

Karel Marek¹, Roman Štěrba²

Smluvní zajištění nákladní dopravy a přepravy

Klíčová slova: právo, občanské právo, přeprava věci, zásilka, náložný list, nákladní list, provoz dopravního prostředku, provozce

Úvod

Význam dopravy a přepravy pro současný blahobyt si uvědomíme při docenění její role při vysvobození člověka z bídy středověku. Středověký člověk žil nehybným, statickým způsobem života. Své prostředky ukládal do věcí nehybných tak, že stavěl hrady, hradby, katedrály, pyramidy, královské hrobky a jiné. Po vynalezení parního stroje začal člověk svůj kapitál ukládat do věcí sloužících pohybu tak, že stavěl dopravní infrastrukturu, upravoval vodní toky a vyráběl vozidla a plavidla, jakož i letadla. Lze říci, že nové způsoby investování rozmnožily lidský život kvantitativně i kvalitativně. Doprava vysvobodila člověka z jeho primitivního stavu, kdy si musel veškeré své potřeby opatřovat sám. Umožnila dělbu práce a specializaci s jejími blahodárnými následky, tedy dobrým a levným výrobkem, který si mohl koupit každý. Pohyb a doprava byly rodiči všech strojů, protože nejdříve se lidé museli poznat, seznat své potřeby, možnosti a příjemnosti života a teprve poté mohly vzniknout podmínky pro výrobu a obchod. S rozvojem obchodu v globalizovaném hospodářství dále vzrostl význam dopravy. Znásobením dopravních prostředků a množství přepravovaného zboží vedlo k tomu, že smlouvy upravující oblast dopravy a přepravy se staly zejména od počátku 21. století nejobvyklejší a nejrozšířenější.

V praxi se zejména používá smlouva o přepravě věci, smlouva zasílatelská [2] a často též smlouva o provozu dopravního prostředku. V praxi dochází i k situacím, kdy se pro přepravu v jednom "obchodním případě" uzavírá z nadepsaných druhů více smluv než jedna (např. smlouva zasílatelská a smlouva o přepravě věci, nebo více smluv o přepravě věci apod.), i když v poslední době jsou smluvními stranami stále častěji vyžadována komplexní logistická řešení buď podle smlouvy zasílatelské, nebo podle smlouvy nepojmenované.

Přeprava věci

Základní ustanovení tohoto smluvního typu určuje, že smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z určitého místa odeslání do určitého místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit mu přepravné. Toto ustanovení zahrnuje podstatné náležitosti smlouvy.

¹ prof. JUDr. Karel Marek, CSc. - Akademie Sting, 637 00 Brno - Jundrov, marek@post.sting.cz, zpracováno v rámci interního projektu IGA_AS_03_02.

² doc. Dr. Ing. Roman Štěrba – Fakulta dopravní ČVUT v Praze, Ústav logistiky a managementu dopravy, Horská 3, 128 03 Praha 2, sterba@fd.cvut.cz

Ke vzniku smlouvy dochází zásadně dohodou o podstatných náležitostech smlouvy. Podstatné náležitosti smlouvy tvoří:

- určení věci, která se má přepravit,
- závazek dopravce k přepravení věci,
- stanovení místa odeslání a místa určení,
- závazek odesílatele k úplatě.

U této právní úpravy je určen zvláštní způsob zániku smluvního vztahu. Nepožádá-li odesílatel dopravce o převzetí zásilky v ujednané době a není-li ujednána do šesti měsíců od uzavření smlouvy, pak práva a povinnosti ze smlouvy zaniknou.

Půjde-li ovšem o vztahy s cizím prvkem, bude se muset přeprava řídit i úpravou mezinárodních smluv, a to zejména těmito mezinárodními úmluvami upravujícími přepravu zboží:

- Úmluvou COTIF – JPP CIM (pro železniční přepravu),
- Úmluvou CMR (pro silniční přepravu),
- Varšavskou úmluvou (pro leteckou přepravu),
- Úmluvou OSN o námořní přepravě zboží.

Tyto mezinárodní smlouvy se vztahují na mezinárodní přepravy. I ustanovení mezinárodních smluv nejsou jen dispozitivní, ale i kogentní. Tam, kde jsou kogentní ustanovení, si smluvní strany pochopitelně nemohou ve svých smlouvách dohodnout odlišná ujednání.

Pro vztahy s cizím prvkem je vhodné upozornit na jedno opomíjené ustanovení nejčastěji používané mezinárodní smlouvy, a to Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).

Úmluva ve svém článku 1 říká, že tato Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy.

Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran. Z toho vyplývá, že Úmluva se použije na smlouvy o přepravě věci i mezi tuzemskými subjekty, předpokladem jejího použití je, že místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech.

Z toho plyne, že pokud český odesílatel uzavírá smlouvu s českým dopravcem, je-li místo odeslání zásilky v České republice a místo přijetí zásilky mimo ČR, např. ve Slovenské republice, uzavírají smlouvu o přepravě věci podle Úmluvy CMR, nikoli podle občanského zákoníku.

Na tuto skutečnost se v praxi někdy zapomíná a na straně odesílatele, dopravce či příjemce zásilky bývá pak dosti problémů, např. při reklamacích, při

uplatňování nároků na náhradu škody apod. Úmluva totiž jiným způsobem než občanský zákoník upravuje práva a povinnosti odesílatele, dopravce či příjemce zásilky, jejich odpovědnost a nároky na náhradu škody.

Pro smlouvu o přepravě věci není předepsaná písemná forma, dopravce je však oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, a odesílatel je oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky. Potvrzení tedy vyžadují písemnou formu.

Je-li k provedení přepravy potřeba zvláštních listin, je odesílatel povinen předat je dopravci nejpozději při předání zásilky k přepravě. Odesílatel odpovídá za škodu způsobenou dopravci nepředáním těchto listin nebo jejich nesprávností.

Odesílatel je také povinen poskytnout dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze. Pro porušení této povinnosti platí totéž, co pro porušení povinnosti u zvláštních listin.

K provádění přepravy může mít též úzký vztah právní úprava cenných papírů. Potvrzení o převzetí zásilky lze totiž nahradit náložným listem. **Náložný list** je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu; lze jej vydat na jméno, na řad nebo doručitele.

Náložný list je cenným papírem. Dopravci nepřísluší prověřovat, proč má náložný list osoba, která jej předkládá. Jde-li o náložný list na řad a není-li v náložném listu uvedeno, na čí řad je vydán, platí, že je vydán na řad odesílatele.

Z náložného listu na řad oprávněné osoby lze převést práva vyplněným nebo nevyplněným rubopisem; z náložného listu na jméno lze převést práva na jinou osobu podle ustanovení o postoupení pohledávky.

V důsledku vázanosti ČR mezinárodními úmluvami a v důsledku užívání mezinárodních pravidel (např. FIATA) dochází k našemu ovlivnění mezinárodně užívanou terminologií a s výrazem "náložný list" se v praxi neseťkáme ve všech případech. Běžné je tu i přímé použití označení konkrétního druhu náložného listu (konosament, případně B/L pro námořní přepravu atp.).

Od toho je však třeba odlišit **nákladní list**, který zná úmluva CMR i COTIF-CIM - zde jde o doklad provázející zásilku, který je dokladem o uzavření přepravní smlouvy.

Minimální obsah náložného listu je určen zákonem. Náložný list obsahuje alespoň:

- jméno dopravce a jeho bydliště nebo sídlo,
- jméno odesílatele a jeho bydliště nebo sídlo,
- označení, množství, váhu nebo objem přepravovaných věcí,
- formu náložného listu; pokud byl vydán na jméno nebo na řad, i označení osoby, na jejíž jméno nebo řad byl vydán,
- údaj o místě určení a
- místo a den vydání náložného listu a dopravcův podpis.

Při vydání náložního listu ve stejnopisech dopravce vyznačí na každém stejnopisu jejich počet.

Po vydání náložního listu má právo přerušit přepravu jen osoba oprávněná z náložního listu. Jen tato oprávněná osoba má právo na vydání zásilky. Bylo-li vydáno více stejnopisů náložního listu, vyžaduje se předložení více stejnopisů.

Pro případ, že by došlo ke zničení nebo ztrátě náložního listu, je dopravce povinen vydat odesílateli nový náložný list. Vzhledem k tomu, že jde o cenný papír, ukládá zákon povinnost vyznačit, že jde o list náhradní. V případě zneužití původního náložního listu je odesílatel povinen uhradit škodu, která tím byla dopravci způsobena.

Pro dopravce je vždy rozhodný obsah náložního listu, a to pro nároky osoby podle náložního listu oprávněné. Dopravce se může vůči této osobě dovolávat ustanovení smlouvy uzavřené s odesílatelem, jen pokud jsou obsažena v náložním listu, nebo pokud se na tato ustanovení v něm výslovně odkazuje. Vůči osobě oprávněné podle náložního listu může dopravce uplatnit jen námitky, které vyplývají z obsahu náložního listu nebo ze vztahu dopravce k oprávněné osobě.

Dopravce má k zásilce, dokud s ní může nakládat, zástavní právo k zajištění dluhů vyplývajících ze smlouvy. V případě, že vázne na zásilce několik zástavních práv, má zástavní právo dopravce přednost před zástavními právy dříve vzniklými a zástavní právo dopravce má přednost před zástavním právem zasílatele.

Dopravce je povinen provést přepravu ve smluvené lhůtě, jinak bez zbytečného odkladu. Některé lhůty přitom určují přepravní řády.

V pochybnostech počíná lhůta běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem. Jestliže je dopravci příjemce zásilky znám, je povinen mu zásilku doručit. Pokud si má podle smlouvy příjemce v místě určení zásilku vyzvednout, je povinen mu oznámit ukončení přepravy. Úmluva CMR potom zmiňuje i situace, kdy nebyla dodací lhůta sjednána a uvádí i lhůty, po jejichž uplynutí je nedodaná zásilka považována za ztracenou.

V praxi se vyskytují i případy, kdy je zásilka přepravována postupně několika dopravci, přičemž s každým z nich je uzavírána samostatná smlouva. Může přitom jít zejména o kombinaci různých druhů dopravy (např. železniční a navazující silniční). V těchto případech odpovídá každý dopravce samostatně.

Velmi často je ovšem doprava zajišťována tak, že je smlouva uzavřena jen s dopravcem jediným, a ten využívá ke splnění i dopravce další. Dopravce totiž může splnit svůj závazek pomocí dalšího dopravce. Odpovídá však při tom stejně, jako by přepravu uskutečňoval sám.

Pro případ kdy se spojilo k provedení přepravy několik dopravců, může být však určeno v přepravních řádech, který z dopravců a za jakých podmínek za přepravu odpovídal.

Omezí-li přepravní řády povinnost dopravce k náhradě újmy na zdraví, nepřihlíží se k tomu. Případná omezení povinnosti dopravce k náhradě újmy v přepravních řádech se nevztahují na případy újmy způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti.

Povinnost dopravců provozujících veřejnou přepravu nahradit škodu nebo jinou újmu mohou přepravními řády omezit jen ve zvlášť odůvodněných případech, kdy potřeba takového omezení pro vnitrostátní přepravu nezbytně vyplývá ze zásad platných pro mezinárodní přepravu.

Nový občanský zákoník (NOZ) upravuje i problematiku prodlení s vyzvednutím přepravované věci. Je-li osoba oprávněná vyzvednout zavazadlo či zásilku v prodlení s vyzvednutím věci déle než šest měsíců, může dopravce věc na účet této osoby prodat. Jedná-li se o věc větší hodnoty a zná-li dopravce adresu této osoby, vyrozumí ji předem o zamýšleném prodeji a poskytne jí dodatečnou přiměřenou lhůtu k vyzvednutí věci. Kratší lhůtu mohou v odůvodněných případech určit přepravní řády. Zejména jedná-li se o věci nebezpečné povahy nebo o věci, které se rychle kazí.

Je přitom pro vymezené případy umožněn i svépomocný prodej. Dopravce může zásilku na účet odesílatele prodat při bezprostřední hrozbě podstatné škody na zásilce, není-li čas vyžádat si pokyny odesílatele, anebo prodlévá-li odesílatel s nimi.

Smlouvu o přepravě věci řadíme mezi smlouvy úplatné. Smluvní strany se v praxi dohodnou zejména na použití příslušných tarifů dopravce.

Dopravci přísluší smluvená úplata nebo, nebyla-li smluvena, úplata obvyklá v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku dopravce. Dopravci vzniká nárok na přepravné po provedení přepravy do místa určení, nestanoví-li smlouva, že se tak stane v době jiné. Dopravce má nárok na poměrnou část přepravného s přihlédnutím k přepravě již uskutečněné, nemůže-li dokončit přepravu pro skutečnosti, za něž neodpovídá.

Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem, až do jejího vydání příjemci. To neplatí, pokud dopravce nemohl škodu odvrátit při vynaložení odborné péče (§ 2566 odst. 1 NOZ).

Za škodu na zásilce dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že byla způsobena:

- odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky;
- vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku;
- vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána;
- vadným obalem, i když dopravce na vadnost obalu neupozornil, jestliže vadnost nebyla při převzetí poznatelná (§ 2566 odst. 2 a 3 NOZ).

V souvislosti se škodou na zásilce má dopravce stanoveny ještě další povinnosti. Dopravce je povinen urychleně podat odesílateli zprávu o škodě na zásilce vzniklé do jejího předání příjemci. Jestliže však příjemce nabyl práva na vydání zásilky, je povinen tuto zprávu podat příjemci. Dopravce odpovídá za škodu způsobenou odesílateli nebo příjemci porušením této povinnosti. Jde o zvláštní druh oznamovací povinnosti.

Při ztrátě nebo zničení zásilky je dopravce povinen nahradit cenu, kterou měla zásilka v době, kdy byla předána dopravci.

Při poškození nebo znehodnocení zásilky je dopravce povinen nahradit rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době jejího převzetí dopravcem, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená nebo znehodnocená.

I v oblasti odpovědnosti dopravce za škody vzniklé na zásilce je třeba upozornit na odlišnosti v ustanovení, které nacházíme v úmluvě CMR, neboť právě náhrada škody na zásilce ztracené nebo poškozené bývá častým předmětem sporů. Úmluva CMR totiž v článku 17. poměrně podrobně určuje vyloučení odpovědnosti dopravce; v článku 23. je potom uvedeno omezení náhrady škody (nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek SDR za kilogram chybějící hrubé hmotnosti), kterou má dopravce povinnost nahradit. Obdobně v úmluvě COTIF CIM vylučuje odpovědnost dopravce článek 23., resp. omezení náhrady škody v článku 30. (nejvýše 17 zúčtovacích jednotek SDR za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti).

Jednotlivé druhy přepravy mají svoje významná specifika. Tomu odpovídá i speciální úprava některých otázek v přepravních řádech vydaných zejména pro železniční přepravu, leteckou přepravu, přepravu silniční a vodní vnitrozemskou přepravu a přepravu námořní. Úpravu jednotlivých otázek však musí přepravní řády upravit v rámci vymezeném zákonem.

Provoz dopravního prostředku

Základní ustanovení tohoto smluvního typu určuje, že smlouvou o provozu dopravního prostředku se zavazuje poskytovatel provozu dopravního prostředku (provozce) přepravit náklad určený objednatelem provozu dopravního prostředku a k tomu účelu s dopravním prostředkem buď vykonat jednu nebo více předem určených cest nebo během smlouvené doby vykonat cesty podle určení objednatele a objednatel se zavazuje zaplatit úplatu.

Závazky poskytovatele a objednatele v základním ustanovení určují podstatné náležitosti smlouvy.

Podstatné náležitosti smlouvy tvoří:

- určení dopravního prostředku,
- určení provozu, tj. určení cesty nebo cest anebo doby k vykonání cest,
- závazek poskytovatele k přepravě nákladu,
- závazek objednatele k úplatě.

Smlouva bude nacházet své využití zejména v mezinárodních vztazích (v zákoníku mezinárodního obchodu byla dříve smlouva o provozu lodi), ale i v tuzemsku zejména při provozu letadel; může být též použita i v oblasti tzv. těžké dopravy (tj. při přepravě turbín, mostních konstrukcí, ukládacích nádrží paliva apod.).

V dopravní praxi, zvláště v námořní a letecké dopravě, se tato smlouva označuje jako charter (lodi, letadla).

Při provozu dopravního prostředku je závazek specifikován buď

- určením cesty, kterou má dopravní prostředek vykonat (tzv. trip - charter, voyage charter),
- nebo určením doby, po kterou má dopravní prostředek zásilky přepravovat (tzv. time charter).

Charter na cestu má příbuznost se smlouvou o přepravě věci, kdežto charter na dobu má příbuzné rysy se smlouvou nájemní, resp. smlouvy o nájmu dopravního prostředku. Charter na dobu se ale může stát podkladem charteru nebo několika charterů na cestu, jestliže objednatel provozu na dobu uzavře s třetí osobou další charter (tzv. subcharter) na cestu.

Provozce je povinen zabezpečit, aby dopravní prostředek byl způsobilý k cestám, které jsou předmětem smlouvy, a použitelný pro přepravu stanovenou ve smlouvě.

Provozce je povinen opatřit dopravní prostředek způsobilou posádkou a pohonnými hmotami a dalšími věcmi potřebnými pro smluvené cesty.

Oprávnění požadovat smluvený provoz dopravního prostředku může objednatel postoupit jiné osobě.

Není-li dopravní prostředek způsobilý, nahradí provozce objednateli škodu z toho vzniklou, ledaže prokáže, že tuto nezpůsobilost nemohl ani při zachování potřebné péče předvídat.

Přejímá-li provozce k přepravě náklad, použije se pro určení práv a povinností stran přiměřeně ustanovení upravující smlouvu o přepravě, pokud to povaha smlouvy o provozu dopravního prostředku připouští.

Ustanovení smlouvy o provozu dopravního prostředku jsou poměrně stručná a je jich malý počet, avšak v praxi se ukázalo, že nejde o mrtvou literu zákona.

Závěr

Jak je zřejmé, ustanovení o přepravě věci a provozu dopravního prostředku jsou ve značné míře modifikovanými ustanoveními z obchodního zákoníku (a u provozu dopravního prostředku mají svůj původ již v zákoníku mezinárodního obchodu).

Ustanovení o náložném listu jsou přitom vyčleněna do zvláštního pododdílu NOZ.

Ve společných ustanoveních o osobní a nákladní přepravě je soustředěna dispozice pro přepravní řády.

V praxi se jedná o právní úpravu, která se vžila a neměla by obecně působit problémy při realizaci a aplikaci.

V konkrétních případech je třeba vždy posoudit, zda se event. jedná o vztah s cizím prvkem, na který by se vztahovala příslušná mezinárodní úmluva.

Při jednotlivých druzích přepravy je třeba vycházet i z přepravních řádů.

Literatura

- [1] BEJČEK, J.; MAREK, K.; KOTÁSEK, J.; ONDREJOVÁ, D. *Nástin obchodního práva*, II. 2., upr. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2012. 111 s. Edice multimediálních učebních textů č. 78. ISBN 978-80-210-4978-9.
- [2] MAREK, K: Smlouva zasílatelská, Vědeckotechnický sborník ČD, č. 37/2014, ISSN 1214-9047
- [3] ŠTĚRBA, R.: Přepravní právo, Česká technika – nakladatelství ČVUT, Praha, 2006, ISBN 80-01-03426-7
- [4] DĚDIČ, J. a kol.: *Obchodní zákoník, komentář, díl. IV.*, Polygon Praha 2002, s. 3269 a násl.
- [5] ELIÁŠ, K.; ZUKLÍNOVÁ, M.: *Principy a východiska nového kodexu soukromého práva*, Linde Praha, a.s., Praha 2001.
- [6] MAREK, K. *K uzavírání smluv*. Právní fórum, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012, roč. 2012, č. 4, s. 138-143. ISSN 1214-7966.
- [7] MAREK, K.: *Smlouva zasílatelská*. Právní rozhledy, č. 11/1999.
- [8] MAREK, K.: *Smluvní obchodní právo, kontrakty*. 4., aktualizov. a rozšířené vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008. 477 s. ISBN 978-80-210-4619-1.
- [9] MAREK, K.: *Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům*. Právní rádce, č. 8/1997.
- [10] Marek, K.: *Zasílatelství, přeprava a přepravní řády*, Právo pro podnikání a zaměstnání, č. 10/2010.
- [11] POHŮNEK, M: *Právní aspekty zasílatelství*, Praha, 1997.
- [12] OVEČKOVÁ, O. a kol.: *Obchodný zákonník, Komentář*, 2. vyd., IURA EDITION, 2005.
- [13] SUCHOŽA, J.; HUSÁR, J.: *Právo, Obchod, Ekonomika II*, 1. vyd., Praha: Leges 2012, 624 s., ISBN 978-80-87576-33-5.
- [14] SUCHOŽA, J., HUSÁR, J.; MAREK, K.; RABAN, P. *Česko-slovenské kontexty obchodního práva*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 544 s., ISBN 978-80-7357-707-0.
- [15] ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. a kol.: *Obchodní zákoník, komentář*, 12. vydání, C. H. Beck 2010.

Praha, říjen 2014

Lektorovali: prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
Univerzita Pardubice

Michal Roh
ČD Cargo, a.s.