

Právnická fakulta Masarykovy univerzity

Obor Právo a právní věda

Katedra obchodního práva



Diplomová práce

# **Přepravní smlouvy**

**Vojtěch Jakovec**

2010

*„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Přepravní smlouvy“ zpracoval sám. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použil k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.*

.....

## **Poděkování**

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu mé diplomové práce, panu doc. JUDr. Karlu Markovi CSc., za poskytnutí důležitých rad, podnětů a informací k sepsání této práce a za velmi vstřícný přístup.

Také bych chtěl poděkovat rodičům za jejich podporu během studia.

## Obsah

Úvod .....	6
1. Úprava přepravních smluv v rámci občanského zákoníku .....	8
2. Smlouva o přepravě věci .....	13
2.1. Podstatné části smlouvy .....	14
2.2. Přepravné .....	15
2.3. Přepravní lhůta .....	16
2.4. Vznik a zánik přepravní smlouvy .....	16
2.5. Dispoziční právo odesílatele .....	17
2.6. Inkaso .....	18
2.7. Plnění pomocí dalšího dopravce .....	18
2.8. Odpovědnost dopravce za škodu .....	19
2.8.1. Možnost zproštění se odpovědnosti .....	20
2.9. Rozsah náhrady škody .....	20
2.10. Nárok dopravce na přepravné .....	21
2.11. Nákladní a náložný list .....	22
2.11.1. Obsah náložného listu .....	23
2.11.2. Náhradní náložný list .....	24
2.11.3. Nadřazenost náložného listu nad přepravní smlouvou .....	25
2.12. Úprava přepravních smluv v přepravních řádech .....	25
2.12.1. Silniční přepravní řád .....	26
2.12.2. Železniční přepravní řád .....	31
2.13. Návrh změn právní úpravy .....	35
3. Smlouva zasílatelská .....	36
3.1. Podstatné části smlouvy zasílatelské .....	37
3.2. Práva a povinnosti zasílatele .....	38
3.3. Práva a povinnosti příkazce .....	42
3.4. Odpovědnost smluvních stran .....	43
3.5. Všeobecné zasílatelské podmínky vydané Svazem spedice a logistiky .....	45
3.6. Návrhy změn právní úpravy .....	48
4. Smlouva o nájmu dopravního prostředku .....	49
4.1. Podstatné části smlouvy o nájmu dopravního prostředku .....	49
4.2. Práva a povinnosti pronajímatele .....	50
4.3. Práva a povinnosti nájemce .....	51

4.4.	Odpovědnost smluvních stran.....	52
4.5.	Návrhy změn právní úpravy .....	54
5.	Smlouva o provozu dopravního prostředku.....	55
5.1.	Podstatné části smlouvy o provozu dopravního prostředku .....	56
5.2.	Práva a povinnosti provozce .....	57
5.3.	Práva a povinnosti objednatele.....	58
5.4.	Odpovědnost za škodu .....	59
5.5.	Návrhy změn právní úpravy .....	60
6.	Ochrana objednatele v rámci přepravních smluv .....	62
6.1.	Ochrana objednatele v rámci občanského zákoníku.....	62
6.2.	Ochrana objednatele v rámci úpravy smlouvy o přepravě věci .....	63
6.3.	Ochrana objednatele v rámci smlouvy zasílatelské .....	67
6.4.	Ochrana nájemce v rámci smlouvy o nájmu dopravního prostředku .....	68
6.5.	Ochrana objednatele v rámci smlouvy o provozu dopravního prostředku .....	69
	Závěr.....	71
	Resumé.....	75
	Seznam použité literatury .....	77

## Úvod

„Nedílnou součástí ekonomického systému každého státu je doprava a přeprava. Právě doprava a přeprava se vzhledem ke své funkci – přemístění substrátu v prostoru a čase a služeb s tímto procesem spojených – již od minulosti přímo podílejí na rozvoji národní i mezinárodní hospodářské kooperace a dělby práce a lze říci, že ji svými možnostmi a kvalitou také podmiňují. Konec 20. a začátek 21. století je pak charakterizován situací zcela opačnou, kdy právě přepravní služby jsou ve svém systémovém logistickém pojetí doslova hnací silou rozvoje a kvality obchodní výměny. Velmi často pak charakter a dynamiku tohoto rozvoje samy velmi razantně ovlivňují a v některých o něm dokonce i rozhodují.“<sup>1</sup>

Domnívám se, že rozvoj obchodní výměny zboží závisí vedle přepravní infrastruktury i na kvalitě normativně právní úpravy, která souvisí s výměnou zboží. Tato úprava je obsažena zejména v obchodním zákoníku. Právě obchodní zákoník totiž upravuje práva a povinnosti mezi podnikateli, jejichž činnost má na rozvoj obchodní činnosti bezpochyby rozhodující vliv. V rámci obchodního zákoníku jde především o smlouvy upravující přepravu věci, smlouvou zasílatelskou, smlouvou o přepravě věci, smlouvou o nájmu dopravního prostředku a smlouvou o provozu dopravního prostředku. S ohledem na komplexnost nezůstala stranou zájmu této práce ani úprava smlouvy o přepravě nákladu obsažená v občanském zákoníku. Důležitá ustanovení obsahují také jednotlivé přepravní řády, které upravují pro přepravce a dopravce jednotlivá práva a povinnosti, a to v závislosti na druhu dopravního prostředku, jakým je přeprava prováděna. Tyto přepravní řády se mohou odlišovat od obecné úpravy obsažené v obchodním zákoníku, přesněji řečeno jen od jeho dispozitivních ustanovení. Na práva a povinnosti smluvních stran mohou mít také vliv všeobecné obchodní podmínky vytvořené buď některou profesní organizací, nebo jednotlivými smluvními stranami.

Tato práce se bude tedy zabývat zejména jednotlivými druhy přepravních smluv upravených v obchodním zákoníku. V rámci kapitoly zaměřené na smlouvu o přepravě věci se pak tato práce zaměří i na úpravu jednotlivých přepravních řádů, a

---

<sup>1</sup> Novák R., Pernica P., Svoboda V. et al., *Nákladní doprava a zasílatelsví*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 175-176.

to konkrétně na silniční přepravní řád a železniční přepravní řád, neboť právě silniční a železniční nákladní přeprava patří na našem území k nejvýznamnějším. V rámci kapitoly věnované úpravě smlouvy zasílatelské se pak tato práce zaměří i na Všeobecné zasílatelské podmínky vydané svazem spedice a logistiky České republiky.

V jednotlivých kapitolách se vedle charakteristiky jednotlivých smluvních typů a zhodnocení práv a povinností smluvních stran tato práce věnuje také otázce zajištění ochrany objednatele přepravy. Této otázce se budou věnovat jak jednotlivé kapitoly, tak kapitola závěrečná. V té bude mimo jiné porovnán způsob ochrany poskytnuté objednateli v jednotlivých typech přepravních smluv. Cílem této práce je tedy zjistit a zhodnotit právní způsoby ochrany objednatele přepravních smluv a popřípadě navrhnout změnu právní úpravy, která by vedla ke zlepšení této ochrany.

## 1. Úprava přepravních smluv v rámci občanského zákoníku

Smlouvu o přepravě upravuje vedle obchodního zákoníku (dále jen „ObchZ“) také zákoník občanský (dále jen „OZ“), ObchZ upravuje práva a povinnosti smluvních stran mnohem podrobněji oproti spíše rámcové úpravě v OZ. S ohledem na úplnost této práce se však stručně zaměříme i na smlouvu o přepravě dle občanského zákoníku.

Občanský zákoník rozděluje smlouvu o přepravě do dvou oddílů v závislosti na tom, zda je obsahem smlouvy přeprava lidí nebo zboží. V prvním oddílu občanský zákoník upravuje smlouvu o přepravě osob a v druhém smlouvu o přepravě nákladu. Dále je možno rozdělit druhy přepravy v závislosti na povaze dopravního prostředku, který danou přepravu provádí, jedná se zejména o přepravu silniční, železniční, leteckou a lodní.

„Základní úprava, která platí pro přepravu všemi dopravními prostředky a způsoby, je obsažena v občanském zákoníku. I v něm však platí odlišná ustanovení pro přepravu osobní (§ 760 a 764) a pro přepravu nákladní (§ 765 až 771). Společná ustanovení (§ 772 a 773) se v podstatě omezují na zmocnění podrobnější úpravu zahrnout do přepravních řádů a tarifů jako prováděcích předpisů k občanskému zákoníku, ty jsou zaměřeny zejména na pravidelnou hromadnou přepravu. Těmito prováděcími předpisy jsou vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 144/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 29/2000 Sb., o poštovních službách a o změně některých zákonů, zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě.“<sup>2</sup>

„Zásilkou může být jakákoliv movitá věc, pokud splňuje podmínky přepravních řádů, tj. je způsobilá k přepravě. Účastníkem právního vztahu je tedy především dopravce a odesílatel, ale může jím být i příjemce, není-li odesílatel i příjemce jedinou osobou.“<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Knapová M., Švestka J., Dvořák J. et al., *Občanské právo hmotné 2.*, 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005., s. 293

<sup>3</sup> Fiala J., Hrušáková M., Stavinovhová J. et al., *Občanské právo*. Praha: ASPI, a.s., 2006, s. 217



„Smlouva o přepravě nákladu je smlouva, kterou se dopravce zavazuje přemístit movitou věc (zásilku) z místa odeslání do místa určení a odesílatel se zavazuje za to dopravci zaplatit odměnu (přepravné). Pojmovým znakem této smlouvy není předání zásilky třetí osobě (příjemci), neboť příjemcem může být v místě určení i odesílatel, nebo jím nemusí být nikdo (například při odvozu odpadků). Jestliže je příjemce ve smlouvě uveden, mohou mu vzniknout podle přepravních řádů určitá práva. Smlouvu o přepravě nákladu upravenou občanským zákoníkem (§ 765 až 773) je třeba odlišovat od obchodní smlouvy o přepravě věci, kterou upravuje obchodní zákoník (§ 610 až 629). Jeho úprava se vztahuje na smlouvu, jejímž předmětem je věc a kterou mezi sebou uzavřeli podnikatelé ve zřejmé souvislosti se svým podnikáním.“<sup>4</sup>

Z ustanovení zákona vyplývá, že pro smlouvu o přepravě nákladu není potřeba písemné formy, ale zároveň je v ustanovení § 765 odst. 2 a 3 ObčZ stanovena povinnost odesílatele písemně potvrdit dopravci objednávku, pokud o to požádá, a stejně tak i povinnost dopravce písemně potvrdit převzetí zásilky na požádání odesílatele.

Domnívám se, že takto stanovená forma smlouvy o přepravě nákladu je vhodná jednak pro rychlé objednání přepravy u dopravce, tak pro zajištění dostatečné ochrany smluvních stran. Možnost rychlého objednání přepravy spatřuji především v neformálnosti jejího uzavření. Ochranu smluvních stran pak vidím zejména v možnosti zajistit dostatek důkazního materiálu pro případ sporu, a to pomocí písemného potvrzení.

„Podle některých přepravních řádů vzniká smlouva až tehdy, když dopravce převezme zásilku s nákladním listem neboli smlouva má reálnou povahu (např. podle železničního přepravního řádu). Podle jiných úprav má smlouva konsenzuální povahu, například smlouva vzniká již převzetím řádně vyplněného přepravního listu (např. v některých případech silniční přepravy). Pro uzavírání smlouvy, popř. potvrzení o jejím uzavření nebo převzetí zásilky, se používá přepravních dokladů s různým označením jako nákladní list nebo přepravní list. Tyto doklady prokazují, že smlouva byla uzavřena a co je jejím obsahem. Náložný list, který je používán

---

<sup>4</sup> Knapová M., Švestka J., Dvořák J. et al., *Občanské právo hmotné 2.*, 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005., s. 297

v námořní přepravě pod názvem konosament, má povahu cenného papíru, takže jsou s ním spojena práva příjemce, jeho předložení se vyžaduje při přijetí zásilky.“<sup>5</sup>

Odesílateli náleží během přepravy dispoziční právo k zásilce, jež mu náleží až do vydání zásilky, a to za podmínek stanovených jednotlivými přepravními řády. Přepravní řády rovněž určují situace, za nichž toto právo dávat dopravci nové příkazy přísluší příjemci.

Soudím, že toto dispoziční právo může mít pro dopravce zásadní význam v situaci, kdy náhlé skutečnosti mají vliv na dodání zásilky do určitého místa nebo určité osobě podle znění smlouvy. Například pokud se stane příjemce insolventním nebo ztratí-li zájem na dodání zásilky, pak toto právo dává odesílateli možnost zabránit zvětšení své případné ztráty.

Dopravce je dále povinen provádět dopravu s odbornou péčí a ve stanovené lhůtě. Odbornou péčí se zpravidla rozumí dopravu provést kvalifikovaným způsobem s ohledem na převáženou zásilku, respektive na obsah zásilky deklarované odesílatelem.

Ustanovení § 768 ObčZ dává dopravci možnost použít k provedení přepravy jiných osob, a to jak fyzických, tak i právnických. Přičemž za takto provedenou přepravu odpovídá, jakoby ji prováděl sám. Jelikož je toto ustanovení dispozitivní povahy, mohou si strany ve smlouvě výslovně ujednat, že dopravce k provedení přepravy nesmí bez souhlasu objednatele použít jiného dopravce.

„Odesílatel je povinen zaplatit přepravné stanovené v příslušném cenovém tarifu nebo ve smluvené výši, pokud její sjednání tento tarif připouští. Z přepravních řádů, popřípadě tarifů vyplývá i doba placení přepravného a jeho způsob. Odesílatel je dále povinen převzít nebo zařídit převzetí zásilky v místě určení. Jestliže si příjemce zásilku nevyzvedne do šesti měsíců od doby, kdy byl povinen ji převzít, může dopravce zásilku prodat. Zákon stanoví (§ 773 ObčZ), že na tento prodej platí ustanovení o prodeji nevyzvednuté věci, která byla zhotovena na základě smlouvy o dílo (§ 656 odst. 2 a 3 ObčZ). Z této úpravy vyplývá, že před prodejem je dopravce povinen osobu, která je oprávněna k převzetí zásilky, upozornit na zamýšlený prodej

---

<sup>5</sup> Knapová M., Švestka J., Dvořák J. et al., *Občanské právo hmotné 2.*, 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005., s. 298

(z povahy smlouvy vyplývá, že je mu známa její adresa), jde-li o věc větší hodnoty, a musí jí poskytnout po oznámení přiměřenou lhůtu k převzetí zásilky. Přepravní řády mohou stanovit pro převzetí zásilky lhůtu kratší než šest měsíců, zejména obsahuje-li věci nebezpečné povahy nebo věci, které se rychle kazí. Prodává-li dopravce nepřevzatou zásilku, je povinen zaplatit osobě, která měla právo zásilku převzít, výtěžek prodeje po odečtení přepravného, nebylo-li zapláceno, dále stanoveného poplatku za uskladnění a nákladů spojených s prodejem. Tato povinnost však závisí na uplatnění požadavku oprávněné osoby u dopravce, aby jí byl výtěžek zaplacen. Podrobnosti upravují přepravní řády.“<sup>6</sup>

Domnívám se, že možnost prodeje zásilky dopravcem v situaci, kdy si přepravce zásilku nevyzvedne, nepředstavuje pro přepravce žádné podstatné omezení jeho práv. Naproti tomu je dopravci poskytnuta možnost zbavit se tohoto břemene spočívajícího v nutnosti pečovat o nevyzvednutou zásilku. Dokonce zastávám názor, že by mohla být tato lhůta ještě zkrácena, a to na jeden měsíc. Jednoměsíční lhůtu považuji za dostatečnou, neboť se domnívám, že pokud má přepravce zájem na převzetí zásilky, jeden měsíc představuje dostatečně dlouhou dobu pro její převzetí.

„Specificky je v občanském zákoníku upravena odpovědnost za škodu, která vznikla na přepravované zásilce v době od převzetí do jejího vydání, bez zřetele na zavinění. Liberační důvody vyplývají z ustanovení § 769 odst. 1 ObčZ, neboť dopravce neodpovídá za škodu, která byla způsobena odesílatelem nebo příjemcem vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky anebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit. Konkretizaci těchto liberačních důvodů mohou stanovit přepravní řády (§ 769 odst. 2 ObčZ). Při ztrátě nebo zničení zásilky je dopravce povinen nahradit cenu, kterou měla ztracená nebo zničená zásilka v době, kdy byla převzata k přepravě. Dále je dopravce povinen nést účelně vynaložené náklady v souvislosti s přepravou ztracené nebo zničené zásilky.“<sup>7</sup>

Domnívám se, že dopravci stanovená povinnost nést účelně vynaložené náklady, i když to občanský zákoník výslovně neuvádí, dopadá i na případy, kdy dopravce nenese odpovědnost za škodu na přepravované zásilce. Tedy na situace,

---

<sup>6</sup> Knapová M., Švestka J., Dvořák J. et al., *Občanské právo hmotné 2.*, 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005., s. 300

<sup>7</sup> Fiala J., Hrušáková M., Stavinovhová J. et al., *Občanské právo*. Praha: ASPI, a.s., 2006, s. 218,

při nichž existují okolnosti vylučující odpovědnost, vyjma případů, kdy škodu zavinil odesílatel. Myslím, že takto stanovená povinnost vyjadřuje rovnovážné dělení rizika za škodu, která vznikne nezávisle na zavinění smluvních stran.

Speciální úpravu má v případě smlouvy o přepravě i rozsah náhrady škody, která je upravena v ustanovení § 770 ObčZ. Naproti obecné úpravě náhrady škody, při níž se nahrazuje škoda skutečná plus ušlý zisk, je v případě smlouvy o přepravě rozsah náhrady zúžen, a to tak, že dopravce je povinen při ztrátě nebo zničení zásilky uhradit jen škodu vzniklou na zásilce. Co se týče určení hodnoty zásilky, i zde je úprava pro smlouvu o přepravě odlišná od úpravy obecné, neboť hodnota zásilky se určuje s ohledem na dobu, kterou měla v době převzatí k přepravě, a nikoliv na dobu, kdy došlo ke ztrátě či zničení zásilky. V situaci, kdy dojde buď jen k poškození, nebo částečné ztrátě zásilky, je dopravce povinen uhradit jen částku o níž byla zásilky znehodnocena. Je-li to však s ohledem na konkrétní případ vhodné, zákon preferuje navrácení v předešlý stav, čili opravu věci, a to na náklady dopravce. Za jinou škodu než je škoda na zásilce, tedy především za ušlý zisk, odpovídá dopravce, jen byla-li způsobena překročením dodací lhůty.

Ustanovení § 771 ObčZ stanoví odesílateli pro uplatnění práva u dopravce na náhradu škody šestiměsíční prekluzivní lhůtu. Tedy v případě, že své právo odesílatel v této lhůtě neuplatní, tak toto právo zanikne. V případě, že odesílatel toto právo u dopravce uplatní, by ale neměl zapomínat na ustanovení § 108 ObčZ, které stanoví pro práva z přepravy speciální jednoletou promlčecí lhůtu. Pokud by tedy podal žalobu na dopravce až po uplynutí této lhůty, mohl by dopravce před soudem vznést námitku promlčení.

Závěrem této kapitoly bych navrhl následující změnu právní úpravy. Myslím, že by bylo vhodné, kdyby došlo k rozšíření odpovědnosti dopravce za škodu. Navrhuji, aby dopravce byl odpovědný vedle škody vzniklé na zásilce i za škodu jinak vzniklou. A v případě, že by došlo ke způsobení škody ze strany dopravce úmyslně, měl by mít odesílatel vůči němu i nárok na náhradu ušlého zisku.

## 2. Smlouva o přepravě věci

„Smlouva o přepravě věci (§ 610 až 629 ObchZ) patří mezi nejtýpější a nejčastější smlouvy týkající se přepravy. Dopravce se zavazuje, že přepraví určitou věc z určitého místa do jiného místa a odesílatel mu za to zaplatí.“<sup>8</sup>

„Smlouva má charakter relativního obchodu. Nebudou-li naplněny jeho znaky (§ 261 odst. 1 ObchZ), podrobuje se právní vztah úpravě smlouvy o přepravě nákladu podle § 765 a násl. ObčZ. Smlouva o přepravě osob se bude řídit vždy normami § 760 a násl. ObčZ (bez ohledu na vlastnosti smluvních stran a okolnosti, za nichž smlouvu uzavírají).“<sup>9</sup>

Myslím, že důležité je také zmínit i další právní předpisy, jimiž se smlouva o přepravě věci může řídit vedle již uvedeného obchodního zákoníku a občanského zákoníku. Takovými předpisy jsou jednak přepravní řády obsahující prováděcí předpisy ve vztahu k jednotlivým druhům dopravních prostředků. Dále se může smlouva o přepravě řídit rovněž některou mezinárodní smlouvou, která je pro nás závazná. K použití mezinárodní smlouvy dochází zejména, pokud se jedná o vztah s cizím prvkem.

„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) publikované u nás vyhláškou č. 11/1975 Sb. (dále jen "úmluva CMR"). Úmluva CMR ve svém článku 1 říká, že se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty 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 úmluvy CMR.“<sup>10</sup>

Domnívám se, že na výše uvedenou citaci je vhodné upozornit zejména z toho důvodu, že jako rozhodující skutečnost pro použití úmluvy CMR není bydliště nebo

---

<sup>8</sup>Faldyna F., Pokorná J., Tomsa M. et al., *Obchodní Právo*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 862,

<sup>9</sup>Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. s. 406,

<sup>10</sup>Marek, Karel., Zbránek, Miloš. Smlouva o přepravě věci. *Právní rádce*. 2007. Roč. 15., č. 6, od s. 71-74, ISSN 1210-4817.

státní příslušnost smluvních stran v odlišných státech, ale místo převzetí a dodání zásilky v odlišných státech. I když se nejedná o žádné komplikované ustanovení, působí v praxi určité problémy. Soudím totiž, že smluvní strany si často vůbec neuvědomí, vzhledem ke stejné státní příslušnosti či bydlišti, možnost použití mezinárodní smlouvy, v důsledku čehož neznají svá skutečná práva a povinnosti plynoucí pro ně z daného právního vztahu.

## 2.1. Podstatné části smlouvy

Přepravní smlouva je v obchodním zákoníku upravena pomocí norem s dispozitivní úpravou, výjimku tvoří ustanovení § 612, 613, 614, 620, § 622 odst. 4, § 628, 629, jež mají povahu norem kogentních. Mezi podstatné části smlouvy patří označení zásilky, která má být přepravena. Dále pak určení místa odeslání a místa určení, tedy místa odkud má být zásilka přepravena, a místa, do něhož má být zásilka přepravena. Nakonec pak musí smlouva obsahovat závazek dopravce provést přepravu a závazek odesílatele zaplatit za provedení přepravy přepravné. Ostatní části smlouvy jako je výše přepravného nebo lhůta k provedení přepravy ve smlouvě nemusí být označeny, a obchodní zákoník je podpůrně stanoví v ustanovení § 617 odst. 1 a § 625 odst. 1 a 3.<sup>11</sup>

„Smlouva o přepravě věci nevyžaduje ke svému vzniku písemnou formu. Na druhé straně je dopravce oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu (§ 611 odst. 1 ObchZ.). Odesílatel je naproti tomu oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky. Obě písemná potvrzení mají funkci důkazního prostředku o tom, že byla sjednána smlouva, a dokazují rovněž předmět a rozsah smlouvy.“<sup>12</sup>

Domnívám se stejně jako v případě smlouvy o přepravě upravené občanským zákoníkem, že neformálnost uzavření smlouvy o přepravě věci s možností požadovat její písemné potvrzení je nanejvýš vhodná. Takto je totiž zajištěna smluvním stranám

---

<sup>11</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1305

<sup>12</sup> Faldyna F., Pokorná J., Tomsa M. et al., *Obchodní Právo*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 863,

jednak možnost smlouvu rychle uzavřít a rovněž si zajistit dostatek důkazních prostředků.

## 2.2. Přepavné

„Smlouvu o přepravě věci řadíme mezi smlouvy úplatné. Smluvní strany se v praxi dohodnou zejména na použití příslušných tarifů dopravce.“<sup>13</sup>

„Dopravci přísluší smluvená úplata nebo, nebyla-li smluvena, úplata obvyklá v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku dopravce.“<sup>14</sup> Jak vyplývá citovaného ustanovení § 625/1 ObchZ., nemusí být úplata za přepravu ve smlouvě smluvena a není tedy podstatnou náležitostí smlouvy o přepravě věci. V případě, že výše úplaty není sjednána, přísluší dopravci úplata obvyklá, a to obvyklá v době, kdy došlo k uzavření smlouvy. Zároveň při určení ceny obvyklé bude nutno přihlédnout k obsahu závazku dopravce.

Považuji tento způsob určení ceny pro případ, kdy cena není stanovena přímo ve smlouvě, za vhodný i spravedlivý. Osobně totiž soudím, že je nesprávné, aby absence výše ceny ve smlouvě byla důvodem její neplatnosti, například v případě smlouvy o provozu dopravního prostředku, jak uvádí některá odborná literatura, viz. kapitola o provozu dopravního prostředku.

„Dopravci vzniká nárok na přepravné po provedení přepravy do místa určení, nestanoví-li smlouva za rozhodnou jinou dobu.“<sup>15</sup> I toto ustanovení § 625/2 ObchZ. je pouze dispozitivní povahy, a dává tak možnost smluvním stranám upravit vznik nároku na přepravné odlišně od znění zákona.

„Nemůže-li dopravce dokončit přepravu pro skutečnosti, za něž neodpovídá, má nárok na poměrnou část přepravného s přihlédnutím k přepravě již uskutečněné.“<sup>16</sup> Dle mého názoru tedy dopravci vzniká nárok na poměrnou část přepravného pouze v situaci, kdy došlo ke ztrátě či zničení zásilky vinou jiné osoby

---

<sup>13</sup> Marek, Karel. Přepravní smlouva. *Státní zastupitelství*. 2009, roč. 7, č. 9, od s. 30-35, ISSN 1214-3758

<sup>14</sup> Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ObchZ“), § 625,

<sup>15</sup> ObchZ, § 625/2

<sup>16</sup> ObchZ, § 625/3

než dopravce nebo vadou samotného zboží nebo jeho obalu. Domnívám se, že pokud však škoda vznikla v důsledku vyšší moci, nárok dopravci na poměrnou část přepravného nevznikne.

### **2.3. Přepravní lhůta**

„Doprovce je povinen přepravu provést do místa určení s odbornou péčí ve smluvené lhůtě, jinak bez zbytečného odkladu. V pochybnostech počíná lhůta běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem.“<sup>17</sup> Z citovaného ustanovení § 617/1, je zřejmé, že zákonodárce považuje za vhodné, aby si sami smluvní strany ve smlouvě sjednali dobu přepravy dle své potřeby a možností. Pro případ, že si lhůtu nestanoví sami smluvní strany, zákon stanoví podpůrnou lhůtu bez zbytečného odkladu. Lhůta bez zbytečného odkladu je pak zpřesněna jednotlivými přepravními řády.

### **2.4. Vznik a zánik přepravní smlouvy**

„Smlouva o přepravě věci má charakter smlouvy konsenzuální. K jejímu vzniku se nevyžaduje převzetí zásilky dopravcem. Vzhledem k tomu a s přihlédnutím k § 611 odst. 3 lze dovodit, že závazek dopravce záleží nejprve v povinnosti na žádost odesílatele zásilku stanoveným způsobem převzít. Povinnost zásilku přepravit má dopravce za podmínky, že zásilku skutečně převzal, popřípadě byl odesílatelem o převzetí oprávněně požádán. Zákonná úprava vzniku smlouvy o přepravě věci se však vztahuje pouze na případy, kdy přepravní řády vznik smlouvy neupravují jinak (§ 629).“<sup>18</sup>

„Nevyplývá-li ze smlouvy něco jiného, smlouva zaniká, jestliže odesílatel nepožádal dopravce o převzetí zásilky v době stanovené ve smlouvě, jinak do šesti měsíců od uzavření smlouvy.“<sup>19</sup> Domnívám se, že citované ustanovení § 611/3 se vztahuje prakticky pouze na případy, kdy nedojde k současnému uzavření smlouvy

---

<sup>17</sup> ObchZ, § 617/1

<sup>18</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1306,

<sup>19</sup> Obchz, § 611/3



a převzetí zásilky. Zároveň toto ustanovení potvrzuje i výše uvedené tvrzení, že smlouva sama vzniká již samotným uzavřením smlouvy o přepravě věci a ne až převzetím zásilky.

Myslím, že dané omezení platnosti smlouvy o přepravě pro situaci, kdy nedojde k převzetí zboží dopravcem, je s ohledem na konsenzuální povahu této smlouvy nezbytné. Dle mého názoru by však mohla být lhůta ještě kratší s ohledem na ochranu dopravce, který musí být po celých šest měsíců připraven provést danou přepravu na požádání odesílatele za situace, kdy si smluvní strany přesně nesmluví dobu přepravy.

## 2.5. Dispoziční právo odesílatele

„Jde o právo časově omezené do doby, než dopravce zásilku vydal příjemci. Dispoziční právo neobsahuje právo požadovat jakoukoliv změnu, ale jen přerušení přepravy a vrácení zásilky anebo jiné naložení se zásilkou (např. uskladnění, změna osoby oprávněné k přijetí zásilky, zákaz vydání zásilky příjemci podle smlouvy). Jestliže byl vydán náložný list, má dispoziční právo odesílatel za podmínky, že náložný list nepředal osobě oprávněné požadovat vydání zásilky a dopravci předloží náložný list, popřípadě všechny jeho stejnopisy. Po předání náložného listu osobě z něho oprávněné má dispoziční právo pouze tato osoba.“<sup>20</sup>

Jak jsem již uvedl v kapitole upravující smlouvy o přepravě v občanském zákoníku, tak soudím, že toto dispoziční právo může mít pro přepravce zásadní význam. Toto právo odesílatel využije třeba v situaci, kdy bude potřebovat nebo pro něj bude z jakéhokoli důvodu výhodnější změnit určení zásilky. Bude se jednat zejména o změnu místa dodání nebo o určení jiného příjemce oprávněného zásilku převzít.

Ve vztahu k oprávněné osobě je třeba uvést i ustanovení § 627, které upravuje zákonné ručení. „Přijetím zásilky přejímá příjemce ručení za úhradu

---

<sup>20</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1311

pohledávek dopravce vůči odesílateli ze smlouvy týkající se přepravy převzaté zásilky, jestliže o těchto pohledávkách příjemce věděl nebo musel vědět.“<sup>21</sup>

Jak vyplývá z uvedeného ustanovení § 627, tak osoba oprávněná k převzetí zásilky v situaci, kdy převezme zásilku, se stává zákonným ručitelem za objednatelem přepravy a dopravce se na ní může v případě insolventnosti objednatele domáhat uhrazení dlužného přepravného. Soudím, že otázka, zda příjemce věděl nebo musel vědět, se vztahuje k okamžiku přijetí zásilky od dopravce. Pokud se tedy příjemce dověděl o dlužném přepravném až po převzetí zásilky, tak se zákonným ručitelem nestane.

## **2.6. Inkaso**

„V smlouvě může být dohodnuto, že dopravce kromě přepravy zásilky je oprávněn před vydáním zásilky příjemci vybrat od tohoto příjemce určitou peněžní částku nebo uskutečnit jiný inkasní krok. V takovém případě platí (§ 618 odst. 2 ObchZ), že se na daný vztah přiměřeně použijí ustanovení o bankovním dokumentárním inkasu (§ 697 a násl. ObchZ). Smlouvou o bankovním inkasu se zavazuje banka vůči třetí osobě předkládající dokumenty opravňující nakládat se zbožím nebo jiné doklady zaplatit určitou peněžní částku nebo provést jiný inkasní úkon. To znamená, že v případě dopravce tento proti úhradě smluvené peněžité částky od příjemce vydá příjemci zásilku.“<sup>22</sup>

## **2.7. Plnění pomocí dalšího dopravce**

V ustanovení § 621 ObchZ je dopravci stanovena možnost, provedením přepravy pověřit dalšího dopravce. „Užitím dalšího dopravce při provedení přepravy, např. při kombinované přepravě, kdy je přeprava uskutečňována různými dopravními

---

<sup>21</sup> ObchZ, § 627

<sup>22</sup> Faldyna F., Pokorná J., Tomsa M. et al.,. *Obchodní Právo*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 867,

prostředky, není omezena odpovědnost dopravce, který je smluvní stranou přepravní smlouvy, vůči odesílateli.“<sup>23</sup>

Myslím, že právo dopravce použít pro splnění svého závazku dalšího dopravce nepředstavuje pro přepravce žádné oslabení jeho práv, a nesnižuje tedy ani jeho právní ochranu. Skutečnost, že nedochází u přepravce k oslabení jeho práv, je zajištěna odpovědností dopravce, jenž odpovídá za dalšího dopravce tak, jako by přepravu prováděl sám.

## 2.8. Odpovědnost dopravce za škodu

„Zákon upravuje speciální odpovědnost dopravce za škodu na přepravované zásilce. Výslovně říká, že ustanovení smlouvy omezující odpovědnost dopravce za škodu jsou neplatná. Je možné smlouvou odpovědnost dopravce za škodu pouze rozšířit a nikoli zúžit (§ 622 odst. 4 ObchZ). Odpovědnost dopravce je objektivní, tedy nikoli za zavinění, ale je speciální k obecné odpovědnosti za škodu. Je třeba zdůraznit, že jde pouze o škodu způsobenou na přepravované zásilce, která vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci. Za jiné škody může samozřejmě dopravce odpovídat rovněž, ale pouze podle obecných ustanovení o náhradě škody (§ 373 a násl. ObchZ). Dopravce tedy odpovídá za škodu objektivně, ledaže ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče. Škoda je konkrétně představována zničením, znehodnocením, poškozením nebo ztrátou zásilky.“<sup>24</sup>

Domnívám se, že takto stanovený rozsah náhrady škody za škodu, která vznikla na přepravované zásilce, by měl být rozšířen i na jinou škodu než je pouze škoda na zásilce. Za vhodnou naopak považuju kogentní povahu ustanovení upravujícího odpovědnost dopravce, již je možné změnit pouze ve prospěch přepravce a nikoli dopravce. Tímto způsobem je tak zajištěna přepravci vůči dopravci alespoň minimální ochrana.

---

<sup>23</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1104

<sup>24</sup> Faldyna F., Pokorná J., Tomsa M. et al., *Obchodní Právo*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 868

### 2.8.1. Možnost zproštění se odpovědnosti

Ustanovení § 622 odst. 2 ObchZ uvádí následující: „Za škodu na zásilce však dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že byla způsobena: a) odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky, b) vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku, nebo c) 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; neupozornil-li dopravce na vadnost obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vadnosti jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná.“<sup>25</sup>

Pokud škoda na přepravované zásilce nevznikla ani z jednoho výše uvedeného důvodu, může se dopravce odpovědnosti za škodu zprostit pouze, prokáže-li nemožnost odvrátit škodu při vynaložení odborné péče. Soudím, že takto se může dopravce zprostit pouze odpovědnosti za škodu na zásilce, povinnosti nést účelně vynaložené náklady na přepravu se tím nezproští.

### 2.9. Rozsah náhrady škody

„Rozsah nároku přepravce vůči dopravci na náhradu škody způsobené na zásilce je upraven odlišně od obecné úpravy v § 379 ObchZ. Dopravce je povinen podle této úpravy hradit pouze škodu na zásilce, nikoliv jinou škodu způsobenou ztrátou, zničením, poškozením nebo znehodnocením zásilky.“<sup>26</sup>

„Ustanovení speciálně upravuje rozsah náhrady škody za ztracenou nebo zničenou zásilku pro případ, že si strany nedohodnou náhradu vyšší. Vzhledem k ustanovení § 622 odst. 4 ObchZ si strany totiž nemohou dohodnout náhradu nižší. Ani prováděcím předpisem nemůže být zákonem stanovený rozsah odpovědnosti dopravce omezen (§ 629 ObchZ).“<sup>27</sup>

V případě rozsahu náhrady škody si myslím, že v situaci, kdy je škoda způsobena vinnou dopravce, by měl být on odpovědný vůči odesílateli i za jinou

---

<sup>25</sup> ObchZ, § 622/2

<sup>26</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1316

<sup>27</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1107

škodu než pouze škodu na zásilce. V tomto rozsahu bych tedy považoval za vhodné, změnit právní úpravu, tak aby zajistila lepší ochranu objednatele.

## 2.10. Nárok dopravce na přepravné

„Doprovce má zásadně právo na přepravné až po provedení přepravy do místa určení. Odchytkou od této zásady buď může stanovit smlouva, a to především ve formě tzv. vyplacené zásilky, tedy úplaty za přepravu při odevzdání zásilky, nebo se tak může stát v případě, že dopravce nemůže dokončit přepravu pro skutečnosti, za něž neodpovídá (§ 625 odst. 3 ObchZ).“<sup>28</sup>

„Z odstavce 3 vyplývá, že v případě, kdy dopravce nemůže dokončit přepravu pro jiné skutečnosti než ty, za které neodpovídá, nárok na přepravné nemá. Prokázat, že důvodem nedokončení přepravy je skutečnost, za niž dopravce neodpovídá, musí dopravce. Překážka, která brání dopravci dokončit přepravu, nesmí být jen přechodného charakteru. O trvalou překážku půjde například tehdy, když odesílatel, popřípadě osoba oprávněná z náložného listu, dá dopravci pokyn ukončit přepravu v určitém místě (§ 618 odst. 1 ObchZ) dříve, než dojde zásilka do místa určení.“<sup>29</sup>

Myslím, že ze zákona není zcela jasné, zdali je přepravce povinen uhradit dopravci přepravné v případě, kdy ke škodě či zániku zásilky dojde pro skutečnost, již nemohl dopravce odvrátit při vynaložení odborné péče. Neboť skutečnosti, za které dopravce neodpovídá, jsou konkrétně uvedeny v ustanovení § 622 odst. 2 ObchZ, kde takzvaná vyšší moc uvedena není, byť z logiky věci vyplývá, že i za tu dopravce neodpovídá.

Osobně zastávám názor, že v situaci, kdy dojde k poškození zásilky nebo k jejímu zničení v důsledku vyšší moci, by měl dopravce nést náklady na přepravné sám. A to zejména z toho důvodu, že by i on měl nést podobně jako přepravce riziko za škodu způsobenou vyšší mocí. Jelikož přepravce již nese riziko za poškození nebo za zničení zásilky, bylo by nespravedlivé, kdyby měl nést i riziko za přepravné.

<sup>28</sup> Faldyna F., Pokorná J., Tomsa M. et al.,. *Obchodní Právo*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 870

<sup>29</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1316

## 2.11. Nákladní a náložný list

„Protože pro smlouvu není předepsána písemná forma, je dopravce oprávněn požadovat na odesílateli potvrzení požadované dopravy v dopravním dokladu, obdobně přepravce má právo požadovat písemné potvrzení převzetí zásilky. Toto se děje potvrzením v dopravním dokladu, který se nazývá nákladní list (u vozové zásilky) nebo přepravní list (u spěšniny) v železniční a přepravní nebo dodací list v silniční dopravě. Potvrzení se děje např. otištěním razítka v nákladním listě. Nákladní nebo přepravní, popř. dodací list jsou tedy listiny, které prokazují existenci a obsah přepravní smlouvy. Doprovází zásilku až do jejího vydání. Takovou listinu je povinen na oficiálním formuláři vyplnit odesílatel a předat ji spolu se zásilkou dopravci. S ohledem na to, že obsah tohoto dokumentu je přepravními řády předepsaný, tvoří i předepsaný obsah smlouvy. Nemají charakter cenného papíru.“<sup>30</sup>

„Podle smlouvy může být dopravce povinen vydat odesílateli při převzetí zásilky k přepravě náložný list.“<sup>31</sup> Nejenom smlouva, ale i právní předpis upravující určitý druh přepravy může stanovit povinnost vydat odesílateli náložný list. Jinak dopravce takovou povinnost nemá.<sup>32</sup>

„Náložný list je cenným papírem, a to cenným papírem zbožovým. Může být vydán pouze v listinné podobě. Je s ním spojeno jednak právo na vydání zásilky, tzn. Právo se zásilkou (zbožím) nakládat, jednak, ve vazbě na § 443 odst. 2 ObchZ, i vlastnické právo k přepravovanému zboží.“<sup>33</sup>

„Náložný list je cenným papírem. Dopravci nepřísluší prověřovat, proč má náložný list osoba, která jej předkládá. Náložný list může znít na doručitele, na jméno určité osoby nebo na její řad. 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.“<sup>34</sup>

---

<sup>30</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. s. 408

<sup>31</sup> ObchZ, § 612/1

<sup>32</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1307

<sup>33</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1098

<sup>34</sup> Marek, Karel. *Přepravní smlouva. Státní zastupitelství*. 2009, roč. 7, č. 9, od s. 30-35, ISSN 1214-3758

„Z náložného listu na doručitele je vůči dopravci oprávněna osoba, která mu náložný list předloží, z náložného listu na jméno pak osoba, která je v něm uvedena. Jiná osoba pouze v případě, že na ni byla převedena práva této osoby podle ustanovení o postoupení pohledávky, že postupníkovi byl předán náložný list a osoba v náložném listě uvedená postoupení oznámila dopravci (§ 524 a násl. ObčZ). V případě, že je náložný list vystaven na řad oprávněné osoby, je oprávněna požadovat vydání zásilky osoba, jejíž jméno je uvedeno, nebo osoba, na kterou bylo toto právo převedeno tzv. rubopisem (indosamentem).“<sup>35</sup>

Domnívám se, že pokud je vydán náložný list, dochází k omezení dispozičního práva odesílatele. K omezení dochází z podstaty náložného listu, který je cenným papírem a s jeho vlastnictvím je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky. Dopravce je tedy povinen vydat zásilku osobě uvedené v náložném listu. V důsledku přechodu práva požadovat vydání zásilky na osobu uvedenou v náložném listu přechází na tuto osobu i dispoziční právo k zásilce.

### **2.11.1. Obsah náložného listu**

Dopravce je povinen uvést v náložném listu, jak je uvedeno v § 614/1 ObchZ, 1) firmu nebo název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání, popřípadě bydliště fyzické osoby dopravce a odesílatele, 2) označení přepravované věci, 3) údaj, zda byl náložný list vydán na doručitele nebo na jméno příjemce, popřípadě údaj, že byl vydán na jeho řad, 4) místo určení a 5) místo a den vydání náložného listu a podpis dopravce. Dané ustanovení je kogentní povahy, jak vyplývá z ustanovení § 263 ObchZ, čili se od něj smluvní strany nemohou ve smlouvě odchýlit a v případě, že dopravce bude povinen vydat odesílateli náložný list, bude muset obsahovat minimálně výše uvedené části. Rozsah těchto povinných částí si tedy mohou smluvní strany rozšířit nikoli zúžit.

Kogentní vymezení nutných část náložného listu považuji za vhodné s ohledem na fakt, že náložný list je cenným papírem a s jeho vlastnictvím jsou spojena určitá práva a povinnosti. V případě, kdy by nutné části náložného listu byly

---

<sup>35</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1308

stanoveny v obchodním zákoníku pouze dispozitivně, mělo by jejich nedodržení negativní vliv na právní jistotu dotčených subjektů.

„Byl-li náložný list vydán ve více stejnopisech, vyznačí se jejich počet na každém z nich. Po vydání zásilky oprávněné osobě na jeden stejnopis pozbývají ostatní stejnopisy platnosti.“<sup>36</sup> Z daného ustanovení § 614/2 vyplývá, že náložný list je možno vydat ve více stejnopisech, z nichž každý má stejnou právní sílu, uplatněním kteréhokoli z nich však ruší platnost všech ostatních. Soudím, že po vydání zásilky je naprosto nezbytné, s ohledem na ochranu dopravce, pozbytí platnosti ostatních stejnopisů náložného listu a z logiky věci nic jiného ani není možné.

### **2.11.2. Náhradní náložný list**

„Ztráta nebo zničení náložného listu by vzhledem k jeho povaze cenného papíru značně ztěžovaly možnost vyzvednout zásilku. Umořovací řízení podle § 185i a násl. OSŘ je značně komplikované a zdlouhavé. Právo žádat vydání náhradního náložného listu má odesílatel, nikoliv osoba z náložného listu oprávněná. Povinnost dopravce vydat náhradní náložný list vyplývá ze zákona a nemusí být dojednána ve smlouvě o přepravě věci. Dopravce je chráněn tím, že riziko zneužití původního náložného listu nese odesílatel, a to bez ohledu na to, kdo se zneužití dopustil. Vzhledem k formulaci druhé věty tohoto ustanovení lze mít za to, že odpovědnost odesílatele za škodu způsobenou dopravci zneužitím původního náložného listu je objektivní bez možnosti se jí zprostit. Jinak, zejména pro rozsah a způsob náhrady škody, platí obecná úprava náhrady škody v § 373 a násl. ObchZ.“<sup>37</sup>

Myslím, že výše uvedená citace není zcela správná a odesílatel by měl mít v určité situaci možnost zprostit se odpovědnosti za zneužití původního náložného listu. Možnost zproštění odpovědnosti by měl odesílatel, dle mého názoru, mít tehdy, kdyby došlo ke zneužití náložného listu zaviněním dopravce a nikoliv přepravce či osoby třetí.

---

<sup>36</sup> ObchZ, § 614/2

<sup>37</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1309



### **2.11.3. Nadřazenost náložného listu nad přepravní smlouvou**

„Obsah náložného listu je rozhodný pro nároky osoby oprávněné podle náložného listu. Dopravce se může vůči ní dovolávat ustanovení smlouvy uzavřené s odesílatelem, jen pokud jsou obsažena v náložném listu, nebo pokud se na toto ustanovení v něm výslovně odkazuje. Vůči osobě oprávněné podle náložného listu může dopravce uplatnit jen námitky, které vyplývají z obsahu náložného listu nebo ze vztahu dopravce k oprávněné osobě. Ustanovení § 627 tím není dotčeno.“<sup>38</sup>

Z citovaného ustanovení § 616 vyplývá přednost obsahu náložného listu před obsahem uvedeným ve smlouvě o přepravě věci, pokud jde o vztah mezi dopravcem a osobou oprávněnou z náložného listu, neboť dopravce se může dovolávat na oprávněném ustanovení smlouvy, jen je-li uvedeno i v náložném listu nebo pokud alespoň k tomuto ustanovení náložný list odkazuje. Dopravce však může uplatnit i námitky, které má sám proti oprávněné osobě.

Soudím, že přednost ustanovení náložného listu se neuplatní mezi dopravcem a odesílatelem, kteří spolu uzavřeli smlouvu o přepravě. Pro tyto subjekty bude i nadále rozhodující znění smlouvy a nikoli náložného listu. Neboť nadřazenost náložného listu se vztahuje pouze na dopravce a osobu třetí, jež se stane oprávněnou z náložného listu.

### **2.12. Úprava přepravních smluv v přepravních řádech**

„Úprava přepravní smlouvy v obchodním zákoníku není úpravou jedinou. Ustanovení obchodního zákoníku totiž vycházejí ze skutečnosti, že jednotlivé druhy přepravy mají svoje významná specifika. Ta se projevují v prováděcích předpisech - přepravních řádech. Prováděcí předpisy pro přepravy vyjmenované obchodním zákoníkem (železniční, leteckou, silniční, vnitrozemskou vodní a námořní) mohou upravit podle § 629 některé otázky odchylně. Úprava v prováděcích předpisech však

---

<sup>38</sup> ObchZ, § 616

nesmí omezit odpovědnost dopravce při škodě na zásilce stanovenou v § 622 a § 624 obchodního zákoníku.“<sup>39</sup>

Jak již bylo uvedeno výše, existují přepravní řády se vztahem k dopravním prostředkům, které mohou jednotlivá práva a povinnosti smluvních stran upravit odlišně od úpravy obsažené v obchodním zákoníku. Tato práce se bude dále věnovat, s ohledem na frekvenci využití, zejména vyhlášce č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu (dále jen silniční přepravní řád „SPŘ“) a nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu (dále jen železniční přepravní řád „ŽPŘ“).

### **2.12.1. Silniční přepravní řád**

Silniční přepravní řád dělí zásilky do několika druhů, a to na zásilky vozové, příkládky a zásilky kusové. Jak uvádí ustanovení § 39 odst. 2 SPŘ, „za vozovou zásilku se považuje náklad přepravovaný jednomu odesílateli jednou jízdou vozidla, váží-li více než dva a půl tisíce kilogramů nebo bez zřetele k jeho váze, a) je-li jím využito užitečné zatížení nebo ložná plocha vozidla, b) koná-li se jeho přeprava zvláštní jízdou vozidla podle dohody s přepravcem nebo proto, že povaha nákladu, popřípadě provedení přepravy v požadované lhůtě toho vyžaduje, c) nakládá-li nebo vykládá-li se zásilka na dvou nebo více místech. O jednu jízdu vozidla jde i tehdy, jestliže dopravce z provozních důvodů přeložil náklad na jiné vozidlo.“<sup>40</sup>

Stručně řečeno je tedy vozová zásilka taková zásilka, která je přepravována dopravcem pomocí jednoho vozidla či soupravy vozidel a při níž je přepravována zásilka jen jednomu odesílateli.

„Příkládkou se rozumí kusová zásilka přepravovaná společně s jinými zásilkami pro jiného odesílatele jedním dopravním prostředkem – zpravidla za účelem lepšího využití dopravního prostředku dopravce.“<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Marek, Karel., Zbránek, Miloš. Smlouva o přepravě věci. *Právní rádce*. 2007. Roč. 15., č. 6, od s. 71-74, ISSN 1210-4817.

<sup>40</sup> Vyhláška č. 133/1964 Sb., silniční přepravní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „SPŘ“), § 39/2

<sup>41</sup> Novák R., Pernica P., Svoboda V. et al., *Nákladní doprava a zasílatelsví*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 181

Kusové zásilky upravuje silniční přepravní řád pouze tak, že říká, pokud zásilka není vozová nebo se nejedná o příkladku, tak jde o zásilku kusovou.

Vznik a obsah přepravní smlouvy upravuje ustanovení § 41 SPŘ, který v zásadě uvádí tři varianty vzniku přepravní smlouvy mezi dopravcem a odesílatelem. První je přijetí objednávky dopravcem, druhá započítím přepravy dopravcem, pokud jde o přepravu, kterou není třeba již objednávat. Přičemž okolnost, že jde o přepravu, kterou není třeba již objednávat, musí být v rámcové dohodě uvedena (§ 40 SPŘ). A za třetí vzniká smlouva o přepravě převzetím zásilky dopravcem.

Soudím tedy, že pro objednávku přepravy i pro její přijetí postačí ústní dohoda mezi dopravcem a odesílatelem. Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že mezi obecnou úpravou vzniku přepravní smlouvy upravenou obchodním zákoníkem a úpravou v silničním přepravním řádu nejsou zásadní rozdíly a upravují vznik přepravní smlouvy v podstatě totožně.

Co se týče podstatných náležitostí, ty jsou v silničním přepravním řádu uvedeny tak, že objednávka přepravy musí obsahovat veškeré údaje potřebné k provedení a k vyúčtování přepravy, a to včetně příkladného výčtu těchto potřebných údajů.

V silniční nákladní dopravě se jako přepravní listy používají přepravní list nebo dodací list. Obchodní zákoník obsah přepravní listiny neupravuje a v ustanovení § 629 dává možnost prováděcím předpisům odchylně upravit právní úpravu týkající se přepravních dokladů.

„Přepravní listina jako přepravní doklad o zásilce doprovází zásilku až do jejího vydání, popřípadě likvidace. Přepravní listinu je povinen řádně vyplněnou odevzdat dopravci odesílatel. Přepravní listina se odevzdává dopravci zároveň se zásilkou, pokud pro některé druhy přepravy nebude stanovena jiná úprava.“<sup>42</sup>

Myslím, že s ohledem na výše uvedené lze předpokládat, že SPŘ počítá pouze s jednou přepravní listinou, která putuje neustále se zásilkou. To dle mého

---

<sup>42</sup> SPŘ, § 43/1

názoru není příliš vhodné ať už pro odesílatele, tak pro dopravce, a to zejména k možné důkazní nouzi v případě vzniklého sporu.

Ustanovení § 46 odst. 1 SPŘ upravuje povinnost odesílatele chránit zásilku řádným obalem před ztrátou nebo poškozením, pokud to povaha zásilky vyžaduje.

„Odesílatel je povinen zabalit řádně zásilku též tehdy, je-li nebezpečí, že by bez obalu mohla za přepravy způsobit pro své vlastnosti škodu osobám nebo na jiných zásilkách a na dopravním prostředku, popř. na jiných zařízeních dopravce. Dopravce nepřezkuzuje, zda zásilka svou povahou vyžaduje obal, resp. zda použitý obal je řádný. Odesílatel odpovídá za škody, které vznikly vadným nebo nedostatečným obalem za přepravy.“<sup>43</sup>

Dle mého názoru však výše uvedené ustanovení není použitelné s ohledem na ustanovení § 622 odst. 2 písm. c) ObchZ, které stanoví dopravci povinnost upozornit odesílatele na vadnost obalu, a v případě, že byl vydán nákladní nebo náložný list, zaznamenat v něm tuto vadnost obalu. Pokud by tedy dopravce odesílatele na vadnost obalu neupozornil a nezaznamenal ji, odpovídal by za škodu způsobenou vadností obalu sám. Jelikož je uvedené ustanovení kogentní povahy, tak se SPŘ nepoužije.

„Dopravce je povinen ve sjednané lhůtě přistavit vozidlo toho druhu a tak vybavené, jak bylo při sjednání přepravy dohodnuto. Vozidlo musí být ve stavu vyhovujícím pro přepravu a s ložným prostorem řádně očištěným. Vyžaduje-li to povaha nákladu podle objednávky, musí být vozidlo opatřeno plachtou.“<sup>44</sup>

Co se týká nakládání a vykládání zásilky, to je upraveno v ustanovení § 51 SPŘ, ze kterého vyplývá, že naložení a vyložení nákladu provede dopravce, má-li k tomu potřebná provozní zařízení a pracovní síly, jinak naložení a vyložení provede přepravce.

Přepravce má dále povinnost, pokud dojde k znečištění vozidla dopravce, ať už při nakládce, vykládce nebo při přepravování nákladu, zajistit na vlastní náklady

---

<sup>43</sup> SPŘ, § 46/2

<sup>44</sup> SPŘ, § 49

jeho vyčištění a v případě, že se tomu tak nestane, zajistí vyčištění vozidla na jejich náklady dopravce.

SPŘ upravuje ve svém ustanovení § 57 délku dodacích lhůt pro případ, že si je strany neujednali, a zpřesňuje tak obecné ustanovení v ObchZ, jež stanoví pro dodání pouze lhůtu bez zbytečného odkladu.

Dodací lhůta je ve výše uvedeném ustanovení stanovena pro přepravu do vzdálenosti sto padesáti kilometrů na dvanáct hodin, pro přepravu do vzdálenosti tří set kilometrů pak na dvacet čtyři hodin a pro přepravu nad vzdálenost tři sta kilometrů na čtyřicet osm hodin. Přičemž dodací lhůta počíná běžet uplynutím dvacáté čtvrté hodiny dne, kdy zásilka byla přijata k přepravě a v případě zásilky podléhající rychlé zkáze okamžikem odjezdu vozidla se zásilkou z místa nakládky.

„Za překročení sjednané nebo stanovené dodací lhůty je dopravce povinen zaplatit příjemci pokutu ve výši jedné desetiny dovozného za každých započatých dvacet čtyři hodin, o které byla dodací lhůta překročena, nejvýše však polovinu dovozného. V případě ztráty nebo zničení celé zásilky se pokuta neplatí.“<sup>45</sup>

„Doprovce je oprávněn kdykoli přezkoumat, odpovídá-li zásilka zápisům přepravce v přepravní listině. Přezkoumání zásilky na místě nakládky nebo vykládky se provede v přítomnosti osob odevzdávajících nebo přejímajících zásilku; přezkoumání během přepravy se provede v přítomnosti nejméně jedné osoby, která není pracovníkem dopravce.“<sup>46</sup> Dopravce je povinen zaznamenat výsledek přezkoumání zásilky v nákladním listu, viz ustanovení § 47 odst. 4 SPŘ.

„Z důvodů poškození zásilky při přepravě může příjemce odmítnout přijetí zásilky nebo její část pouze tehdy, změnil-li se poškozením stav zásilky do té míry, že ji nelze použít k původnímu účelu. Příjemce však není povinen převzít zásilku, dokud dopravce nesepíše zápis požadovaný podle § 71 odst. 2. SPŘ.“<sup>47</sup>

„Zjistí-li dopravce porušenost nebo neúplnost zásilky nebo okolnosti tomu nasvědčující, je povinen zjistit stav zásilky a sepsat zápis. Zjistí-li příjemce zásilky její

---

<sup>45</sup> SPŘ, § 57/7

<sup>46</sup> SPŘ, § 47/1

<sup>47</sup> SPŘ, § 58/6

zjevnou porušenost nebo neúplnost anebo okolnosti tomu nasvědčující, je povinen požádat dopravce nejpozději při převzetí zásilky o sepsání zápisu. Dokud dopravce neseíše požadovaný zápis, není příjemce povinen zásilku převzít.<sup>48</sup>

Jak vyplývá z ustanovení § 70 odst. 4 SPŘ, pokud přepravce nepožádal dopravce o sepsání zápisu poškození zásilky nebo její neúplnosti, nejpozději při jejím převzetí, tak existuje právní domněnka, že škoda nevznikla během přepravy. Pokud se však jednalo o škodu nebo neúplnost neznatelné povahy, pak vadnost zásilky musí oznámit dopravci nejpozději do tří dnů po převzetí zásilky.

Domnívám se, že tato lhůta by měla být delší, neboť dopravce může mít možnost seznámit se s vadou až mnohem později po převzetí zásilky. Jako vhodnou bych viděl změnu v právní úpravě spočívající v kombinaci lhůty subjektivní a objektivní. V případě lhůty subjektivní by mohla být zachována lhůta třídní a objektivní lhůta by odpovídala dvěma týdnům. Dle mého názoru by tak došlo k lepšímu zajištění práv na straně přepravce oproti současnému stavu, kdy je chráněn zejména dopravce na úkor přepravce.

Odpovědnost a rozsah náhrady škody je upraven v ustanovení § 70 SPŘ, který stanoví, že „doprovci a přepravci odpovídají z přepravní smlouvy podle příslušných ustanovení občanského zákoníku a hospodářského zákoníku a ustanovení tohoto řádu.“<sup>49</sup> Vzhledem k tomu, že hospodářský zákoník již pozbyl platnosti, budou použita příslušná ustanovení obchodního zákoníku.

SPŘ dále upravuje odpovědnost dopravce za škodu na zásilce, která vznikne v průběhu přepravy. V takovém případě dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu nebo poškození zásilky od jejího převzetí do jejího vydání. SPŘ také upravuje možnosti dopravce zprostit se odpovědnosti za škodu, a to ve větším rozsahu než obchodní zákoník. Domnívám se s ohledem na kogentní ustanovení § 622 odst. 4 ObchZ, z kterého vyplývá neplatnost takových ustanovení, která omezují odpovědnost dopravce, že se tyto ustanovení SPŘ nepoužijí a možnost dopravce zproštění se odpovědnosti se bude řídit úpravou v obchodním zákoníku.

---

<sup>48</sup> SPŘ, § 71/2

<sup>49</sup> SPŘ, § 70/1

SPŘ upravuje ve svém ustanovení § 70 odst. 6 také rozsah náhrady škody, která vznikla přepravci v důsledku překročení dodací lhůty dopravcem, takto vzniklá škoda je hrazena jen do výše dovozného. Dále je dopravce za překročení dodací lhůty také povinen příjemci zaplatit pokutu ve výši jedné desetiny dovozného za každých započatých dvacet čtyři hodin, o něž byla lhůta překročena. Pokuta ovšem nesmí překročit v celkové výši polovinu dovozného, viz ustanovení § 57 odst. 7 SPŘ.

SPŘ také konstruuje ve svém ustanovení § 58 odst. 7 právní domněnku ztráty zásilky. Zásilka se považuje za ztracenou, pokud nebyla vydána nebo vrácena do patnácti dnů od data dodací lhůty. Pro věci snadno zkazitelné je tato lhůta třídní.

### **2.12.2. Železniční přepravní řád**

Železniční přepravní řád dělí zásilky do dvou druhů, a to na zásilky vozové a spěšiny. Toto dělení má význam zejména při vzniku přepravní smlouvy.

„Příčemž vozovou zásilkou se rozumí zásilka, k jejíž přepravě je potřeba nejméně jeden samostatný vůz, podaná k přepravě s nákladním listem; za vozovou zásilku se považují též prázdné nebo ložené kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované na drážním vozidle a drážní vozidla v prázdném nebo loženém stavu, která nejsou ve vlastnictví dopravce přepravujícího zásilku a jsou podaná odesílatelem k přepravě s nákladním listem.“<sup>50</sup>

„Spěšinou zásilka omezené hmotnosti a rozměrů, kterou lze snadno nakládat a vykládat, podaná k přepravě s přepravním listem a přepravovaná určenými vlaky veřejné drážní osobní nebo nákladní dopravy.“<sup>51</sup>

V případě vozové zásilky přepravní smlouva vzniká, jak vyplývá z ustanovení § 3 odst. 2 ŽPŘ, převzetím vozové zásilky dopravcem k přepravě a potvrzením jejího přijetí v nákladním listu. Ustanovení § 23 odst. 2 ŽPŘ upravuje vznik smlouvy

---

<sup>50</sup> Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ŽPŘ“), § 2/f)

<sup>51</sup> ŽPŘ, § 2/g)

v případě spěšniny, ta vznikne, pokud dopravce přijme spěšninu k přepravě a odesílatel zaplatí dovozní, které dopravce potvrdí vydáním přepravního listu.

Domnívám se, že z výše uvedeného vyplývá, že ke vzniku smlouvy je potřeba, aby dopravce převzal zásilku k přepravě, jinak smlouva nevznikne, jedná se tedy o reálný kontrakt. U spěšniny je navíc ještě zapotřebí, k tomu aby vznikla smlouva, ze strany odesílatele, předem zaplatit dopravci dovozní.

Odesílatel má právo i v průběhu přepravy měnit přepravní smlouvu, jak uvádí ustanovení § 10 ŽPŘ. Nicméně odesílateli vozové zásilky nepřísluší neomezené právo měnit přepravní smlouvu dle své libosti, ale může jen zásilku zadržet na cestě, vrátit do odesílací stanice, žádat její vydání jiné osobě než příjemci uvedenému v nákladním listu a žádat její vydání v jiné stanici. Změnu však nelze provést v případě, že by to vedlo k rozdělení zásilky.

„Odesílatel může od přepravní smlouvy odstoupit, jestliže vozová zásilka neopustila odesílací stanici.“<sup>52</sup> Toto právo náleží dle mého názoru nejen odesílateli vozové zásilky, ale i odesílateli spěšniny.

Stejně jako v případě zásilek dělí ŽPŘ i přepravní doklady do dvou druhů, a to na nákladní list a přepravní list. Nákladním listem se rozumí doklad o uzavření smlouvy o přepravě vozové zásilky a přepravním listem pak doklad o uzavření smlouvy o přepravě spěšniny. Jak stanoví ustanovení § 5 ŽPŘ, tak nákladní nebo přepravní list vydává dopravce.

Nákladní i přepravní list sestává ze čtyř dílů, a to prvopisu nákladního či přepravního listu, účetního listu, odběrného listu a druhopisu nákladního či přepravního listu. Přičemž prvopis se vydává se zásilkou ve stanici určení příjemci. Účetní list doprovází zásilku ze stanice odesílací a po splnění přepravy zůstane dopravci, který zásilku vydal. Odběrný list také doprovází zásilku ze stanice odesílací a po potvrzení převzetí zásilky příjemcem zůstane dopravci, který zásilku vydal. A druhopis se vydává odesílateli při přijetí zásilky k přepravě.

---

<sup>52</sup> ŽPŘ, § 10/2



Na první pohled je zřejmé, že ŽPŘ upravuje přepravní doklady mnohem podrobněji oproti úpravě v SPŘ. S ohledem na právní jistotu smluvních stran považuji za vhodnější úpravu v ŽPŘ. Soudím, že tak je každé smluvní straně zajištěn pro případ sporu alespoň základní důkazní prostředek.

Přebírání a vydání zásilky dopravcem upravuje ustanovení § 8 ŽPŘ, toto ustanovení se opět nevztahuje na spěšniny, ale pouze na zásilky vozové.

„Přepravovaná zásilka musí být balena, do vozu naložena a v něm uložena a zajištěna tak, aby při přepravě byla chráněna před ztrátou a poškozením a před vznikem škody vlivem její přirozené povahy a aby zásilka nezpůsobila škodu na jiné přepravované zásilce nebo na voze či na součástech dráhy nebo na životním prostředí a aby nedošlo k samovolnému pohybu přepravované zásilky nebo její části. Zjistí-li dopravce nesprávně uloženou nebo nezajištěnou zásilku, je oprávněn odmítnout přepravní smlouvu uzavřít.“<sup>53</sup> Zásilku při tom na svou odpovědnost nakládá odesílatel, viz ustanovení § 8 odst. 2 ŽPŘ.

„Výdej vozové zásilky se provádí v přítomnosti zástupců dopravce a příjemce. Při předávání se dopravce přesvědčí, zda číslo vozu je totožné s číslem uvedeným v nákladním listu, zda nenastaly okolnosti nasvědčující tomu, že došlo k poškození nebo ztrátě zásilky, a není-li poškozen vůz. Dopravce vozovou zásilku předá příjemci po potvrzení o jejím převzetí na odběrném listu.“<sup>54</sup>

Jak vyplývá z ustanovení § 9 ŽPŘ, dodací lhůta pro přepravu zásilky se skládá ze dvou druhů lhůt, a to výpravní lhůty a přepravní lhůty. Přičemž výpravní lhůtou se rozumí doba potřebná pro uzavření smlouvy a odeslání zásilky a přepravní lhůtou doba potřebná k přepravě zásilky.

Výpravní lhůta činní dvanáct hodin a to jak pro zásilky vozové, tak pro spěšniny. Přepravní lhůta poté činní u vozové zásilky za každých i jen započatých dvě stě kilometrů dvacet čtyři hodin. U spěšniny je přepravní lhůta také dvacet čtyři hodin, ale za každých i jen započatých čtyři sta kilometrů. S ohledem na uvedené můžeme tedy říci, že přepravní lhůta u spěšniny je kratší než lhůta

---

<sup>53</sup> ŽPŘ, § 8/1

<sup>54</sup> ŽPŘ, § 8/4

u vozové zásilky. ŽPŘ ovšem dává smluvním stranám výslovně možnost odchýlit se od těchto lhůt a sjednat si lhůty vlastní.

Dále je ještě třeba upozornit na skutečnost, že přepravní lhůta začne běžet až dnem následujícím po dni uzavření smlouvy, a to přesně v 0.00 hodin.

Jak vyplývá z ustanovení § 25 ŽPŘ, zjistí-li dopravce zjevnou porušenost nebo neúplnost zásilky, nebo okolnosti tomu nasvědčující, tak bez zbytečného odkladu zjistí stav zásilky, dále zjistí rozsah a příčiny škody a sepiše zápis o stavu zásilky.

„Zjistí-li příjemce zásilky zjevnou porušenost nebo neúplnost zásilky nebo okolnosti tomu nasvědčující, požádá dopravce nejpozději při převzetí zásilky o zjištění stavu zásilky a sepsání zápisu o stavu zásilky.“<sup>55</sup> Pokud dopravce odmítne zjistit stav zásilky a sepsat o tom zápis, pak má příjemce právo odmítnout převzetí zásilky. Tento zápis je dopravce povinen příjemci vydat zdarma.

Uplatnění práva z přepravní smlouvy upravuje ustanovení § 26 ŽPŘ, které stanoví, že právo z přepravní smlouvy může uplatnit buď odesílatel nebo příjemce. Právo musí být uplatněno v písemné formě u dopravce, který zásilku vydal nebo měl vydat. Dopravce je poté povinen vyřídit uplatněné právo nejpozději do třech měsíců ode dne doručení žádosti.

ŽPŘ upravuje ve svém ustanovení § 27 i speciální rozsah náhrady škody ve vztahu k obchodnímu zákoníku.

„Vznikla-li příjemci překročením dodací lhůty jiná škoda než škoda na přepravované zásilce, hradí dopravce příjemci na jeho žádost prokázanou škodu, nejvýše však ve výši dovozného.“<sup>56</sup> Pokud překročením dodací lhůty vznikla škoda na zásilce, pak dopravce odpovídá za škodu takto skutečně vzniklou a prokázanou oprávněným.

Oprávněnému je dále dána možnost v případě překročení dodací lhůty požadovat na dopravci uhrazení částky ve výši jedné desetiny dovozného za každých započatých dvacet čtyři hodin, o které byla dodací lhůta překročena. Tato

---

<sup>55</sup> ŽPŘ, § 25/2

<sup>56</sup> ŽPŘ, § 27/1

částka ovšem nesmí překročit polovinu dovozného. Dopravce je dále také povinen oprávněnému, v případě ztráty zásilky nebo jejího poškození, vrátit zaplacené přepravné.

„Zásilka se považuje za ztracenou, nebyla-li dopravcem přichystána k odběru ve stanici určení do třiceti dnů ode dne následujícího po dni uzavření přepravní smlouvy.“<sup>57</sup>

### **2.13. Návrh změn právní úpravy**

Jako první změnu právní úpravy přepravní smlouvy v obchodním zákoníku bych navrhl zavést jednoletou promlčecí lhůtu pro uplatnění práv vztahujících se k přepravní smlouvě. A to zejména z toho důvodu, že je stejně promlčecí lhůta stanovena v rámci úpravy mezinárodních smluv, které jsou v určitých situacích závazné pro naše dopravce i odesílatele. Stejně tak je upravena promlčecí lhůta i v občanském zákoníku. Z tohoto důvodu čtyřletá promlčecí lhůta stanovená obchodním zákoníkem, s výjimkou škody na dopravovaných věcech, kde je promlčecí lhůta také jednoletá, vnáší do vztahu mezi dopravcem a odesílatelem spíše nejasnost.

Dále je možné uvažovat i o zkrácení prekluzivní lhůty podle ustanovení § 611 odst. 3 ObchZ upravující délku lhůty v situaci, kdy nedojde k předání zásilky současně s uzavřením smlouvy nebo k určení doby, kdy bude zásilka předána dopravci k uskutečnění přepravy. Domnívám se, že s ohledem na ochranu dopravce by byla úplně dostačující lhůta v délce jednoho nebo dvou měsíců.

Domnívám se, že ke změně v právní úpravě by mělo dojít i v rámci rozšíření rozsahu náhrady škody, a to i na jinou škodu než je škoda na zásilce, pro situace, kdy ke ztrátě, zničení nebo poškození zásilky dojde vinou dopravce. Neboť pokud dojde z jeho strany k opomenutí či pochybení, měl by být odpovědný nejen za škodu na zásilce, ale i za ostatní škodu, která v důsledku poškozené, zničené nebo

---

<sup>57</sup> ŽPŘ, § 24/1

ztracené zásilky odesílateli vznikla. V případě, pokud by takovou škodu způsobil úmyslně, by měl být dopravce vůči odesílateli odpovědný i za ušlý zisk.

Myslím také, že stejně tak jako byla přijata nová úprava železničního přepravního řádu, by bylo vhodné přijmout i novou úpravu pro silničního přepravní řád, neboť ten stávající je značně zastaralý a některá jeho ustanovení jsou již nepoužitelná nebo dokonce v rozporu s kogentními ustanoveními obchodního zákoníku.

### **3. Smlouva zasílatelská**

„Rozvoj zasílatelství (spedice), tj. oboru, jehož předmětem je provoz obstaratelské činnosti v oblasti přepravy věcí (zásilek), souvisí s rozvojem obchodu a dopravy. Zasílatelství (jako obstarávání přepravy) se oddělilo od přímého provádění přepravy. V praxi se však mezi dopravou a spedicí někdy přesně nerozlišuje a dochází k zaměňování těchto činností s možnými negativními důsledky. Smlouvu o přepravě věci a smlouvu zasílatelskou nicméně rozlišuje i obchodní zákoník.“<sup>58</sup>

„Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věci z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu. Jde o tzv. typový (nominální) obchod. Právní úprava má dispozitivní charakter. Zasílatelská smlouva představuje zvláštní modifikaci komisionářské smlouvy, s níž má shodné základní rysy (obstarání přepravy je konkretizací zařízení obchodní záležitosti u komisionářské smlouvy, jednání vlastním jménem na účet příkazce a závazek příkazce zaplatit úplatu). Důvodem její speciální úpravy je zvláštní problematika, která vzniká při obstarávání přepravy a která vyžaduje zvláštní odbornost. Ustanovení § 609 ObchZ proto předepisuje podpůrnou aplikaci ustanovení o komisionářské smlouvě na řešení těch otázek, které nejsou v úpravě spedice zvlášť regulovány. Předmětem smlouvy je

---

<sup>58</sup> Marek, Karel. Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům: zasílatelská smlouva. *Právní rádce*. 2009, roč. 17, č. 5, od s. i-v, 5 s. ISSN 1210-4817.

obstarání přepravy věci (zboží), nikoli přepravy osob. Pokud si strany sjednají obstarání přepravy osob jménem obstaravatele na účet příjemce a smluvní strany jsou podnikatelé, pak půjde – podle povahy věci – buď o komisionářskou nebo o mandátní smlouvu.<sup>59</sup>

### 3.1. Podstatné části smlouvy zasílatelské

„Je třeba rozlišovat, zda se zasílatel zavazuje obstarat přepravu věci či se zavazuje přepravit věc. V prvním případě uzavírá smlouvu zasílatelskou, ve druhém smlouvu o přepravě věci, přičemž není rozhodující, zda bude či nebude přepravu provádět vlastními či cizími dopravními prostředky.“<sup>60</sup>

„K podstatným částem obsahu této smlouvy patří závazek zasílatele obstarat příkazci přepravu, a to vlastním jménem a na účet příkazce, vymezení věcí, které mají být přepraveny, určení místa odeslání a místa určení a závazek příkazce zaplatit za obstarání přepravy zasílateli úplatu. Obstaráním přepravy se rozumí především uzavření smluv o přepravě věci do dohodnutého místa určení. Podle obsahu smlouvy a okolností případu může jít též o provedení jiných úkonů potřebných k obstarání přepravy. Věci, jejichž přeprava má být obstarána, stačí ve smlouvě určit druhem a množstvím. Je zastáván názor, že závazek příkazce zaplatit úplatu nemusí být ve smlouvě výslovně vyjádřen. Stačí, jestliže vyplývá z označení uzavřené smlouvy s uvedeným obsahem jako smlouvy zasílatelské, popřípadě dokonce jen z označení strany, která má přepravu obstarat, jako zasílatele. Výše úplaty nemusí být ve smlouvě dohodnuta (§ 607 odst. 1 ObchZ).“<sup>61</sup>

Jelikož obchodní zákoník nepodmiňuje platnost smlouvy její písemnou formou, je možné ji uzavřít i jen jako ústní dohodu. V takovém případě je však zasílatel oprávněn žádat o zasílatelský příkaz. Zasílatelským příkazem se rozumí písemný příkaz k obstarání přepravy daný příkazcem zasílateli (viz. § 601 odst. 2 ObchZ).

---

<sup>59</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 416

<sup>60</sup> Marek, Karel. Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům: zasílatelská smlouva. *Právní rádce*. 2009, roč. 17, č. 5, od s. i-v, 5 s. ISSN 1210-4817.

<sup>61</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1300

Domnívám se, že by bylo vhodné v situaci, kdy je smlouva zasílatelská uzavřena pouze ústní dohodou, aby podobná povinnost, jakou má příkazce, byla stanovena i pro zasílatele. Zákon totiž zasílateli nestanoví povinnost vydat příkazci žádné potvrzení o přijetí zasílatelského příkazu. Soudím, že důsledkem absence této povinnosti se může příkazce dostat do důkazní nouze, čímž dojde k oslabení možnosti jeho ochrany v případě sporu. Považoval bych proto za vhodnou změnu právní úpravy, která by zajistila příkazci právo požadovat po zasílateli potvrzení o uzavření smlouvy zasílatelské.

### **3.2. Práva a povinnosti zasílatele**

Mezi základní povinnosti zasílatele patří vedle povinnosti obstarat přepravu (viz. výše) povinnost řídit se pokyny příkazce. Domnívám se, přestože to není v obchodním zákoníku výslovně uvedeno, že se jedná o povinnost řídit se pokyny v rámci rozsahu uvedené smlouvy zasílatelské. Takovými pokyny, které se nevztahují k plnění smlouvy, není zasílatel povinen se řídit. Jak vyplývá z ustanovení § 602 odst. 1 ObchZ, je zasílatel také povinen příkazce upozornit na zjevnou nesprávnost jeho pokynů a v případě neúplnosti pokynů požádat o jejich doplnění příkazcem. Při nebezpečí z prodlení je však zasílatel povinen postupovat i bez těchto pokynů tak, aby byly co nejvíce chráněny zájmy příkazce, jež jsou mu známé.

Podobně jako v případě smlouvy o přepravě věci, stanoví ustanovení § 602 odst. 2 ObchZ toto: „Stanoví-li smlouva, že před vydáním zásilky nebo dokladů umožňujících nakládat se zásilkou, zasílatel vybere určitou peněžní částku od příjemce nebo uskuteční jiný inkasní úkon, platí přiměřeně ustanovení o bankovním dokumentárním inkasu (§ 697 a násl. ObchZ).“<sup>62</sup>

„Zasílatel je také povinen postupovat při obstarávání přepravy s vynaložením odborné péče. Odborná péče se posuzuje podle znalostí a zkušeností obvyklých při podnikání, jehož předmětem je zasílatelská činnost. Zasílatel je povinen sjednat profesionálně způsob a podmínky přepravy tak, aby co nejlépe odpovídaly zájmům

---

<sup>62</sup> ObchZ, § 602/2

příkazce (§ 603 odst. 1 ObchZ). Takovým zájmem je např. obstarání přepravy co nejúčelnějším způsobem (např. zvolení nejkratší přepravní cesty, volba dopravce).<sup>63</sup>

„Vychází se z předpokladu, že zasílatelem je osoba, již je problematika zasílatelství velmi dobře známa. Zejména vzhledem ke svému předmětu činnosti má být na odpovídající odborné úrovni.“<sup>64</sup>

Domnívám se, že právě povinnost zasílatele postupovat při obstarávání přepravy s vynaložením odborné péče bude hrát zásadní význam v rozhodování příkazce o uzavření smlouvy zasílatelské a nikoliv smlouvy o přepravě. Zejména tomu tak bude v situaci, kdy na straně příkazce bude stát subjekt, který s tímto druhem smluv nemá příliš zkušeností, a z toho důvodu přenechá sjednání smlouvy o přepravě za úplaty na zasílateli.

Obchodní zákoník také stanoví, že zasílatel je povinen pojistit zásilku, jen stanoví-li tak smlouva. Pokud tedy tato povinnost nebyla smlouvou stanovena, pak zákon zasílateli tuto povinnost neukládá. Dále je v ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ stanovena odpovědnost zasílatele za škodu způsobenou na převzaté zásilce při obstarávání přepravy. O odpovědnosti zasílatele bude podrobněji pojednáno v podkapitole věnované odpovědnosti smluvních stran.

„V ustanovení § 605 odst. 1 ObchZ je upraven zvláštní způsob splnění závazku zasílatele obstarat přepravu. Místo uzavření smlouvy o přepravě věci s dopravcem má zasílatel možnost uskutečnit sám přepravu, kterou má obstarat. Toto tzv. právo samovstupu má zasílatel přímo ze zákona, aniž by muselo být ujednáno ve smlouvě. Smlouva však může právo samovstupu vyloučit. I když smlouva zákaz samovstupu neobsahuje, může ho stanovit jednostranným úkonem příkazce. Musí tak učinit dříve, než zasílatel započne s uskutečňováním přepravy. V této době musí být zákaz doručen zasílateli. Vzhledem k dispozitivnosti právní úpravy je možné, aby smlouva zasílatelská obsahovala ustanovení, které by vyloučilo možnost příkazce dodatečně po uzavření smlouvy dát zákaz samovstupu.“<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 417

<sup>64</sup> Marek, Karel. Smlouva zasílatelská. *Bulletin advokacie*. 2007. roč. 2007. č. 2, od s. 24-28, ISSN 1210-6348

<sup>65</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1302

„V takovém případě okamžikem zahájení přepravy zasílatelem zaniká smlouva zasílatelská a stranám vznikají práva a povinnosti podle smlouvy o přepravě věci (§ 610 a násl. ObchZ), popř. smlouvy o přepravě nákladu (§ 765 a násl. ObčZ), jestliže by zasílatelská smlouva byla uzavřena mezi podnikateli a netýkala se jejich podnikatelské činnosti. Zasílatel má pak právo na úhradu pouze té části úplaty podle § 607 ObchZ, která odpovídá jím zařízeným záležitostem. Za provedení přepravy mu náleží přepravné, a to v zásadě obvyklé, neboť v případě samovstupu nedojde patrně k sjednání jeho výše (§ 625 ObchZ).“<sup>66</sup>

S výše uvedeným se ovšem ne zcela ztotožňuji a domnívám se, že práva a povinnosti vyplývající pro smluvní strany ze smlouvy zasílatelské, by měly být zachovány smluvním stranám i v případě samovstupu. Tento můj názor vyplývá zejména ze skutečnosti, že smlouvu zasílatelskou budou na straně příkazce uzavírat pravděpodobně subjekty s menší zkušeností s přepravními smlouvami, a to s ohledem na povinnost zasílatele vynaložit odbornou péči při obstarávání přepravy. Soudím tedy, že pokud je příkazce ochoten zaplatit zasílateli za obstarání přepravy, místo toho, aby si ji zadarmo obstaral sám, bude tím pravděpodobně sledovat zajištění své ochrany zasílatelem, za kterou mu je ochoten zaplatit. Výše citovaný komentář obchodního zákoníku však uvádí, že v případě samovstupu se tato ochrana příkazce ruší, s čímž z uvedených důvodů nesouhlasím. Domnívám se proto, že by byla vhodná změna právní úpravy, která by zajistila smluvním stranám smlouvy zasílatelské platnost jejich ustanovení i v případě, kdy zasílatel využije právo samovstupu.

V ustanovení § 605 odst. 2 ObchZ je dána zasílateli také možnost, aby použil k obstarání přepravy dalšího zasílatele, takzvaného mezizasílatele, jenž přepravu obstará. Zasílatel přitom odpovídá příkazci tak, jako by byl obstarával přepravu sám. Obdobně jako u samovstupu zasílatele je dána možnost použít mezizasílatele buď k uskutečnění celé přepravy, nebo jen k její části. Rozdíl je ovšem v tom, že příkazce nemůže právo zasílatele použít k obstarání přepravy mezizasílatele jednostranným právním úkonem vyloučit, jako je tomu u samovstupu. Použití mezizasílatele může tedy vyloučit pouze smlouva.

---

<sup>66</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1092



„Klasickou formou využívání služeb mezizasílatele zasílatelem je při provozu ‚sběrné služby‘. Tento mezizasílatel, jakožto smluvní partner zasílatele, se zavazuje zasílateli obstarat určité činnosti za zasílatele, např. obstarání svozu a rozvozu zboží z terminálu v zahraničí a podobně. Zasílatel při využití služeb mezizasílatele odpovídá příkazci tak, jako by celou přepravu obstaral sám.“<sup>67</sup>

Mezi zásadní práva zasílatele také patří zástavní právo k zásilce, jak vyplývá z ustanovení § 608 ObchZ, který stanoví „k zajištění svých nároků vůči příkazci má zasílatel zástavní právo k zásilce, dokud je zásilka u zasílatele nebo u někoho, kdo ji má u sebe jeho jménem, anebo dokud má zasílatel listiny, které jej opravňují, aby se zásilkou nakládal.“<sup>68</sup> Je důležité si uvědomit, že se jedná o kogentní ustanovení, viz. § 263 odst. 1 ObchZ a smluvní strany tedy nemají možnost toto právo ve smlouvě vyloučit.

Zasílateli vzniká zástavní právo bez nutnosti dohodnout se s příkazcem či příjemcem zásilky, a to přímo ze zákona. Toto právo je samozřejmě vázáno na dobu, kdy má zasílatel nebo někdo jeho jménem zásilku u sebe (například dopravce, skladovatel) anebo pokud existují listiny, s jejichž vlastnictvím, je spojeno oprávnění nakládat se zásilkou, a tyto listiny má zasílatel. Z těchto důvodů zaniká zástavní právo vydáním zásilky příjemci. Zástavní právo zasílatel může být použito jen k zajištění pohledávek, jenž vznikly zasílateli vůči příkazci, ze smlouvy zasílatelské. Zasílatel však může zástavní právo využít i k zajištění pohledávky, která vznikla v souvislosti s jinou smlouvou zasílatelskou, než je ta, k jejímuž předmětu vzniká zástavní právo.<sup>69</sup>

Zástavní právo zasílatele k zásilce považuji za vhodné s ohledem na možnost zasílatele domáhat se na příkazci úplaty za obstarání přepravy. Existence tohoto práva předchází dle mého názoru mnoha sporům, které by mohly vzniknout v souvislosti s neuhrazením smluvené úplaty ze strany příkazce.

---

<sup>67</sup> Marek, K., Lippertová, P. Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům. *Bulletin advokacie*. roč. 2004, č. 5, od s. 27-41, ISSN 1210-6348.

<sup>68</sup> ObchZ, § 608

<sup>69</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1304

### 3.3. Práva a povinnosti příkazce

„Příkazce je povinen zaplatit zasílateli smlouvenou úplatu, popř. nebyla-li sjednána, úplatu obvyklou v době sjednání smlouvy při obstarávání obdobné přepravy. Vedle tohoto nároku přísluší zasílateli nárok na úhradu nutných a užitečných nákladů, které on za účelem splnění svých závazků vynaložil (např. přepravné). Kromě toho má zasílatel nárok na úhradu dalších nákladů, které vynaložil při plnění svého závazku. Příkazce je povinen poskytnout zasílateli přiměřenou zálohu na náklady spojené s plněním závazku zasílatele, a to ještě dříve, než zasílatel začne s jeho plněním. Nárok na zaplacení úplaty a úhradu nákladů vznikne bez zbytečného odkladu poté, kdy zasílatel zajistil obstarání přepravy uzavřením potřebných smluv s dopravci, popř. mezizasílateli, a podal o tom zprávu příkazci. K zajištění pohledávek vzniklých z těchto důvodů má zasílatel zákonné zástavní právo k zásilce k zajištění nároků vůči příkazci.“<sup>70</sup>

Ustanovení § 604 ObchZ stanoví: „Příkazce je povinen poskytnout zasílateli správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze, jakož i o jiných skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě a odpovídá za škodu, která zasílateli vznikne porušením této povinnosti.“<sup>71</sup>

„Neposkytnutí potřebných údajů a informací příkazcem může mít za následek jednak jeho povinnost nahradit zasílateli vzniklou škodu, jednak může vést k omezení, popř. k zániku odpovědnosti dopravce za škodu na přepravované zásilce (§ 622 a 626 ObchZ).“<sup>72</sup>

Domnívám se, že uvedená povinnost příkazce, poskytnout zasílateli správné údaje o zásilce, vyjadřuje nutnost součinnosti smluvních stran, nezbytné k zajištění účelu smlouvy. Soudím také, že na takto vzniklou škodu se použijí ustanovení obchodního zákoníku upravující obecnou odpovědnost za škodu a nikoli ustanovení § 603 ObchZ.

---

<sup>70</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 418

<sup>71</sup> ObchZ, § 604

<sup>72</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1092

### 3.4. Odpovědnost smluvních stran

„Zasílatel a příkazce odpovídají za škodu vzniklou v důsledku nesplnění povinností, které pro ně vyplývají ze smlouvy nebo ze zákona. Při porušení povinností ze smlouvy je zasílatel povinen nahradit škodu způsobenou příkazci podle obecných ustanovení o náhradě škody (§ 373 a násl. ObchZ). Vedle této odpovědnosti se u zasílatele uplatní i odpovědnost zvláštní.“<sup>73</sup>

Zvláštní odpovědností zasílatele, jak stanoví ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ, je odpovědnost za škodu na převzaté zásilce, která vznikla při obstarávání přepravy. I pokud vznikla škoda výše uvedeným způsobem, je zasílateli dána možnost liberace pokud prokáže, že škodu nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče.

„Ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ upravuje odpovědnost zasílatele za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy a nikoliv při přepravě zásilky.“<sup>74</sup>

Souhlasím s názorem nejvyššího soudu s ohledem na skutečnost, že pokud by zasílatel odpovídal i za škodu na přepravované zásilce, mohlo by to pro něj mít existenční důsledky. Například v situaci, když by dopravce zničil vlastní vinou zásilku značné hodnoty a zasílatel by byl povinen takto vzniklou škodu uhradit příkazci, přestože ji sám nezavinil.

„Z ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ tedy vyplývá, že zasílatel se odpovědnosti za škodu na převzaté zásilce nemůže zprostit prokázáním okolností vylučujících odpovědnost za škodu podle ustanovení § 374 ObchZ, ale jen v případě, že prokáže nemožnost škodu odvrátit při vynaložení odborné péče. Jinak však, zejména pokud jde o rozsah a způsob náhrady škody, platí obecná úprava náhrady škody, pokud je na odpovědnost zasílatele za škodu na převzaté zásilce vzniklé při obstarávání přepravy použitelná. Pro odpovědnost zasílatele za jinou škodu vzniklou příkazci porušením povinností ze smlouvy zasílatelské platí obecná úprava náhrady škody v celém rozsahu.“<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 418

<sup>74</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.4.2004, Sp. zn. 29 Odo 152/2003

<sup>75</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1301

Soudím, že zasílatel má také povinnost v případě, kdy škoda vznikne až v průběhu přepravy, tedy v situaci, kdy za ni odpovídá dopravce, informovat příkazce o osobě dopravce a provést vyúčtování, jak vyplývá z ustanovení § 584 ObchZ. Jinak má příkazce právo vymáhat splnění závazku přímo na zasílateli, který tak bude odpovídat jako dopravce.

Výše uvedené vyplývá i z judikatury Nejvyššího soudu, sp. zn. 32 Cdo 1000/2007, která stanoví: „Při subsidiárním použití ustanovení § 584 odst. 2 ObchZ. na smlouvu zasílatelskou platí, že příkazce (jako komitent) je oprávněn vymáhat vůči zasílateli (jako komisionáři) nárok na plnění závazku z přepravní smlouvy, kterou zasílatel s dopravcem uzavřel; zasílatel příkazci odpovídá tak, jako by odpovídal dopravce odesílateli podle přepravní smlouvy.“<sup>76</sup>

Domnívám se, že výše uvedená odpovědnost zasílatele v situaci, kdy neuvede osobu dopravce, který odpovídá za škodu na zásilce, je nezbytná k ochraně práv příkazce. Zároveň existence této odpovědnosti neznamena ani žádné podstatné právní znevýhodnění zasílatele a v podstatě pouze brání vyhnutí se odpovědnosti ze strany dopravce.

Další odpovědností zasílatele je odpovědnost za nesplnění oznamovací povinnosti podat příkazci zprávu o škodě, jež zásilce hrozí nebo která na ní vznikla, tuto odpovědnost upravuje ustanovení § 606 odst. 1 ObchZ. „Porušení informační povinnosti, která je konkretizací povinnosti předcházet škodám (§ 384 ObchZ), může mít za následek vznik povinnosti nahradit škodu, která tím příkazci vznikla.“<sup>77</sup>

Myslím, že takto stanovená informační povinnost je velmi důležitá k zajištění ochrany práv příkazce. Příkazce například oproti odesílateli má jistotu, že bude informován nejenom o škodě již vzniklé, ale i o škodě teprve hrozící, což mu zajišťuje možnost alespoň částečně odvrátit škodu, která by mu mohla vzniknout. V případě, že zasílatel tuto svou povinnost vůči příkazci nesplní, bude povinen mu takto vzniklou škodu uhradit.

---

<sup>76</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29.4.2008, sp. zn. 32 Cdo 1000/2007

<sup>77</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1093

„Právo zasílatele prodat zásilku je v ustanovení § 606 odst. 2 ObchZ konstruováno jako výjimka z povinnosti obstarat její přepravu. Podmínky pro uplatnění tohoto práva, tj. bezprostřední hrozba podstatné škody na zásilce a nedostatek času vyžádat si pokyny příkazce, popřípadě prodlení příkazce s udělením pokynů, jsou stanoveny jako kumulativní. Vzhledem k povinnosti zasílatele postupovat při obstarávání přepravy způsobem odpovídajícím co nejlépe zájmům příkazce může být za určitých podmínek prodej zásilky nejen právem zasílatele, ale i jeho povinností. Bude tomu tak zejména v případě, že by neprovedením prodeje zásilky vznikla větší škoda než jeho provedením, byť i za nižší cenu. Za vhodný způsob prodeje je třeba považovat takový, který podle konkrétních okolností případu a s přihlédnutím k povaze prodávané zásilky bude co nejúčelnější z hlediska ochrany zájmů příkazce (i s přihlédnutím na náklady, které si prodej vyžádá).“<sup>78</sup>

Závěrem je třeba ještě uvést odpovědnost příkazce vyplývající z ustanovení § 604 ObchZ za škodu způsobenou zasílateli v souvislosti s poskytnutím nesprávných údajů o obsahu zásilky. Soudím, že i tato povinnost stanovená příkazci je nezbytná, a to s ohledem na povinnosti zasílatele související se zajištěním přepravy. Nároky ze zasílatelské smlouvy se promlčují v obecné čtyřleté lhůtě (§ 397 ObchZ).

### **3.5. Všeobecné zasílatelské podmínky vydané Svazem spedice a logistiky**

V této podkapitole se bude práce věnovat všeobecným zasílatelským podmínkám vydaným Svazem spedice a logistiky České republiky. Svaz spedice a logistiky je profesní společenství, které sdružuje zasílatele působící na našem území.

„Zasílatelé v České republice se sdružili do Svazu spedice a logistiky České republiky (byl založen pod původním názvem Svaz spedice a skladování ČR), který je od roku 1992 řádným členem FIATA (Federation Internationale des Associatios

---

<sup>78</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1303

des Transitaires et Assimilés – Mezinárodní federace zasílatelských svazů). Pro členy svazu je standardem používání Všeobecných zasílatelských podmínek.<sup>79</sup>

Členství v této profesní organizaci však není pro zasílatele povinné. Všeobecné zasílatelské podmínky členové Svazu zpravidla používají a včleňují je do smlouvy zasílatelské na základě ustanovení § 273 odst. 1 ObchZ. Je samozřejmě také možné, aby tyto všeobecné zasílatelské podmínky včlenili do smlouvy i zasílatelé, kteří nejsou členy Svazu spedice a logistiky.

Obecně se dá říci, že všeobecné zasílatelské podmínky v podstatné části kopírují ustanovení obchodního zákoníku, existují v nich ale i ustanovení, která rozšiřují a specifikují povinnosti zasílatele nebo příkazce.

Dále se tato práce pokusí uvést některá ustanovení, která rozšiřují nebo specifikují povinnosti zasílatele oproti ustanovením v obchodním zákoníku. Jako první bych uvedl povinnost zasílatele řádně pečovat o věci, jež mu příkazce svěřil a o věci, které pro příkazce získal. Dále pak povinnost uchovat doklady získané při plnění zasílatelské smlouvy, pro potřeby příkazce. Je ale otázkou, zdali se jedná o nové povinnosti nebo pouze o specifikaci ustanovení v obchodním zákoníku upravující povinnost odborné péče zasílatele. Domnívám se, že se jedná pouze o specifikaci, která je velmi vhodná s ohledem na právní jistotu smluvních stran.

Všeobecné zasílatelské podmínky dále upravují povinnost zasílatele zkoumat a vyhledávat vhodnější postup přepravy zboží v rámci obchodních zvyklostí, pokud nebylo dohodnuto něco jiného. Dále je pak také stanovena zasílateli povinnost řídit se přesně pokyny příkazce ohledně celního odbavení. I v těchto dvou případech se dle mého názoru jedná spíše o specifikaci ustanovení obchodního zákoníku upravujících povinnost odborné péče a povinnost řídit se pokyny příkazce.

Všeobecné zasílatelské podmínky se v případě úpravy povinností příkazce daleko více odchylují od ustanovení obchodního zákoníku. První takovou povinností, která rozšiřuje povinnost příkazce, je upozornit včas zasílatele na veřejně-právní povinnosti spojené s přepravou zboží, pokud tyto povinnosti nejsou zasílateli známy, za nežádoucí důsledky tohoto opomenutí zasílateli odpovídá příkazce. Dále také

---

<sup>79</sup> Marek, Karel. Zasílatelská smlouva. *Státní zastupitelství*. 2009, Roč. 7, č. 6, od s. 27-32, ISSN 1214-3758

povinnost poskytnout zasílateli při stornu příkazu k obstarání přepravy odměnu po odečtení ušetřených výloh a v případě, že příkazce prokáže zrušení objednávky z oprávněných důvodů, za které odpovídá zasílatel, tak má povinnost zaplatit zasílateli pouze náhradu jeho výloh.

Ve všeobecných ustanoveních jsou potom všeobecnými zasílatelskými podmínkami upraveny následující pojmy. Za prvé místo plnění, tím je místo provozovny zasílatele, na níž byla adresována objednávka. Dále je upraven rozsah náhrady škody, za kterou odpovídá zasílatel, škoda se hradí ve všech případech nejvýše do částky odpovídající SDR 20.000,- „(to jest ZPČ – takzvaná zvláštní práva čerpání, jde o imaginární měnovou jednotku vypočtenou z takzvaného měnového koše, která byla stanovená Mezinárodním měnovým fondem/MMF)<sup>80</sup> na jednu nebo více škodných událostí, jež vznikly z téže příčiny. V případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky pak částkou odpovídající SDR 8,33 za jeden kilogram brutto hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky. Dále je pak uvedeno, že zasílatel nenahrazuje škodu nepřímou a ani ušlý zisk. Tato ustanovení upravující rozsah náhrady škody se ovšem nepoužijí v situaci, kdy zasílatel způsobil škodu vědomě.

Všeobecné zasílatelské podmínky upravují také například okolnosti vylučující odpovědnost, za takové se považují překážky, které brání ve splnění povinnosti a nastaly nezávisle na vůli povinné strany. Současně také nelze rozumně předpokládat překonání nebo odstranění takové překážky stranou povinnou, a dále také že by je v době vzniku závazku povinná strana předvídal. Pokud k takové okolnosti dojde, má zasílatel právo odstoupit od smlouvy, a to i tehdy, když byla zakázka již částečně provedena.

Nakonec bych ještě uvedl úpravu úroků z prodlení a úpravu formy příkazu zasílateli upravených všeobecnými zasílatelskými podmínkami. V případě, že úroky nebyly ve smlouvě sjednány, použije se úroková sazba stanovená podle ustanovení § 502 ObchZ zvýšená o jeden procentní bod. V souvislosti s výší úroku je ve všeobecných podmínkách také upraven okamžik vzniku prodlení, to nastává patnáct dnů od doručení vyúčtování zasílatele, a to aniž by bylo třeba upomínky.

---

<sup>80</sup> Novák R., Pernica P., Svoboda V. et al., *Nákladní doprava a zasílatelsví*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s.193.

Forma příkazu pak podle všeobecných zasílatelských podmínek musí mít písemnou formu, a pokud byl udělen příkaz jiným způsobem, pak je nutné jej písemně potvrdit.

Domnívám se, že úprava ve všeobecných zasílatelských podmínkách, zajišťuje lepší ochranu spíše zasílatelům nežli příkazcům, což je pochopitelné vzhledem ke skutečnosti, že byly vydány Svazem spedice a logistiky České republiky, jejímž účelem je zejména chránit zájmy zasílatelů.

### **3.6. Návrhy změn právní úpravy**

Myslím si, že smlouva zasílatelská je v rámci obchodního zákoníku upravena dostatečně určitě a při aplikaci jednotlivých ustanovení v zásadě nedochází k interpretačním problémům. Současně i práva a povinnosti smluvních stran jsou ve vzájemné rovnováze a až na dvě výjimky bych ustanovení smlouvy zasílatelské neměnil.

První případ, kde bych provedl změnu právní úpravy, je stanovení povinnosti pro zasílatele písemně potvrdit příkazci uzavření smlouvy zasílatelské, pokud ta nebyla uzavřena v písemné formě. Ustanovení obchodního zákoníku, která upravují smlouvu zasílatelskou, stanoví tuto povinnost v podobě příkazu pouze příkazci, ale zasílateli takovou povinnost nestanoví. Soudím tedy, že příkazce se díky absenci tohoto práva domáhat se písemného potvrzení o uzavření smlouvy zasílatelské může dostat do důkazní nouze v případě sporu.

Druhým případem, kde bych provedl změnu právní úpravy, je situace samovstupu, respektive jeho následku na právní vztah mezi příkazcem a zasílatelům. V rámci samovstupu bych byl pro jasné vymezení, kdy a v jakém rozsahu se použijí ustanovení o smlouvě o přepravě věci. Sám se přikláním k názoru, že vhodné by bylo pouze podpůrné použití ustanovení smlouvy o přepravě, a to na situace, kdy zasílatel vystupuje v pozici dopravce. Zasílatel v pozici dopravce by ale měl neustále mít i stejnou odpovědnost jakou má zasílatel v případě, kdy k provedení přepravy zajistí jiného dopravce. Současně s tím ovšem také považuji za vhodné, aby v takové situaci bylo zachováno i zasílatelovo právo na úplatu za obstarání přepravy.



#### 4. Smlouva o nájmu dopravního prostředku

„Smlouvou o nájmu dopravního prostředku se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci dopravní prostředek k dočasnému užívání a nájemce se zavazuje zaplatit úplatu neboli nájemné. Smlouva vyžaduje písemnou formu (§ 630 ObchZ). Vztah má charakter tzv. relativního obchodu. V případě, že se bude jednat o nájemní vztah mezi podnikatelem a osobou, která předmět nájmu nechce využít v rámci své podnikatelské činnosti, popřípadě mezi dvěma nepodnikateli, pak je nutno využít příslušných ustanovení o nájmu (§ 663 a násl. a zejména zvláštních ustanovení o podnikatelském nájmu věcí movitých dle § 717 a násl. ObčZ). Ustanovení obchodního zákoníku, upravující tento smluvní typ, mají dispozitivní charakter. Rozdílně od dřívější úpravy smlouvy o nájmu lodi (§ 566 a násl. ZMO) byl dnešní úpravou rozšířen předmět nájmu na všechny druhy dopravních prostředků. Zvláštní úprava smlouvy o nájmu dopravního prostředku v obchodním zákoníku (§ 630 a násl. ObchZ) obsahuje úpravu do značné míry odlišnou od obecné úpravy nájemní smlouvy v § 663 a násl. ObčZ, a to vzhledem ke specifické povaze předmětu nájmu a způsobu jeho užívání.“<sup>81</sup>

##### 4.1. Podstatné části smlouvy o nájmu dopravního prostředku

„K podstatným obsahovým částem smlouvy o nájmu dopravního prostředku patří: určení dopravního prostředku, dočasnost užívání a úplatnost. Předmětem nájmu může být jakýkoliv dopravní prostředek, a to jak pro dopravu nákladní, tak i osobní. Určení dopravního prostředku lze provést individuálně nebo i druhově. Ze smlouvy musí být patrné, že jedna strana přenechává druhé straně užívání dopravního prostředku. Dočasnost užívání vyplývá z toho, že smlouva je uzavřena na dobu určitou nebo sice na dobu neurčitou, ale s možností výpovědi. Výše úplaty nemusí být ve smlouvě dojednána (§ 634 odst. 1 ObchZ).“<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 420

<sup>82</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1319

Velmi důležitou je pro platnost smlouvy o nájmu dopravního prostředku také povinnost uzavřít ji v písemné formě. V povinnosti písemné formy smlouvy se tento smluvní typ liší jak od smlouvy o přepravě tak i od smlouvy zasílatelské.

#### 4.2. Práva a povinnosti pronajímatele

Ustanovení § 631 odst. 1 ObchZ uvádí následující. „Pronajímatel je povinen předat nájemci dopravní prostředek spolu s potřebnými doklady v době určené ve smlouvě, jinak bez zbytečného odkladu po uzavření smlouvy. Dopravní prostředek musí být způsobilý k provozu a k užívání určenému ve smlouvě, jinak k užívání, k němuž dopravní prostředek obvykle slouží.“<sup>83</sup>

„Potřebnými doklady jsou doklady týkající se dopravního prostředku (např. technický průkaz), nikoliv doklady potřebné pro uskutečňování přepravy nájemcem. Místo předání dopravního prostředku se řídí ustanovením § 336 ObchZ. Způsobilostí k obvyklému užívání se rozumí způsobilost k takové přepravě, která nevyžaduje zvláštní vybavení s přihlédnutím k povaze pronajatého dopravního prostředku.“<sup>84</sup>

Z výše uvedeného dle mého názoru vyplývá, že v situaci, kdyby dopravní prostředek nebyl způsobilý k provozu a k užívání určenému ve smlouvě nebo k užívání, k němuž obvykle slouží, odpovídal by pronajímatel za škodu tím způsobenou.

„Této odpovědnosti se pronajímatel zproští, jestliže prokáže, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku při zachování odborné péče do jeho převzetí nájemcem. Jde o specifickou úpravu odpovědnosti za škodu. Škoda z ostatních titulů se řídí obecnou úpravou.“<sup>85</sup>

Mezi další povinnosti pronajímatele bych zařadil povinnost hradit udržovací náklady, jak vyplývá z ustanovení § 633 ObchZ. Toto ustanovení určuje povinnost nájemce udržovat dopravní prostředek na účet pronajímatele ve stavu, v jakém

---

<sup>83</sup> ObchZ, § 631/1

<sup>84</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1319

<sup>85</sup> Marek, Karel. Další smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům. *Právní rádce*. 2009, roč. 17, č. 6, od s. i-vi, 6 s. ISSN 1210-4817.

prostředek převzal. Opravy však musí pronajímatel uhradit pronajímateli jen za situace, že mu nájemce oznámil provedení těchto oprav bez zbytečného odkladu. Tato oznamovací povinnost nájemce se týká jen oprav a nikoli běžné údržby. Ustanovení § 633 odst. 3 ObchZ stanoví zvláštní promlčecí lhůtu pro uplatnění práva nájemce u pronajímatele na úhradu nákladů vynaložených na udržování stavu dopravního prostředku. Tato lhůta je tříměsíční.

Domnívám se, že povinnost nájemce oznámit opravy na dopravním prostředku bez zbytečného odkladu znamená nutnost oznámit je pronajímateli co nejdříve je to možné. Tedy jakmile bude nájemce moci poslat pronajímateli zprávu o provedené opravě.

Zastávám názor, že včasné informování druhé strany o škodě hrozící nebo již vzniklé nebo i o jakékoli jiné skutečnosti, která by mohla být pro ni relevantní, by mělo patřit k dobrým mravům mezi smluvními stranami ze všech závazkových právních vztahů.

Nakonec je ještě třeba uvést, že pronajímatel nenese náklady na opravu dopravního prostředku, která byla provedena v důsledku škody způsobené nájemcem nebo osobami, jimž nájemce umožnil přístup k dopravnímu prostředku.

#### **4.3. Práva a povinnosti nájemce**

„Prvou nájemcovou povinností je povinnost zaplatit nájemné. Zákon obsahuje zvláštní úpravu placení nájemného, přizpůsobenou předmětu nájmu a vyhraněnému způsobu jeho užívání. Nájemce je povinen zaplatit dohodnuté (popř. obvyklé) nájemné. Pokud jde o jeho splatnost nájemného, je nájemce (při absenci jiného smluvního ujednání) povinen platit nájemné po ukončení užívání dopravního prostředku. Je-li však nájemní smlouva uzavřena na dobu delší než tři měsíce, pak koncem každého kalendářního měsíce, v němž byl dopravní prostředek užíván. Nájemce ale není povinen platit nájemné po dobu, po kterou dopravní prostředek nemohl pro jeho nezpůsobilost (nebo pro potřebu jeho opravy) užívat. Pokud však nemožnost užívat dopravní prostředek způsobil nájemce sám anebo osoby, kterým on umožnil k dopravnímu prostředku přístup, jeho povinnost platit nájemné není

dotčena. Povinnost nájemce platit nájemné rovněž trvá, neoznámí-li nájemce nemožnost užívání dopravního prostředku pronajímateli bez zbytečného odkladu.“<sup>86</sup>

Dále, jak vyplývá z ustanovení § 632 odst. 1 ObchZ, je nájemce oprávněn užívat dopravní prostředek k účelu uvedenému ve smlouvě nebo k užívání ke kterému daný dopravní prostředek obvykle slouží.

„Smlouva může právo nájemce přenechat dopravní prostředek do podnájmu nebo k jinému užívání podle ustanovení § 632 odst. 2 ObchZ založit buď přímo, nebo tak, že podmíní takovou dispozici nájemce předchozím souhlasem pronajímatele. Jinak ze zákona nájemce takové právo nemá.“<sup>87</sup>

„podle dikce obchodního zákoníku lze smlouvu uzavřenina dobu neurčitou ukončit výpovědí. Výpověď nabývá účinnosti uplynutím 30 dnů, nestanoví-li smlouva o nájmu dopravního prostředku jinou výpovědní lhůtu nebo z výpovědi nevyplývá doba ozdění. Smlouva může stanovit, že ji lze ukončit již doručením výpovědi. Vzhledem k dispozitivnosti textu zákona jsou ustanovení o možném jiném smluvním ujednání vlastně dalším upozorněním na tuto možnost.“<sup>88</sup>

#### 4.4. Odpovědnost smluvních stran

Odpovědnost pronajímatele upravuje zejména ustanovení § 631 odst. 2 ObchZ, které stanoví, že pronajímatel odpovídá za škody způsobené nájemci tím, že dopravní prostředek není způsobilý podle smlouvy, nebo k užívání, k němuž obvykle slouží. Této odpovědnosti se pronajímatel může zprostit, prokáže-li, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku při vynaložení odborné péče do jeho převzetí nájemcem.

„Odpovědnost za škodu podle výše zmíněného ustanovení je zvláštní úpravou ve vztahu k úpravě v § 373 až 375 ObchZ. V ostatním platí obecná ustanovení o náhradě škody (§ 376 až 386 ObchZ). Zjistitelnost a předvídatelnost nezpůsobilosti

---

<sup>86</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 422

<sup>87</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1320

<sup>88</sup> Marek, Karel. Smlouva o nájmu dopravního prostředku a smlouva o provozu dopravního prostředku. *Státní zastupitelství*. 2009, roč. 7, č. 10, od s. 31-34, ISSN 1214-3758

dopravního prostředku se posuzuje objektivně s přihlédnutím k míře odborné péče, kterou lze na pronajímateli požadovat (např. provedení odborné prohlídky před předáním dopravního prostředku nájemci). Tato úprava se nevztahuje na škody vzniklé z jiného důvodu než nezpůsobilosti ke smlouvenému nebo obvyklému provozu a užívání (např. z důvodu opožděného předání dopravního prostředku). Ty se řídí obecnou úpravou náhrady škody v celém rozsahu.<sup>89</sup>

Považuji výše uvedenou odpovědnost pronajímatele za škodu způsobenou nájemci tím, že dopravní prostředek je nezpůsobilý podle smlouvy, za velmi důležitou s ohledem na ochranu práv nájemce. Ten by se jinak jen s obtížemi domáhal náhrady škody vzniklé z důvodu nezpůsobilosti dopravního prostředku.

Situaci, kdy odpovědnost za škodu nese nájemce, upravuje ustanovení § 632 odst. 3 a 4 ObchZ, v nichž je stanoveno následující: „Nájemce je povinen pečovat o to, aby na dopravním prostředku nevznikla škoda. Škodu na dopravním prostředku nese pronajímatel, ledaže škoda byla způsobena nájemcem nebo osobami, jimž nájemce umožnil přístup k dopravnímu prostředku. Nájemce je povinen dát dopravní prostředek pojistit, jen když to stanoví smlouva. Právo pronajímatele na náhradu škody na dopravním prostředku zanikne, jestliže pronajímatel o tuto náhradu nepožádá nájemce do šesti měsíců po vrácení dopravního prostředku.“<sup>90</sup>

„Za škodu na dopravním prostředku odpovídá pronajímatel. Nenese ale odpovědnost za škodu, kterou na dopravním prostředku způsobil nájemce nebo osoba, které nájemce umožnil přístup k němu. Prokázání těchto skutečností je na straně pronajímatele.“<sup>91</sup>

„Lhůta šesti měsíců podle odstavce 4 má prekluzivní povahu (§ 583 ObčZ). Vzhledem k dispozitivní úpravě tohoto ustanovení lze mít za to, že smlouvou může být zánik práva jako důsledek včasného neoznámení vyloučen, popřípadě modifikován. Strany si mohou sjednat lhůtu odlišnou od lhůty zákonné. Kromě lhůty podle odstavce 4 se při včasné požádání náhrady škody na nájemci uplatní ještě

---

<sup>89</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1319

<sup>90</sup> ObchZ, § 632/3,4

<sup>91</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1112

obecná promlčecí doba pro uplatnění práva na náhradu škody u soudu, pokud nárok pronajímatele nebyl nájemcem dobrovolně uspokojen (§ 391 a násl. ObchZ).<sup>92</sup>

Závěrem by se dala problematika odpovědnosti shrnout následovně. „Pronajímatel a nájemce odpovídají za splnění svých povinností, které na sebe převzali podle smlouvy. Tato odpovědnost může mít především charakter odpovědnosti za prodlení a za škodu. Speciálně je upravena odpovědnost za škody vzniklé nezpůsobilostí dopravního prostředku k použití a za škody na dopravním prostředku, které nájemce nezpůsobil. Není-li dopravní prostředek způsobilý ke stanovenému použití (§ 631 odst. 2 ObchZ), odpovídá pronajímatel nájemci za škodu, která mu tím byla způsobena, a zproští se jí jen tehdy, prokáže-li, že nezpůsobilost dopravního prostředku nemohl při zachování odborné péče zjistit ani předvídat do jeho převzetí nájemcem. Nájemce nese odpovědnost za škodu na dopravním prostředku, jestliže škodu způsobil on sám, anebo pokud ji způsobil osoby, jimž umožnil k dopravnímu prostředku přístup. Nárok na náhradu této škody musí pronajímatel uplatnit v prekluzivní šestiměsíční lhůtě po vrácení dopravního prostředku.“<sup>93</sup>

#### **4.5. Návrhy změn právní úpravy**

Domnívám se, že v právní úpravě, jsou práva a povinnosti smluvních stran smlouvy o nájmu dopravního prostředku, vzájemně vyvážené a žádná ze stran nemá lepší nebo horší postavení oproti straně druhé. Dále jsem v úpravě tohoto smluvního typu neshledal ani žádné nejasnosti, které by bylo nutno v právní úpravě přesněji upravit. Z těchto důvodů nepovažuji změnu právní úpravy smlouvy o nájmu dopravního prostředku za nutnou.

---

<sup>92</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1320

<sup>93</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 422

## 5. Smlouva o provozu dopravního prostředku

„Smlouva o provozu dopravního prostředku (§ 638 až 641 ObchZ) je založena na tom, že s dopravním prostředkem nedisponuje osoba odlišná od subjektu, který provozuje dopravní prostředek. Tato osoba zůstává. Nejde tedy v podstatě o nájem dopravního prostředku jako věci, ale „nájem“ dopravního prostředku s posádkou, která patří provozovateli dopravního prostředku. V pravém slova smyslu se poskytuje služba. V osobní přepravě je takovou typickou smlouvou například osobní nebo nákladní taxislužba. Smyslem a předmětem této smlouvy je přeprava nákladu, který určí objednatel provozci dopravního prostředku, a druhá smluvní strana, která službu poskytuje. Ta se nazývá poskytovatel provozu dopravního prostředku neboli provozce a vykoná tuto službu.“<sup>94</sup>

Z ustanovení § 638 ObchZ vyplývá závazek poskytovatele provozu dopravního prostředku (provozce) přepravit náklad určený objednatelem provozu a závazek objednatele zaplatit za přepravu nákladu provozci úplatu. Toto ustanovení také ve svém druhém odstavci stanoví pro tento smluvní typ obligatorní písemnou formu.

„Smlouva o provozu dopravních prostředků má svůj původ v námořní přepravě uskutečňované formou tzv. „trampových“ tedy nepravidelných plaveb lodi (letů) uskutečňovaných na přání zákazníka, a to buď formou charteru, nebo již zmíněného nájmu lodi, na rozdíl od tzv. „liniových“ plaveb, tedy plaveb pravidelných, uskutečňovaných z vůle dopravce dle jízdního řádu. Podle obsahu smlouvy se pak rozlišuje v obchodní praxi tzv. „trip-charter“, jehož obsahem je poskytnout dopravní prostředek jen pro určitou cestu na rozdíl od tzv. „time-charter“. V praxi má týž smluvní typ uplatnění vedle námořní přepravy i v přepravě letecké. Obchodní zákoník při jeho úpravě recipoval starší úpravu smlouvy o provozu lodi (§ 571 a násl. zákoník mezinárodního obchodu ZMO), ale rozšířil její aplikaci na všechny dopravní prostředky. Úprava má dispozitivní charakter.“<sup>95</sup>

Trip-charter má velmi blízko ke smlouvě o přepravě věci. Zatímco time-charter má zase hodně společného se smlouvou nájemní, respektive smlouvou o nájmu

---

<sup>94</sup> Faldyna F., Pokorná J., Tomsa M. et al.,. *Obchodní Právo*. Praha: ASPI, a.s., 2005. s. 879

<sup>95</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 424

dopravního prostředku, time-charter se může stát podkladem jednoho nebo několika trip-charterů, jestliže objednatel provozu dopravního prostředku v podobě time-charteru uzavře s třetí osobou další trip-charter (takzvaný subcharter).<sup>96</sup>

Rozdíl smlouvy o provozu dopravního prostředku od smlouvy o nájmu dopravního prostředku spočívá v předmětu závazku. Objednatel se zavazuje provést jednu či více cest určitým dopravním prostředkem a provozce se zavazuje zajistit určitý dopravní prostředek i s posádkou a pohonnými hmotami. Naproti tomu hlavní rozdíl smlouvy o provozu dopravního prostředku od smlouvy o přepravě spočívá v absenci povinnosti smluvních stran určit předmět přepravy (náklad).<sup>97</sup>

### **5.1. Podstatné části smlouvy o provozu dopravního prostředku**

„Podstatnými částmi smlouvy jsou určení dopravního prostředku a určení jedné nebo více cest, popřípadě určení doby, během které mají být cesty vykonány. Určením cest nebo doby pro vykonání cest je vymezen provoz dopravního prostředku. Určité pochybnosti vznikají, pokud jde o výši úplaty. Smlouva provozu dopravního prostředku je pojmově smlouvou úplatnou, a proto musí obsahovat závazek objednatele provozu zaplatit provozci úplatu. Výslovně však není stanoveno, že by si strany ve smlouvě musely výši úplaty dohodnout. Na druhé straně právní úprava této smlouvy neobsahuje podpůrné ustanovení upravující výši úplaty pro případ, že si ji strany nedohodly, jako je tomu u řady jiných smluv. To svědčí pro závěr, že smlouva o provozu dopravního prostředku musí obsahovat také dohodu o výši úplaty, protože jinak by smlouva nebyla dostatečně určitá. Někteří autoři však dohodu o výši úplaty mezi podstatné části smlouvy o provozu dopravního prostředku nezahrnují, ale ani nezaujímají stanovisko k určení výše úplaty pro případ, že ji nestanoví smlouva. V této souvislosti snad lze uvažovat o úplatě obvyklé v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku provozce. Umožňuje to § 641 ObchZ, který odkazuje na přiměřené použití ustanovení o smlouvě přepravě, pokud to povaha smlouvy o provozu dopravního prostředku připouští, ovšem jen v případě, že náklad k přepravě přejímá provozce lodí.

---

<sup>96</sup> Marek, K., Zbránek, M. Smlouva o provozu dopravního prostředku. *Právní rádce*. 2006, roč. 14, č. 12, s. 76-77. ISSN 1210-4817.

<sup>97</sup> Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997, s. 1117



Rozšíření použitelnosti § 641 i na provoz jiných dopravních prostředků než lodí by se muselo zakládat na analogii.<sup>98</sup>

Můj názor není totožný s názorem uvedeným v předešlé citaci. Myslím totiž, že stanovení výše úplaty ve smlouvě o provozu dopravního prostředku není její podstatnou částí. Použití analogie nic nebrání a také fakt, že ustanovení obchodního zákoníku nestanoví smluvním stranám povinnost sjednat výši úplaty ve smlouvě, mě vede k přesvědčení, že cena ve smlouvě být stanovena nemusí. Je ale také pravda, že ustanovení § 641 ObchZ, které dává k určení práv a povinností smluvních stran možnost použít přiměřeně ustanovení smlouvy o přepravě, tuto možnost dává pouze při provozu lodí. Toto ustanovení tak způsobuje v právním vztahu spíše zmatek než aby upřesňovalo práva a povinnosti smluvních stran. Domnívám se, že s ohledem na výše uvedené by byla vhodná změna právní úpravy spočívající v zevšeobecnění dopadu ustanovení § 641 ObchZ na všechny druhy dopravních prostředků.

## 5.2. Práva a povinnosti provozce

Povinnosti provozce u smlouvy o provozu dopravního prostředku upravuje ustanovení § 639 ObchZ. V jeho prvním odstavci je provozci stanovena povinnost zabezpečit, aby dopravní prostředek byl způsobilý k cestám, které jsou předmětem smlouvy. A dle druhého odstavce tohoto ustanovení má provozce povinnost opatřit dopravní prostředek způsobilou posádkou a pohonnými hmotami, včetně dalších věcí, jež jsou pro provedení smlouvené cesty potřeba. „To je zásadní odlišnost od smlouvy o nájmu dopravního prostředku.“<sup>99</sup>

„Povinnost zabezpečit způsobilý a použitelný dopravní prostředek je třeba posuzovat také podle toho, zda smlouva zakládá time-charter nebo trip-charter. V prvním případě musí být dopravní prostředek způsobilý po celou dobu platnosti smlouvy s přihlédnutím k charakteru cest, které je objednatel oprávněn určit. Tato povinnost se vztahuje také na pomocná zařízení používaná pro nakládku a vkládku nákladu. Dopravní prostředek musí provozce zabezpečovat na své náklady

---

<sup>98</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1323

<sup>99</sup> Marek, K., Zbránek, M. *Smlouva o provozu dopravního prostředku. Právní rádce*. 2006, roč. 14, č. 12, s. 76-77. ISSN 1210-4817.

ve způsobilém použitelném stavu po celou dobu jeho provozu. Způsobilost posádky je třeba posuzovat podle povahy přepravy, která má být uskutečněna, podle povahy cest a povahy nákladu. Dalšími věcmi potřebnými pro smluvené cesty mohou být podle okolností případu, např. zásoby, víza a devizové prostředky pro členy posádky.“<sup>100</sup>

„Ve smlouvě může být sjednána povinnost provozce k nakládce a vykládce nákladu. Provozce není ze zákona povinen pečovat o zboží během přepravy, vyjma případu provozu lodi (§ 641 ObchZ). V případě, že provozce lodi přejímá náklad k přepravě, použije se pro určení práv a povinností stran přiměřeně ustanovení upravující smlouvu o přepravě věci. Analogicky lze tato ustanovení aplikovat i při převzetí nákladu jiným dopravním prostředkem, např. letadlem. To má význam zejména z hlediska aplikace § 622 a § 624 ObchZ o náhradě škody na zásilce.“<sup>101</sup>

S názorem v citaci uvedené výše se ztotožňuji, neboť jak už jsem uvedl dříve v souvislosti s nutností stanovit výši úplaty ve smlouvě, tak považuji použití analogie za možné i v situacích, kdy se nejedná pouze o provoz lodi. Domnívám se, že kdyby provozce neměl povinnost pečovat o zboží během přepravy, byla by ochrana objednatele značně oslabena.

### **5.3. Práva a povinnosti objednatele**

Mezi základní povinnosti objednatele patří povinnost zaplatit provozci dopravního prostředku úplatu za provedenou cestu. Jak bylo uvedeno již dříve, výše úplaty by měla být pro jistotu ve smlouvě stanovena. V případě, že ve smlouvě cena za provoz dopravního prostředku nebude stanovena, mohlo by to vést ke sporům o to, zda je daná smlouva vůbec platná, popřípadě jak vysoká cena má být zaplacená. A s ohledem na nejednotnost odborné literatury týkající se této otázky, jak již bylo uvedeno, se dá jen těžko předvídat výsledek takového sporu. Dle mého názoru by však absence výše úplaty neměla mít na platnost smlouvy o provozu dopravního prostředku vliv.

---

<sup>100</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1324

<sup>101</sup> Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007., s. 425

Ustanovení § 640 ObchZ stanovuje objednateli oprávnění postoupit jiné osobě právo požadovat smluvený provoz na provozci dopravního prostředku. Je třeba uvést, že třetí osobě se postupuje pouze samo právo požadovat na provozci provedení smluveného provozu a nikoliv povinnost zaplatit mu za to úplatu. Tu je třetí osoba povinna uhradit objednateli, který na ni toto právo převedl a nikoli provozci dopravního prostředku.

Výše uvedené vyplývá i z rozsudku nejvyššího soudu, sp. zn. 32 Odo 1269/2004: „Postoupením práva požadovat smluvený provoz dopravního prostředku ve smyslu § 640 ObchZ. nevzniká třetí osobě ani v rozsahu, v němž bylo právo postoupeno, povinnost uhradit provozci úplatu sjednanou mezi objednatelem a provozcem. Sjednání odměny za postoupení práva je věcí ujednání mezi objednatelem a třetí osobou a provozci z toho důvodu nevzniká právo na úplatu vůči třetí osobě, ale je mu zachováno právo požadovat sjednanou úplatu v celém smluvním rozsahu od objednatele.“<sup>102</sup>

„Využití tohoto práva objednatelem nemá vliv na jeho závazky vůči provozci. Praktické je zejména u time charteru, jestliže objednatel provozu uzavře s třetí osobou další charter (tzv. subcharter), a to trip charter. K postoupení oprávnění požadovat smluvený provoz není třeba souhlasu provozce. Vůči němu je však postoupení účinné za podmínky, že mu bylo objednatelem oznámeno. Smlouvou může být toto právo objednatele vyloučeno, popřípadě jeho využití podmíněno souhlasem provozce.“<sup>103</sup>

#### **5.4. Odpovědnost za škodu**

Odpovědnost provozce za nedodržení povinnosti zabezpečit způsobilost provozu dopravního prostředku je stanovena ustanovením § 639 odst. 1 ObchZ, takže pro odpovědnost provozce platí obdobně § 631 ObchZ. Odpovědnost provozce se tedy bude řídit podle ustanovení týkajících se odpovědnosti podle smlouvy o nájmu dopravního prostředku.

---

<sup>102</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.6.2005, sp. zn. 32 Odo 1269/2004

<sup>103</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1324

„Obdobná platnost § 631 ObchZ znamená, že provozce odpovídá za škody způsobené objednateli tím, že dopravní prostředek není způsobilý a použitelný ke smluvenému provozu. Jde o odpovědnost objektivní, která se provozce zproští pouze v případě, že prokáže, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku při zachování odborné péče při zahájení provozu dopravního prostředku.“<sup>104</sup>

Domnívám se, že takto upravená odpovědnost pro tento smluvní typ, zejména s ohledem na ochranu objednatele, není dostatečná. Pokud nebudeme brát v úvahu ustanovení § 641, na jehož výklad neexistuje v odborné literatuře jednotný názor, pak není objednateli poskytnuta ochrana za škodu, která vznikne v průběhu přepravy zaviněním provozce dopravního prostředku. Taková odpovědnost provozce totiž není stanovená v žádném ustanovení smlouvy o provozu dopravního prostředku a ani v ustanoveních upravujících smlouvu o nájmu dopravního prostředku.

Myslím proto, že by bylo vhodné upravit odpovědnost v rámci smlouvy o provozu dopravního prostředku tak, aby vedle použití ustanovení týkajících se smlouvy o nájmu dopravního prostředku byla stanovena i subsidiární použitelnost ustanovení § 622 až § 624 ObchZ. Tedy použití ustanovení upravujících odpovědnost u smlouvy o přepravě věci.

## **5.5. Návrhy změn právní úpravy**

Domnívám se s ohledem na nejednotnost odborné literatury ohledně možnosti analogického použití ustanovení smlouvy o přepravě na smlouvu o provozu dopravního prostředku, že by bylo vhodné provést, v této otázce, změnu ustanovení obchodního zákoníku.

Nejlepším řešením by dle mého soudu byla změna ustanovení § 641 ObchZ, a to taková, která by zajistila dopad daného ustanovení na všechny druhy dopravních prostředků a nikoli pouze na provoz lodí.

---

<sup>104</sup> Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al.,. *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 1324

Otázka možnosti použití analogie je důležitá zejména v souvislosti s nutností stanovit ve smlouvě o provozu dopravního prostředku cenu a dále také s ohledem na odpovědnost provozce za škodu, která vznikne v průběhu přepravy. Nepřímo má tak vyřešení této otázky vliv i na existenci či neexistenci povinnosti provozce pečovat v průběhu přepravy o zásilku.

## **6. Ochrana objednatele v rámci přepravních smluv**

Tato kapitola se věnuje konkrétní ochraně objednatele v jednotlivých druzích přepravních smluv. Cílem je uvést jednotlivé způsoby zajištění ochrany objednatele v závislosti na typu smlouvy a zhodnotit jednotlivé způsoby ochrany navzájem, a popřípadě uvést návrhy možné změny právní úpravy, která by posílila ochranu objednatele.

### **6.1. Ochrana objednatele v rámci občanského zákoníku**

Jak již vyplývá z faktů uvedených v kapitole týkající se úpravy obsažené v občanském zákoníku, je objednateli poskytnuta řada právních nástrojů k zajištění své ochrany před jednáním dopravce a případně i jiných osob.

Jedním z těchto nástrojů poskytujících ochranu je bezpochyby i dispoziční právo k zásilce, které objednateli umožňuje, aby dopravci dával příkazy, jak má naložit se zásilkou, a to až do vydání zásilky příjemci. Tohoto práva odesílatel využije například v situaci, kdy se dozví až po předání zboží k přepravě, že příjemce je insolventní a pravděpodobně mu nebude schopen uhradit zaslané zboží.

Občanský zákoník poskytuje objednateli ochranu také stanovením povinnosti dopravci uhradit objednateli výtěžek, který mu vznikl prodáním zásilky, již si objednatel ať už z jakéhokoli důvodu nevyzvedl. Dopravce je ovšem povinen objednateli tento výtěžek uhradit pouze pokud o to objednatel požádá.

Mezi základní ochranu objednatele patří jeho právo domáhat se na dopravci škody, která vznikla na zásilce v průběhu přepravy, respektive od přijetí zboží do jeho vydání. Síla ochrany však může být oslabena liberačními důvody, jež má k dobru dopravce. Jedná se buď o případy, kdy škoda vznikla zaviněním samotného objednatele nebo příjemce, vadností zásilky či jejího obalu, tak i o okolnosti, které nemohl dopravce odvrátit.

V případě, že došlo ke škodě na zásilce či její ztrátě, je rozsah náhrady škody, na který má objednatel právo, užší než rozsah stanovený v obecné úpravě náhrady

škody. Ochrana je omezena zejména nemožností objednatele požadovat na dopravci ušlý zisk nebo jinou škodu, o kterou objednatel přišel v důsledku porušení povinností dopravcem. Ochrana objednatele v podobě jeho možnosti domáhat se jiné škody než škody na přepravované zásilce je odesílateli dána jen v případě, pokud tato škoda vznikla v souvislosti s překročením dodací lhůty dopravcem.

Dle mého názoru je zde ochrana odesílatele nedostatečná s ohledem na fakt, že ztráta zásilky, ale i její zpoždění mohou odesílateli přivodit značnou škodu, a to jak v podobě ušlého zisku, tak i jiných nákladů, které bude muset odesílatel vynaložit. Domnívám se, že dopravce by měl nést za tuto škodu odpovědnost zvláště v situaci, kdy jí sám způsobil.

S ohledem na výše uvedené tedy považuji občanskoprávní úpravu odpovědnosti za škodu s ohledem na ochranu objednatele nedostatečnou a považoval bych za správné její rozšíření i o ušlý zisk a jinou škodu, tak jak je upravena obecná odpovědnost za škodu.

## **6.2. Ochrana objednatele v rámci úpravy smlouvy o přepravě věci**

Podobně jako v úpravě občanskoprávní je i v rámci úpravy obchodněprávní objednatel chráněn oproti dopravci, který mu způsobí škodu, prostřednictvím speciální úpravy odpovědnosti za škodu, jež vznikla na zásilce. Tato speciální úprava se liší od obecné odpovědnosti upravené v Obchodním zákoníku.

Speciální úpravu náhrady škody vzniklé na přepravované zásilce upravuje ustanovení § 622 a násl. ObchZ. Toto ustanovení ve svém čtvrtém odstavci, jenž má kogentní povahu, zakazuje smluvním stranám, aby si ve smlouvě sjednaly jakékoli ujednání omezující odpovědnost dopravce, která je mu stanovena v odstavcích 1. až 3. § 622 ObchZ. Smluvní strany mají ovšem možnost odpovědnost dopravce rozšířit. Závaznost tohoto ustanovení, vyplývající z § 263 ObchZ, poskytuje objednateli tedy alespoň jakési minimum ochrany vůči dopravci, zároveň ale poskytuje objednateli i možnost, aby si svou ochranu vůči dopravci ve smlouvě rozšířil.

Myslím, že toto právní řešení je vhodné s ohledem na ochranu odesílatele, který bude zpravidla stranou méně zkušenou oproti dopravci, jenž vykonává přepravu jako předmět svého podnikání. Nezkušený odesílatel by pak mohl snadno podepsat smlouvu o přepravě, kde by byla snížena odpovědnost dopravce fakticky na minimum. To by pak mohlo mít pro odesílatele nepříznivé důsledky spočívající v nemožnosti domoci se na dopravci jím způsobené škody. Ustanovení § 622 ObchZ této situaci ale zabraňuje, a poskytuje tak odesílateli alespoň minimální standard ochrany.

Stejně jako v případě občanskoprávní úpravy i zde je rozsah náhrady škody oproti obecné úpravě zúžen. A to stejným způsobem, jelikož ani speciální úprava náhrady škody upravená obchodním zákoníkem nechrání objednatele přepravy právem požadovat na dopravci uhrazení ušlého zisku a jiné škody, která mu vznikla v důsledku porušení povinností dopravcem.

Soudím, že změna právní úpravy, která by rozšířila rozsah odpovědnosti dopravce a zlepšila tak ochranu objednatele, by byla vhodná jak v rámci obchodního zákoníku, tak zákoníku občanského. Současný stav mi totiž připadá, že až příliš chrání dopravce, a to na úkor odesílatele, který se tak vůči němu dostává do nerovného postavení.

Objednatel je chráněn odpovědností dopravce za škodu, která vznikne na zásilce v době od jejího převzetí dopravcem až do chvíle, kdy je dodána příjemci. Tuto ochranu ovšem objednatel pozbude v situaci, kdy škodu dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče. Objednateli také nebude poskytnuta ochrana za škodu na zásilce, pokud jí způsobil on sám, příjemce nebo vlastník zásilky. Dále také vadou nebo přirozenou povahou zásilky a vadným obalem, na který dopravce upozornil v případě, že vadnost obalu byla při převzetí zásilky poznatelná. V situaci, kdy vadnost obalu poznatelná nebyla, se dopravce zproští odpovědnosti, i když objednatel na vadnost neupozornil. Tímto se úprava v obchodním zákoníku liší od úpravy občanskoprávní, kde dopravce nenes odpovědnost za škodu vzniklou v důsledku toho, že neupozorní na vadnost obalu.

Právní úprava dále objednateli poskytuje ochranu, spočívající v povinnosti dopravce poskytnout mu urychleně informace v situaci, kdy vznikla škoda na zásilce.



Účelem je snaha poskytnout oprávněné osobě co nejvíce času k provedení nezbytných opatření, které by omezily případné hrozící škody vzniklé v souvislosti se škodou na zásilce. V případě, že tuto svou informační povinnost dopravce vůči oprávněnému nesplní, tak mu vznikne odpovědnost za škodu takto vzniklou. I v tomto případě je tak ochrana objednatele silnější v ObchZ oproti ObčZ, který dopravci žádnou informační povinnost nenařizuje.

Domnívám se, že informační povinnost by měla být stanovena dopravci i pokud se jeho vztah s odesílatelem řídí ustanoveními občanského zákoníku. Tento názor zastávám i s ohledem na skutečnost, že dopravce odpovídá jen za škodu na zásilce a nikoli škodu jinou, která může být odvrácena zejména včasnou informací o škodě vzniklé nebo teprve hrozící.

S ohledem na výše uvedené se tedy domnívám, že by měla být provedena změna ve znění občanského zákoníku, a to tak, aby v něm byla stanovena povinnost dopravce informovat odesílatele o škodě hrozící nebo již vzniklé. A současně i rozšířit informační povinnost pro dopravce stanovenou obchodním zákoníkem o povinnost informovat odesílatele i o škodě nejenom již vzniklé, ale i hrozící. Tedy stanovit informační povinnost podobným způsobem, jakým je upravena v rámci smlouvy zasílatelské.

Ochrana objednatele je částečně oslabena i délkou promlčecí doby nároku na náhradu škody vzniklé na zásilce, která je jednoletá oproti obecné čtyřleté promlčecí lhůtě (§ 399 ObchZ.). Tato lhůta se však nevztahuje bezvýhradně na všechny případy škody vzniklé na zásilce. Objednateli náleží obecná čtyřletá lhůta i v situacích, kdy škoda na zásilce vznikla vědomě, čili úmyslně nebo hrubou nedbalostí.

I přesto, že se mi jeví jednoletá promlčecí lhůta jako krátká, považoval bych za vhodné, kdyby se v této délce promlčovala všechna práva a povinnosti z přepravy, a ne pouze nároky za škodu, která vznikla na přepravovaných věcech. Myslím, že by to bylo vhodné s ohledem na větší srozumitelnost právní úpravy, ale i sjednocení této lhůty v rámci občanského zákoníku a mezinárodních smluv upravujících práva a povinnosti vzniklé v souvislosti s mezinárodní přepravou zboží.

Objednateli náleží i ochrana v podobě dispozičního práva, tedy práva, které objednateli umožňuje požadovat na dopravci, aby doprava byla přerušena a zásilka mu byla vrácena anebo s ní bylo jinak naloženo, a to až do chvíle, než dopravce předá zásilku příjemci (§ 618 ObchZ.). Tato ochrana objednatele je značně oslabena v situaci, kdy si smluvní strany smluví vydání náložného listu. V této situaci může dispoziční právo objednatel uplatnit jen na základě tohoto náložného listu a v případě, že byl náložný list vydán ve více stejnopisech, předloží-li všechny stejnopisy.

Určitou ochranu představuje pro objednatele i existence příjemcova zákonného ručení za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli, a to v situaci, kdy příjemce přijme zásilku a o těchto pohledávkách věděl nebo musel vědět (§ 627 ObchZ.). Toto ustanovení ovšem není kogentní povahy, a tak existuje možnost, aby si smluvní strany ve smlouvě svá práva upravily odlišně od znění zákona. Dle mého názoru by taková situace byla ovšem zcela výjimečná s ohledem na skutečnost, že zájem na odlišném ustanovení by patrně mohl mít pouze příjemce, který zpravidla není přítomen u sjednávání smlouvy o přepravě.

Jeden ze způsobů ochrany objednatele upravuje ustanovení § 625 odst. 3 ObchZ, které zprošťuje objednatele povinnosti platit dopravci přepravné, pokud nedokončí přepravu. Tento typ ochrany ovšem objednateli zanikne v situaci, kdy dopravce přepravu nedokončí pro skutečnost, za kterou neodpovídá. Dle mého názoru má dané ustanovení obchodního zákoníku na mysli pouze skutečnosti uvedené v § 622 odst. 2 ObchZ a nikoliv skutečnost, kdy dopravce nedokončí dopravu pro skutečnosti, které nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Kdyby měl odesílatel nést povinnost i za tyto skutečnosti, tak by vznikl nepoměr v nesení rizika za nepříznivé následky způsobené vyšší mocí, jež by nesl pouze odesílatel, a to jak v případě škody na zásilce či jejího zničení, tak i za vynaložené náklady na její přepravu.

### 6.3. Ochrana objednatele v rámci smlouvy zasílatelské

Ochrana objednatele, respektive příkazce, je ve smlouvě zasílatelské zajištěna vedle povinnosti zasílatele plnit příkazy příkazce, také jeho povinností upozornit příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů (§ 602 odst. 1 ObchZ). V situaci, kdy příkazce nedodá zasílateli potřebné pokyny, ať už pro faktickou nemožnost či z nedbalosti, má zasílatel povinnost požádat ho o jejich doplnění. Při nebezpečí z prodlení je ale zasílatel povinen provést nezbytné kroky co nejlépe chránící zájmy příkazce, které jsou zasílateli známé.

Tímto způsobem je tedy zajištěna ochrana i odesílatelům, již nemají s přepravními smlouvami mnoho zkušeností. Jedná se tedy o širší způsob ochrany objednatele, než jaký mu je poskytnut v rámci smlouvy o přepravě věci. V rámci smlouvy o přepravě je ochrana odesílatel zajištěna pouze informační povinností dopravce, upozornit odesílatele na vadnost obalu a nikoliv na jiné nesprávnosti týkající se přepravy jako je tomu v případě smlouvy zasílatelské.

Další ochranu objednateli poskytuje ustanovení § 603 ObchZ., které stanoví zasílateli povinnost vynaložit odbornou péči při sjednávání přepravy a jejich podmínek, která má co nejlépe zajistit zájmy příkazce. I toto ustanovení tedy chrání především objednatele, kteří nemají příliš zkušeností s přepravními smlouvami, a mohlo by se jim tedy snadno stát, že ve smlouvě s dopravcem by mohli opomenout některé pro ně významné skutečnosti.

Širší ochrana oproti smlouvě o přepravě věci je objednateli poskytnuta i v podobě informační povinnosti zasílatele. Ten je na základě ustanovení § 606 ObchZ povinen poskytnout příkazci zprávu o škodě hrozící nebo již vzniklé, přičemž nese odpovědnost za škodu, která porušením této povinnosti vznikla. Rozdíl v úpravě smlouvy o přepravě věci vidím ve skutečnosti, že dopravce má oproti zasílateli povinnost informovat pouze o škodě již vzniklé a nikoliv o škodě hrozící. Tento rozdíl, především časový, může samozřejmě zapříčinit snížení rozsahu škody, a chrání tak zájmy odesílatele.

Ochrana je příkazci poskytnuta také v podobě délky promlčecích lhůt, neboť na smlouvu zasílatelskou se vztahuje obecná čtyřletá promlčecí lhůta, a to včetně

nároku za škodu na převzaté zásilce. Důležité ale je nezapomenout na skutečnost, že v situaci, kdy zasílatel předá zásilku dopravci k dopravě, přestává nést odpovědnost za škodu na zásilce podle ustanovení § 603 odst. 2 ObchZ na zásilce v průběhu její přepravy, promlčí se nárok na její úhradu uplynutím jednoho roku.

Otázkou zůstává v případě samovstupu dopad právních norem upravujících smlouvu o přepravě věci. Odborná literatura uvádí, že v takovém případě se právní vztah řídí právě ustanovením smlouvy o přepravě, ale dle mého názoru by smlouva o přepravě měla být použita pouze podpůrně, jelikož poskytuje objednateli v určitém rozsahu užší ochranu než smlouva zasílatelská. A objednatel si pravděpodobně smlouvu zasílatelskou zvolí právě z důvodu této lepší ochrany, a to i s ohledem na jeho ochotu zaplatit vyšší cenu, jelikož v jejím rámci platí jak za přepravu věci, tak za zprostředkování přepravy zasílatelem.

#### **6.4. Ochrana nájemce v rámci smlouvy o nájmu dopravního prostředku**

V tomto smluvním typu vystupuje v pozici objednatele nájemce, jeho ochranu zajišťuje zejména ustanovení § 631 ObchZ, které stanoví pronajímateli povinnost předat nájemci dopravní prostředek způsobilý k provozu a užívání stanoveném ve smlouvě nebo k němuž daný prostředek obvykle slouží. Za škodu, která by nájemci vznikla v důsledku porušení této povinnosti, odpovídá pronajímatel. Pronajímatel se této odpovědnosti zprostí za situace, kdy prokáže, že nemohl při vynaložení odborné péče zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku, a to až do jeho vydání nájemci.

Z výše uvedeného také vyplývá větší rozsah náhrady škody, na které má nájemce právo než v předchozích smluvních typech. Na rozsah náhrady škody se totiž v případě, kdy na vztah dopadají ustanovení smlouvy o nájmu dopravního prostředku, vztahuje obecná úprava náhrady škody a nájemce má tedy nárok vedle škody na zásilce i na ušlý zisk a škodu jinak vzniklou.

Dále je nájemce chráněn právem požadovat na pronajímateli udržovací náklady, které mu vzniknou v souvislosti s užíváním dopravního prostředku. Pronajímatel má také povinnost hradit potřebné opravy, pokud jejich potřebu

nezavinil nájemce, nebo osoby, kterým umožnil přístup k dopravnímu prostředku. Potřebu oprav musí ale bez zbytečného odkladu oznámit pronajímateli, jinak mu právo na náhradu nákladů zanikne. Takto vzniklé náklady musí nájemce u pronajímatele uplatnit nejpozději do tří měsíců po jejich vynaložení, jinak se jeho právo na uhrazení těchto nákladů promlčí.

Nájemce je také chráněn v situaci, kdy nemůže dopravní prostředek užívat pro jeho nezpůsobilost nebo potřebu jeho opravy, ledaže k nemožnosti užívání došlo vinnou nájemce. Nájemcovu ochranu představuje zproštění jeho povinnosti platit nájemné, a to po celou dobu nezpůsobilosti dopravního prostředku. K tomu, aby se povinnosti platit zprostil, ale musí oznámit nemožnost užívání dopravního prostředku pronajímateli, a to bez zbytečného odkladu jinak jeho povinnost platit nájemné trvá dál.

Závěrem je důležité ještě dodat, že ustanovení poskytující nájemci ochranu jsou dispozitivní povahy. Smluvní strany si proto jednotlivá práva a povinnosti mohou ve smlouvě dohodnout odlišně od znění zákona.

## **6.5. Ochrana objednatele v rámci smlouvy o provozu dopravního prostředku**

Mezi základní prostředky, kterými je zajištěna ochrana objednatele, patří povinnost provozce dopravního prostředku zajistit způsobilý dopravní prostředek k cestám a provozu stanovených ve smlouvě. Vedle toho má povinnost zajistit i daný dopravní prostředek způsobilou posádkou, pohonnými hmotami a dalšími náležitostmi potřebnými pro smluvené cesty. Těmito věcmi jsou například, řidičské oprávnění posádky pro daný dopravní prostředek, doklady k vozidlu a tak podobně. V případě, že by objednateli vznikla škoda následkem nedodržení této povinnosti, pak by byl provozce povinný k její úhradě.

Odpovědnost provozce je upravena v ustanovení § 639 odst. 1 ObchZ, který stanoví pro odpovědnost provozce obdobné použití ustanovení o odpovědnosti upravené v rámci smlouvy o nájmu dopravního prostředku. Provozce tedy odpovídá za škodu, která dopravci vznikla v důsledku výše uvedené nezpůsobilosti dopravního prostředku nebo jeho posádky.

Objednatel je chráněn i pro případ, že nezpůsobilost vznikla až v průběhu přepravy, například poruchou na vozidle nebo i jinak. Provozce má totiž v takovém případě povinnost udržovat dopravní prostředek způsobilý po celou dobu přepravy a to na své náklady.

Ochrana objednatele je ale omezena absencí ne zcela jasné povinnosti provozce pečovat během přepravy o zboží, ta je stanovena pouze provozci lodi (§ 641 ObchZ). Jak už jsem ale uvedl dříve, tak se domnívám, že na základě analogie by se mělo přiměřeně použít ustanovení smlouvy o přepravě i pokud půjde o provoz jiného dopravního prostředku než lodi. V případě, že by tomu tak nebylo, by byla omezena ochrana objednatele oproti ochraně provozce. Tomu svědčí i fakt, že provozce je po celou dobu přepravy spolu s přepravovaným zbožím, na rozdíl od objednatele, a měl by tedy být povinen v průběhu přepravy o věc pečovat.

V rámci právní jistoty provozce i objednatele by bylo vhodné upravit v obchodním zákoníku ustanovení § 641, a to tím způsobem, že dané ustanovení bude dopadat na všechny druhy dopravních prostředků a nikoli pouze na provoz lodi.

Nakonec je ochrana objednatele také zajištěna jeho možností právo provozu dopravního prostředku postoupit třetí osobě. Toho objednatel využije například v situaci, kdy se s provozcem dohodne na provádění provozu po určitou dobu a posléze se ukáže plná nevytíženost dopravního prostředku. Objednatel tak může, s ohledem na snížení nákladů spojených s provozem dopravního prostředku, postoupit právo provozu dopravního prostředku třetí osobě. Objednatel by ale v takové situaci neměl zapomínat, že on sám je povinen provozci tento provoz dopravního prostředku uhradit a nikoli osoba třetí.

## Závěr

Ve své diplomové práci jsem se zabýval úpravou přepravních smluv a smluv se vztahem k přepravě upravených zejména v obchodním zákoníku. Stranou mého zájmu ale nezůstala ani právní úprava smlouvy o přepravě nákladu v zákoníku občanském a úprava přepravních řádů upravujících přepravu ve vztahu k jednotlivým druhům dopravních prostředků.

V rámci kapitol, které byly zaměřeny na jednotlivé typy přepravních smluv, jsem se snažil zaměřit především na jejich obecnou úpravu. Zejména pak na obsah práv a povinností jednotlivých smluvních stran a dále také především na ochranu osoby, která si danou přepravu objednává, tedy objednatele, respektive odesílatele, příkazce a nájemce.

Dále jsem se v části věnující se obecné úpravě jednotlivých smluvních typů zaměřil také na jejich podstatné části a charakteristické znaky, kterými se jednotlivé přepravní smlouvy odlišují od sebe navzájem. V rámci kapitoly upravující smlouvu o přepravě věci jsem se pak zabýval úpravou obsaženou v silničním přepravním řádu a železničním přepravním řádu. Přičemž jsem se snažil zaměřit především na ta nejpodstatnější ustanovení a na ustanovení, jež se odlišují o úpravy v obchodním zákoníku. V rámci kapitoly věnované smlouvě zasílatelské pak bylo provedeno zhodnocení Všeobecných zasílatelských podmínek vydaných Svazem spedice a logistiky České republiky.

Aby byl zajištěn cíl mé práce zhodnotit zajištění objednatele, zaměřil jsem se v obecné části také na ustanovení upravující odpovědnost smluvních stran za porušení jejich povinností. Zejména pak odpovědnosti za škodu na přepravované věci, a to s ohledem na fakt, že v jednotlivých ustanoveních obchodního zákoníku, která upravují smlouvy se vztahem k přepravě, je upravena náhrada škody, odlišně od obecné úpravy odpovědnosti v obchodním zákoníku.

V závěrečné kapitole zabývající se ochranou objednatele v rámci jednotlivých přepravních smluv bylo mým cílem uvést pokud možno přehledný výčet způsobů zajišťujících objednatelovu ochranu. Dále jsem se také pokusil uvést zásadní rozdíly ve způsobech zajištění.

V jednotlivých kapitolách jsem se při hodnocení problémů a nejasností vyplývajících z právní úpravy zaměřil i na případné možnosti změny právní úpravy, které by vedly k upřesnění některých nejasností nebo k lepší vyváženosti jednotlivých práv a povinností smluvních stran.

V právní úpravě bych navrhoval jednak rozšířit odpovědnost dopravce, a to v rámci smlouvy o přepravě. Domnívám se, že rozsah náhrady škody by měl být rozšířen i na jinou škodu než je pouze škoda na zásilce, pokud ke ztrátě, zničení nebo poškození zásilky dojde vinnou dopravce. Dle mého názoru, pokud dojde ze strany dopravce k opomenutí či pochybení, měl by být odpovědný nejen za škodu na zásilce, ale i za jinou škodu, která v důsledku poškozené, zničené nebo ztracené zásilky odesílateli vznikla. A pokud by takovouto škodu způsobil úmyslně, měl by být dopravce vůči odesílateli odpovědný i za ušlý zisk.

Jako další změnu právní úpravy navrhuji rozšíření informační povinnosti dopravce informovat odesílatele o škodě již vzniklé i o povinnost informovat o škodě hrozící. Tento názor zastávám i s ohledem na skutečnost, že dopravce odpovídá jen za škodu na zásilce a nikoli za škodu jinou, která může být odvrácena třeba i včasnou informací o škodě teprve hrozící.

Dále bych považoval za rozumné zavedení jednoleté promlčecí lhůty pro uplatnění práv z přepravní smlouvy. Zavedení jednoleté lhůty mi přijde rozumné zejména z toho důvodu, že stejně je promlčecí lhůta stanovena i v rámci úpravy mezinárodních smluv, jež jsou v určitých situacích závazné pro naše dopravce i odesílatele. Stejně tak je upravena promlčecí lhůta i v zákoníku občanském. Z tohoto důvodu mi čtyřletá promlčecí lhůta stanovená obchodním zákoníkem, s výjimkou škody na dopravovaných věcech, kde je promlčecí lhůta také jednoletá, nepřipadá odůvodněná a dalo by se říci, že v praxi mezi smluvními stranami působí spíše problémy.

V rámci smlouvy zasílatelské bych nejprve navrhl změnu právní úpravy, která by stanovila zasílateli povinnost písemně potvrdit příkazci uzavření smlouvy zasílatelské, pokud nebyla uzavřena v písemné formě. Neboť ustanovení obchodního zákoníku, jež upravují smlouvu zasílatelskou, stanoví tuto povinnost



v podobě příkazu pouze příkazci. Domnívám se, že tak dochází mezi smluvními stranami k narušení rovnosti jejich práv a povinností.

V případě smlouvy zasílatelské mi také přijde, že obchodní zákoník v jejím případě v podstatě neupravuje práva a povinnosti smluvních stran v situaci, kdy zasílatel využije práva samovstupu. Dle odborné literatury, se v případě samovstupu řídí právní vztah ustanoveními smlouvy o přepravě. Já se však domnívám, že by bylo pro příkazce, ale i zasílatele výhodnější, kdyby jim byla současně zachována i práva a povinnosti vyplývající pro ně z ustanovení smlouvy zasílatelské. Tento můj názor vyplývá zejména ze skutečnosti, že smlouvu zasílatelskou, budou na straně příkazce, uzavírat pravděpodobně spíše subjekty s menší zkušeností s přepravními smlouvami, a to s ohledem na větší odpovědnost zasílatele, která pro něj vyplývá ze zákona. Soudím, že dostatečnou změnou právní úpravy by bylo stanovení podpůrného použití ustanovení smlouvy o přepravě, a to na situace kdy zasílatel vystupuje v pozici dopravce, neustále by měl ale mít i stejnou odpovědnost jakou má zasílatel v případě, kdy k provedení přepravy zajistí jiného dopravce. Současně s tím také považuji za vhodné, aby v takovém případě bylo zachováno i zasílatelovo právo na úplatu za obstarání přepravy.

Nejednotné názory má odborná literatura i na ustanovení upravující smlouvu o provozu dopravního prostředku. Podstatou problému je ustanovení § 641 ObchZ, které stanoví, že pro provozce lodi se podpůrně použije ustanovení smlouvy o přepravě. Samotné jádro rozdílných názorů tkví v otázce, zdali se může dané pravidlo analogicky použít i na provozce jiných dopravních prostředků. Vyřešení této otázky je důležité zejména pro určení zdali je výše ceny podstatnou náležitostí smlouvy a zdali má provozce povinnost pečovat v průběhu přepravy o zásilku. V rámci právní jistoty provozce a objednatele, by bylo tedy vhodné upravit v obchodním zákoníku ustanovení § 641, a to tím způsobem, že dané ustanovení bude dopadat na všechny druhy dopravních prostředků a nikoli pouze na provoz lodí.

Výše uvedené návrhy změn právní úpravy považuji za nejpodstatnější a jejich úpravu za důležitou pro ochranu objednatele. Doufám, že případným zájemcům o problematiku přepravních smluv, kteří budou číst tuto práci, poskytnou dostatek potřebných informací a upozorní je na případné problémy, jež mohou jednotlivým

smluvním stranám při realizaci jejich právních vztahů, týkajících se přepravních smluv, vzniknout.

## **Resumé**

This thesis deals with the adjustment of contracts of carriage and agreements relating to transport regulated in Commercial Code No. 513/1991 Coll. My interest was also in the legal regulation which controls contracts of carriage and goods in the Civil Code No. 40/1964 Coll and also in the International conventions regulating contracts of carriage in relation to the various means of transport.

The thesis describes several types of contracts governing transportation of goods. Generally the contract of carriage is governed by the Civil Code, then the Commercial Code governs the contract of carriage, consignment of goods contract, contract on leasing the means of transportation and contract on operating the means of transportation. Furthermore, this thesis also deals with the transport regulations, which are in charge of road and rail transportation of goods.

My thesis focuses primarily on two main objectives. The first deals with the rights and obligations of parties under each contract type and extent of liability of the parties for breach of their duties. Moreover, liability for damage of transported goods, for which damage compensation is regulated differently in general rules of liability in the Commercial Code.

The second objective is described in the last chapter of my thesis and focuses on the protection of the individual customers within various types of contracts. Furthermore, my thesis focuses on the differences of customer protection in various types of contracts as these differences may not always be clear even to a professional sender or carrier.

This thesis has been divided into six chapters. The first five chapters are divided according to what type of contract deal with. The sixth chapter deals with a summary of the protection of the customer, under various types of contracts dealing with carriage. Overview of each chapter is presented in the following paragraphs.

The first chapter of my thesis deals with the contracts of carriage under the Civil Code. The Civil Code divides the contract of carriage into two sections, depending on whether the contract contains the transport of people or goods. The

thesis focuses only on transportation of cargo and describes the particular rights and obligations of the parties.

The second chapter deals with the contract of carriage governed by the Commercial Code and focuses mainly on the essential parts of the contract, the creation and termination of contract, carriage charges payment, the disposition rights of the sender, the extent of damage, carrier's liability, the treatment of the consignment note, the bill of lading and the treatment of road and rail transport regulations.

The third chapter deals with consignment of goods contract governed by Commercial Code. The most essential parts being, individual rights, obligations of the forwarder and client, the responsibility of the parties and the general conditions of freight forwarding issued by the Association of Forwarding and Logistics of the Czech Republic.

The fourth chapter deals with the contract on leasing the means of transportation, which is also governed by the Commercial Code. The most essential parts being the rights and obligations that arise for tenant and lessor of this type of contract and the responsibility of each party.

The fifth chapter deals with contract on operating the means of transportation, which are governed by Commercial Code. This chapter reveals these contracts characteristics, differences from the lease of the vehicle, the contract of carriage, treatments of rights and obligations of the parties and treatment of liability for damage.

The sixth and final chapter deals with the protection of the customer, under various types of contracts dealing with carriage.

## Seznam použité literatury

### Právní předpisy

- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 133/1964 Sb., silniční přepravní řád, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů,

### Knížní publikace a odborné články

- Bejček J., Eliáš K., Raban P. a kolektiv. *Kurs obchodního práva*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007.
- Dědič J. a kol., *Obchodní zákoník, komentář*. Praha: Prospektrum, spol. s r. o., 1997.
- Faldyna F., Pokorná J., Tomsa M. et al., *Obchodní Právo*. Praha: ASPI, a.s., 2005.
- Fiala J., Hrušáková M., Stavinovhová J. et al., *Občanské právo*. Praha: ASPI, a.s., 2006,
- Knapová M., Švestka J., Dvořák J. et al., *Občanské právo hmotné 2.*, 4. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005.
- Marek, K., Lippertová, P. Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům. *Bulletin advokacie*. roč. 2004, č. 5, od s. 27-41, ISSN 1210-6348.
- Marek, K., Zbránek, M. Smlouva o provozu dopravního prostředku. *Právní rádce*. 2006, roč. 14, č. 12, s. 76-77. ISSN 1210-4817.
- Marek, Karel. Další smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům. *Právní rádce*. 2009, roč. 17, č. 6, od s. i-vi, 6 s. ISSN 1210-4817.
- Marek, Karel. Přepravní smlouva. *Státní zastupitelství*. 2009, roč. 7, č. 9, od s. 30-35, ISSN 1214-3758
- Marek, Karel. Smlouva o nájmu dopravního prostředku a smlouva o provozu dopravního prostředku. *Státní zastupitelství*. 2009, roč. 7, č. 10, od s. 31-34, ISSN 1214-3758
- Marek, Karel. Smlouva zasílatelská. *Bulletin advokacie*. 2007. roč. 2007. č. 2, od s. 24-28, ISSN 1210-6348
- Marek, Karel. Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům: zasílatelská smlouva. *Právní rádce*. 2009, roč. 17, č. 5, od s. i-v, 5 s. ISSN 1210-4817.
- Marek, Karel. Zasílatelská smlouva. *Státní zastupitelství*. 2009, Roč. 7, č. 6, od s. 27-32, ISSN 1214-3758

- Marek, Karel., Zbránek, Miloš. Smlouva o přepravě věci. *Právní rádce*. 2007. Roč. 15., č. 6, od s. 71-74, ISSN 1210-4817.
- Novák R., Pernica P., Svoboda V. et al., *Nákladní doprava a zasílatelsví*. Praha: ASPI, a.s., 2005.
- Štenglová I., Plíva S., Tomsa M. et al., *Obchodní zákoník. Komentář*. 11. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006

### **Judikatura**

- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.4.2004, Sp. zn. 29 Odo 152/2003
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.6.2005, sp. zn. 32 Odo 1269/2004
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29.4.2008, sp. zn. 32 Cdo 1000/2007

### **Jiná literatura**

- Svaz spedice a logistiky České republiky, Všeobecné zasílatelské podmínky, vydání 2005,

## Zadání diplomové práce

**UCO:** 170102  
**JMENO\_PRIJMEN:** Vojtěch Jakovec  
**PRIJMENI:** Jakovec  
**JMENO:** Vojtěch  
**PROGRAM\_KOD :** M6805  
**PROGRAM\_ZKRATKA:** M-PPV  
**PROGRAM\_NAZEV:** Právo a právní věda  
**OBOR\_NAZEV:** Právo  
**STUD\_SKUPINA:**  
**TEMA\_NAZEV:** Přepravní smlouvy  
**TEMA\_NAZEV\_ANGI:** Contracts of Carriage  
**TEMA\_VEDOUCI\_UCO:** 402  
**TEMA\_VEDOUCI:** doc. JUDr. Karel Marek, CSc.  
**TEMA\_VEDOUCI\_PRACOVISTE:** Katedra obchodního práva - Právnická fakulta  
**TEMA\_KONZULTANT:**  
**TEMA\_OPONENT:**  
**TEMA\_ZADANI:** Diplomová práce se bude věnovat obchodněprávním smlouvám k zajištění přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům. U zasílatelské smlouvy se diplomant zaměří i na všeobecné obchodní podmínky vydané Svazem spedice a logistiky. U přepravních smluv bude provedeno pojednání o konkrétních ustanoveních přepravních řádů, které se podle zákona odchyľují od obchodněprávní úpravy. Vhodné by bylo porovnání tabulkovou formou. Stranou zájmu pak nezůstanou zejména ani smluvní typy k provozu dopravního prostředku a nájmu dopravního prostředku. Bude proveden rozbor sporných problémů se zaujetím vlastního stanoviska, a to včetně argumentace. Dílčí diplomantovy návrhy budou v závěru částí práce a shrnuty rovněž v kapitole závěrečné. Při řešení problematiky diplomové práce bude průřezovou otázkou a cílem práce zajištění ochrany objednatele před případným nesprávným postupem ze strany poskytovatelů. Velmi vítaný by byl alespoň dílčí průzkum v praxi a alespoň dílčí poznatky z některé vyspělé země. 1) Vybavení potřebnými praktickými informacemi i obstarání literatury jsou součástí diplomového úkolu. 2) Rozsah práce by neměl překročit 50 stran. 3) Práce musí obsahovat vlastnoručně podepsané autorské prohlášení dle čl. IV směrnice děkana o úpravě rukopisů. 4) Poznámka: při zpracování diplomové práce je nutno dodržet následující harmonogram:<P>- předložení osnovy diplomové práce a seznamu shromážděné literatury ke konzultaci do 16.10.2009 - předložení klíčových kapitol práce v rozsahu cca 30 stran do 15.1. 2010 - předložení poslední pracovní verze k závěrečné konzultaci do 19.2. 2010 - odevzdání práce do 31.3. 2010  
**TEMA\_ZADANI\_PRED:**  
**TEMA\_LITERATURA:**  
**BALIK\_TYP:** Diplomové práce  
**TEMA\_VEDOUCI\_XML:** doc. JUDr. Karel Marek, CSc. 402vedoucí30. 1. 2009 10:11,  
Eva Vinklárková  
**BALIK\_ID:** 67227  
**TEMA\_ID:** 70098  
**POZNAMKA:**  
**PRIHLASENO:** 02.02.2009 17:00:00