

¹¹⁹ Vzhledem k zaměření této kapitoly bude výraz dopravce používán výlučně v souvislosti s železniční nákladní přepravou, není-li uvedeno jinak.

¹²⁰ Srov. Česká právní úprava v OZ, německá právní úprava v HGB a rakouská právní úprava v Unternehmensgesetzbuch 1897 – UGB.

¹²¹ US Legal, Inc. Rail Carrier Law and Legal Definition. *Uslegal.com* [online]. 2018 [cit. 19. března 2017]. Dostupné na <<https://definitions.uslegal.com/r/rail-carrier/>>.

¹²² Např. Legislativa EU: Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydání licencí železničním podnikům, článek 2 písm. a, Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydání osvědčení o bezpečnosti, článek 2 písm. k.

¹²³ Teoretická schopnost trakce vzniká udělením licence jiného oprávnění k provozování železniční přepravy. Reálná schopnost trakce je poté schopnost dopravce zajistit pohon železničních vozidel vlastními prostředky.

povinnost členských států transformovat železniční společnosti, které v té době zajišťovaly jak správu infrastruktury, tak provozování železniční přepravy, zároveň se jednalo o společnosti vlastněné státem majícím na železnici monopol.¹²⁴ Takové společnosti tehdy disponovaly vlastními železničními dopravními prostředky. Díky liberalizaci železniční dopravy však došlo ke vzniku soukromých dopravců, kteří již disponovat vlastními dopravními prostředky nemusí a přepravu mohou zajišťovat pomocí jiných dopravních prostředků. Proto si myslím, že u dopravců je dnes již vyžadována pouze teoretická schopnost trakce a není možné určovat, zda se jedná o dopravce či nikoliv podle toho, zda daný podnik je vlastníkem železničních dopravních prostředků.

Vzhledem k tomu, že k provozování železniční nákladní přepravy je obecně činnost, která je ve státech regulovaná národním právem, bude nutné položit si otázku, zda by dopravce měl být oprávněn provádět železniční nákladní přepravu podle veřejnoprávních předpisů. Tyto předpisy zpravidla pro výkon dopravy vyžadují určité povolení nebo licenci.¹²⁵ Z hlediska veřejného práva je tedy nezbytné, aby dopravce měl oprávnění k výkonu činnosti, jíž je přeprava zboží na železnici.

V daném případě se tedy jasně jedná o veřejnoprávní regulaci soukromoprávní činnosti. Konkrétně jde o primární veřejnoprávní regulaci, kdy jsou pro subjekt soukromého práva stanoveny určité podmínky, které musí splnit. Jedná se přitom o kogentní pravidla a z hlediska veřejného práva tak nelze vykonávat činnost, ke které nemá subjekt oprávnění, a tudíž ani tak vstupovat do soukromoprávních vztahů. Zároveň je zde velmi významný § 1 odst. 1 věta druhá NOZ, který říká, že soukromé právo se uplatňuje nezávisle na právu veřejném. Z toho vyplývá skutečnost, že i v případě porušení veřejnoprávních pravidel ze strany soukromoprávního subjektu zůstávají v platnosti soukromoprávní jednání, ledaže by zákon stanovil jinak. Současně se však uplatňuje sekundární veřejnoprávní regulace soukromoprávních činností. Tou je myšlena kontrola povinností stanovených primární regulací a vyvozování správní odpovědnosti.¹²⁶

¹²⁴ V České republice se jednalo o společnost ČD, což je akciová společnost zřízená na základě zákona č. 9/1993 Sb., zákon o Českých drahách, od níž se oddělila zákonem č. 77/2002 Sb., zákonem o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“).

¹²⁵ Např. v České republice musí mít dopravce licenci, kterou uděluje drážní úřad dle zákona o drahách. V Rakousku musí mít dopravce registraci dle Eisenbahngesetz 1957 – EisbG.

¹²⁶ HÁLOVÁ, Miloslava. In HANDRLICA, Jakub. *Veřejné právo a právo soukromé: aktuální tendence a výzvy veřejnoprávní úpravy plynoucí z problematiky právního dualismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta v nakladatelství Eva Rozkotová, 2014. s. 61 – 65.

Z výše uvedeného tedy zcela jasně vyplývá, že osoba, která chce uzavřít přepravní smlouvu jako dopravce, je vázána veřejnoprávními předpisy a musí být oprávněna provozovat železniční nákladní přepravu. Zároveň však z právního dualismu vyplývá, že pokud již osoba nemá příslušné oprávnění přepravní, smlouvu uzavře, ale platnost takové smlouvy nebude nikterak dotčena.

U otázky platnosti takto uzavřené smlouvy je ještě potřeba zmínit možnost odesílatele dovolat se neplatnosti takové smlouvy, a to z důvodu omylu, přesněji kvůli *error in persona*. Omyl se bude týkat podstatných vlastností osoby, v tomto případě odesílatele. Jednalo by se samozřejmě o neplatnost relativní¹²⁷ a musely by být splněny další podmínky.

Protože se předpisy CIM vztahují pouze na mezinárodní nákladní přepravu, je nezbytné vyřešit, zda dopravce musí mít oprávnění provádět železniční nákladní přepravu alespoň v jednom ze států, přes který bude přeprava probíhat, nebo stačí, aby měl dovoleno provádět přepravu v nějakém jiném státu, než přes který bude přeprava probíhat. Předpisy CIM totiž počítají s tím, že dopravce se zaváže k přepravě zásilky i přes stát nebo do státu, ve kterém sám nemá dovoleno provádět přepravu, což lze dovodit z toho, že předpisy CIM obsahují úpravu institutů výkonného a navazujícího dopravce. Dopravce tudíž může uzavřít přepravní smlouvu s odesílatelem, na základě které bude přepravena zásilka z jednoho členského státu do jiného, přičemž dopravce bude mít licenci k provozování železniční nákladní dopravy pouze na území jednoho z těchto států. To lze odvodit z článku 27 § 1 předpisů CIM. Dle tohoto článku může dopravce přenést provádění přepravy na výkonného dopravce, a to buď zčásti, nebo zcela. I zde narážíme na střet veřejného a soukromého práva, lze si totiž představit situaci, kdy smlouvu o přepravě uzavře s odesílatelem takový dopravce, který nemá licenci ani v jednom ze států, přes které bude zboží přepravováno. Tuto situaci lze postavit na stejnou úroveň s případem, kdy se k přepravě zboží zaváže jako dopravce osoba, která není držitelem licence vůbec.

Stranou přepravní smlouvy dle předpisů CIM proto může být za stranu odesílatele kdokoliv a za stranu dopravce by to měla obecně být osoba, jež disponuje licencí nebo jiným druhem povolení k provozování nákladní železniční přepravy. Jak již ale bylo uvedeno výše, smlouvu nelze prohlásit bez dalšího za neplatnou jen z toho důvodů, že dopravce neměl potřebná oprávnění k provozování železniční nákladní přepravy.

¹²⁷ „Relativní neplatnost je stav právního jednání, při kterém je zatíženo důvodem relativní neplatnosti, což má za následek, že sice bez dalšího vyvolává právní následky, ovšem jen „podmíněně“, totiž do té doby, než se oprávněná osoba dovolá neplatnosti.“ MELZER, Filip. In MELZER, Filip, TĚGL, Petr. *Občanský zákoník: velký komentář. Svazek III, § 419–654 a související společná a přechodná ustanovení*. Praha: Leges, 2014, s. 774.

Obsah a forma přepravní smlouvy dle předpisů CIM

Obsahem smlouvy je dle článku 6 § 1 předpisů CIM vždy přeprava zboží na místo určení. Jak již bylo uvedeno výše, musí se jednat o přepravu, při které leží místo převzetí zboží v jiném státě než místo předání. V takových případech se pak vždy uplatní primárně předpisy CIM a vnitrostátní právo se aplikovat nebude.¹²⁸

Co se týče formy přepravní smlouvy, je třeba se zabývat otázkou, zda předpisy CIM vyžadují písemnou formu, či nikoliv. V českém překladu článku 6 § 2 předpisů CIM se pouze uvádí, že se přepravní smlouva zaznamenává v nákladním listě.¹²⁹ Zároveň se však ve větě druhé tohoto článku stanovuje pravidlo, že ztráta, nedostatky nebo jeho absence nemají vliv na platnost přepravní smlouvy. Z tohoto znění by se tak dalo dovodit, že přepravní smlouva se sice v nákladním listu zaznamenává, ale strany vlastně tak učinit ani nemusí, jelikož by vlastně absence potvrzení přepravní smlouvy v nákladním listu neplatnost smlouvy nezpůsobila. Takový výklad je ovšem zcela nesprávný. V originálním anglickém znění předpisů CIM je totiž takováto povinnost přímo stanovena, když Article 6 § 2 předpisů CIM uvádí že, „*The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model*“. Správný výklad tohoto ustanovení, založený na kogentnosti předpisů CIM, je tedy takový, že strany musí přepravní smlouvu v nákladním listě zaznamenat. Tento závěr lze potvrdit skutečností, že i předchozí verze předpisů CIM ve znění před Vilniuským protokolem takovou povinnost taktéž stanovovala, a to konkrétně v článku 11.¹³⁰

Přepravní smlouva tedy musí být uzavřena v určité formě v podobě nákladního listu, který může mít písemnou nebo také elektronickou formu. V takovém případě hovoříme o elektronickém nákladním listě.¹³¹

Nedodržení požadavku na zaznamenání přepravní smlouvy v nákladním listě nebude mít dle mého názoru za následek neplatnost této smlouvy, ale pouze to, že se na ni nebudou aplikovat předpisy CIM. Smlouva by se potom řídila ustanoveními dle rozhodného práva.

¹²⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. května 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000, Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. ledna 2001, sp. zn. 29 Cdo 1512/99.

¹²⁹ K nákladnímu listu blíže kap. 3.1.2.

¹³⁰ CLARKE, YATES: *Contracts of Carriage...*, s. 125.

¹³¹ Článek 6 § 9 předpisů CIM.

3.3.2 Nákladní list CIM

Jak již bylo uvedeno, předpisy CIM vyžadují, aby byla přepravní smlouva zaznamenána v nákladním listě, a to konkrétně podle jednotného vzoru.¹³² Za zmínku určitě stojí, že v roce 2006 došlo k zavedení společného nákladního listu CIM/SMGS. Jeho používání je založeno na dobrovolném základě, a záleží tedy na dohodě stran. V roce 2012 byla schválena nová pravidla pro zavedení elektronického nákladního listu CIM/SMGS.¹³³ Jelikož se v této práci Úmluvě SMGS nevěnuji, nebude zde rozebrán ani nákladní list CIM/SMGS.

Nákladní list je stěžejní institut v předpisech CIM, se kterým je spojeno vícero práv a povinností, proto je mu v předpisech CIM také věnováno poměrně dost prostoru. Úprava nákladního listu CIM je velmi podobná úpravě české, konkrétně úpravě v přepravním řádu. Na rozdíl od vnitrostátní úpravy předpisy CIM přímo stanovují v článku 6 § 5, že nákladní list nemá význam konosamentu. To pouze koresponduje se všeobecným stavem, kdy nákladní list není obecně cenný papír.

Předpisy CIM předpokládají, že na jeden nákladní list bude vždy pouze jedna zásilka, specifiky pak jeden nákladní list na jeden železniční vůz. Nákladní list se vystavuje jako originální listina a druhopis. Originál podepsaný oběma stranami putuje se zásilkou a druhopis, do něhož dopravce potvrdí přijetí zásilky, má odesílatel. Předpisy CIM rovněž připouští elektronickou podobu nákladního listu.¹³⁴

Obsah nákladního listu je vymezen v článku 7. Kromě obecných údajů, jako jsou např. místo a datum vystavení, jméno odesílatele, označení zboží, musí být v nákladním listu vyznačen údaj, že přeprava podléhá předpisům CIM i při opačném ujednání (článek 7 § 1 písm. p). K tomuto ustanovení se váže také článek 8 § 3 tak, že v případě chybějícího údaje v nákladním listě odpovídá dopravce za škodu, která kvůli tomu vznikne odesílateli. Vzhledem ke kogentní povaze předpisů CIM není možné, aby si strany stanovily, že se jejich smlouva nebude řídit předpisy CIM, pokud jsou splněny všechny podmínky pro jejich aplikaci. Uvedený případ odpovědnosti dopravce za správnost údajů v nákladním listě je také jediný, kdy za chyby v nákladním listu neodpovídá odesílatel. Dokonce je také stanovena

¹³² POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016, s. 81 – 83.

¹³³ PEPE, Jacobo Maria. *Beyond Energy: Trade and Transport in a Reconnecting Eurasia*. Wiesbaden: Springer, 2017, s. 275.

¹³⁴ CHAN, W. H. Felix, NG, J. M. Jimmy, WONG, K. Y. Bobby. *Shipping and Logistics Law: Principles and Practice in Hong Kong*. 2. vydání. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2015, s. 413.

vyvratitelná právní domněnka, že dopravce zapisuje údaje do nákladního listu jménem odesílatele.

Je také třeba zmínit situaci, kdy vznikne spor o to, kdo je vlastně odesílatelem, zda osoba označená za odesílatele v nákladním listě, či osoba jiná. Touto situací se zabýval i Nejvyšší soud České republiky v jednom ze svých rozsudků.¹³⁵ Pokud tedy vznikne spor o to, kdo je odesílatelem, nese důkazní břemeno dopravce, jestliže tvrdí, že je odesílatelem jiná osoba než označená jako odesílatel v nákladním listě.

Jako jednu z nejdůležitějších funkcí nákladního listu lze označit funkci důkazní. Právě proto se jí předpisy CIM věnují v samostatném článku.¹³⁶ K síle nákladního listu jako důkazu se vyjádřil i Nejvyšší soud, který konstatoval, že údaje uvedené v nákladním listu mají přednost před údaji uvedenými v jiných dokumentech, jako jsou dodací listy nebo faktury.¹³⁷ Jednak nákladní list prokazuje samotnou existenci a obsah přepravní smlouvy, článek 12 § 1. Dále pak je důkazem stavu zboží po naložení. Konkrétně pak v případě, kdy nakládku provedl dopravce, je zboží považováno ve stavu, který je uveden v nákladním listě, článek 12 § 2. V případě, že nakládku provedl odesílatel, tak /má za to, že je zboží ve stavu uvedeném v nákladním listě jen tehdy, když jej dopravce přezkoumal a výsledek přezkumu uvedl do nákladního listu, článek 12 § 3. Výše uvedené jsou však pouze vyvratitelné právní domněnky a vždy lze prokázat opak. Institutem, kterým se dá anulovat důkazní funkce nákladního listu, je odůvodněná výhrada, článek 12 § 4. Úprava odůvodněné výhrady dle předpisů CIM je shodná s úpravou v úmluvě CMR.¹³⁸ Jako důvod odůvodněné výhrady může dopravce například uvést, že není schopen ověřit, zda údaje uvedené v nákladním listu odpovídají skutečnosti. V takovém případě potom nákladní list neslouží jako důkaz.¹³⁹

S výše uvedenou důkazní funkcí nákladního listu přímo souvisí také přezkoumávání stavu zásilky, jež upravuje článek 11 předpisů CIM. U přezkumu obsahu zásilky se předpokládá, že bude provedena za přítomnosti osoby, která má dispoziční právo, což bude pravděpodobně odesílatel. Není-li to možné, musí být přezkum proveden za přítomnosti dvou nezávislých svědků. Požadavek na přítomnost nezávislých svědků je z důvodu zachování důkazní hodnoty nákladního listu.¹⁴⁰ V případě rozporu skutečnosti s údaji v nákladním listě se výsledek zapíše do nákladního listu. V článku 11 § 3 je upraveno právo odesílatele požadovat, aby dopravce provedl přezkum zásilky v případě, že nakládku zboží provedl sám

¹³⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. října 2002, sp. zn. 29 Odo 799/2001.

¹³⁶ Čl. 12 předpisů CIM.

¹³⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. srpna 2002, sp. zn. 29 Odo 702/2001.

¹³⁸ CLARKE, YATES: *Contracts of Carriage...*, s. 250.

¹³⁹ CARR, Indira, *International Trade Law*. 5. vydání. Abingdon: Routledge, 2013, s. 341.

¹⁴⁰ Tamtéž, s. 342.

odesílatel. Dopravce je povinen přezkum provést, pokud k tomu má přiměřené prostředky a zároveň má nárok na náhradu nákladů přezkumu.

3.3.3 Změna přepravní smlouvy

Během přepravy zboží může běžně docházet k situacím, kdy bude odesílatel nebo příjemce¹⁴¹ potřebovat zboží dodat na jiné místo nebo zboží třeba již nepřepřavovat dále. Právě tyto situace reflektují předpisy CIM, a to konkrétně v článcích 18 a 19, kde upravují právo disponovat se zbožím, jehož součástí je i dodatečná změna přepravní smlouvy. Změnit lze konkrétně smlouvu dle článku 18 § 1 předpisů CIM tak, že odesílatel nebo příjemce může požadovat, aby dopravce zboží dále nepřepřavoval, dodání zboží přerušil, zboží vydal jinému příjemci, než který je uveden v nákladním listu, nebo aby zboží vydal na jiném místě, než je uvedené v nákladním listu.

Změna přepravní smlouvy může pro dopravce představovat určité problémy, proto není možné změnu provádět kdykoliv a jakkoliv. Předpisy CIM proto stanovují některé podmínky zaměřené především na ochranu dotčených osob.¹⁴² Vzhledem k tomu, že úprava změny přepravní smlouvy v předpisech CIM odpovídá ustanovením CMR, je možné si při vymezení podmínek pomoci právě těmito ustanoveními.¹⁴³ První podmínkou je, aby provedení příkazu bylo možné v době, kdy tento příkaz dojde osobě, která jej má provést. Druhou podmínkou je předložení druhopisu nákladního listu. Třetí podmínkou je, že odesílatel nebo příjemce udělující pokyn ke změně musí poskytnout dopravci odškodnění za veškeré náklady a škody vzniklé při provádění změny, což pravděpodobně zahrnuje i ztrátu zisků. Další podmínkou je, že nesmí dojít k rozdělení zásilky. Poslední podmínkou je to, že právo na změnu nelze uplatnit, pokud by provedená změna poškodila odesílatele nebo příjemce jiného zboží, případně by narušila pravidelný provoz dopravce. Je však otázkou, zda právě tyto obtíže způsobené dopravci či odesílatelům/příjemcům jiného zboží nejsou kryty již náhradou nákladů. Malcom se domnívá, že tomu tak je, a proto nemůže dopravce odmítnout provedení požadované změny.¹⁴⁴ Domnívám se však, že s tímto názorem nelze souhlasit. Článek 19 § 3 má působit převážně k ochraně třetích osob, což v kontextu kogentnosti celého předpisu právě dává dopravci možnost požadovanou změnu odmítnout z důvodů narušení provozu či poškození jiných odesílatelů/příjemců.

¹⁴¹ Zcela záměrně zde není uveden také dopravce. Předpisy CIM změnu smlouvy ze strany dopravce nepřipouštějí. Vzhledem ke kogentní povaze předpisů CIM je tedy nutné konstatovat, že dopravce nemá právo dodatečně měnit přepravní smlouvu.

¹⁴² CLARKE, YATES: *Contracts of Carriage...*, s. 30.

¹⁴³ Tamtéž, s. 254.

¹⁴⁴ Tamtéž, s. 31.

3.4 Shrnutí

V právních řádech jednotlivých států se jednoznačně rozlišuje smlouva o přepravě a smlouva zasilatelská.¹⁴⁵ V mezinárodních úmluvách toto rozlišení nenajdeme. Zároveň jsem však zcela přesvědčen, že není možné smlouvu zasilatelskou zaměňovat za smlouvu o přepravě ani v mezinárodní železniční přepravě. Jak již bylo uvedeno výše, veškerá právní úprava v předpisech CIM se vztahuje pouze na smlouvu o přepravě.

¹⁴⁵ V této práci byly podrobněji rozebrány pouze české a německé právní řády. Nicméně toto rozlišení nalezneme i v dalších zemích, např. na Slovensku v občanském zákoníku a obchodním zákoníku nebo v Rakousku v UGB.

4 Postavení zasilatele při realizaci přepravní smlouvy v mezinárodní železniční nákladní přepravě

Na úvod této kapitoly bych rád zmínil, že rozlišování mezi smlouvou zasilatelskou a smlouvou o přepravě může působit jako pouhý akademický problém, kterým není v praxi třeba se zabývat. Dle mého názoru i tento pohled může být v jistých případech legitimní, ovšem v situacích, kdy nastane během plnění smlouvy jakýkoliv problém, stává se toto rozlišení velmi akutním a žádaným. Právě kvůli tomu, že rozlišení není stranami před kontraktací věnována náležitá pozornost, v praxi tak často dochází k tomu, že rozlišení, zda se jedná o zasilatelskou smlouvu či smlouvu o přepravě, se řeší až poté, co samotná přeprava proběhla.

4.1 Srovnání přepravní a zasilatelské smlouvy

V předchozích kapitolách byly podrobně rozebrány smlouvy,¹⁴⁶ jejichž předmět lze velmi zjednodušeně označit jako přesun nějakého zboží. Jedná se o zasilatelskou smlouvu, smlouvu o přepravě a smlouvu o mezinárodní přepravě. Smlouva o přepravě a smlouva o mezinárodní přepravě upravují závazek dopravce přepravit zboží, jinými slovy provést fyzický transport daného zboží z jednoho místa na druhé. Rozdíl mezi těmito dvěma smlouvami spočívá v tom, zda přeprava zboží probíhá na území jednoho státu nebo zda se jedná o mezinárodní přepravu. Dle toho se také určuje, jakým právním předpisem se daná smlouva bude řídit.¹⁴⁷ Naproti tomu smlouva zasilatelská obsahuje závazek zasilatele smlouvu obstarat. Pojmem obstarat je širší než pojem provést, kterýžto zároveň subsumuje. Lze říci, že smlouva zasilatelská předpokládá účast na přepravě i další osoby, než je zasilatel a příkazce, a to tak, že přepravu bude provádět osoba, která není smluvní stranou zasilatelské smlouvy. U smlouvy zasilatelské se v právních předpisech nerozlišuje mezi vnitrostátním a mezinárodním zasilatelstvím.

Výrazný rozdíl mezi smlouvou zasilatelskou a smlouvou o přepravě se objevuje u smluvních stran. Občanský zákoník v případě zasilatelské smlouvy a smlouvy o přepravě nestanovuje žádné požadavky na strany výše zmíněných smluv, předpisy CIM, ani v případě smlouvy o mezinárodní přepravě. Přestože jsou vztahy mezi stranami upraveny soukromoprávními smlouvami, a jako takové tudíž patří do soukromého práva, je zde výrazný

¹⁴⁶ V celé této kapitole budou již veškeré smlouvy rozebírány a zmiňovány v souvislosti s železniční přepravou.

¹⁴⁷ Není samozřejmě vyloučeno, aby se i smlouva o přepravě zboží na území jednoho státu řídila mezinárodní úmluvou, např. předpisy CIM. K tomu více kap. 2.1.1.

zásah práva veřejného. Konkrétní podmínky, které stanovuje veřejné právo pro možnost provádět činnost přepravy zboží nebo činnost obstarání přepravy, jsou rozebrány v předcházejících kapitolách. Lze však konstatovat, že na rozdíl od zasilatele, který nemusí splňovat žádné podmínky,¹⁴⁸ nemůže být dopravcem každý, jelikož k možnosti provádět takovou přepravní činnost je nutné splnit více podmínek.¹⁴⁹

Největší rozdíl mezi přepravní a zasilatelskou smlouvou se nachází u odpovědnosti dopravce nebo zasilatele za škodu vzniklou na zboží. V předchozích kapitolách byla odpovědnost za škodu u každého z těchto smluvních typů důkladně rozebrána. Vzhledem k tomu, že podle zasilatelské smlouvy zasilatel přepravu pouze obstarává, je jeho odpovědnost za škodu omezena. Jakmile dojde k předání zboží dopravci, zasilatel již neodpovídá za škody vzniklé na zboží,¹⁵⁰ tudíž odpovědnost přechází na třetí osobu. Dopravce dle smlouvy o přepravě za zboží odpovídá vždy po celou dobu provádění přepravy a odpovědnost za škodu nepřechází na žádnou třetí osobu.¹⁵¹

4.2 Rozlišující znaky mezi smlouvou zasilatelskou a smlouvou přepravní

Než se přistoupí k výběru metody, pomocí níž určíme, jaká smlouva tedy byla uzavřena, je třeba si vymezit znaky, podle nichž se bude určovat, zda se jedná o smlouvu zasilatelskou nebo přepravní.

Již několikrát bylo zmíněno, že zasilatel se zavazuje přepravu obstarat. Jeho povinností je tedy uzavřít smlouvu o přepravě.¹⁵² Právě tato povinnost představuje podstatný rozdíl mezi smlouvou o přepravě a smlouvou zasilatelskou, neboť dopravce takováto povinnost netíží.

Pokud je úplatnost smlouvy vyjádřena tzv. přijímací sazbou, neznamená tato skutečnost sama o sobě domněnku, že byla uzavřena smlouva o přepravě tak, že zasilatel vstoupí do postavení dopravce.¹⁵³

¹⁴⁸ Jedná se o živnost ohlašovací, viz kap. 3.1.1.

¹⁴⁹ Tyto podmínky se liší v souvislosti s tím, zda se jedná o vnitrostátní či mezinárodní přepravu, k tomu více kap. 3.1.2. a kap. 3.3.1.1.

¹⁵⁰ Při splnění dalších podmínek, k tomu více v kap. 3.1.1.

¹⁵¹ V mezinárodní přepravě řídicí se předpisy CIM toto neplatí absolutně vzhledem k existenci institutů navazujícího a výkonného dopravce.

¹⁵² Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. června 2014, sp. zn. 23 Cdo 1914/2013.

¹⁵³ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. března 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2008.

4.2.1 Rozlišení mezi zasilatelskou smlouvou a přepravní smlouvou

To, proč je třeba rozlišovat, zda byla uzavřena smlouva zasilatelská, nebo smlouva přepravní, je převážně z důvodů odpovědnosti za škodu. Již výše bylo uvedeno, že zasilatel odpovídá za škodu vzniklou na zboží pouze do okamžiku předání zboží dopravci. Postavení zasilatele je tak z pohledu odpovědnosti za škodu výhodnější než postavení dopravce. V praxi se zcela běžně stává, že je uzavřena smlouva, která je označena jako zasilatelská, ale jejím předmětem je provedení přepravy, což by odpovídalo smlouvě o přepravě. V těchto případech je jednou z možností k určení, která smlouva byla tedy uzavřena a jaká práva a povinnosti z ní stranám vyplývají, výklad právních jednání. V českém právním řádu jsou dle mého názoru vcelku obstojně zpracována pravidla, jak vykládat právní jednání osob v OZ. V takových případech je nutné se zabývat tím, co si strany chtěly ujednat. Právní jednání se totiž posuzuje dle svého obsahu.¹⁵⁴ Při výkladu právního jednání je tedy třeba se zabývat skutečným úmyslem jednajících, ne pouze projevem jeho vůle.¹⁵⁵ V případě, že se strany shodnou na obsahu takové smlouvy, bude se smlouva posuzovat dle jejich úmyslu. O něco horší situace nastane, pokud se strany neshodnou.¹⁵⁶ Za této situace bude složité posoudit, jaká smlouva byla uzavřena jen na základě obsahu. Jako jistá pomoc by mohl fungovat § 556 odst. 1 věta druhá OZ. Ten stanovuje, že nelze-li zjistit úmysl jednajících, má význam projev vůle, který by mu přikládala osoba v postavení toho, komu je určen. Toto se uplatní, pokud by byla smlouva formulovaná sice ne zcela jednoznačně, ale nebyly by v ní rozpory. Jakmile ale bude smlouva označena jako zasilatelská a jejím předmětem bude přeprava zboží, jedná se o projev vůle, který je nesrozumitelný z toho důvodu, že je mu možno přiřadit vícero významů i z pohledu hypotetického adresáta. Nastíněnou situaci by bylo možné řešit dle § 557 OZ. Smlouva, která by se dala vyložit buď jako zasilatelská, nebo přepravní, připouští různý výklad, dle výše zmíněného ustanovení by se tedy vyložila k tíži toho, kdo daný výraz použil jako první. Je třeba zmínit, že výše nastíněné situace budou v praxi složitější a rozhodnutí by bylo případně nejčastěji na soudu.

¹⁵⁴ §555 odst. 1 zák. č. 89/2012 Sb.

¹⁵⁵ TICHÝ, Luboš. In ŠVESTKA, Jiří. *Občanský zákoník: komentář. Svazek I, (§ 1 až 654)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014, s. 1362.

¹⁵⁶ Jedna strana (zpravidla příkazce) bude tvrdit, že byla uzavřena smlouva o přepravě, jelikož je pro ni jednodušší uplatňovat nárok na náhradu škody přímo u dopravce. Druhá strana však bude tvrdit, že byla uzavřena zasilatelská smlouva, aby v takovém případě odpovídala za škodu pouze do předání zboží dopravci.

4.3 Postavení zasilatele dle předpisů CIM

Na závěr je nutné si vymezit, jaká bude pozice zasilatele u přepravy probíhající dle předpisů CIM. Jak již bylo výše uvedeno, předpisy CIM neznají pojem zasilatele a ani nikterak neupravují zasilatelskou činnost spočívající v zajištění přepravy. Aby se na zasilatele vztahovaly předpisy CIM, musí vystupovat jako přepravce. K „přeměně“ zasilatele v přepravce může dojít skrze institut zvaný samovstup zasilatele, který již byl rozebrán výše. Přestože k provádění přepravy je nutné, aby přepravce splnil některé podmínky, jejich absence u zasilatele nebude překážkou jeho samovstupu.¹⁵⁷

Dle mého názoru je základní podmínkou pro to, aby se na přepravu zboží vztahovaly předpisy CIM, uzavření přepravní smlouvy. Není však jednoduché určit, zda k uzavření přepravní smlouvy došlo. Aktuální znění předpisů CIM totiž neupravuje okamžik ani způsob vzniku přepravní smlouvy. Tak tomu ale vždy nebylo. Ve znění předpisů CIM před Vilniuským protokolem¹⁵⁸ stanovoval článek 11 § 1, že „*přepravní smlouva je uzavřena, jakmile odesílací železnice přijala k přepravě zboží s nákladním listem. Pro...*“. Z toho vyplývá, že přepravní smlouva vznikala v okamžiku přijetí zboží k přepravě s nákladním listem. Aktuální znění předpisů CIM pouze stanovuje povinnost zaznamenat přepravní smlouvu v nákladním listě. Jak již bylo dovozeno výše, přepravní smlouva i dle aktuálního znění předpisů CIM musí být zaznamenána v nákladním listě a nedodržení této povinnosti má za následek neaplikovatelnost předpisů CIM. Ze znění článku 6 § 2 a 3 předpisů CIM dovozují, že přepravní smlouva je uzavřena jejím zaznamenáním a podepsáním nákladního listu.

Z toho plyne, že při zkoumání, zda byla mezi stranami uzavřena přepravní smlouva dle předpisů CIM, je nutné se zabývat tím, zda existuje k takové přepravní smlouvě nákladní list. Ke zkoumání vzniku přepravní smlouvy dle předpisů CIM se vyjádřil i Nejvyšší soud v jednom svém rozsudku.¹⁵⁹ Dle jeho názoru není možné zkoumat, zda došlo k uzavření smlouvy pomocí obecné úpravy kontraktačního procesu, ale je nutné vycházet především z předpisů CIM. Dle Nejvyššího soudu tedy postup, který byl nastíněn v kapitole 4.2, není v případě mezinárodní železniční přepravy dle předpisů CIM možný. S tímto názorem je třeba se ztotožnit.

¹⁵⁷ Srov. Kap. 3.1.1.1.

¹⁵⁸ Aktuální znění: Vyhláška č. 8/1985 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí ze dne 2. srpna 1984 o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. března 2010, sp. zn. 23 Cdo 201/2010.

4.4 Shrnutí

Základními fakty jsou, že Úmluva COTIF upravuje mezinárodní železniční přepravu, konkrétně mezinárodní železniční přepravu zboží upravují předpisy CIM, ale zároveň se tento právní předpis nikde nezabývá problematikou zasilatelství. Aby bylo možné na zasilatele vztahovat práva a povinnosti stanovené předpisy CIM, musí dojít k „přeměně“ ze zasilatele na dopravce. Způsobu, jak dojít k závěru, že k této „přeměně“ došlo, je vícero. Nutno podotknout, že touto otázkou se zpravidla bude nutně zabývat v situaci, kdy nebude vše probíhat v pořádku a mezi stranami vznikne konflikt, a to nejčastěji v otázkách týkajících se odpovědnosti za škodu.

V první řadě bude na místě použít metodu výkladu zohledňující autonomii vůle, kdy si strany samy mezi sebou ujasní a dohodnou, jakou smlouvu uzavřely. Jestliže však k dohodě stran nedojde, bude nutné použít jiný způsob. Tím by mohla být například metoda výkladu právního jednání dle obecných pravidel. Jsem přesvědčen, že vzhledem k povaze zkoumané otázky však tato metoda použita být nemůže.

Dle mého názoru existuje jediný možný způsob, jak zjistit, zda došlo k uzavření přepravní smlouvy podléhající předpisům CIM, a to skrze určení, zda existuje nákladní list vztahující se k přepravě. Bez jeho existence nemůže dojít ke vzniku přepravní smlouvy dle předpisů CIM. Z toho vyplývá, že veškerá práva a povinnosti z takové smlouvy plynoucí jsou závazná pouze pro strany uvedené v nákladním listu, a to konkrétně jako odesílatel a dopravce, v některých případech i příjemce.

Z výše uvedeného lze dovodit, že klíčovým údajem v nákladním listu, ze kterého se bude vycházet při rozhodování o tom, jaká smlouva byla uzavřena, je označení dopravce. Pro nikoho jiného než pro osobu označenou jako dopravce v nákladním listu nemohou vznikat povinnosti především z odpovědnosti za škodu vyplývající z předpisů CIM.

Z hlediska zasilatele tedy může dojít k samovstupu pouze za předpokladu, že se uvede do nákladního listu jako dopravce. Toto je však možné pouze u samovstupu pravého. Jsem tedy přesvědčen, že v případě přepravní smlouvy dle předpisů CIM se neuplatní institut nepravého samovstupu, protože v takovém případě bude v nákladním listě uvedena jako dopravce osoba odlišná od zasilatele. V případě nepravého samovstupu samozřejmě nelze vyloučit solidární odpovědnost za škodu zasilatele s dopravcem. Zasilatel se ovšem ani v tomto případě nestává smluvní stranou přepravní smlouvy dle předpisů CIM, a odesílatel tedy bude nucen uplatnit svůj nárok na základě jiného právního předpisu. Nemůže tedy nastat situace, kdy bude podle předpisů CIM odpovědný jak dopravce, tak zasilatel.

5 Závěr

Má diplomová práce měla za cíl pokusit se vystihnout základní principy problematiky mezinárodní spedice a také se zkusit zodpovědět otázku, v jakém postavení je speditér při realizaci mezinárodní železniční nákladní přepravy. V diplomové práci jsem se snažil tuto tematiku přiblížit čtenáři z co nejširšího pohledu.

V prvních dvou částech jsem měl za cíl vymezit právní rámec mého zkoumání. Nejprve jsem se snažil vytvořit přehled významných mezinárodních úmluv upravujících mezinárodní přepravu zboží. Zkoumal jsem čtyři subplatformy dle způsobu přepravy. Komparativní a popisnou metodou jsem vymezil základní rozdíly mezi vybranými úmluvami. Výsledkem bylo zjištění, že ač je přes některé podobnosti právní úprava mezinárodní přepravy rozříštěná a každý způsob dopravy má vlastní mezinárodní úmluvu, kterou se řídí, i přesto lze zde spatřovat snahu pokusit se sjednocovat právní úpravu. Poté jsem se zaměřil na předpisy přímo se dotýkající speditéra. Významná část této kapitoly byla věnována české právní úpravě. Za použití české komentářové literatury jsem přesně vydefinoval role speditéra a dopravce v českém právu. Pozornost byla také věnována náložnému a nákladnímu listu, nichž jsem musel jednoznačně prohlásit, že se nejedná o stejné instituty. Z mého zkoumání jasně vyplývá, že ve vnitrostátních právních úpravách jsou tyto role zcela jasně rozlišeny. K tomuto zjištění byl použit i příklad z německého právního prostředí. Dále jsem rozebral právní úpravu mezinárodní železniční nákladní přepravy. Zaměřil jsem se na články předpisů CIM, jež byly podstatné pro mou práci. Nakonec jsem došel k závěru, že předpisy CIM se vztahují pouze na přepravní smlouvu.

V závěrečné části mé diplomové práce jsem se zabýval tím, v jakém postavení je speditér při realizaci přepravní smlouvy v mezinárodní železniční nákladní přepravě. Za pomoci komparativní metody jsem srovnal přepravní a zasilatelskou smlouvu a z toho jsem pak následně definoval rozlišující znaky mezi těmito smlouvami. Co se týče postavení speditéra dle Úmluvy COTIF, došel jsem k závěru, že klíčovým institutem pro určení tohoto postavení je nákladní list CIM.

Postavení speditéra v procesu mezinárodní železniční nákladní přepravy je v současnosti z pohledu právního složité, a to převážně vzhledem k neexistenci mezinárodní úmluvy, která by určovala právní rámec pro speditérskou činnost. Speditér při realizaci své činnosti může uzavírat různé smlouvy, převážně pak smlouvu zasilatelskou a smlouvu přepravní. Použití jiné mezinárodní úmluvy, v případě železnice použití Úmluvy COTIF, jak bylo dovozeno výše, není obecně na speditérský vztah možné. Tato úmluva se bude vždy

vztahovat pouze na dopravce a speditér na sebe může tuto úmluvu vztáhnout pouze tehdy, pokud bude označen jako dopravce v nákladním listu. Dle mého názoru tedy i v případě uzavření přepravní smlouvy, která bude v rozporu s nákladním listem, bude mít přednost nákladní list. Nelze tedy rozšiřovat práva a povinnosti vyplývající z Úmluvy COTIF na speditéra i v případě, že uzavřel přepravní smlouvu, ale jako dopravce v nákladním listu je uvedena jiná osoba. Otázka toho, zda má speditér oprávnění provádět přepravu zboží po železnici, která se zpočátku jevila pro předmět mého výzkumu jako atraktivní, je podle dosažených výsledků zcela irelevantní. Speditér tedy může provést mezinárodní železniční nákladní přepravu, i když k tomu nemá oprávnění.¹⁶⁰ Rozhodující i tak bude pouze to, zda je uveden v nákladním listě.

Z výše uvedeného také vyplývá, že i odpovědnost dopravce dle Úmluvy COTIF se bude vztahovat pouze na dopravce uvedeného v nákladním listě. Na speditéra se bude vztahovat odpovědnost, která vyplývá ze zasílatelské smlouvy a z právní úpravy speditérského vztahu. Zároveň se domnívám, že je možné se zamýšlet i nad solidární odpovědností speditéra s dopravcem, pokud by došlo k uzavření přepravní smlouvy, jejíž stranou by ale dle Úmluvy COTIF speditér z důvodu absence jeho uvedení v nákladním listě nebyl.

Zasílatelská smlouva je nyní upravována pouze národními předpisy a nutno podotknout, že v případě českého právního řádu je taková úprava vcelku strohá. V mezinárodní nákladní přepravě proto bude vždy u každé jednotlivé smlouvy potřeba zkoumat právní řád, kterého státu bude na danou smlouvu spadat. Jinými slovy bude třeba určit rozhodné právo. Tato situace může přinést pro obě strany smlouvy obtíže, jimž se podle předpokladů chtěly vyhnout, protože se na ně bude vztahovat mezinárodní úmluva. Může tak dojít k situaci, kdy v případě sporu bude jedna strana sporu vystupovat před soudem jiného než svého domovského státu a spor bude řešen dle práva, které jí nemusí být zcela známo.

V praxi může navíc celou situaci komplikovat multimodální doprava. Její problematika je také dosti složitá a zasloužila by si samostatnou práci. Z pohledu mezinárodní železniční nákladní přepravy bych pouze rád poznamenal, že je dle mého názoru škoda, že zatím nedošlo k většímu rozšíření Multimodal Convention, což je v současnosti jediná mezinárodní úmluva upravující multimodální dopravu. Zároveň je ale třeba poznamenat, že ani tato úmluva neobsahuje úpravu mezinárodní spedice.

¹⁶⁰ Zasílatelův případný postit a odpovědnost za takovou činnost vyplývající z veřejného práva není předmětem zkoumání této práce.

Při vymezení postavení speditéra při realizaci mezinárodní železniční nákladní přepravy jsem dospěl k závěru, že zasilatel stojí z právního pohledu takřkajíc stranou. Úmluva COTIF se na něj obecně nevztahuje, žádná jiná úmluva upravující tuto problematiku neexistuje.

Z mého pohledu by k vyřešení této situace mohlo pomoci provedení revize Úmluvy COTIF a zahrnutí do ní problematiky spedice nebo alespoň lepší zpracování problematiky samovstupu speditéra, aby bylo možné na něj vztáhnout práva a povinnosti, jaké má dopravce. Co se týče dopravy jako celku, z mého pohledu by nejlepším řešením bylo přijetí Multimodal Convetnion doplněné o problematiku spedice více státy.

6 Seznam použitých zdrojů

Články, monografie, učebnice, komentáře

- 1) BERESFORD, Anthony, PETTIT, Stephen. *International Freight Transport*. London: Kogan Page Limited, 2017. 376 s.
- 2) CARR, Indira. *International Trade Law*. 5. vydání. Abingdon: Routledge, 2013. 856 s.
- 3) CHAN, W. H. Felix, NG, J. M. Jimmy, WONG, K. Y. Bobby. *Shipping and Logistics Law: Principles and Practice in Hong Kong*. 2. vydání. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2015. 692 s.
- 4) CLARKE, A. Malcolm. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 6. vydání. New York, NY: Informa Law from Routledge, 2014. 512 s.
- 5) CLARKE, A. Malcolm, YATES, David. *Contracts of Carriage by Land and Air*. 2. vydání. London: Informa Law from Routledge, 2013. 720 s.
- 6) FISCHINGER, S. Philipp. *Hadelsrecht*. Heidelberg: C. F. Müller, 2015. 283 s.
- 7) FLORIÁN, Michal, SEDLÁČEK, Pavel. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. 224 s.
- 8) GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 7. Aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. 336 s.
- 9) HANDRLICA, Jakub. *Veřejné právo a právo soukromé: aktuální tendence a výzvy veřejnoprávní úpravy plynoucí z problematiky právního dualismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta v nakladatelství Eva Rozkotová, 2014. 248 s.
- 10) HOEKS, Marian. *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Alphen aan den Rijn: Wolters Kluwer, 2010. 560 s.
- 11) HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI: závazkové právo: zvláštní část (§ 2055–3014): komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014. 2080 s.
- 12) JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 6. vydání. Praha: Leges, 2017. 976 s.
- 13) LIMBERGOVÁ, Zuzana. Zasilatel není dopravce. *Rekodifikace & praxe*, 2016, roč. 4, č. 4, s. 4.
- 14) MAREK, Karel. Smlouva zasilatelská: právní úprava v zákoníku mezinárodního obchodu, v hospodářském zákoníku, v obchodním zákoníku a v novém občanském zákoníku. *Obchodní právo*, 2012, roč. 21, č. 9, s. 319 – 326.
- 15) MAREK, Karel. Smlouva zasilatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie*, 2014, roč. 13, č. 9, s. 29.

- 16) MELZER, Filip, TÉGL, Petr. *Občanský zákoník: velký komentář. Svazek III, § 419–654 a související společná a přechodná ustanovení*. Praha: Leges, 2014. 1234 s.
- 17) *Oxford výkladový slovník angličtiny s českým překladem*. Oxford: Oxford University press, 2010. s. 1094.
- 18) PAULY, Jan. *Teoretické a legislativní základy cenných papírů*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 424 s.
- 19) PEPE, Jacobo Maria. *Beyond Energy: Trade and Transport in a Reconnecting Eurasia*. Wiesbaden: Springer, 2017. 486 s.
- 20) PETR, David, ORAVA, František. *Vnitrostátní přeprava a zasílatelství*. 2. přepracované vydání. Praha: České vysoké učení technické, 2010. 175 s.
- 21) PIODI, Franco. *Současná situace v liberalizaci železniční dopravy v členských státech EU a v žadatelských zemích*. Lucemburk: Evropský parlament, 1999. 46 s.
- 22) POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 448 s.
- 23) SEDLÁČEK, Petr. *Úmluva CMR komentář, Mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: 1. VOX, 2009. 624 s.
- 24) ŠVESTKA, Jiří. *Občanský zákoník: komentář. Svazek I, (§ 1 až 654)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. 1736 s.
- 25) ŠVESTKA, Jiří. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V, (§ 1721 až 2520)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. 1700 s.
- 26) ŠVESTKA, Jiří. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI, (§ 2521 až 3081)*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. 1516 s.
- 27) VAHRENKAMP, Richard. *The logistic revolution: The rise of Logistics in the Mass Consumption Society*. Lohmar: JOSEF EUL VERLAG, 2012. 292 s.

Právní předpisy

- 28) Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- 29) Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
- 30) Zákon č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů.
- 31) Zákon č. 266/1994 Sb., zákon o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- 32) Zákon č. 9/1993 Sb., zákon o Českých drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- 33) Zákon č. 77/2002 Sb., zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění

pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

- 34) Nařízení vlády č. 1/2000 Sb. ze dne 22. listopadu 1999 o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.
- 35) Vyhláška č. 15/1988 Sb., vyhláška ministra zahraničí ze dne 4. září 1987 o Vídeňské úmluvě o smluvním právu, ve znění pozdějších předpisů.
- 36) Vyhláška ministra zahraničí č. 11/1975 Sb. ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- 37) Vyhláška č. 8/1985 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí ze dne 2. srpna 1984 o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), ve znění pozdějších předpisů.
- 38) Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 49/2006 Sb. m. s., o sjednání Protokolu z 3. června 1999 o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980.
- 39) Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s. ze dne 5. července 1978 o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).
- 40) Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb. ze dne 31. března 1978 o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978.
- 41) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství.
- 42) Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydání licencí železničním podnikům.
- 43) Směrnice Rady 95/19/ES ze dne 19. června 1995 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a o zpoplatnění infrastruktury.
- 44) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydání osvědčení o bezpečnosti.
- 45) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.
- 46) Rozhodnutí Rady 2013/103 ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999.

Historické verze

- 47) Ústavní zákon č. 143/1968 Sb., o československé federaci, ve znění zákona 493/1992 Sb., účinném ke dni 29. října 1992.
- 48) Zákon č. 101/1963 Sb., zákoník mezinárodního obchodu, účinném ke dni 1. dubna 1964.
- 49) Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění zákona č. 179/2013 Sb., účinném ke dni 1. července 2013.
- 50) Vyhláška č. 160/1956 Ú. 1., Vyhláška ministerstva dopravy ze dne 27. července 1956 o podmínkách přepravy nákladu po moři, ve znění zákona 513/1991 Sb., účinném ke dni 1. ledna 1992.

Judikatura

- 51) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. května 2000, sp. zn. 33 Cdo 1262/2000.
- 52) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. ledna 2001, sp. zn. 29 Cdo 1512/99.
- 53) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. srpna 2002, sp. zn. 29 Odo 702/2001.
- 54) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. října 2002, sp. zn. 29 Odo 799/2001.
- 55) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. dubna 2004, sp. zn. 29 Odo 152/2003.
- 56) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. března 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2008.
- 57) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. března 2010, sp. zn. 23 Cdo 201/2010.
- 58) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. dubna 2010, sp. zn. 32 Cdo 1658/2009.
- 59) Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. června 2010, sp. zn. 23 Cdo 5051/2010.
- 60) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. října 2012, sp. zn. 31 Cdo 488/2010.
- 61) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. června 2014, sp. zn. 23 Cdo 1914/2013.
- 62) Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. prosince 2014, sp. zn. 23 Odo 2702/2012.
- 63) Rozsudek OLG Düsseldorf ze dne 7. 7. 1988, sp. zn. 18U 63/88.
- 64) Rozsudek Zemského soudu v Hamburku ze dne 7. srpna 2015, sp. zn. 415 HKO 91/14.

Internetové zdroje

- 65) České dráhy, a. s. Historie v datech. *Ceskedrahy.cz* [online]. 2018 [cit. 18. srpna 2018]. Dostupné na <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>>.
- 66) *Drážní úřad České republiky* [online]. 2018 [cit. 28. srpna 2018]. Dostupné na <<https://www.ducr.cz/cs/>>.

- 67) Eulog - Logistický informační portál. Elektronický nákladní list nově v železniční přepravě. *Eulog.cz* [online]. 2010 [cit. 31. října 2017]. Dostupné na <<http://www.eulog.cz/clanky/elektronicky-nakladni-list-nove-v-zeleznicni-preprave/?mt=&id=2972&m=a03>>.
- 68) ČVUT Fakulta dopravní. Multimodální přepravní systémy. *Fd.cvut.cz* [online]. 2009 [cit. 28. září 2017]. Dostupné na <<https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/pojmy.html>>.
- 69) NOVÁK, Radek. *Jak začínalo mezinárodní zasilatelství v poválečném Československu?* [online]. *Dnoviny.cz*, 16. května 2002 [cit. 18. srpna 2018]. Dostupné na <<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/jak-zacinalo-mezinarodni-zasilatelstvi-v-povalecne>>.
- 70) OTIF. About Intergovernmental Organisation For International Carriage By Rail. *Otif.org* [online]. 2013 [cit. 27. září 2017]. Dostupné na <http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/01_vorstellung/01_allg_info/OTIF_Info_09_2013_e.pdf>.
- 71) Správa železniční dopravní cesty. Výroční zpráva 2006. *SZDC.cz* [online]. 2018 [cit. 7. února 2018]. Dostupné na <<https://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>.
- 72) Správa železniční dopravní cesty. Výroční zpráva 2017. *SZDC.cz* [online]. 2018 [cit. 18 srpna 2018]. Dostupné na <<https://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>.
- 73) UNCITRAL. Status United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978). *Uncitral.org* [online]. 2018 [cit. 2. února 2018]. Dostupné na <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html>.
- 74) UNECE. Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI). *Unece.org* [online]. 2018 [cit. 2. února 2018]. Dostupné na <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html>.
- 75) UN. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). *Un.org* [online]. 2018 [cit. 2. února 2018]. Dostupné na <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XIB11&chapter=11&lang=en>.
- 76) UN. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. *Un.org* [online]. 2018 [cit. 3. února 2018]. Dostupné na <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en>.
- 77) US Legal, Inc. Rail Carrier Law and Legal Definition. *Uslegal.com* [online]. 2018 [cit. 19. března 2017]. Dostupné na <<https://definitions.uslegal.com/r/rail-carrier/>>.

Ostatní

- 78) KLOBOUKOVÁ, Pavla. *Germanistika v běžné mluvě dneška*. Brno, 2006. Diplomová práce. Filozofická fakulta Masarykovy univerzity.
- 79) Důvodová zpráva k zákonu č. 266/1994 Sb., zákon o drahách.

7 Abstrakt

Diplomová práce poskytuje ucelený přehled o postavení speditéra v mezinárodní železniční nákladní přepravě. Současně přináší hlubší právní povědomí o současném stavu spedice v železniční nákladní přepravě nejen na mezinárodní, ale také na vnitrostátní úrovni. Práce je rozdělena do pěti kapitol, přičemž autor klade důraz především na osvětlení základních pojmů přepravního práva a snaží se přinést ucelený přehled právní úpravy železniční nákladní přepravy z pohledu mezinárodního i vnitrostátního.

První část diplomové práce je věnována mezinárodním úmluvám a obsahuje výčet aktuálně platných mezinárodních úmluv upravujících přepravu zboží. V rámci tohoto přehledu bylo poukázáno na shody i rozdíly mezi těmito úmluvami.

V následujících částech se práce již věnuje pouze jedinému druhu přepravy zboží, a to železniční. Třetí kapitola je věnována vymezení rolí speditéra a dopravce, a to opět jak v mezinárodní právní úpravě, konkrétně dle Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), tak v právní úpravě vnitrostátní. Poslední část diplomové práce řeší postavení speditéra v mezinárodní železniční nákladní přepravě. Velký prostor je věnován rozlišení smlouvy zasilatelské a přepravní. Na závěr této části byly vydefinovány podmínky, za kterých se na speditéra může vztahovat Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

Závěrem autor shrnuje dané téma a zároveň podává vlastní návrh na možné právní řešení problematiky postavení speditéra v mezinárodní železniční nákladní přepravě.

Klíčová slova: zasilatelská smlouva – smlouva o přepravě – mezinárodní právo soukromé – Úmluva COTIF – speditér – dopravce – železniční doprava

8 Abstract

The thesis provides a comprehensive overview about the position of forwarder in international railway freight transportation. It also provides deeper legal awareness about the current state of forwarding at railway freight transportation not only at international, but also at national level. The thesis is divided into five chapters, where author emphasizes the explanations of basic terms of the Transport Law and tries to give a comprehensive overview of the legislations of railway freight transportation from the viewpoint of both international and national levels.

First part of the thesis is dedicated to international conventions and contains enumeration of currently applicable international conventions regulating the transportation of goods. Within this overview the compliances and differences between those conventions are pointed out.

In the following parts the thesis only deals with one type of goods transportation and that is the railway one. The third chapter is dedicated to defining the role of forwarder and hauler in, again, both international legislations, in particular under the Convention on International Carriage by Rail (COTIF), and national legislations. The last part of the thesis deals with the position of forwarder in international railway freight transportation. A big part is dedicated to the distinction between the Shipment Contract and Transport Contract. At the end of this part the conditions, under which the Convention on International Carriage by Rail (COTIF) can be applied on the forwarder, were defined.

The conclusion summarizes the topic and also submits the suggestion of the author about the possible legal solution of the problematics of forwarder in international railway transport.

Key words: Shipment Contract – Contract of Carriage – Private International Law – COTIF – forwarder – hauler – railway transportation