

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ / KOMBINOVANÉ STUDIUM

2013–2016

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Luděk Kohout

Přeprava věci a zasílatelství

Praha 2016

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Martina Prokopová

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR/ COMBINED (PART TIME) STUDIES

2013-2016

BACHELOR THESIS

Luděk Kohout

The contract of carriage and the forwarding contract

Prague 2016

The Bachelor Thesis Work Supervisor: JUDr. Martina Prokopová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 24.1.2016

Luděk Kohout

Poděkování

Rád bych tímto poděkoval vědouce bakalářské práce paní JUDr. Martině Prokopové za poskytnutí rad a informací k vytvoření této práce.

Anotace

Tato práce se primárně věnuje smluvním vztahům založených na smlouvě zasílatelské a smlouvě o přepravě věci. Poukazuje na jednotlivé charakteristické vlastnosti těchto smluv a popisuje principy smluv a jejich uplatnění při vnitrostátních a mezinárodních přepravách. Práce se snaží pojmut hlavní druhy přeprav a jejich případné specifčnosti s důrazem na silniční nákladní dopravu. V praktické části se uvádí, jak smlouva zasílatelská a smlouva o přepravě věci funguje v reálných podmínkách logistické společnosti.

Klíčová slova

Dopravce, doprava, logistická společnost, odesílatel, přepravní smlouva, příkazce, smlouva o přepravě věci, silniční přeprava, smlouva zasílatelská, zasílatel.

Annotation

The thesis is primarily focused to the contractual relationships based on the forwarding contract and the contract of carriage. It points out the particular characteristics of these contracts and discloses the principles of the contracts and their applying in domestic and international transportation. The thesis seeks to absorb the main types of the transportation and their specificities with emphasis on the road freight. There is a practical part of the thesis indicating the implementation of the forwarding contract and the contract of the carriage in the real situation of the logistics company.

Keywords

Carrier, Consignor, Contract of the carriage, Forwarder, Forwarding contract, Logistics Company, Payer, Road freight, Transport, Transportation contract.

OBSAH

OBSAH	7
ÚVOD.....	9
TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 DEFINICE ZASILATELSTVÍ A PŘEPRAVY VĚCI.....	11
1.1 Zasílatelství.....	11
1.2 Přeprava věci.....	15
1.3 Terminologie.....	19
2 PŘEPRAVNĚ PRÁVNÍ VZTAHY V JEDNOTLIVÝCH DRUZÍCH PŘEPRAV	22
2.1 Druhy nákladní dopravy	22
2.2 Prameny práva v jednotlivých oborech mezinárodní nákladní dopravy.....	23
2.2.1 Mezinárodní silniční nákladní doprava.....	24
2.2.1.1 Základní charakteristika Úmluvy CMR.....	24
2.2.1.2 Povinnosti subjektů smlouvy dané Úmluvou CMR.....	27
2.2.2 Mezinárodní železniční nákladní doprava	30
2.2.3 Mezinárodní letecká nákladní doprava	31
2.2.4 Mezinárodní Námořní nákladní doprava	33
3 VYMEZENÍ ODPOVĚDNOSTÍ A ZÁVAZKŮ ZASÍLATELE A DOPRAVCE VE VNITROSTÁTNÍ A MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ....	35
3.1 Zasílatel.....	35
3.2 Dopravce	36
3.2.1 Vnitrostátní nákladní silniční doprava	36
3.2.2 Mezinárodní nákladní silniční doprava.....	37

PRAKTICKÁ ČÁST	39
4 ZASÍLATELSTVÍ A SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCI V KONTEXTU LOGISTICKÉ SPOLEČNOSTI V PRAXI.....	39
4.1 Logistická společnost v pozici zasílatele	39
4.2 Logistická společnost v nepřímé pozici dopravce	42
5 VZNIK PRÁVNÍHO VZTAHU	47
6 PARADIGMA PRÁVNÍCH JEDNÁNÍ MEZI SUBJEKTY ZASÍLATELSKÉ SMLOUVY	49
6.1 Obecný princip fungování logistických společností	49
6.2 Příklad právního jednání	49
ZÁVĚR	53
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	54

ÚVOD

„Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.“¹

Tato činnost je předmětem lidského úsilí již od dávných věků a s postupem času se vyvíjí a stává se nepostradatelným prvkem ekonomických systémů a současné lidské existence. S rozvojem dopravy jakožto samotného sektoru, přichází nové způsoby dopravy zboží a materiálu a to nikoliv pouze ve formě nových druhů dopravních prostředků, ale i nových přepravních systémů, které zefektivňují celkový tok zboží. Na dopravní sektor jsou navázána a závislá průmyslová odvětví, ale i obchodní aktivity týkající se dodavatelských toků zboží či materiálu, nebo distribuce zboží ke spotřebitelům. Jelikož na této bázi je de facto postaven celý ekonomický systém, vznikla celá řada právních norem, které ošetřují práva a povinnosti zúčastněných smluvních stran v rámci přepravy zboží či materiálu.

Zmíněné právní normy, jakožto prameny práva, jsou nosným předmětem této práce. Práce má za cíl rozebrat smlouvu zasílatelskou a smlouvu o přepravě věci, poukázat na odpovědnosti a závazky z toho plynoucí a popsat rozdíly při vnitrostátní a mezinárodní nákladní přepravě, ve smyslu principu aplikace příslušných právních norem. Dále se práce bude věnovat popisu jednotlivých právních norem ve vztahu k různým druhům přeprav realizovaných leteckou, námořní, železniční, či silniční nákladní dopravou, s tím, že největší důraz je kladen na nákladní silniční dopravu.

Praktická část práce usiluje o předvedení, jak se aplikují jednotlivá ustanovení právních norem uvedených v teoretické části práce na konkrétní situace v prostředí zasílatelských či logistických společností, což je podpořeno zkušenostmi autora, který řadu let působí v oblasti přepravních služeb a je konfrontován s praktickým přístupem zasílatelských a logistických společností a jejich zákazníků při uplatňování právních norem.

¹ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, 2. Vydání, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 25

V poslední části práce se uvádí konkrétní příklad, který popisuje jednání smluvních stran smlouvy zasílatelské při řešení škodní události.

Závěr práce má za záměr zobecnit principy smlouvy zasílatelské a smlouvy o přepravě věci a poukázat na způsob řešení případných neshod mezi jednotlivými smluvními stranami.

TEORETICKÁ ČÁST

1 DEFINICE ZASILATELSTVÍ A PŘEPRAVY VĚCI

1.1 ZASÍLATELSTVÍ

Zasílatelství je podnikatelská činnost, kdy „zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu“.²

Pojem zasílatelství je definován zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“) v jeho části o relativních majetkových právech počínaje ustanovením § 2471 a konče ustanovením § 2482, kde se tímto dává nové hledisko na tento právní institut oproti původním ujednáním o smlouvě zasílatelské určené zákonem č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník. „Obstaravatelský základ činnosti zasílatele je považován za základní rys zasílatelské smlouvy. Zasílatel je jako komisionář povinen chránit zájmy komitenta.“³ Nové uspořádání umožňuje zasílateli „ve své nanejvýš odborné a komplexní činnosti zajistit nejen obstarání přepravy, ale i obstarat a provést (realizovat) úkony s přepravou související.“⁴ Zasílatelství je obor, který v posledních letech společně s globalizací obchodních transakcí zvyšuje své působení. Přepravní služby jsou stále více využívány výrobními i obchodními společnostmi, jak v České republice, tak na mezinárodní úrovni. Jedním z důvodů je komplexnost jejich nabízených služeb, které nejsou založeny pouze na obstarání dílčí přepravy, ale právě na službě přidané hodnoty, což jsou zmíněné úkony s přepravou související. Služeb přidané hodnoty je celá řada od celních úkonů počínaje, administrativních úkonů

² Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2471, odstavec 1

³ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 247

⁴ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 247

spojených s reportováním o stavu zásilky, konsolidace, či dekonsolidace zásilek za účelem optimalizace přepravních nákladů, dočasné skladování, polepování zboží, až po přebalování, nebo doručování zásilek v přesně určený čas a způsobem vyžadující speciální zacházení.

Některé z těchto služeb bývají vykonávány dopravci k tomu účelu najatými zasílatelem, nebo jsou tyto úkony vykonávány takzvanými mezizasílateli, což je zprostředkování služeb přes dalšího zasílatele upraveno ustanovením § 2473 občanského zákoníku. Tímto nastává řetězení vztahů mezi jednotlivými účastníky, kteří obstarávají či vykonávají přepravu zásilky. Občanský zákoník uvádí, že *„způsob a podmínky přepravy zasílatel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zasílatel zná. Povinnost pojistit zásilku má zasílatel, jen bylo-li to ujednáno.“*⁵ V jiných případech mohou být úkony s přepravou související realizovány samotným zasílatelem, což se týká především přebalování, dočasného skladování, či administrativy spojené s reportováním o stavu zásilky, jelikož zasílatel může disponovat se skladovými prostory, kde lze skladování či přebalování uskutečnit. Tyto úkony se následně řídí příslušnými ustanoveními občanského zákoníku v rozmezí § 2415 až § 2429, která ošetřují problematiku skladování.

„Smyslem existence zasílatele, resp. jeho zapojení do přepravního trhu je, že zasílatel musí být schopen a ochoten vyhovět potřebám a přáním příkazce. Příkazce totiž spoléhá na znalosti a schopnosti zasílatele, který hájí jeho zájmy (hájí „zájmy zboží“) na přepravním trhu. Spoléhá na to, že mu bude nápomocen v orientaci ve složitých jemu z pravidla neznámých vztazích, které bude svým jménem za příkazcovu odměnu řešit. Zasílatel se tak na základě svých podnikatelských aktivit (především jako významný znalec všech stránek přepravního trhu) soustřeďuje na činnosti a služby, které spočívají v přepravně-obstaravatelské činnosti. Zasílatel je subjektem, který s vynaložením nemalých potřebných odborných znalostí ze všech oblastí přepravy a

⁵ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2475

souvisejících problémových okruhů připravuje celý komplex přepravních služeb k jejich provedení.“⁶

Zasílatel je oprávněn za své služby požadovat po příkazci adekvátní odměnu, tak jak je uvedeno v ustanovení § 2471 občanského zákoníku. Způsob, jakým vzniká závazek mezi zasílatelem a příkazcem, z kterého následně plyne plnění ve formě odměny, se liší a to podle formy právního jednání. „*V případě, že zasílatel uzavírá přepravní smlouvu vlastním jménem, pak v ní vystupuje jako odesílatel a jako takový je také uveden v nákladním listu. Zasílatel je v tomto případě i plátcem přepravného, což vyplývá z charakteristiky zasílatelské smlouvy, kdy zasílatel obstarává přepravu na účet příkazce a příkazce hradí přepravné prostřednictvím zasílatele. Pro tento případ však platí, že zasílatel je jako plátce přepravného povinen veškeré vynaložené přepravné řádně prokázat a uskutečněné platby také doložit. Pouhé přeúčtování přepravného bez dalšího rozvedení konkrétních dílčích dopravních a přepravních nákladů hrazených zasílatelem k tíži příkazce včetně zakalkulování zasílatelské odměny lze považovat za nedostatečné. Takovýto způsob úhrady přepravného je pro zasílatele riskantní, protože může navodit situaci, kdy platby přepravného probíhají pomocí tzv. přijímací sazby. V každém případě však má zasílatel nárok pouze na úhradu tzv. účelně vynaložených nákladů, které mu je příkazce povinen zaplatit. Jedná se především o nutně a užitečně vynaložené náklady vzniklé v souvislosti s plněním činností vyplývajících ze zajišťování přepravních služeb v zájmu zboží, resp. příkazce.*“⁷

Zasílatelské společnosti jednající se svými zákazníky, tzn. příkazci o odměně za prováděné služby, udávají částky ve formě paušální sazby, která je považována za přijímací sazbu. Tento druh účtování odměny, není v souladu s podpurným ustanovením občanského zákoníku o komisi, které se vztahuje na oddíl o zasílatelství, tudíž zasílatel přijímá odpovědnost za přepravu zásilky dle smlouvy o přepravě věci. Tato odpovědnost vzniká, jako jednání jménem smluvního dopravce a „*smluvním (odpovědným) dopravcem je dopravce, který svůj závazek přepravit věc plní pomocí*

⁶ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 258

⁷ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, 2. vydání, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 273

*jiného dopravce ve smyslu § 1935 NOZ*⁸, který uvádí, že „*plní-li dlužník pomocí jiné osoby, odpovídá tak, jako by plnil sám*“.⁹ To, jaký způsob odměňování bude zvolen, je dispozitivní vůlí subjektů smlouvy.

Forma ani specifikace smluvního ujednání subjektů, které definuje jednotlivé oblasti podmínek spolupráce, na kterých má být přeprava zásilek postavena, není explicitně určena. Občanský zákoník v ustanovení § 2472 uvádí, že forma smlouvy nemusí být písemná. Je tedy na libosti smluvních stran, co a v jaké formě bude zasílatelská smlouva zahrnovat. Smlouva by měla mimo jiné zakotvovat povinnost příkazce poskytovat údaje o obsahu zásilky a všech skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy, jinak „*neposkytne-li příkazce zasílateli správné údaje o obsahu zásilky a o všech skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě, nahradí škodu, která zasílateli vznikne porušením této povinnosti*“.¹⁰ Toto ustanovení vychází z citace ustanovení § 2476 občanského zákoníku. „*Posláním zasílatele v oblasti přepravních smluv však je to, že zasílatel uzavření přepravní smlouvy jen obstarává. Realita v přepravní praxi je skutečně taková, že zasílatel sám přepravní smlouvy neuzavírá, ale připravuje je k uzavření. Z toho vyplývá, že zasílatel není jejich subjektem. Proto v běžné praxi zasílatel není ani uveden v nákladních listech jako smluvní strana přepravní smlouvy. Zde je třeba podotknout, že v některých případech (např. v rámci realizace některých námořních přeprav) zasílatel sám takové smlouvy ani uzavřít nemůže.*“¹¹

Jednání zasílatele a z toho plynoucí práva a povinnosti ve smlouvě zasílatelské jsou odlišná od jednání dopravce v rámci smlouvy o přepravě věci, jelikož zasílatel pouze obstarává přepravu a dopravce ji fakticky vykonává. Smlouva zasílatelská tedy nemůže

⁸ *Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA: Všeobecné přepravní podmínky*, [Online], [Cit. dne: 21.11.2015], dostupné na: <http://www.prodopravce.cz/informace-3-8.php>

⁹ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 1935

¹⁰ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2476

¹¹ *Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 262

obsahovat ustanovení příslušná ke smlouvě o přepravě věci, což se netýká pouze ustanovení v občanském zákoníku, ale i ustanovení v mezinárodních přepravních úmluvách.

České právo nepřejalo žádné mezinárodní normy vztahující se k zasílatelství. Zasílatelství, tak jak je definováno občanským zákoníkem, přistupuje obdobně k vnitrostátním i mezinárodním přepravám zásilek.

1.2 PŘEPRAVA VĚCI

Přeprava věci je projevem vůle smluvních stran, které tímto mezi sebou zakládají závazek ve smyslu smluvního ujednání. Toto smluvní ujednání se nejčastěji nazývá „přepravní smlouva“, či formálně podle občanského zákoníku „smlouva o přepravě věci“, jejíž problematikou se zabývá občanský zákoník v ustanoveních § 2555 až § 2581. Občanský zákoník definuje v ustanovení § 2555, že *„smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné. Nepožádá-li odesílatel dopravce o převzetí zásilky v ujednané době a není-li ujednána do šesti měsíců od uzavření smlouvy, práva a povinnosti ze smlouvy zaniknou.“*¹² Základním principem smlouvy o přepravě věci je provádění, tzn. realizace přepravy. Pro realizaci samotné přepravy je nutný oboustranný zájem subjektů smlouvy k právnímu jednání. Pokud jedna ze stran požádá, je druhá strana povinna písemně stvrdit své jednání, což je založeno na ustanovení § 2556 občanského zákoníku. Smluvními stranami jsou odesílatel v pozici objednavatele přepravy, a dopravce, který je realizátorem přepravy.

Důležitým aspektem smlouvy o přepravě věci je místní působnost podle toho, kde se přeprava má uskutečňovat. Smluvní ujednání o přepravě věci, které se řídí občanským zákoníkem je platné pouze pro tuzemské přepravy, tzn. pro případy, kdy místo odeslání a doručení zásilky je v rámci území České republiky. *„Na problematiku přepravy věci*

¹² Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2555, odst. 1

se aplikují především ustanovení pododdílu 2, konkrétně § 2555 až 2577 s tím, že tato úprava zároveň navazuje na společná ustanovení o přepravě osob a věcí tak, jak jsou obsažena v pododdílu 4, § 2578 až 2581. Ve shodě s obecným ustanovením § 2578 tzn. „společná ustanovení o přepravě osob a věcí“ vyplývá podrobnější úprava přepravy věci především ze zvláštních zákonů upravující ten který druh přepravy, jakož i z přepravních řádů. Vzhledem k tomu, že občanský zákoník ve svém zrušovacím ustanovení (§ 3080) zrušil jak vyhlášku č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu tak i vyhlášku č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, zůstává pro přepravu věci po 1.1. 2014 z hlediska tuzemské úpravy aplikovatelný pouze přepravní řád pro veřejnou drážní nákladní dopravu tak, jak byl vyhlášen nařízením vlády č. 1/2000 Sb.¹³ Přepravní smlouva pro její faktické uplatnění by měla obsahovat náležitosti tak, aby bylo možné dle uvedených informací jednat a vykonat požadovanou přepravu. K hlavním charakteristikám smlouvy patří identifikace zásilky ve smyslu vymezení druhu přepravované věci, tak aby bylo zabezpečeno řádné zacházení podle její vlastnosti, a současně s tím musí být zřetelně identifikováno místo nakládky a vykládky, což není informace pouze pro účel samotného vykonání přepravy, ale i pro určení rozhodného práva. „V praxi bude obvyklé, že smlouva bude obsahovat i další ujednání, která jako podstatná zákon nevyžaduje, která však budou významná z hlediska specifikace a přesného vymezení subjektivních práv a povinností smluvních stran. Půjde nejčastěji o ujednání o identifikaci příjemce zásilky, stanovení výše přepravného jako úplaty, kterou za realizovanou přepravu má dopravce obdržet, a také určení dodací lhůty, ve které má být zásilka přepravena do místa určení. V praxi mohou být obvyklá také různá ujednání vážící se k odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce, ovšem pouze v rámci omezení, která jsou dána kogentností zákonné úpravy.“¹⁴

Občanský zákoník určuje v § 2557 povinnost odesílatele k poskytnutí korektních informací o zásilce dopravci, jelikož pouze s přesnými informacemi může následně dopravce jednat s odbornou péčí. Zásilka totiž může obsahovat takové věci, které jsou

¹³ Švestka, J., Dvořák, J., Fiala, J. a kol.: Občanský zákoník, Komentář, Svazek VI., Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, § 2555

¹⁴ Švestka, J., Dvořák, J., Fiala, J. a kol.: Občanský zákoník, Komentář, Svazek VI., Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, § 2555

buďto vyloučené z přepravy, nebo mohou svou povahou ohrožovat přepravu, pokud by nebylo se zásilkou manipulováno se zvláštní péčí, což určují jiné mezinárodní úmluvy, jako např. Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR. Povinnosti vyplývající ze smlouvy o přepravě věci jsou i na straně dopravce a to především v ohledu na realizaci přepravy, která musí být prováděna s odbornou péčí, což je mimo jiné ustanovení občanského zákoníku v § 2558. Péče je vyžadována po dopravci, který byl řádně informován o obsahu a vlastnostech zásilky a podle toho musí se zásilkou zacházet. Součástí ustanovení § 2555 je i povinnost dopravce doručit zásilku na určité místo, které bylo definováno odesílatelem a současně tak učinit v ujednané době. Ujednání o době, kdy by měla zásilka být doručena do místa určení je velmi důležitým ustanovením, jelikož čas v rámci přepravy je důležitým faktorem. Smluvní strany často zakotvují do smlouvy určité penalizace, právě pro případy, kdy zásilka není přepravena dle smluvního ujednání.

Za vykonanou přepravu, která je v souladu se smlouvou o přepravě věci a následné objednávky přepravy přísluší dopravci odměna, která byla sjednána subjekty smlouvy. Občanský zákoník uvádí v ustanovení § 2564, že odměna, nazývaná jako „*přepravné, je splatné bez zbytečného odkladu po provedení přepravy do místa určení.*“¹⁵ „*Závazek odesílatele zaplatit dopravci přepravné je pojmovým znakem smlouvy o přepravě věci. Výše úplaty v podobě přepravného může být především sjednána přímo ve smlouvě o přepravě věci, což bude praktické zejména v případě, pokud tato smlouva bude uzavírána v písemné formě. Dohoda o výši přepravného může být učiněna i v rámci objednávky a jejího potvrzení ve smyslu § 2556, může však být i obsahem nákladního listu či jiného přepravního dokladu (také ujednání bude obvyklé zejména v případech, pokud, dle vůle smluvních stran, se bude na hrazení části přepravného či na celém přepravném podílet příjemce zásilky).*“¹⁶

Přestože smluvními subjekty smlouvy jsou pouze odesílatel a dopravce, do přepravy věci neboli zásilky zasahují i práva a povinnosti příjemce zásilky, což je dáno

¹⁵ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2564, odst. 1

¹⁶ Švestka, J., Dvořák, J., Fiala, J. a kol.: Občanský zákoník, Komentář, Svazek VI., Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, § 2555 a § 2556

ustanovením § 2561 občanského zákoníku. Příjemce zásilky nabývá právo ze smlouvy při doručení zásilky na místo určení. Příjemcem je ta osoba, která je explicitně uvedena ve smlouvě. Při samotném doručování zásilky, musí příjemce projevit vůli k tomu, aby mohla být zásilka jemu předána. Následně tímto na příjemce přecházejí práva, kterými do té doby disponoval odesílatel. Mezi hlavní právo příjemce zásilky patří právo na případnou náhradu škody, která na zásilce vznikla při přepravě. K ošetření odpovědnosti za zásilku je používán dokument ve formě nákladního či náložního listu, kam se zaznamenává stav věci či zásilky před nakládkou a po ukončení přepravy, jehož náležitosti jsou řešeny ustanoveními § 2572 až § 2577. Příjemce nedisponuje pouze právy k zásilce, nýbrž i povinnostmi z toho vyplývajících. Jde především o tzv. zákonné ručení příjemce zásilky řešení ustanovením § 2562 občanského zákoníku, kdy se tímto příjemce dostává do pozice ručitele za pohledávky dopravce k odesílateli. Není přesně specifikováno, o jaké pohledávky se jedná, nicméně pohledávka musí být spjatá s příslušnou smlouvou o přepravě věci, což bývají různé platby za doprovodné služby, nebo celní dluhy původně hrazené odesílatelem, či dlužná část přepravného. *„Ručení se příjemce zproští, prokáže-li, že o těchto pohledávkách nevěděl a ani nemusel vědět.“*¹⁷ Toto ustanovení vychází z citace ustanovení § 2562 občanského zákoníku.

Z výše uvedeného vyplývá, že odesílatel, příjemce a dopravce mají určitá objektivní práva a povinnosti, které mezi sebou uplatňují. Jedním z primárních důvodů přepravní smlouvy je ošetření odpovědnosti a náhrada škody, což je ošetřeno v ustanoveních § 2566 až § 2569 občanského zákoníku. Dopravce nese odpovědnost za škodu či ztrátu zásilky, která jím byla zaviněna a tuto vzniklou škodu musí uhradit. Ujednání o náhradě škody jsou specifická pro smlouvu o přepravě věci vázající se na tuzemskou přepravu. Avšak nejsou to pouze ujednání o náhradě škody, ale veškeré citace občanského zákoníku, která jsou závazná pouze pro přepravy na území České republiky. *„V prostředí mezinárodního obchodu však bude obvyklé, že místo odeslání a místo určení budou ležet na území dvou rozdílných států. V takovém případě tedy ve vztazích přepravy věci s tímto mezinárodním prvkem budou aplikovány příslušné mezinárodní*

¹⁷ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2562, věta druhá

*úmluvy, které byly přijaty pro jednotlivé druhy přepravy“.*¹⁸ Pro nejvíce využívaný způsob přepravy věci, což je silniční přeprava, se používá Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, jinak nazývaná jako úmluva CMR, která byla zařazena do právního řádu České republiky jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. Pro jiné způsoby přepravy než je silniční přeprava jsou v mezinárodním prostředí aplikovány jiné mezinárodní úmluvy, kterými jsou Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), Úmluva o sjednocení pravidel o mezinárodní letecké přepravě v Montrealu, či Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, která byla uzavřena v Hamburku, podle čehož se také nazývá jako Hamburská úmluva.

Při uzavírání smlouvy o přepravě věci je tedy vždy patřičné, aby smluvní strany příslušnou smlouvu fakticky vytvářeli primárně v souladu s příslušnými právními normami. Ty se uplatňují podle toho, jestli se jedná o tuzemskou přepravu, kde se aplikují ustanovení občanského zákoníku, nebo jestli jde o mezinárodní přepravu, kde se občanský zákoník neuplatňuje, a smlouvy o přepravě věci se zakládají na mezinárodních úmluvách dle uvažovaného druhu dopravy.

1.3 TERMINOLOGIE

Zasílatelství a doprava jsou obory, které díky svému širokému využívání v rámci tuzemského a mezinárodního obchodu na sebe vážou řadu různých ustanovení, specifických výrazů, či názvosloví. Tyto výrazy mají rozličné původy, které pocházejí z oblasti obchodního práva, z mezinárodních úmluv, nebo z běžné praxe. Pro orientaci v těchto výrazech je často nutné využívat různé zdroje, tak aby byla zaručena správná interpretace. Níže je uveden extrakt těchto výrazů, které jsou využívány v této práci.

- **Logistická společnost** je firma zabývající se komplexními přepravními a skladovacími službami za účelem optimalizace toků zboží, informací a jiných zdrojů k uspokojení potřeb svých zákazníků a dosažení zisku.

¹⁸ Švestka, J., Dvořák, J., Fiala, J. a kol.: Občanský zákoník, Komentář, Svazek VI., Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, § 2555

- **Zasílatelství**, jinak řečeno spediční společnost či speditér, je podnikatel, který svojí činností primárně obstarává přepravu zásilek a případně zajišťuje doprovodné služby s tím spojené (např. balení, skladování, příprava dokumentace, atd.) tak, aby zabezpečil splnění požadavků příkazce.
- **Dopravce** je provozovatel dopravního prostředku, který provádí svojí činností dopravu věcí či osob při využití různých druhů dopravních prostředků, jakými mohou být lodě, letadla, železniční či silniční vozidla.
- **Přepравce** je pojem, který je užíván pro zákazníka zasílatele, nebo dopravce. V rámci přepravních služeb jsou přepravci v pozici odesílatele, ale mohou být v postavení jak příjemce zásilky, tak i příkazce přepravy. Jejich postavení vychází z příslušného smluvního vztahu.
- **Přeprava** je soubor činností za účelem přemístění osob či věcí způsobem k tomu určenému a s tím spojených úkonů jako jsou např. nakládka, vykládka zásilky, nebo administrativní úkony.
- **Zásilka** je zboží či materiál, který je přepravován z místa odeslání do místa určení společně jako součást stejné dávky.
- **Přepравní jednotka** je útvar, který umožňuje manipulovat s ním jako s jediným nákladovým kusem.
- **Dopravní prostředek** je mobilní objekt, který slouží k přepravě osob či věcí. Dopravní prostředky mají široké využití v silniční, železniční, námořní, nebo letecké dopravě.
- **Celovozová přeprava** je přemístování z místa nakládky do místa určení velkého objemu zboží či materiálu, který ve svém objemu či hmotnosti zaplňuje využitelný prostor nebo tonáž celého dopravního prostředku.
- **Sběrná služba** je způsob přepravy zásilek v rámci vytvořené distribuční sítě, která využívá synergické efekty ve sdílení přepravních kapacit a regionálních překladišť.

- **Logistika** je proces organizování a plánování přepravy, informací a jiných zdrojů, za účelem efektivního hospodaření a zajištění dostupnosti materiálu či zboží na požadovaných místech.
- **Přepravní doklad** je dokument, který ztvrzuje a upřesňuje detaily dílčí přepravy zásilky na základě přepravní smlouvy. Přepravní doklady jsou specifické pro různé typy přeprav v rámci silniční, železniční, námořní, nebo
- **Zasílatelský příkaz** je vyjádření právního jednání ve formě objednávky, která určuje náležitosti potřebné pro obstarání přepravy.

2 PŘEPRAVNĚ PRÁVNÍ VZTAHY V JEDNOTLIVÝCH DRUZÍCH PŘEPRAV

2.1 DRUHY NÁKLADNÍ DOPRAVY

Přepravit zboží či materiál je mimo jiné otázkou volby vhodného dopravního prostředku, který odpovídá svými parametry povaze přepravované zásilky. Současně s volbou vhodného dopravního prostředku podle povahy zásilky je nutné brát v potaz i další aspekty, které ovlivňují volbu druhu dopravy.

Nákladní dopravu lze kategorizovat primárně podle prostředí, kde se daná přeprava má uskutečňovat a z tohoto pohledu hovoříme o pozemní dopravě, námořní a říční dopravě a v neposlední řadě o letecké dopravě. Pozemní doprava se dá dále třídit na silniční přepravu a železniční přepravu. Veškeré druhy nákladní dopravy je možné také rozlišovat podle velikosti zásilky a to tak, jestli je využita celková kapacita dopravního prostředku, nebo jsou přepravovány pouze dílčí přepravní jednotky. V těchto případech hovoříme například u silniční přepravy, která je ve vnitroeurospkém prostředí nejhojněji využívána, o přepravách celozozových či přepravách dokládkových, nebo o přepravách využívající systém sběrných služeb.

„Kromě toho, se přeprava může uskutečnit několika druhy přepravy. V takovém případě se jedná o kombinovanou přepravu. Ta může být multimodální, pokud se náklad překládá z jednoho druhu dopravy na druhý, nebo intermodální, pokud se z jednoho druhu dopravy překládají přepravní jednotky. V současné době převažuje intermodální kombinovaná přeprava. Každý z druhů dopravy má svoje přednosti a zápory. Ty lze posuzovat z různých hledisek (energetická náročnost, rychlost, apod. Železniční doprava je vhodná pro přepravu na větší vzdálenosti a větší zásilky. Její nevýhodou je, že nemůže uskutečnit přepravu „z domu do domu“. Silniční doprava je vhodná pro přepravu menších zásilek na kratší vzdálenosti. Vodní přeprava je vhodná na přepravu na delší vzdálenosti takových zásilek, u kterých nezáleží příliš na délce přepravy.

*Letecká doprava je vhodná pro přepravu na dlouhé vzdálenosti méně objemných zásilek vyžadujících rychlou přepravu.*¹⁹

Z hlediska právního, je k rozlišování druhu dopravy přístupováno podle území, kde se přeprava realizuje. Tím je myšleno, jestli se jedná o přepravy mezinárodní, nebo o přepravy tuzemské. Podle tohoto hlediska se aplikují příslušné právní normy. Tuzemská doprava se řídí občanským zákoníkem a mezinárodní doprava se řídí mezinárodními smlouvami podle příslušného druhu dopravy.

2.2 PRAMENY PRÁVA V JEDNOTLIVÝCH OBORECH MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky konkrétně článek 10 uvádí, že „*vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.*“²⁰ Z tohoto ustanovení vyplývá princip aplikační přednosti mezinárodních smluv při uzavírání smlouvy o přepravě věci, pokud se přeprava uskutečňuje alespoň částečně mimo území České republiky. Jednotlivé druhy dopravy na sebe vážou různé mezinárodní smlouvy a to právě podle příslušného typu dopravy. Níže jsou popsány základní specifikace těchto pramenů s důrazem na detailnější rozbor silniční nákladní dopravy, jelikož se jedná o nejrozšířenější způsob přepravy využívaný v České republice a Evropské unii.

¹⁹ Daněk, J., Plevný, M.: Výrobní a logistické systémy, Západočeská univerzita v Plzni, 2005

²⁰ Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, čl. 10

2.2.1 MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA

2.2.1.1 Základní charakteristika úmluvy CMR

Mezinárodní nákladní silniční doprava je upravena nadnárodní právní normou. Tato norma je součástí právního řádu České republiky a je zakotvena Vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Úmluva se zjednodušeně nazývá úmluva CMR, což je zkratka francouzského názvu „ Convention Marchandise Route“. Tato úmluva neovlivňuje plošně veškeré okruhu mezinárodní silniční nákladní dopravy, ale je zaměřena primárně na přepravní smlouvu. Ani zde, míněno v oblasti přepravní smlouvy, úmluva nepojímá plošně všechny závazky smluvních stran. Závazky, které nejsou řešeny úmluvou CMR, bývají ošetřeny národním právem. To znamená, pokud se subjekty smlouvy dohodly na jurisdikci podle českého právního řádu, je aplikován na tyto body občanský zákoník a jeho příslušná ustanovení. Častým příkladem těchto závazků nevyplývajících z podstaty úmluvy CMR je uváděna problematika týkající se výše a postupu stanovení ceny za přepravu.²¹ Naproti tomu úmluva kogentním způsobem upravuje řadu oblastí a subjekty smlouvy jsou povinny tato ustanovení plně akceptovat a případná odklonění jsou tudíž neplatná. Jako kogentní jsou uváděna následující ustanovení:

„- právní povaha a obsahové náležitosti základního přepravního dokladu – CMR – nákladního listu,

- evidenční kontrola zásilky dopravcem na nakládce,

- dispoziční oprávnění odesílatele a příjemce se zásilkou,

- překážky v průběhu přepravy zásilky a při jejím vydání příjemci,

- odpovědnost dopravce za poškození a ztrátu zásilky a za překročení dodací lhůty, včetně důkazního režimu a možností vyvinění dopravce z odpovědnosti

- rozsah náhradové povinnosti dopravce v případě jeho odpovědnosti za škodu,

²¹ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 145

- reklamační postupy a mezinárodní soudní příslušnost,
- odpovědnost odesílatele a dopravce v některých vybraných případech,
- promlčení nároků z přepravní smlouvy.

Úmluva CMR obsahuje také důležité ustanovení v čl. 41 – tzv. blokační ustanovení, podle kterého jsou všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení Úmluvy CMR, neplatná a právně neúčinná. Neplatnost takových ujednání však nemá za následek neplatnosti ostatních ustanovení přepravní smlouvy. “²² Úmluva CMR určuje práva a povinnosti v přepravní smlouvě a aplikuje se v případě všech přeprav, které mají mezinárodní přesah, což je míněno hlavně ve smyslu toku zboží či materiálu tak, aby jeden z bodů přepravy byl v jiném státě než Česká republika a tento stát byl vázán touto úmluvou a to bez ohledu na to, jestli smluvní strany mají českou státní příslušnost, nebo trvalé bydliště v České republice. Existují výjimky přeprav, které se vyjímají z působnosti úmluvy CMR a to v případech, pokud se jedná o přepravy realizované v rámci poštovních mezinárodních úmluv, nebo o přepravy mrtvol či stěhovaných svršků.²³

Úmluva CMR se celkově skládá z osmi kapitol, kde jsou tímto ošetřovány jednotlivé záležitosti přepravní smlouvy. Přepravní smlouva nemusí být uzavřena v písemné formě, což je dáno čl. 4 Úmluvy CMR. Častým projevem smluvních stran směřující k aktu uzavření přepravní smlouvy je vůle obou stran, která může být vyjádřena například na straně odesílatele zasláním objednávky dopravci a na straně dopravce přistavením vozidla k nakládce. Jako charakteristický projev vůle a zároveň potvrzení o uzavření smlouvy o přepravě slouží nákladní list CMR. Nákladní list není totožný jako tzv. náložný list, který svojí charakteristikou je cenným papírem, který mimo jiné deklaruje vlastnické právo ke zboží či materiálu. Přestože úmluva CMR uvádí, že „chybí-li nákladní list, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím existence nebo platnost přepravní smlouvy dotčena a vztahují se na ni i nadále ustanovení této

²² Krofta, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě, Praha: Leges, 2009, s. 20

²³ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 145

Úmluvy“.²⁴ Nákladní list nedisponuje s veškerými podmínkami přepravní smlouvy, ale musí obsahovat mandatorní údaje o přepravě a předpokládá se domněnka, že náležitosti a tudíž i nedefinovaná práva a povinnosti subjektů smlouvy v nákladním listu jsou ujednány v přepravní smlouvě. Nákladní list slouží pro účely samotné přepravy a úmluva CMR definuje obligatorní, fakultativní a dovolené náležitosti listu. „Chybí-li některý z obligatorních údajů, může jeho absence způsobit i neplatnost nákladního listu. V některých případech se může jednat o „neplatnost ex tunc“ (od počátku), která může způsobit tzv. nicotnost právního úkonu, která má za následek eventuální plnění bez právního důvodu“.²⁵ Obligatorní náležitosti nákladního listu CMR jsou následující informace:

- „ a) místo a datum vystavení,
- b) jméno a adresu odesílatele,
- c) jméno a adresu dopravce,
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,
- e) jméno a adresu příjemce,
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věci nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení,
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží,
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,

²⁴ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), čl. 4 věta druhá

²⁵ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 149

k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy.²⁶

Nákladní list CMR má obvykle unifikovanou formu a jako formulář v podobě adhezní smlouvy má být vyplněn minimálně ve třech vyhotoveních, kde se vyžaduje stvrzení dopravce a odesílatele formou podpisu při naložení zásilky. Jedno z vyhotovení zůstává u odesílatele, druhé je pro účely dopravce a třetí slouží jakožto identifikátor zásilky, kterou nákladní list doprovází při přepravě a při doručení zásilky na místo určení. Zde je předán spolu se zásilkou příjemci, který svým podpisem stvrdí doručení zásilky. Pokud nákladní list obsahuje ještě dodatečné formuláře, jsou tato vyhotovení využívána pro účely zasílatele, nebo pro potřebu celního úřadu. Úmluva CMR přesně neurčuje odpovědnou stranu, která nese povinnost k vystavení nákladního listu. Nákladní list může vystavit libovolná strana, tzn. odesílatel, nebo dopravce.

2.2.1.2 Povinnosti subjektů smlouvy dané Úmluvou CMR

Povinnosti vyplývající z přepravní smlouvy na základě Úmluvy CMR jsou zavazující pro obě jednající smluvní strany, avšak jsou pro dopravce a pro odesílatele rozdílné. Odesílatel nabývá povinnosti ještě před samotným podpisem nákladního listu. Primární povinností odesílatele je uvádět řádné údaje o zásilce, jak je definováno v nákladním listu. Následná povinnost je na straně dopravce, aby při převzetí zásilky přezkoumal „*správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech; zjevný stav zásilky a jejího obalu.*“²⁷ Pokud dopravce nalezne jakékoli neshody v zásilce, je oprávněn je zaznamenat do nákladního listu včetně jejich zdůvodnění, avšak „*tyto výhrady nezavazují odesílatele, ledaže je v nákladním listě výslovně uznal.*“²⁸ Tento záznam uznáný odesílatelem zavazuje odesílatele k prokázání opaku, tzn., že zásilka

²⁶ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), čl. 6

²⁷ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), čl. 8, odst. 1 písm. a)

²⁸ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), čl. 8, odst. 2 písm. a)

nebyla v takovém stavu, jakou ji popsal dopravce. Naproti tomu, pokud „odesílatel výhradu neuzná, stává se neúčinnou právní domněnkou ve prospěch odesílatele, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem ve zjevně dobrém stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě (čl. 9 odst. 2 CMR)“.²⁹

Odesílatel je dále zavázán v rámci oznamovací povinnosti dané Úmluvou CMR čl. 11 dodat dopravci veškeré podklady k zásilce, tak aby mohlo být v rámci přepravy se zásilkou příslušným způsobem nakládáno, tímto je například myšlena přeprava nebezpečného zboží dle dohody ADR, anebo provádění celního řízení. Oznamovací povinnost dle Úmluvy CMR čl. 12 je požadována i po dopravci a to např. v případě, že dopravce nesplní požadavky odesílatel dle původního ujednání. Obecně platí, že součinnost a s tím spojená oznamovací povinnost mezi jednotlivými zúčastněnými stranami je jedním z klíčových principů Úmluvy CMR.

Faktickým účelem celé přepravní smlouvy a jednáním subjektů smlouvy je doručení zásilky na místo určení. Místo určení zásilky je dáno zasílatelskou smlouvou, nebo je upravenou nákladním listem. „Odesílatel je oprávněn disponovat se zásilkou, zejména může požadovat na dopravci zastavení přepravy, změnu místa dodání, nebo vydání zásilky jinému příjemci, než který byl uveden v nákladním listu CMR. Odesílatel tedy může během probíhající přepravy změnit tzv. dopravní (přepravní) dispozice; toto právo může náležet i příjemci zásilky, (převedl jej na něj odesílatel a vyznačil to v nákladním listu CMR).“³⁰ Povinnost dopravce manipulovat se zásilkou dle daných instrukcí je založena na právním základě dispozičního oprávnění odesílatele, ale v některých případech i příjemce. „Jakmile dojde zásilka na místo určené k jejímu vydání, má příjemce právo žádat od dopravce, aby mu proti potvrzení vydal druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku. Je-li zjištěna ztráta zásilky nebo nedojde-li zásilka ve lhůtě uvedené v článku 19, je příjemce oprávněn vlastním jménem uplatňovat proti dopravci nároky z přepravní smlouvy. Příjemce, který uplatňuje práva příslušejícímu podle

²⁹ Krofta, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě, Praha: Leges, 2009, s. 70

³⁰ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 152

*odstavce 1 tohoto článku, je povinen zaplatit částku uvedenou v nákladním listě. Nedojde-li v tomto směru k dohodě, není dopravce povinen vydat zásilku, ledaže by mu příjemce poskytl záruku.*³¹ Povinnost řádně pečovat o zásilku a s tím související odpovědnost končí pro dopravce při dokončení vykládky. V zájmu dopravce Úmluva CMR uvádí tzv. vyvratitelnou právní domněnku, a to takovou, že obdržel-li příjemce zásilku ve stavu shodném jak je popsáno v nákladním listě, což znamená ve stavu a počtu kusů dle listu CMR potvrzeným na nakládce dopravcem, je na příjemci, aby prokázal poškození, ztrátu, nebo překročení dodací lhůty a dále také, že ke škodě došlo při přepravě, kdy byla zásilka v péči dopravce.³² Jelikož se jedná o vyvratitelnou domněnku, je toto tvrzení možné vyvrátit, pokud příjemce a dopravce uvedli do CMR nákladního listu nález o poškození, ztrátě či zpoždění zásilky, anebo příjemce udělá tuto výhradu sám. Jestliže se jedná o poškození či ztrátu zásilky, kterou nebylo možné odhalit při samotném doručení zásilky, příjemce může uplatnit dle čl. 30 Úmluvy CMR tuto výhradu do sedmi dnů ode dne vydání zásilky.

V neposlední řadě je povinností dopravce doručit zásilku ve sjednané lhůtě. Lhůta přepravy bývá definována přepravní smlouvou. Ustanovení čl. 30 odst. 3 Úmluvy CMR uvádí, že nárok na náhradu za překročení dodací lhůty může být uplatněn pouze v případech, pokud je dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci.³³ Tento nárok může uplatňovat toliko příjemce či odesílatel, avšak je nutné uvést tento exces s odkazem na Úmluvu CMR a dodat informace o důsledku zpoždění.

³¹ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), čl. 14, odst. 2

³² Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), čl. 30

³³ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 157

2.2.2 MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA

Mezinárodní železniční doprava je taktéž jako mezinárodní silniční doprava upravena nadnárodní právní normou. Tato norma se stala součástí právního řádu České republiky 1. května roku 1985 pod vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb., Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Úmluva COTIF je základním dokumentem pro Mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční přepravu. „V ustanoveních úmluvy COTIF jsou obsaženy právní normy, které upravují zejména základní otázky ve vztahu k rozhodčímu řízení, přístupu k této úmluvě, jejímu podpisu a ratifikaci, vstupu v platnost, výpovědi apod.“³⁴ Aktualizace a s tím související změny této úmluvy proběhla v roce 1999 ve Vilniusu a následně v roce 2006 vstoupil tento aktualizovaný dokument v platnost pro Českou republiku pod názvem Protokol z 3. června 1999 o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980. Součástí Úmluvy COTIF je její tzv. přípojek nazývaný jako Úmluva CIM – jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě. „Úmluva CIM upravuje přepravně právní vztahy mezi železnicemi a přepravci zboží v mezinárodní železniční přepravě.“³⁵

Přepravní smlouva je uzavřena na základě podmínek stanovených Úmluvou CIM a tento právní vztah je verifikován mezinárodním železničním nákladním listem CIM. „Přepravní smlouvou se železnice zavazuje dodat převzatou zásilku příjemci v úplném a neporušeném stavu ve stanovené lhůtě v udané stanici určení a přepravce se zavazuje zaplatit přepravné (dopravné – resp. dovozné a jiné poplatky) podle platných tarifů. K uzavření přepravní smlouvy zpravidla dochází převzetím zásilky a nákladního listu železnicí od přepravce (odesílatele). Spolu s převzetím zásilky a eventuálním zaplacením výdajů (k jejichž úhradě se zavázal odesílatel), železnice potvrdí originál a druhopis nákladního listu svým denním razítkem. Tím se nákladní list stává nejen důkazem o převzetí zboží dopravcem, ale i důkazem o uzavření přepravní smlouvy.“³⁶ Mezinárodní

³⁴ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 230

³⁵ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 230

³⁶ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 214

železniční nákladní list CIM je evidentně klíčovým dokumentem při realizaci přepravy. Tento dokument doprovází zásilku po celou dobu přepravy a udává dispoziční práva odesílateli, či v některých případech příjemci. Principy přepravní smlouvy v mezinárodní železniční přepravě jsou blízké ujednáním Úmluvy CMR vázající se na mezinárodní silniční přepravu. Obdobně jako Úmluva CMR obsahuje kogentní ustanovení od kterých se není možno odchýlit, i Úmluva CIM je postavena na tomto základě a v případná porušení tohoto principu je právní jednání neplatné.

Odpovědnost dopravce v mezinárodní železniční přepravě je podřízena mezinárodní úmluvě COTIF a primárně je vázána na škodu na zásilce, která byla způsobena ztrátou, poškozením, nebo nedodržením dodací lhůty. Výše náhrady za vzniklou škodu na zásilce je limitována. Škoda, která vznikla v důsledku poškození či ztráty zásilky je dopravcem hrazena v hodnotě maximálně 17 SDR za každý 1 chybějící, či poškozený kilogram hrubé hmotnosti zásilky.

2.2.3 MEZINÁRODNÍ LETECKÁ NÁKLADNÍ DOPRAVA

Mezinárodní letecká nákladní doprava je dopravní obor, jehož přepravní vztahy jsou od roku 1999 upraveny mezinárodní smlouvou, obecně nazývanou jako Montrealská dohoda a dále *pro „linkovou mezinárodní leteckou přepravu členů mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) platí jednotné přepravní podmínky tohoto sdružení.“*³⁷ Toto znamená, že jak Montrealská dohoda, tak i Všeobecné přepravní podmínky IATA jsou základními prameny práva pro mezinárodní leteckou nákladní dopravu. Obdobně jako u jiných druhů mezinárodní dopravy, je nákladní list stvrzením uzavření přepravní smlouvy mezi jednotlivými smluvními stranami. Nákladní list u letecké přepravy se označuje pod zkratkou AWB, jinak řečeno „Air Way Bill“. Pro přepravy pod záštitou IATA jsou na nákladovém listu AWB uvedeny základní parametry všeobecných přepravních podmínek vycházejících z principu Montrealské

³⁷ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 240

dohody. „Smluvní strany na AWB svým podpisem potvrzují správnost údajů a souhlas s příslušnými přepravními podmínkami. Dopravce doplňuje údaj o přepravném a potvrzuje převzetí zásilky k přepravě ve zjevně dobrém stavu, popř. zde uvádí nedostatky zjištěné na zboží předanému mu k přepravě. Letecký nákladní list – AWB je vyhotovován ve čtrnácti výtiscích, přičemž tři z nich jsou považovány za originály. V řadě případů je AWB vystavován nebo případně i potvrzován v zastoupení, tj. agentem /dopravce nebo i odesílatele, resp. přepravce). Tři originály AWB jsou určeny pro dopravce, odesílatele a příjemce, několik kopií pro celní odbavení, pro eventuálního dalšího dopravce, pro potvrzení příjmu zásilky apod.“³⁸ Jelikož letecký nákladní list AWB je de facto ekvivalentem přepravní smlouvy, jsou s tímto dokumentem vázány práva a povinnosti jednotlivých smluvních stran. Odesílatel má dispozitivní práva k přepravě zásilky, čímž je oprávněn udat změnu příjemce zásilky, vrátit zásilku zpět, nebo přepravu přerušit. Zároveň je povinen uhradit dopravci vzniklé náklady za tyto dispozitivní úkony. Jako smlouva, nákladní letecký list musí obsahovat obligatorní informace, které specifikují přepravu a zásilku ve smyslu počtu a množství zboží, druhu a počtu přepravního obalu, hmotnosti a rozměru zásilky, označení zásilky, druhu přepravovaného zboží a v neposlední řadě adresu odesílatele a příjemce zásilky. Kromě těchto základních parametrů se na AWB uvádí informace o záložním místě doručení zásilky, pokud původní příjemce zásilky by nebyl schopen zásilku převzít. Dále se specifikuje hodnota zásilky vyjádřená penězi a výše přepravného.³⁹ Hodnota zásilky a výše přepravného jsou uváděny především pro účely celního řízení. Jelikož přepravné může být za některých situací hrazeno příjemcem zásilky, jsou údaje o plátcích přepravného uvedeny na nákladním leteckém listu AWB a to formulací „vyplaceně, neboli anglicky řečeno prepaid“, tzn., že přepravné je hrazeno odesílatelem zásilky, nebo formulací „nevypáčeně, neboli anglicky řečeno collect“, na což se váže povinnost příjemce uhradit přepravné.

Obdobně jako u jiných druhů přepravních smluv je základním principem přepravní smlouvy v letecké přepravě vzájemná oznamovací povinnost jednotlivých smluvních

³⁸ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 241

³⁹ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 241

stran. Na dopravce se váže odpovědnost za zásilku a s tím spojenými škodami a to v čase přepravy, kdy měl dopravce zásilku ve svém držení. Škodou není míněno pouze poškození či ztráta zásilky, ale také opožděné dodání zásilky oproti původně avizovanému termínu. „Ručení leteckého dopravce je omezeno na určitou částku za 1 kg nákladu (17 jednotek SDR/ ZPČ – cca 600 Kč – za 1 kg hrubé hmotnosti zásilky)“.⁴⁰

2.2.4 MEZINÁRODNÍ NÁMOŘNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA

Historie pramenů práva pro mezinárodní námořní nákladní dopravu sahá do dvacátých let minulého století, kdy byla vytvořena Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, nazývaná Haagská pravidla. Tato úmluva byla změněna protokolem v roce 1968 pod názvem Haagsko – Visbyská pravidla 1968, která však svým obsahem není tak univerzální, jako původní Haagská pravidla. Haagská pravidla mají částečný přesah až do dnešní doby, přestože je v účinnosti nová ratifikovaná úmluva Českou republikou tzv. Úmluva OSN o námořní přepravě zboží 1978, která se ve zkratce nazývá Hamburskými pravidly 1978. „Její systém pojetí odpovědnosti námořního dopravce za škodu vzniklou na zboží svěřeném k přepravě je však založen na presumpci zavinění či nedbalosti ze strany dopravce. Tzn., že na rozdíl od Haagských pravidel 1924 nejsou do Hamburských pravidel 1978 zahrnuta osvobození dopravce od odpovědnosti v případě tzv. nautického - resp. i navigačního zavinění, jak tomu bylo dříve. Časový úsek, po který je dopravce odpovědný za zboží svěřené k dopravě, je totožný s dobou, po kterou je zboží v péči dopravce: v přístavu nakládky, během vlastní dopravy a v přístavu vykládky.“⁴¹

Potvrzením o přijetí a naložení zboží na loď a dále i potvrzením o uzavření přepravní smlouvy v námořní dopravě, je náložní list tzv. konosament, který se označuje zkratkou B/L, neboli „Bill of Lading“. Tímto dokumentem se jménem kapitána strana dopravce zavazuje, že zboží bude dopraveno do přístavu určení a

⁴⁰ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 243

⁴¹ Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 259

vydáno příjemci v odpovídajícím stavu dle ujednání. Konosament je cenným papírem, který jednak definuje odpovědnost dopravce za přepravované zboží a dále umožňuje jeho převoditelnost.⁴²

Odpovědnost dopravce se vztahuje na ztrátu či poškození zboží, nicméně odpovědný je i za zpožděné dodání oproti sjednanému termínu. *Rozhodující je ovšem limit pro náhradu škody při ztrátě a poškození zboží, jelikož ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. c) uvádí, že v případě uplatnění nároků ze ztráty, poškození zboží a zpoždění, nesmí náhrada škody přesáhnout limit pro náhradu škody za ztrátu a poškození zboží. V případě ztráty nebo poškození zboží je stanoven limit na 835 zúčtovacích jednotek za kus nebo jinou přepravní jednotku, případně na 2,5 zúčtovacích jednotek za kilogram podle toho, která částka je vyšší (čl. 6 odst. 1 písm. a). Návod pro určení, která částka je vyšší, pak obsahuje ustanovení čl. 6 odst. 2 Hamburské úmluvy. Zúčtovací jednotku upravuje čl. 26 Hamburské úmluvy a bude jí nejčastěji zvláštní právo čerpání (SDR).*⁴³

⁴² Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, s. 257

⁴³ Lojda, J.: Odpovědnost dopravce v námořní přepravě zboží podle Hamburské úmluvy, [Online], [Cit. dne: 04.09.2014], dostupné na: <http://www.epravo.cz/top/clanky/odpovednost-dopravce-v-namorni-preprave-zbozi-podle-hamburske-umluvy-95039.html>

3 VYMEZENÍ ODPOVĚDNOSTÍ A ZÁVAZKŮ ZASÍLATELE A DOPRAVCE VE VNITROSTÁTNÍ A MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

3.1 ZASÍLATEL

Zasílatel, který se zabývá ryzím obstaráváním přepravy, bez anomálií inklinujících ke smlouvě o přepravě věci dle Občanského zákoníku, či přepravní smlouvě dle Úmluvy CMR, se podrobuje pouze ustanovením českého právního řádu, a to bez ohledu, jestli se jedná o obstarání vnitrostátní, nebo mezinárodní nákladní silniční přepravy. Tento stav je založen na faktu, že Česká republika neratifikovala žádnou mezinárodní smlouvu, která by upravovala úkony spojené s obstaráváním mezinárodní přepravy, tzn. mezinárodní zasílatelství.

Odpovědnost zasílatele se zakládá na příslušných ustanoveních občanského zákoníku a lze ji rozdělit na dvě části.

První část dle ustanovení § 2477 odst. 1 občanského zákoníku se týká odpovědnosti za závazky spojené s úkony s obstaráváním přepravy, tak jak byly ujednány v zasílatelské smlouvě a také z pohledu zasílatele, který je v pozici podnikatele profesionála. Z této pozice má zasílatel odpovědnost za zvolení adekvátního dopravního prostředku, vhodného dopravce a včasného obstarání a zorganizování všech potřebných kroků pro zajištění celé přepravy. Pokud nastane jakékoliv ohrožení zásilky, má zasílatel povinnost příkazce okamžitě informovat a pokud tak neučiní a příkazci tím vznikne újma, zasílatel musí nahradit vzniklou škodu. Občanský zákoník dále ošetřuje situaci, *„hrozí-li podstatná škoda na zásilce bezprostředně a není-li čas vyžádat si pokyny příkazce nebo prodlévá-li příkazce s nimi, má zasílatel právo zásilku prodat podle § 2162 a 2127“⁴⁴. „Co do rozsahu obecné odpovědnosti platné ze zákona je zasílatel povinen hradit nejen skutečnou škodu, ale i případně vzniklý ušlý zisk. Prokázat vznik škody včetně její konkrétní výše a příčinnou souvislost vzniku škody*

⁴⁴ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2477 odst. 2

s porušením povinností zasílatele je povinen příkazce.“⁴⁵ Z výše uvedeného vyplývá, že zasílatel je odpovědný za své jednání a za škody či ztráty vzniklé v rámci provádění dopravy je odpovědný samotný dopravce.

Druhá část odpovědnosti zasílatele dle ustanovení § 2478 občanského zákoníku se týká škody, která vznikla v důsledku zacházení se zásilkou, které prováděl sám zasílatel. „*Vznikne-li na převzaté zásilce při obstarávání přepravy škoda, zasílatel ji nahradí, neprokáže-li, že škodu nemohl odvrátit.*“⁴⁶ Jedná se především o úkony, kdy zasílatel pouze neobstarává náležitosti k přepravě věci, ale částečně se zásilkou sám disponuje.

3.2 DOPRAVCE

Odpovědnost a závazky dopravce v rámci nákladní silniční dopravy jsou odlišné pro vnitrostátní nákladní silniční dopravu a pro mezinárodní nákladní silniční dopravu. Důvodem těchto rozdílných odpovědností a závazků jsou pravidla určující aplikování národních a mezinárodních právních norem, a to podle toho, jestli se jedná o vnitrostátní, nebo o mezinárodní nákladní silniční dopravu.

3.2.1 VNITROSTÁTNÍ NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA

Přeprava věci v rámci vnitrostátní nákladní silniční dopravy je v dikci občanského zákoníku, z čehož plyne odpovědnost dopravce vůči odesílateli za vzniklou škodu na zásilce. Odpovědnost dopravce trvá po dobu, kdy dopravce zásilku převzal, až do doby předání zásilky příjemci. Občanský zákoník přesně vymezuje odpovědnost dopravce a z toho patrnou povinnost k náhradě škody v rozmezí ustanovení § 2566 až § 2569.

Škoda na zásilce může mít charakter ve smyslu poškození přepravovaného zboží, částečného poškození a dále také ztráty zásilky, či částečné ztráty zásilky. Pro prokázání

⁴⁵ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 266

⁴⁶ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2478

zavinění škody na zásilce jsou vyžadovány písemné důkazy o stavu zásilky, které byly stvrzeny při odeslání odesílatelem a dopravcem a při doručení příjemcem a dopravcem. V případě shledání zavinění dopravcem následně „*dopravce nahradí škodu vzniklou na zásilce v době od převzetí zásilky dopravcem do vydání zásilky příjemci. To neplatí, prokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče.*“⁴⁷ „*Při ztrátě nebo zničení zásilky nahradí dopravce cenu, kterou zásilka měla v době, kdy ji převzal. Při poškození nebo znehodnocení zásilky nahradí dopravce rozdíl mezi cenou, kterou zásilka měla v době jejího převzetí dopravcem, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.*“⁴⁸ Z těchto ujednání vyplývá závazek dopravce k náhradě škody v plné výši hodnoty zásilky bez jakýchkoliv upravujících limitů. Nárok na náhradu škody se promlčuje po uplynutí šesti měsíců ode dne převzetí zásilky příjemcem dle ustanovení § 2569 občanského zákoníku. Dopravce se může dovolávat zproštění odpovědnosti za škodu na zásilce, avšak důkazní břemeno je na jeho straně.

3.2.2 MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA

Mezinárodní silniční doprava a s ní související přepravní smlouva se na rozdíl od vnitrostátní silniční dopravy řídí mezinárodní Úmluvou CMR. V tomto smyslu „*dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.*“⁴⁹ Tyto jednotlivé druhy odpovědností a z toho pramenící závazky dopravce musejí být řádně prokázány. Dopravce má právo zprostit se těchto odpovědností, a to hlavně z důvodů, pokud zásilka nebyla pro přepravu řádně zabalena, nebo byla-li škoda zaviněna jinou osobou než dopravcem při manipulaci na nakládce či vykládce zásilky, dále také z důvodu nedostatečného značení jednotlivých kusů zásilky, nebo přirozeným úbytkem zboží. Důkazní řízení o zproštění odpovědnosti

⁴⁷ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2566 odst. 1

⁴⁸ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2567 odst. 1 a odst. 2

⁴⁹ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 153

je však na straně dopravce. Zásadním prvkem Úmluvy CMR ve vztahu k odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce je limitování náhradové povinnosti dopravce a to v případě, že škoda nevznikla hrubou nedbalostí dopravce při přepravě zásilky. „*Rozsah náhradové povinnosti dopravce je limitován podle ustanovení čl. 23 Úmluvy CMR tak, že je dopravce povinen zaplatit za škodu na zásilce nejvýše částku odpovídající násobku 8,33 jednotek zvláštních práv čerpání (ZPČ) za brutto váhy postrádané nebo znehodnocené zásilky.*“⁵⁰ Výše náhrady zahrnuje i přepravné a případně poplatky jako např. clo a to tak, že pokud došlo ke ztrátě či poškození celé zásilky, dopravce hradí tyto náhrady v plné výši a pokud byla zásilka poškozena pouze částečně, nebo byla ztracena pouze její část, dopravce hradí škodu poměrným dílem. Pokud dopravce nedodržel předem smluvenou dodací lhůtu, musí dopravce uhradit vzniklou škodu pouze do výše ceny přepravného. Tato úhrada však není automatická, jelikož oprávněný musí prokázat, že mu v důsledku opoždění vznikla škoda. „*V této souvislosti je ale třeba upozornit na to, že (podle článku 20 Úmluvy CMR) tato dodací lhůta může být nejdéle do 60 dnů. Po uplynutí této doby totiž nastává nevyvratitelná právní domněnka o ztrátě zásilky, přičemž oprávněný může u dopravce uplatnit nárok na náhradu škody za ztracenou zásilku.*“⁵¹

Doprovce dále není povinen hradit žádné jiné náhrady jako např. ušlý zisk, než vzniklé škody v důsledku výše popisovaných důvodů.

⁵⁰ Krofta, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě, Praha: Leges, 2009, s. 152

⁵¹ Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, s. 154

PRAKTICKÁ ČÁST

Praktická část této práce usiluje o znázornění a převedení teoretické části práce do reálného prostředí, kde se aplikují výše uvedené právní normy v praktických situacích zasílatelské či logistické společnosti.

4 ZASÍLATELSTVÍ A SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCI V KONTEXTU LOGISTICKÉ SPOLEČNOSTI V PRAXI

4.1 LOGISTICKÁ SPOLEČNOST V POZICI ZASÍLATELE

Hlavním předmětem podnikání logistické společnosti je podle obchodního rejstříku zasílatelství, jak pro vnitrostátní, tak i pro mezinárodní přepravu. Zasílatelství, nebo jinak řečeno spedice, je činnost, která je realizována prostřednictvím samostatných podnikatelů, jejichž předmětem činnosti je doprava. Logistická společnost obstarává přepravu pro své zákazníky tím, že pověřuje dopravce prováděním přepravy. Zákazníci jsou tímto v roli příkazce, a jejich vztah s logistickou společností se řídí smlouvou zasílatelskou v souladu s Občanským zákoníkem, ale i s jinými právními normami.

Zasílatel podle potřeby pověřuje dopravce realizací zakázek v tuzemské, ale i mezinárodní přepravě, které se týkají přepravy věci z místa odeslání do místa určeného doručení. Dopravce je zavázán poskytnout a zabezpečit pro přepravu vhodné vozidlo a danou přepravu uskutečnit podle uzavřeného smluvního ujednání s logistickou společností a platných zákonných ustanovení.

Jednotlivé konkrétní objednávky přepravy, které jsou v pozici smlouvy o přepravě věci mezi zasílatelem a dopravcem bývají vytvořeny v písemné či elektronické formě. Dopravce je vázán přezkoumáním jednotlivé zásilky, jestli jsou splněny všechny specifické předpoklady a to především z pohledu termínu dle ustanovení § 2558 občanského zákoníku. Pokud není z nějakých důvodů možné přepravu uskutečnit podle specifikace uvedené ve smlouvě, dopravce má povinnost informovat zasílatele bez

zbytečného odkladu. V rámci realizace přepravy je dopravce vázán jednat s odbornou péčí a uvádět informace o přepravě do náložního listu, nebo do nákladního listu, který je v praxi používán častěji. Náložní list dle ustanovení § 2572 až § 2577 občanského zákoníku je považován za cenný papír a má obsahovat informace o převzetí zásilky, identifikační údaje o dopravci, označení a specifikaci přepravovaných věcí a údaje o místě určení. Při doručení zásilky příjemci slouží náložní list, či nákladní list, jakožto doklad o řádném převzetí zásilky a uzavření zasílatelské smlouvy. Jakékoli nesrovnalosti musí být vyznačeny v náložním, či nákladním listu. Veškeré náležitosti nákladního listu se řídí ustanoveními občanského zákoníku, nebo vyhláškou č. 11/ 1975 Sb. – Mezinárodní úmluvy CMR.

Zasílatel je vázán k příkazci při obstarávání přepravy zasílatelskou smlouvou a jinými právními normami. Tento vztah je založen na bázi smlouvy o obstarání, přesněji určeno se jedná o specifický druh komisionářské smlouvy. V tomto principu zasílatel vystupuje vlastním jménem na účet příkazce. Podle Občanského zákoníku, konkrétně v § 2472 je dáno, že *„není-li smlouva uzavřena v písemné formě, má zasílatel právo žádat, aby mu příkazce doručil příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz).“*⁵² Tímto se definují práva a povinnosti mezi zasílatelem a příkazcem, a pokud je zasílatelský příkaz jasně formulován, je správně definován i druh smlouvy, podle které se daná přeprava realizuje. V běžném provozu dochází k formálním nejasnostem mezi zákazníkem a logistickou či zasílatelskou společností podle jaké smlouvy je přeprava realizována a tedy v jakém postavení je zákazník a daná logistická společnost. Zákazník obvykle s logistickou či zasílatelskou společností neřeší formální stránku věci, ale hledá řešení pro uspokojení své potřeby ve věci přepravy zásilky z místa nakládky do místa určení. Dochází tak v řadě případů k nepřesné interpretaci právního jednání a tudíž smluvní vztah není založen na základě zasílatelské smlouvy, ale logistická či zasílatelská společnost se staví do role dopravce, z čehož vyplývají práva a povinnosti jednotlivých subjektů ze smlouvy o přepravě věci a nikoli ze smlouvy zasílatelské.

⁵² Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2472

Z tohoto důvodu je velmi důležité, aby logistická či zasílatelská společnost ve vlastním zájmu jednala s péčí řádného hospodáře. Z pozice profesionála v daném oboru, tak jak je dáno ustanovením § 433 občanského zákoníku musí dbát na formální náležitosti tak, aby zákazník byl informován, že přeprava se bude řídit smlouvou zasílatelskou. Z této smlouvy či zasílatelského příkazu následně plynou práva a povinnosti. Veškeré specifikace právního vztahu jsou uváděny ve všeobecných obchodních podmínkách, které usilují o transparentní formulace různých právních norem aplikovaných při obstarávání přepravy zásilky.

S globalizací a s tím spojeným rozmachem mezinárodního obchodu velmi často nastávají situace, kdy místo určení či místo odeslání je mimo území České republiky. Především u námořních a leteckých přeprav jsou taková místa i na jiných kontinentech. Zasílatelské či logistické společnosti v případech mezinárodních přeprav využívají v praxi takzvané mezizasílatele, což například u společnosti Dachser jsou sesterské společnosti vystupující pod stejnou obchodní značkou v jiných zemích a obstarávající přepravu zásilky v daných destinacích. Přepravní systém v konkurenčním prostředí vyniká tím, že agenda přepravy zásilky je obstarávána pouze jedním subjektem. Příkazce, v tomto smyslu zákazník, se nezabývá formalitami s přepravou s tím spojenými a veškeré záležitosti řeší pouze s jedním subjektem. Zasílatel ve většině případů nežádá příkazce o svolení k použití mezizasílatele k dílčímu zajištění přepravy, protože považuje přepravu zásilky skrze své dceřiné společnosti za jedinečné know-how. Tento přístup se sebou nese pro zasílatele povinnost ve smyslu občanského zákoníku dle ustanovení § 2482 aplikovat ustanovení o komisi, konkrétně § 2434 občanského zákoníku který uvádí, „svěřil-li (příkazník) provedení příkazu jinému, odpovídá, jako by příkaz prováděl sám.“⁵³ Z tohoto plyne, že zasílatel má plnou odpovědnost za zásilku a veškeré případné újmy způsobené přepravou zásilky řeší zákazník přímo s tímto zasílatelem. Zasílatelství je obor, který se zabývá přepravou a jinými s tím spojenými službami, nicméně přeprava zásilky je obstarávána, nikoli přímo vykonávána. Nastávají však situace, kdy se zasílatel dostává do role odpovídající právu a povinností dopravce.

⁵³ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2434

4.2 LOGISTICKÁ SPOLEČNOST V NEPŘÍMÉ POZICI DOPRAVCE

Provozování silniční dopravy je dle zákona č. 455/1991 Sb., Zákon o živnostenském podnikání koncesovanou živností. Řada logistických společností touto živností nedisponuje, přesto mohou jednat se svými zákazníky z nepřímé pozice dopravce. Jejich právní vztah se v takových situacích řídí podle občanského zákoníku smlouvou o přepravě věci a nikoli smlouvou zasílatelskou, neboli zasílatelství, které se z podstaty věci lépe hodí k jejich formě podnikatelské činnosti.

Ustanovení o přepravě věci, tak i zasílatelství, jsou v občanském zákoníku brány jako závazky z právních jednání. Druh závazku je faktorem pro určení typu smlouvy. *Pacta sunt servanda* je latinský význam pro jednu ze zásad občanského zákoníku, který v ustanovení § 3 uvádí, že „*daný slib zavazuje a smlouvy mají být splněny*.“⁵⁴ Smlouva o přepravě věci zavazuje stranu realizující přepravu k vykonání přepravy oproti obstarání přepravy, jak je tomu u smlouvy zasílatelské. Zásadním ukazatelem závazku je tedy to, zdali se strany dohodly na obstarání přepravy zásilky, či samotné realizaci přepravy zásilky. Daný závazek má absolutní přednost před tím, jestli přeprava zásilky bude prováděna vlastním dopravním prostředkem, což je činnost dopravce, či zprostředkovaně skrze subdodavatele, tak jak běžně fungují zasílatelské společnosti.

Druh smluvního ujednání hraje zásadní roli v řešení odpovědnosti za přepravu zásilky a nese se sebou rozdílná práva a povinnosti s tím spojená.

Důvodů a situací, kdy se smlouva o přepravě věci aplikuje, je v zasílatelských společnostech celá řada.

Řada zákazníků preferuje smluvní vztah se spediční společností založený na přepravní smlouvě. Tato skutečnost vychází z předpokladu příjemnějšího a jednoduššího nastavení odpovědností za zásilku. Práva a povinnosti na straně dopravce, tak i odesílatele se liší podle druhu přepravy jednak z pohledu území, kde je přeprava

⁵⁴ Zákon č. 89/ 2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 3 odst. 2 písm. d)

realizována, nebo z pohledu způsobu přepravy podle druhu dopravního prostředku. Princip odpovědnosti zůstává v obecné rovině obdobný pro různé druhy přeprav a vychází z přímého jednání mezi dopravcem a odesílatelem bez mezičlánku, kterým je ve smlouvě zasílatelské onen zasílatel. Tuzemské přepravy, tzn. přepravy s místem nakládky i vykládky v České republice, se striktně řídí občanským zákoníkem a mezinárodní přepravy, které ač mají místo nakládky nebo vykládky v České republice, se řídí primárně mezinárodními úmluvami.

V praxi běžně nastávají situace, kdy jak na straně příkazce, ale i na straně zasílatele dochází k záměně významu slovního spojení „obstarání přepravy“ a „přeprava věci“.

Právní jednání určující daný právní vztah vzniká již při samotné nabídce či poptávce po přepravě. Zaměstnanci zasílatelských či logistických společností a zákazníci na straně druhé při vzájemné komunikaci podceňují formality a nevědomky poptávají či nabízejí zásilku přepravit, což může být považováno dle občanského zákoníku v rozmezí ustanovení § 1728 až § 1730 za institut předšmluvní odpovědnosti (*culpa in contrahendo*). Předšmluvní odpovědnost v občanském zákoníku je řešena tím, že *„smluvní právo ovládá zásada svobodné vůle, která se projevuje již při samotném vzniku závazku, a to v tom, že zásadně není nikdo povinen smlouvu uzavřít, dokud není rozhodnutý, že tak skutečně chce učinit. Na druhou stranu je třeba regulovat nepoctivé jednání při uzavírání smlouvy, v jehož důsledku může dojít k zásahu do práv jiných osob. NOZ výslovně definuje povinnosti, které strany při jednání předcházejícím uzavření smlouvy musí dodržet. Pokud některá ze stran tyto povinnosti poruší, jedná vůči druhé straně nepoctivě (§ 6). Vznikne-li druhé straně v důsledku toho nějaká újma, má nárok na její náhradu (§ 2910).“*⁵⁵ Tato definice v souvislosti s uvedenými skutečnostmi o vůli přepravit věc jako zásilku staví zasílatelské společnosti do nepřímé pozice dopravce.

Nabídka je jistou formou návrhu smlouvy, ze které dle občanského zákoníku v ustanovení § 1731 *„musí být zřejmé, že ten, kdo jej činí, má úmysl uzavřít určitou*

⁵⁵ Ministerstvo spravedlnosti ČR: Výslovná úprava předšmluvní odpovědnosti v NOZ, [Online], [Cit. dne: 20.10.2015], dostupné na: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/smluvni-pravo/konkretni-zmeny-v-obecne-casti/vyslovna-uprava-predsmuvni-odpovednosti>

*smlouvu s osobou, vůči níž nabídku činí“.*⁵⁶ Nabídky, především jednorázových přeprav bývají často prováděny ústně, tzn. telefonicky a důraz je kladen především na obsahovou část, kde se hovoří o typu přepravy, termínu přepravy, místu nakládky a vykládky, rozměrech zásilky, atd., ale na náležitosti a formalitě určující typ smluvního ujednání se důraz neklade. Nabídka učiněná slovně, má obdobnou sílu, jako nabídka učiněná písemně s tím rozdílem, že s odvoláním na ustanovení § 1734 občanského zákoníku *„nabídka učiněná ústně musí být přijata bezodkladně, ledaže něco jiného plyne z jejího obsahu nebo z okolností za nichž se stala. To platí i tehdy, byla-li přítomné osobě předložena nabídka učiněná v písemné formě“.*⁵⁷ Nevýhodou ústní nabídky je, že není jasný záznam o dohodě a chybějící formalitě ve formě obchodních podmínek neohraničují a nedefinují druh smlouvy a práva a povinnosti smluvních stran. Pokud zaměstnanec zasilatelské společnosti učiní nabídku přepravy bez jasného specifikování, že se jedná o služby zajišťující obstarání přepravy, je následně toto jednání považováno za uzavření smlouvy o přepravě věci.

Nabídky činěny písemně jsou svoji povahou bezpečnější a kryjí více rizik oproti ústním nabídkám. Nabídky řeší jak základní dispozice pro přepravu zásilky tak i právní otázky, uváděné ve všeobecných obchodních podmínkách a ostatní parametry nabídky, kterými jsou dány náležitosti jako je doba splatnosti faktury, způsob úhrady, měna, či doba platnosti nabídky. Jakmile je nabídka doručena zákazníkovi, dochází k závazku k plnění ze strany zasilatele.

I v případě, že agenda v rámci uzavírání smlouvy odpovídá povaze smlouvy zasilatelské, může dojít i následně při výkonu spojeného s obstaráváním přepravy zásilky k situaci, která změní práva a povinnosti zasilatele a dostane ho do nepřímé pozice dopravce. Jedná se především o situace, kdy zasilatel nepostupuje v souladu s ustanovením § 2482 občanského zákoníku který uvádí že *„v ostatním se na zasilatelství použijí přiměřeně ustanovení o komisi“*⁵⁸, což uděluje zasilateli informační povinnost o uvedení osoby, v tomto případě dopravce, který přepravu vykonává. Občanský zákoník v ustanovení § 2461 doslovně říká, *„neuvede-li komisionář ve zprávě*

⁵⁶ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 1731

⁵⁷ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 1743

⁵⁸ Zákon č. 89/ 2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2482

o provedení příkazu osobu, s níž na účet komitenta uzavřel smlouvu, může komitent uplatnit svá práva proti samotnému komisionáři jako zavázanému z této smlouvy.“⁵⁹

Z tohoto ustanovení plyne, že v těchto situacích tedy nemusí být možné uplatnit § 2471 občanského zákoníku ve smyslu jednání vlastním jménem (zasílatele) na účet příkazce/ zákazníka, ale odpovědnost je napřímena a aplikují se ustanovení dle smlouvy o přepravě věci.

V rámci obchodních případů vznikají koncepty projektů, které mohou ze své podstaty být postaveny na uplatnění smlouvy o přepravě věci mezi zasílatelskou společností, která se dostává do role dopravce a jejím zákazníkem, který je v pozici odesílatele. Tento smluvní vztah vzniká zcela záměrně a bez jiných předcházejících či následujících faktorů zapříčiňujících změnu druhu smluvního ujednání. Motivem pro toto právní jednání bývá obchodní rozhodnutí, které svým záměrem usiluje o posílení dodavatelské pozice v silném konkurenčním prostředí a dává tímto svému obchodnímu partnerovi garanci svého postavení a přístupu především v případě řešení škodných událostí, či zpoždění termínovaných přeprav v rámci odpovědností s tím spojených. Status dopravce může být uplatněn pro různé způsoby přeprav zásilek. Nejedná se vždy o přímé přepravy nazývané jako celovozové přepravy, ale i například kombinované přepravy kusových zásilek v systému tzv. sběrných služeb. V občanském zákoníku v ustanovení § 2474 je konkrétně uvedeno, „*neodporuje-li to smlouvě nebo nezakáže-li to příkazce nejpozději do začátku uskutečňování přepravy, může zasílatel sám provést přepravu, kterou má obstarat.*“⁶⁰ Toto ustanovení dává mimo jiné zasílateli právo zásilku přepravit jakožto dopravce, což bývá označováno jako „samovstup“. „*Výkon práva samovstupu zasílatelem může zahrnout celou přepravu, kterou má dle zasílatelské smlouvy obstarat, ale i jen její část. V praxi bude záviset zejména na druhu přepravy, na místě odeslání a místě určení s případnou nutností použití několika druhů přepravy (silniční, železniční, po vnitrozemských vodních cestách, námořní, letecké apod.) a jejich kombinaci. Při využití práva samovstupu zasílatel v rozsahu tohoto samovstupu (srov. výše) přestane být „začátkem uskutečňování přepravy, kterou má obstarat“ zasílatelem a stává se ve vztahu k příkazci dopravcem. Práva a povinnosti („bývalého“) zasílatele se pak řídí ustanoveními občanského zákoníku o závazcích ze smluv*

⁵⁹ Zákon č. 89/ 2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2461

⁶⁰ Zákon č. 89/ 2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2474

o přepravě (hlava II díl 7 – § 2550 až 2585). Uskutečňováním přepravy v souvislosti s využitím práva samovstupu zasílatele je nejen fyzické uskutečnění, ale i smluvní převzetí odpovědnosti za provedení přepravy. Zatímco fyzické uskutečnění přepravy zasílatelem v postavení dopravce přijde spíše v úvahu při použití jednoho druhu dopravního prostředku (např. kamionu či říčního člunu), tam, kde jde o přepravu mezinárodní, vyžadující kombinaci různých dopravních prostředků a zejména různých druhů přepravy, přijde v úvahu smluvní „uskutečňování přepravy“, tedy převzetí odpovědnosti dopravce za provedení přepravy ve sjednaném rozsahu. Z dikce § 2474 plyne, že právo samovstupu zasílatele je omezeno na provedení (uskutečnění) přepravy, kterou má zasílatel dle zasílatelské smlouvy obstarat. Nezahrnuje „případné provedení úkonů s přepravou souvisejících“, neboť tato alternativa („provedení“) k obstarání úkonů s přepravou souvisejících je vymezením předmětu zasílatelské smlouvy v § 2471 odst. 1 zahrnuta přímo do předmětu zasílatelské smlouvy. Za provedení těchto úkonů s přepravou souvisejících odpovídá tudíž zasílatel nadále jako zasílatel. K tomu viz též komentář k § 2471 odst. 1. Jako příklad lze uvést úkony logistické, nakládku či vykládku zásilky z dopravního prostředku, překládku z dopravního prostředku na jiný, konsolidaci zásilek, přebalení apod.“⁶¹

Uvedené důvody a situace, které staví zasílatele do pozice dopravce jsou různorodé a jsou ovlivňovány různými faktory. Je zjevné, že někdy jde o shodu okolností a nezáměrné jednání ze strany zasílatele, které způsobují změnu příslušného smluvního ujednání. Taktéž dochází k opomenutím principů uplatňování zasílatelské smlouvy a navazujících ujednání komisionářské smlouvy, které zapříčiňují taktéž změnu aplikování typu smlouvy zasílatelské na smlouvu o přepravě věci. Naproti tomu jsou cílené záměry, kdy zasílatel vědomě vstupuje do právního jednání se zákazníkem a je preferována smlouva o přepravě věci i v případech, kdy přeprava zásilky není uskutečňována přímo zasílatelem.

⁶¹ Hulmák, M. a kol.: Občanský zákoník VI. Závazkové právo, Komentář, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2014, s. 867

5 VZNIK PRÁVNÍHO VZTAHU

„Právní vztah je společenský vztah nejméně mezi dvěma právními subjekty upravený právními normami, v němž jeho účastníci jsou nositeli vzájemně spjatých subjektivních práv a právních povinností. Právní vztahy vznikají, mění se a zanikají buď přímo ze zákona (Ex lege), nebo častěji v důsledku právní skutečnosti předvídané v hypotéze právní normy.“⁶²

Forem vzniku právního vztahu, které vznikají v důsledku právních skutečností je celá řada, nicméně mezi nejběžnější případy v běžné praxi u zasílatelských, logistických či dopravních společností patří vznik smlouvy nebo také změna smlouvy. Občanský zákoník dává stranám volnost ve formě uzavírání smluv a tak dochází k rozličným podobám a druhům smluv, které zakotvují podmínky spolupráce pro obstarání či přepravu věci.

Vznik smlouvy ve smyslu právního jednání vznikajícího na základě návrhu na uzavření smlouvy, jinak řečeno nabídka či předmluvní vztah, byl popsán výše v kapitole „logistická společnost v nepřímé pozici dopravce“. V tomto případě se jednalo především o jednorázové nabídky. V rámci pravidelných přeprav, které svoji povahou vyžadují komplexní popis jednotlivých ujednání, vznikají smlouvy rámcové zakotvující detailní specifikaci práv a povinností smluvních stran a jiné náležitosti. Obsah smlouvy se primárně zaměřuje na specifikaci subjektů, definování předmětu smlouvy, určující druh smluvního ujednání vycházejícího z příslušné zákonné normy konkretizované odkazem na smlouvu zasílatelskou či o přepravě věci.

Mimo obecnou charakteristiku smlouvy strany ujednávají ceny a podmínky plnění za poskytnuté služby, které bývají obšírněji definovány přílohou smlouvy jako cenové ujednání. Toto cenové ujednání není zaměřeno pouze na ceny za jednotlivé přepravní služby a služby s tím spojené, nazývané jako služby přidané hodnoty, ale definuje způsob plateb, fakturační údaje, splatnost a případné sankce za opožděné úhrady plateb. Cenová ujednání mohou mít odlišnou platnost. Mohou být na dobu určitou oproti smlouvě, která může být uzavřena na dobu neurčitou. Obsáhlou částí smlouvy jsou

⁶² *Hendrych, D. a kol.:* Právní slovník, Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2009, s. právní vztah

ujednání o právech a povinnostech jednotlivých subjektů. U smlouvy zasílatelské se zasílatel zavazuje vykonávat svoji činnost s potřebnou péčí a upozorňuje příkazce na případnou nesprávnost jeho pokynů. Dále se zavazuje řádně pečovat o svěřenou věc, uschovávat dokumentaci pro potřeby příkazce vycházející z plnění smlouvy a informovat příkazce v případě jakékoli vzniklé, či hrozící škody. Na straně příkazce jsou povinnosti především informačního charakteru, čímž je příkazce vyzván a tím povinen dodat zasílateli písemný příkaz, kde je specifikováno přesné místo nakládky a vykládky s upřesněním příslušných osob oprávněných zásilku přijmout. Dále se příkazce zavazuje udat informace o hmotnosti, objemu, způsobu balení, množství zboží včetně jeho hodnoty. V případě, že se jedná o zboží nebezpečné povahy, je příkazce povinen deklarovat jeho povahu dle mezinárodních úmluv, kterými jsou například úmluvy ADR, RID, IATA-DGR, IMDG. Pokud se jedná o mezinárodní přepravu zásilky, zasílatel musí instruovat zasílatele o požadavku na připojištění zásilky a způsobu celního odbavení. *„Neposkytne-li příkazce zasílateli správné údaje o obsahu zásilky a o všech skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě, nahradí škodu, která zasílateli vznikne porušením této povinnosti.“*⁶³

Smlouva ve většině případů nekonkretizuje prostředek přepravy, nicméně je zaměřena na lhůty a ochranu proti škodě. Jelikož zasílatel je v pozici profesionála, je na jeho úsudku, jak danou přepravu zásilky obstará, o jeho počínání ale musí příkazce informovat. Informační povinnost je tudíž i na straně zasílatele a to i v případech, kdy dochází k neočekávaným situacím, jakými je vyšší moc, což zprošťuje daný subjekt od povinnosti včasného plnění po dobu této události.

Přeprava zásilek je svou povahou negarantovatelná služba, jelikož při výkonu přepravy vznikají rizika ohrožující jak předpokládaný termín doručení, například způsobené nehodou dopravního prostředku, nebo samotné poškození či ztrátu zásilky. Tyto rizika, jsou však ošetřena zákonnými normami jak v českém právním řádu, tak mezinárodními smlouvami. Tato ustanovení o odpovědnosti za přepravu zásilky jsou transferována do zasílatelských smluv či smluv o přepravě věci a korigují smluvní strany v případě řešení škodních událostí a reklamací.

⁶³ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2476

6 PARADIGMA PRÁVNÍCH JEDNÁNÍ MEZI SUBJEKTY ZASÍLATELSKÉ SMLOUVY

6.1 Obecný princip fungování logistických společností

Logistické společnosti, jak již bylo zmíněno v textu této práce, nejčastěji jednají vůči svým zákazníkům v rámci svých obchodních případů z pozice zasílatele. Toto jednání je založeno především na know-how a zavedené praxi, která je mimo jiné podložena příslušným živnostenským oprávněním. Společnosti většinou nedisponují vlastními dopravními prostředky, které by byly využívány k realizaci přeprav zásilek. Hlavním kapitálem logistických společností bývá provázaná síť dceřiných společností na určitém území. U velkých nadnárodních logistických společností se může jednat i o pokrytí všech kontinentů. Tyto společnosti fungují jako lokální kanceláře pro obstarávání přeprav buďto přímo pro své zákazníky, nebo pro sebe navzájem jako takzvaní meziasílatelé. Pro samotnou přepravu zásilek jsou využíváni kontraktovaní dopravci, ať se jedná o silniční, železniční, leteckou či námořní přepravu. V řadě případů bývá využívána kombinace některých zmíněných druhů dopravy.

Navzdory těmto faktům, dochází v logistických společnostech k řadě případů, kdy zákazníci považují akt přepravy nikoli za úkon obstarání, ale za úkon provedení přepravy.

6.2 Příklad právního jednání

Níže je popsán konkrétní případ, kdy nejmenovaná společnost, které byla zákazníkem logistické společnosti, podávala výzvu k úhradě ve formě předžalobní upomínky. Upomínka směřovala k uplatnění škody vzniklé v průběhu přepravy z důvodu odcizení části zásilek ve výši nákupní ceny zboží a náhrada škody byla požadována po logistické společnosti, která s nejmenovanou společností uzavřela zasílatelskou smlouvu. Zasílatelská smlouva byla uzavřena za účelem obstarání námořních přeprav a zmíněné škody se týkaly zásilek z Hongkongu do České republiky a také z Číny do Dubaje. Celkově se jednalo o pět zásilek, na kterých vznikla škoda

odcizením jejich částí a dle námořního nákladního listu byly zásilky datovány k měsícům červen a červenec roku 2014. Součástí zasílatelské smlouvy byla také ujednání o obstarání nebo provedení úkonů s přepravou souvisejících na základě cenových nabídek, které byly vytvořeny a postoupeny nejmenované společnosti podle poptávaných požadavků a sdělených informací. Součástí smlouvy zasílatelské, ale i cenových nabídek byly Všeobecné obchodní podmínky logistické společnosti. Z uvedeného vyplývá, že smluvní vztah byl zamýšlen tak, aby byl zjevně postaven na základech českého právního řádu, specificky občanským zákoníkem a jeho ustanoveními v § 2471 a následující.

V období od doručení zásilek příjemcům do okamžiku odeslání předžalobní upomínky byla mezi nejmenovanou společností a logistickou společností řada jednání, která měla vzniklou situaci vyřešit k oboustranné spokojenosti. Nejmenovaná společnost vyžadovala po logistické společnosti odpovědnost za škodu na jejím zboží. Jednala z pozice oprávněného směrem k logistické společnosti, kterou vnímala jako povinného k úhradě vzniklé škody, která vznikla v průběhu přepravy. Argumentace založená na konstatování, že škoda vznikla v průběhu přepravy odcizením části zásilek, je faktickým označením logistické společnosti za dopravce.

Logistická společnost uváděla, že veškeré úkony spojené s přepravou zásilek byly prováděny s vynaložením odborné péče v rámci obstarání přepravy zboží pro nejmenovanou společnost, a to tak, že sjednala řádně dílčí smlouvy o přepravě s vhodnými dopravci, kteří přepravu zásilek provedli, o čemž svědčily i zmiňované námořní nákladní listy. O faktu, že přepravy byly prováděny konkrétními dopravci, byla nejmenovaná společnost před zahájením dílčích přeprav informována tím, že logistická společnost zaslala nejmenované společnosti kontakt na agenta/ zástupce dopravce. Přepravy byly upraveny dodacími podmínkami FOB nebo FCA dle Incoterms 2010, tzn., že v případě těchto dodacích podmínek Incoterms, je to příjemce jako kupující, v tomto případě nejmenovaná společnost, kdo sjednává smlouvu o přepravě zboží, a tedy musí disponovat údajem o dopravci. Ten dále sděluje svému obchodně-smluvnímu partnerovi, který je v pozici prodávajícího a odesílatele zboží. Příjemce zboží, tzn. nejmenovaná společnost jakožto subjekt přepravní smlouvy, údajně sdělila svému obchodně-smluvnímu partnerovi, který byl v pozici odesílatele, veškeré informace o

způsobech a formách přeprav. Tomuto tvrzení nasvědčují dokumenty, jako např. obchodní faktury a dodací listy ke zboží, které byly přílohami jednotlivých nákladních námořních listů, a které byly před zahájením přepravy vystaveny právě odesílatelem zboží, což byl obchodně-smluvní partner nejmenované společnosti. Tyto dokumenty uváděly odkaz na zástupce dopravce. Z toho vyplývá, že odesílatel musel být informován o tom, kdo je dopravce a jeho zástupce ještě před zahájením přeprav. Tuto skutečnost se dozvěděl od svého obchodně-smluvního partnera, tj. nejmenované společnosti. Zmíněné dokumenty byly odesílatelem odeslány na dopravce, který je pak zaslal logistické společnosti, a ta je zaslala nejmenované společnosti. Z tohoto vyplývá, že nejmenovaná společnost měla mít dostatek informací, kdo je dopravcem zboží.

Při doručení zboží do terminálu logistické společnosti v České republice bylo zjištěno, že údaje v námořních nákladních listech, tzn. údaje vyjadřující množství a hmotnost zásilek, nekorespondují se skutečností a o této skutečnosti informovala logistická společnost nejmenovanou společnost.

Nejmenovaná společnost tímto vyžadovala po logistické společnosti úhradu vzniklé škody, jelikož označila logistickou společnost za viníka, který způsobil škodu na zásilce při přepravě. Na toto logistická společnost argumentovala níže uvedenými fakty:

- Z ustanovení § 2478 občanského zákona vyplývá, že „vznikne-li na převzaté zásilce při obstarávání přepravy škoda, zasílatel ji nahradí, neprokáže-li, že škodu nemohl odvrátit.“⁶⁴
- Odpovědnost zasílatele jako dopravce je dána:
 - v případě samovstupu
 - jako provozovatele multimodální přepravy
 - jestliže příkazci neoznámí jméno dopravce a současně sjedná s příkazcem paušální částku včetně přepravného
 - pokud vystaví vlastní přepravní doklad, nákladní list, v němž vystupuje jako dopravce

⁶⁴ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník úplné znění, ustanovení § 2478

- Zásílatel se nemůže dovolávat omezené odpovědnosti v případě škod jím způsobených úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.

Z výše jmenovaného má vyplynout, že odpovědnost logistické společnosti jakožto zasílatele, může být dle ustanovení § 2478 občanského zákoníku uplatněna v případě, že škoda na zásilce vznikla při obstarávání přepravy. Zásílatel neodpovídá za porušení smluv sjednaných s dopravci, tzn., že nemůže odpovídat příkazci za škodu vzniklou porušením přepravní smlouvy ze strany dopravce. V uvedeném případě nejmenovaná společnost uvádí, že škoda nevznikla při obstarávání přepravy, nicméně v průběhu samotné přepravy. Odpovědnost za vzniklou škodu by měla být kvalifikována jako odpovědnost dopravce. Logistická společnost by neměla být kvalifikována jako dopravce, jelikož přepravu nevykonávala, nevystupovala jako operátor multimodální přepravy, informovala nejmenovanou společnost o zvoleném dopravci, nevystavila vlastní dopravní doklad.

Hypoteticky vzato, pokud by se aplikovaly dovozované odpovědnosti logistické společnosti podle odpovědnosti dopravce, muselo by se postupovat v souladu s příslušnou mezinárodní úmluvou tzn. dle Hamburských pravidel. Náhrada škody, by však byla toliko v intencích těchto pravidel, což znamená, že výše úhrady je limitovaná a kalkulována podle hrubé hmotnosti zásilky. Konečná výše úhrady by ani takto neodpovídala požadavkům nejmenované společnosti.

Navzdory všem uvedeným faktům, logistická společnost navrhla nejmenované společnosti, jakožto reakci na výzvu k úhradě ve formě předžalobní upomínky, smírné řešení věci. Tento přístup byl učiněn především z časových důvodů a také pro eliminování dalších nákladů spojených s případným soudním řízením. Dále nabízela součinnost při uplatňování jakýchkoliv nároků vůči dopravci.

Nejmenovaná společnost po řadě různých jednání finálně akceptovala návrh logistické společnosti na mimosoudní vyrovnání.

ZÁVĚR

Z faktů a informací uvedených v této práci je zřejmé, že problematika smlouvy o přepravě věci či jinak řečeno přepravní smlouva a také problematika smlouvy zasílatelské je velmi rozsáhlá. Je zde využíváno řady rozličných právních norem, ať národního, či mezinárodního charakteru založených na různých principech. Česká právní úprava smlouvy o přepravě věci je aplikovatelná pouze pro vnitrostátní přepravu, bez ohledu na druh dopravy a je zcela odlišná od přepravních smluv pro mezinárodní přepravu, které jsou založeny na řadě mezinárodních smluv platných podle příslušného druhu dopravních prostředků využitých k přepravě. Smlouva zasílatelská má povahu komisionářské smlouvy, nicméně umožňuje přesahy do smlouvy o přepravě věci, čímž se rozhraní mezi těmito smlouvami stává nezřetelné a svou podstatou principy smlouvy zasílatelské zanikají a vystupuje do popředí smlouva o přepravě věci.

Záměrem této práce bylo popsat základní prvky smlouvy zasílatelské a smlouvy o přepravě věci a dále poukázat na provázanost českého právního řádu s mezinárodními smlouvami, které jsou využívány pro mezinárodní přepravu. Zmiňované mezinárodní přepravní smlouvy mají v dnešním globálním a integrovaném světě velký význam, jelikož počet exportních a importních přeprav s rostoucí ekonomikou České republiky roste.

Komplexnost, smlouvy zasílatelské a především přepravních smluv je značná a do jisté míry toto může být v některých případech až kontraproduktivní. Orientace ve všech zmíněných právních normách je v běžné praxi velmi náročná a to především pro uživatele přepravních služeb, kteří bývají často lajky v problematice přepravního práva. Tento stav může působit řadu sporů a nedorozumění mezi uživateli přepravních služeb a profesionály v oboru dopravy či zasílatelství.

Komplexnost všech právních norem v oboru přepravního práva inklinuje ke zdoluhavým soudním sporům, a proto v praxi bývá řada vzniklých sporů řešena převážně smírem.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

Daněk, J., Plevný, M.: Výrobní a logistické systémy, Západočeská univerzita v Plzni, 2005, 222 s, ISBN 80-7043-416-3

Hendrych, D. a kol.: Právní slovník, Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2009, 1481 s, ISBN 978-80-7400-059-1

Hulmák, M. a kol.: Občanský zákoník VI. Závazkové právo, Komentář, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2014, 2080 s, ISBN 978-80-7400-287-8

Krofta, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě, Praha: Leges, 2009, 240 s, ISBN 978-80-87212-17-2

Novák, R. a kol.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, 1. Vydání, Praha: C. H. Beck, 2013, 284 s, ISBN 978-80-7400-514-5

Novák, R., Pernica, P.: Nákladní doprava a zasílatelství, Praha: ASPI, a.s., 2005, 412 s, ISBN 80-7357-080-6

Švestka, J., Dvořák, J., Fiala, J. a kol.: Občanský zákoník, Komentář, Svazek VI., Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 1516 s, ISBN 978-80-7478-630-3

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/ 1975 Sb., Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky

Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník

Seznam použitých internetových zdrojů

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA: Všeobecné přepravní podmínky, [Online], [Cit. dne: 21.11.2015], dostupné na:
<http://www.prodopravce.cz/informace-3-8.php>

Lojda, J.: Odpovědnost dopravce v námořní přepravě zboží podle Hamburské úmluvy, [Online], [Cit. dne: 04.09.2014], dostupné na:
<http://www.epravo.cz/top/clanky/odpovednost-dopravce-v-namorni-preprave-zbozi-podle-hamburske-umluvy-95039.html>

Ministerstvo spravedlnosti ČR: Výslovná úprava předsmuvní odpovědnosti v NOZ, [Online], [Cit. dne: 20.10.2015], dostupné na:
<http://obcanskyzakonik.justice.cz/smluvni-pravo/konkretni-zmeny-v-obecne-casti/vyslovna-uprava-predsmuvni-odpovednosti>

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Luděk Kohout

Obor: Právo v podnikání (Bc. PVP)

Forma studia: kombinované

Název práce: Přeprava věci a zasílatelství

Rok: 2016

Počet stran textu bez příloh: 45

Celkový počet stran příloh: 0

Počet titulů českých použitých zdrojů: 10

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 3

Vedoucí práce: JUDr. Martina Prokopová