

Dějiny soukromého práva

Historie a vývoj právní úpravy smluv k zajištění přepravy

Mgr. Martin Cempírek

interní doktorand - Katedra dějin státu a práva

e-mail: martin.cempi@seznam.cz

Smlouvy k zajištění přepravy

Historický úvod

- Římské právo

- Novověk

- 19. století

- Současnost

Shrnutí

Starověký Egypt

- Přeprava zboží jako druh činnosti je doslova tisíce let stará, neboť její vznik můžeme spojovat již s nejranějšími formami organizovaného obchodu. „Někteří autoři spatřují hypoteticky zárodek logistiky v organizování výstavby pyramid ve starověkém Egyptě.“* Není jisté, zda se logistika v minulosti podílela na mírovém budování velkolepých děl. Je však zcela mimo pochybnost, že byla využita k vojenským účelům. Pernica, P.: Logistický management, Praha 1998, s. 12.

Starověk - Asýrie

- Asýrie, byla jedna z prvních říší, která ve své armádě rozlišovala vedle bojových jednotek, také oddíly, které zabezpečovaly transport a zásobování armády.
- „Nezanedbatelná byla i úloha pomocných oddílů (ša kutalli), především trénu, který přepravoval potraviny, zbraně, zvířata a pomáhal při stavbě opevnění, obléhacích ramp a podobně.“ ...„Zásobování vojenských oddílů bylo povinností vazalských vládců a guvernérů. Spotřeba vojska na pochodu musela být obrovská. Mayer odhaduje, že armáda musela denně transportovat kolem dvou set tun potravin a vody.“ Pečírková, J.: Asýrie od městského státu k říši, Praha 2000, s. 146

Starověký Řím – římské právo

- O námořní dopravě platila zvláštní úprava převzatá z práva z ostrova Rhodu – jediný případ přímé recepce v římském právu, podle níž při námořní havárii nesli ztrátu všichni účastníci plavby i vlastník lodi poměrně podle hodnoty zboží (lex Rhodia de iactu mercium).

Starověký Řím – římské právo

- Předpis práva rhodského, recipovaný Římany, se týkal rozdělení nebezpečí námořní plavby mezi vlastníky nákladu a lodi. Jestliže totiž při námořní plavbě musila být část nákladu obětována, zvláště vyhozena do moře k ulehčení lodi (*iactus levandae navis gratis*), měli vlastníci ztraceného zboží nárok, aby jim škody byla poměrně nahrazena vlastníky zachráněného zboží a lodi.

Starověký Řím - římské právo

„římské námořní pojištění“

- Fenus nauticum – „římské námořní pojištění“
- Vedle obecných zápůjček byly známy v římském právním životě různé typy „odvážných“ (riskantních) zápůjček, při kterých věřitel poskytnuvší zápůjčkou peníze na zdar nějaké hospodářské akce, přejímá riziko, že akce ta se podaří, a pouze v tomto kladném případě má nárok na vrácení zápůjčky, odměnou za převzetí tohoto rizika může požadovat, a to na základě pouhé bezformální úmluvy, pactum sine stipulatione, připojené k mutuu – vyšší nežli obvyklé (zákonné) úroky. Patří sem především fenus nauticum po vzoru řeckém zavedená zápůjčka peněz, jež se mají po moři dopravit in natura, nebo ve zboží, za ně opatřeném do nějakého přístavu. Věřitel přejímá riziko, že plavba dobře dopadne, potopí-li se loď a tím i zapůjčený kapitál, nemůže požadovati vrácení. Za to může požadovati po dobu trvání rizika úroky v neomezené výši. Usune maritimae, jež Justinianem, jak dříve uvedeno omezeny na 12%.
- Vážný s. 65

Starověký Řím – obvyklé uskutečňování přepravy zboží

- Jak důležitou roli hrála při vojenském tažení přeprava a zásobování se můžeme přesvědčit z Caesarova díla Zápisky o válce galské.
- Římany znepokojovalo, když jim vzbouření Galové pod vedením Vercingetora ničili obilí a tím jim bránili v zásobování. Vercingetorix věděl, že Caesarův úspěch je založen na velmi dobře propracovaném zásobování....
- „Vercingetorix, utrpěv tolik po sobě jdoucích porážek ve Velaunodunu, Cenabu a Noviodonu... Vykládá, že zcela jiným způsobem válka se musí vésti, než jak před tím byla vedena, všelikým způsobem, že o to je pečovati, aby se Římanům v picování špížování (dovozu zásob) bránilo... Poněvadž sami mají nadbytek jízdy a roční dobou v tom jsou podporováni.“* Tato strategie však byla účinná jen částečně a o výsledku musela rozhodnout přímá konfrontace. *Caesar, G. I.: Zápisky o válce galské, VII. Praha 1940, s. 9.

Francká říše 8. - 9. století

- Zajímavým příkladem využití splavnosti řek pro podporu vojska nám mohou být i vojenské výpravy Karla Velikého proti Avarskému kaganátu...„Králov životopisec Einhard prohlásil avarskou válku za „...největší ze všech, které vedl...“*, a Karel Veliký ji zřejmě jako takovou od samého počátku chápal. Prameny se shodují v tom, že pro ni sebral výjimečně veliké vojsko a stejně pečlivě provedl i „logistickou“ přípravu.“* ...„Karel shromáždil od počátku dvojí vojsko, jedno, kterému velel sám, a druhé, jehož velení svěřil hraběti Theodorichovi a komorníkovi Meginfridovi. To, jemuž velel sám, postupovalo po jižním břehu Dunaje, to jemuž veleli Theodorich a Meginfrid, šlo po severním břehu, obě vojska byla podporována bavorským loďstvem, plujícím po Dunaji.“* Toto tažení z roku 791 nepřineslo ještě konečné vítězství nad Avary. ...„Karel se připravoval na další válku, dokonce tak systematicky, že pečlivě plánoval a prakticky připravoval zejména dunajské loďstvo, které se zřejmě v nedávném tažení ukázalo být při logistické podpoře pozemního vojska nedostatečné.“*
- *Třeštík, D.: Vznik Velké Moravy, Praha 2002, s. 56-57.

Francie 18. století

- Příkladem absolutistického zákonodárství je především proslulá
- Ordonance du commerce Ludvíka XIV. z roku 1673, známá též pod názvem Code Savary.

Prusko 18. století

- Obchodněprávní předpisy byly obsaženy i v pruském Landrechtu. Netvoří tam však ještě zvláštní obchodní právo a nejsou nikterak formálně odděleny od ostatních občanskoprávních předpisů. Mají rovněž vyhraněně stavovský charakter.

„Předstupeň“ přepravy nového typu - Sedmiletá válka 1756-1763

■ Tažení roku 1756

- V prvním případě šlo o pochod pruské armády přes Sasko do Čech, kde byla svedena bitva u Lovosic. Pruská armáda zde využila Sasko jako tyl a nástupiště do Čech. Labe bylo využito jako významná zásobovací trasa a místní zdroje Saska byly využity k zásobování pruské armády.

Obléhání Olomouce 1758 – Sedmiletá válka

- Ve druhém případě bylo v roce 1758 jako tůl zvoleno Slezsko, kde byly sklady, které umožňovaly pokračování bojových operací na Moravě a obléhání Olomouce, kterou chtěli Prusové využít jako předsunutý armádní sklad. Zde se situace oproti roku 1756, kdy byla svedena rychlá bitva, poměrně zkomplikovala. Při neúspěšném obléhání Olomouce měli Prusové velkou spotřebu munice a museli pro dopravu využít velké množství transportů ze Slezska. Mnohdy byly cesty ze skladů velmi dlouhé a vojenské transporty byly neustále napadány. Hlavní transport o 4 000 vozech byl u Domašova téměř celý zničen, což přispělo k pruské porážce. Tento příklad nám ukazuje, jak obtížné a takřka nemožné bylo zabezpečení ochrany zásobovacích tras, přesunujícího se trénu a zásobovacích základen proti nepřátelskému útoku a diverzi.

Francie 19. stol.

- Za Napoleonovy vlády bylo vydáno pět kodexů: občanský zákoník – „Code Civil“ z roku 1804, zákoník občanského soudního řízení – „Code procedure civile“ – z roku 1806, obchodní zákoník – „Code de commerce“ – z roku 1807, zákoník trestního soudního řízení – „Code d’instruction criminelle“ – z roku 1808 a trestní zákoník – „Code pénal“ z roku 1810.

Code Civill „Code Napoleon“ 1804

- Systematika „Code Civil“ formálně navazuje na justiniánské kodifikace a měla symbolizovat svobodu osobní, vlastnickou a smlouvnou. Zrušil definitivně veškerá omezení feudálního práva a ukončil nerovnost osob dle příslušnosti ke stavu.

Code Civil – přepravněprávní vztahy

- Code Civil v základním ustanovení o smlouvě o dílo (čl. 1779) rozlišuje tři podskupiny tohoto smluvního typu – smlouvu námezdní (pracovní), smlouvu dopravní a smlouvy uzavírané s architekty, zhotoviteli a techniky, tedy v našem pojetí vlastní smlouvu o dílo nebo smlouvu o dílo v užším smyslu. Tato tradiční formulace byla v kodexu od roku 1804 zachována, ačkoliv pojetí smluv o dílo se od té doby modernizovalo.

Code de commerce

- „Code de commerce z roku 1807 měl vytvořit obecné evropské obchodní právo, „droit commun de l' Europe“. Vycházel do značné míry z předcházející právní úpravy obchodních vztahů a odpovídal zcela tehdejšímu období průmyslové revoluce. V účinnost vstoupil 1. ledna 1808. S různými změnami byl recipován v dalších evropských i zámořských státech.

Code de commerce

- Code de commerce byl koncipován jako soubor zvláštních doplňků k ustanovením obsažených v Code Civil, ke kterému byl v postavení lex specialis.
- První kniha se zabývala obecnými otázkami obchodního práva. V jednotlivých titulech se pojednávalo o statutu obchodníků, obchodních společnostech, a to veřejné obchodní, komanditní, akciové společnosti a akciové komanditě, burzách komisionářích, zasílatelích, dopravcích, kupní smlouvě a směnkách.

Přepravněprávní vztahy „Code de commerce“

- Ve francouzském obchodním zákoníku je zasílatelskému obchodu věnován zvláštní oddíl č. 96-102. Počátky judikatury týkající se oblasti odpovědnosti komisionáře za škody, k nimž došlo v průběhu uskutečňování přepravy zboží, jsou kladeny až do 17.-18. století.

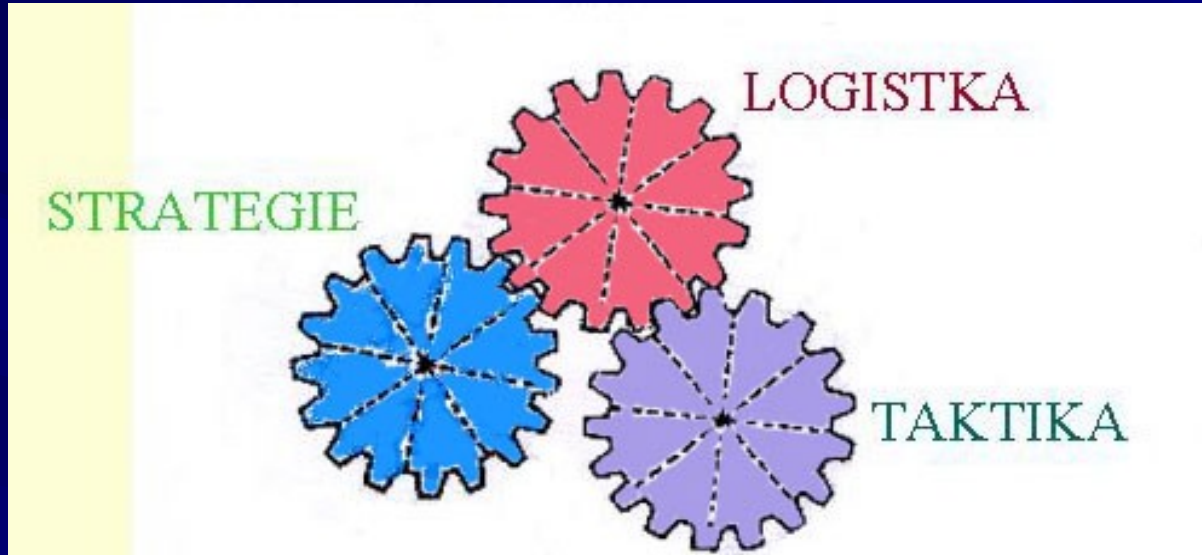
Přepravněprávní vztahy

Code de commerce

- Redaktoři francouzského obchodního zákoníku upravili pohromadě komisionářskou, zasílatelskou a přepravní smlouvu. V některých člancích dochází ke smísení úpravy zasílatelské a přepravní smlouvy (zejména čl. 101, podle kterého povozní list tvoří zasílatelskou nebo přepravní smlouvu. Teprve od 19. století se datují pokusy o přesnější rozeznávání těchto smluvních typů. Toto dotváření je ovšem dílem judikatury.

Přeprava nového typu 19. stol. - napoleonské války

Místo a úloha přepravy a logistiky podle Jominiho, účastníka napoleonských válek.



- Logistika umožňuje naplnění taktických a strategických cílů. Vedení války si vyžaduje souhru 3 složek strategie, taktiky a logistiky. Jestliže jedna ze složek nedosahuje požadované úrovně nebo zůstává pozadu, celý vojenský systém se zadržává a není možné dosáhnout válečných cílů. V důsledku špatné strategie a logistiky, bylo prohráno více válek, než v důsledku špatné taktiky. Logistika není všechno, ale vše bez dobré logistiky je ztraceno.

Význam aplikace právních kodifikací ve francouzské armádě 19. stol. (napoleonské války) (Code de commerce)

- progresivní zákony, moderní ekonomické vztahy, jasné a stručné směrnice, odpovídaly potřebám armády a její logistiky a byly předpokladem dosažení úspěchů při správě země i na bojištích Evropy

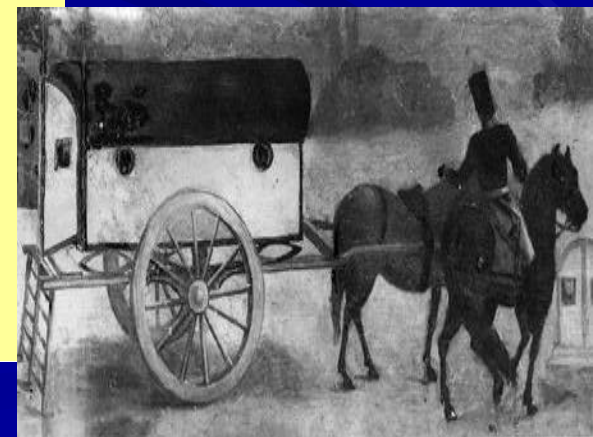
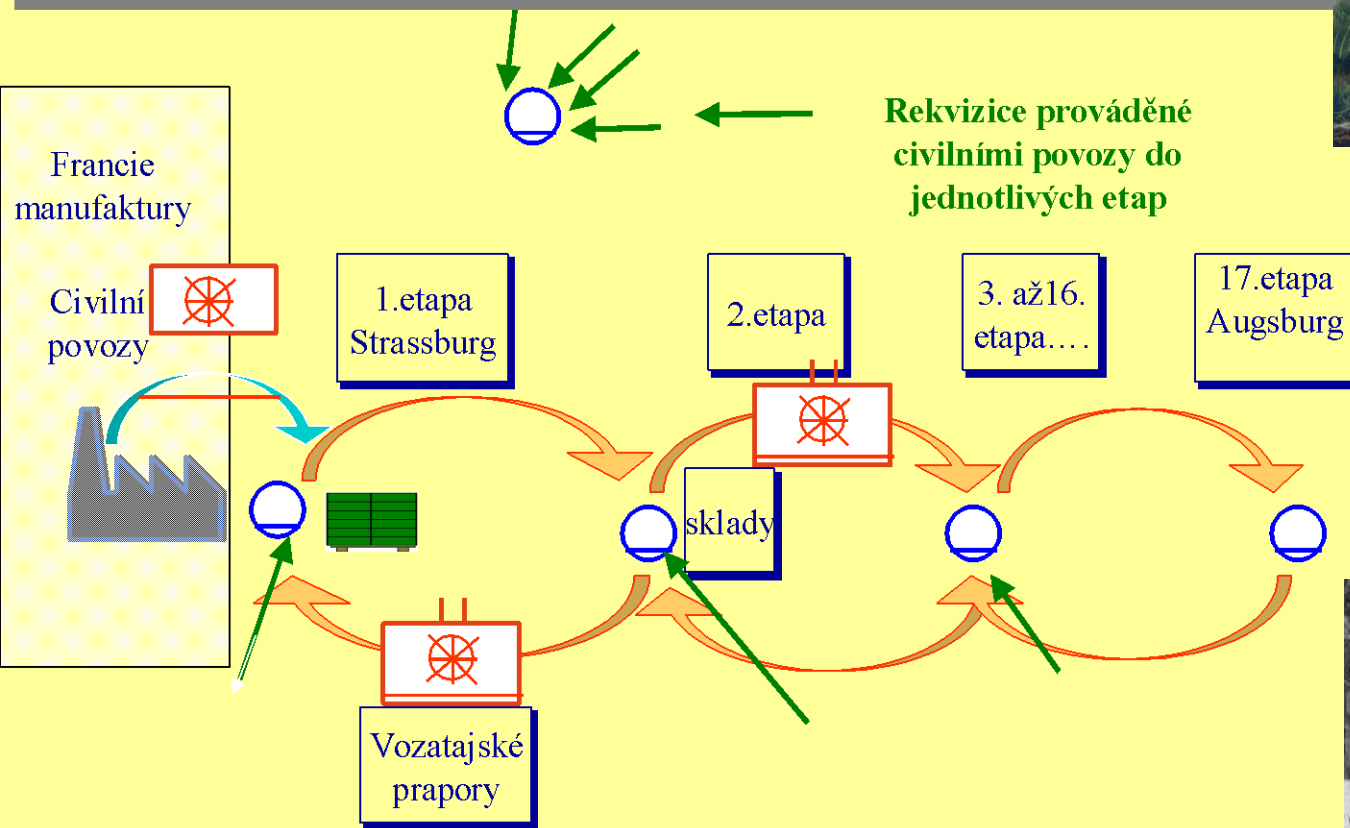
pro potřebu francouzské armády **se nejvíce aplikovala první kniha obchodního zákoníku**, a to pátý titul, který upravil kupní smlouvu. Osmý titul, který pojednával o směnkách, se uplatňoval rovněž ve vztahu s dodavateli. Úprava **směnek je v rámci zákoníku zachována dodnes**.

byla zde možnost decentralizovat nákupní procesy postihující nákup materiálu a minimalizovat personální náklady na jejich zabezpečení,

- vybudovat systém hodnocení a výběru dodavatelů,
- zkrácení dodacích lhůt,
- **v ruce fundovaného komisaře tak mohl být každý právní vztah lépe chráněný a snáze např. armádním komisařem po dodavateli lépe vymahatelný**

Zavedení etapního systému před bitvou u Slavkova 1805

Etapní systém v slavkovském tažení r. 1805



Přepravněprávní vztahy

Code de commerce

- Ve Francii bylo zasílatelské povolání poprvé veřejnoprávně upraveno dekretem z roku 1939, který pro jeho vykonávání požadoval povolení. Rozvoj této legislativy však nastává až po druhé světové válce. Postupně byly vydány dekrety z roku 1952, 1961 a konečně 1990.

Čechy 18. století

- V 18. století byla snaha o postupnou unifikaci práva v rámci monarchie o kterou se snažili panovníci Marie Terezie a Josef II., přičemž cílem těchto snah mělo být překonání právního partikularismu, rozvoj podnikání a s ním spojený hospodářský rozvoj habsburské monarchie.

Kupní smlouva

- Mezi nejstarší instituty závazkového práva, které se vyvinuly s rozvojem řemeslné výroby, patří smlouva trhová. Strany této smlouvy se nazývaly soukupové. Trhová smlouva byla kontraktem konsensuálním, podmínkou smlouvy nebylo předání věci.

ABGB 19. století

- Při přípravě ABGB se vycházel především z práva římského, jímž byly ovlivněny i starší kodifikace, využito bylo i právo kanonické. Objevují se i vlivy jinak nepříliš pokrokového pruského Landrechtu z roku 1794. Naproti tomu přímý vliv Code civil dohledat nelze.
- „Tilsch soudil, že při přípravě ABGB bylo *„francouzského Code Civil užito asi jen ku srovnání“*. Také Randa konstatuje, že ABGB je ve srovnání s francouzskými a pruským občanským zákoníkem *„veliký samostatný výkon zákonodárný“*

Počátky unifikace obchodního práva 19. stol. Rakousko

- Patrně největší měrou bylo Rakousko ovlivněno francouzskými kodifikacemi v oblasti obchodního práva. Obsah zákoníku měl tedy velmi zřetelně odpovídat francouzské předloze.

Unifikace obchodního práva Rakousko 19. stol.

- Práce na unifikaci obchodního práva probíhaly již delší dobu, konkrétně od roku 1809, kdy byly zahájeny kodifikační práce a byl předložen první návrh nového kodexu. V roce 1842 byl předložen druhý návrh, třetí návrh byl dokončen v roce 1855 a čtvrtý roku 1857. Žádný z těchto návrhů se však neprosadil a nebyl přijat.

Rakouský obchodní zákoník 1/1863 ř. z.

- Rakousko přijalo návrh, a to zákonem ze 17. prosince 1862 s účinností od 1. července 1863, vyhlášen byl tento zákon pod číslem 1/1863 ř.z.

Přepravněprávní vztahy – Všeobecný obchodní zákoník 1/1863

- **Skutečnou** právní úpravu přepravněprávních vztahů nalézáme ve Všeobecném obchodním zákoníku z roku 1863[1] Tento předpis upravoval smlouvu o speditorství[2] a povoznickou smlouvu.[3] Tato úprava zavádí již moderní pojmy jako jsou speditor, mezispeditor, princip pečlivosti pořádného kupce a pečlivosti pořádného povozníka. Dále byl zaveden povozní list, stanovena povinnost vést průvodní doklady. V článcích 395-396 byl zakotven objektivní odpovědnostní princip.
- [1] Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.
- [2] Čl. 379 - 389 Rozdíl čtvrtý. O speditorství. Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.
- [3] Čl. 390 - 431 Rozdíl pátý. O povoznictví. Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.

Přepravněprávní vztahy – Všeobecný obchodní zákoník

- „Předmětem úpravy byl nákladní list (čl. 391) chápaný jako potvrzení (důkaz) o uzavření smlouvy a v čl. 414 potom náložný list jako cenný papír vystavovaný odesílatelem a podepsaný dopravcem ztělesňující závazek dopravce vydat zboží. Zákon upravoval vztah mezi náložným listem a smlouvou v čl. 415 tak, že náložný list byl rozhodným pro právní poměry mezi dopravcem a příjemcem a ustanovení smlouvy neměla právního účinku proti příjemci, pokud na ně náložný list výslovně neodkazoval.“^[1] Úprava přepravních smluv stanovovala poměrně velmi přísnou odpovědnost dopravce, který se své odpovědnosti mohl zprostit pouze v taxativně vyjmenovaných případech.

^[1] PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k zákonu č. 513/1991 Sb. Smlouva o přepravě věci. Systém Aspi* [databáze]. Verze 13/2010. Wolters Kluwer ČR, a. s., [cit. 2010-10-19].

Přepravněprávní vztahy – Všeobecný obchodní zákoník

- Jednalo se o první moderní předpis, který zakotvoval práva a povinnosti dopravce a přepravce. Tato právní úprava byla aplikována na přepravněprávní vztahy i v době I. Československé republiky.

Současný stav

Platné a účinné právní předpisy

Občanský zákoník

■ Smlouva o přepravě osob

§§ 760-764 zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

■ Smlouva o přepravě nákladu

§§ 775-761 zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Obchodní zákoník zák. č. 513/1991 Sb.

- Smlouva zasílatelská §§ 601- 609
- Smlouva o přepravě věci §§ 610 – 629
- Smlouva o nájmu dopravního prostředku
§§ 630 – 637
- Smlouva o provozu dopravního prostředku
§§ 638 – 641

Mezinárodní unifikovaná právní úprava – Úmluva CMR

- Úmluva o přepravní smlouvě
v mezinárodní silniční dopravě,

Vyhláška č. 11/1975 Sb., Ministra
zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní
smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
(CMR), ve znění pozdějších předpisů.

Mezinárodní unifikovaná úprava – přeprava nebezpečných věcí

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR (Dohoda ADR)

Smlouva o přepravě věci

- §§ 610 – 629 obchodního zákoníku
- Závazek dopravce přepravit odesílateli (přepravci) za odměnu (dopravné či přepravné) zásilku z místa odeslání do místa určení.
- Subjekty - dopravce, odesílatel, příjemce

Přepravní doklady

- Důkazem o existenci přepravní smlouvy je nákladní list.
- Přepravní smlouva nemusí mít nutně písemnou formu.

Náležitosti nákladního listu

- Obligastorní – místo a den vystavení přepravního dokladu, označení odesílatele, označení příjemce zboží, zásilky, jejího obsahu a hmotnosti, seznam připojených listin.

Přepravní doklady

- Fakultativními údaji jsou – výše přepravného, které uhradil odesílatel, označení příjemce zboží, označení přepravní cesty, způsob celního projednání.

Přepravní doklady - Nákladní list

- Může být vystaven odesílatelem, tak i dopravcem. Písemné potvrzení o objednávce přepravy. Dopravce v něm potvrzuje převzetí zboží k přepravě.
- Tím se nákladní list stává důkazní listinou o uzavřené přepravní smlouvě.

Přepravní doklady – Náložný list

- Vystavuje jej dopravce na základě dohody stran na jméno či na řad určité osoby nebo na doručitele.
- Náložný list je na rozdíl od nákladního listu cenný a tudíž obchodovatelný papír, protože reprezentuje vlastnická práva k přepravovanému zboží.
- Představuje i nárok na vydání přepravované zásilky dopravcem.

Mezinárodní právo soukromé – Nařízení Řím I

Volba práva pro přepravní vztahy

I. Volba práva čl. 3

II. Právo země, kde má obvyklého bydliště dopravce, za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi.

III. Právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení (čl. 5 odst. 1 Nařízení Řím I).

Zasílatelská smlouva – rozložení odpovědnosti

1. Pokud odesílatel uzavírá smlouvu zasílatelskou a snaží se eliminovat rizika, která by mohla vzniknout ze smlouvy o přepravě věci, tak rizika sníží pouze částečně.
2. Uzavření zasílatelské smlouvy a snaha eliminace rizik není v rozporu s přímou úpravou. Dohoda ADR na odesílatele dopadá pouze částečně (oznámení povahy zboží zasílateli). Dohoda ADR bude upravovat samotnou přepravu nebezpečných věcí.
3. Částečné riziko pro odesílatele zůstává. Zasílatel neodpovídá za porušení smlouvy o přepravě, sjednané s dopravcem, pokud škoda vznikla při samotné přepravě zboží a nikoli při jejím obstarávání.

Zasilatelská smlouva - rozdělení odpovědnosti

OLGR Stuttgart Urteil vom
17. 5. 2006 - 3U 231/05

Německý zasilatel

Německý a pakistánský dopravce



Děkuji za pozornost