

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

A zase ta nakládka ...

Krom jiných nedostatků trpí česká právní úprava přepravní smlouvy tím, že v rámci ní není jednoznačně určen subjekt odpovědný za nakládku (a vykládku) zboží na vozidlo (resp. z vozidla).

Je sice pravdou, že některé unifikační úmluvy obsahující přímé normy pro úpravu přepravní smlouvy tento subjekt stanoví (např. čl. 13 Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží[1], dále jen „CIM“ nebo čl. 6 odst. 4 Budapeštské úmluvy o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách[2], dále jen „CMNI“), pozůstatek odpovědného přístupu k této otázce je pak možné najít i v § 8 odst. 2 nařízení Vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu (dále jen „ŽPŘ“), jakkoliv je dosah této normy omezený, co je však podstatné, soukromoprávní úprava vnitrostátní silniční nákladní přepravy, stejně jako silniční přepravy mezinárodní, či mezinárodní kombinované přepravy (pokud zde uzavřená smlouva nespádá pod doplňkový rozsah některé úmluvy obsahující přímé normy mezinárodního práva soukromého) bude-li v mezinárodní přepravě uzavřená smlouva podléhat českému právnímu řádu[3], zatím (či spíše stále) uspokojivou úpravou této otázky nedisponuje. Periodicky se tak objeví případ, u nějž je ze skutkového stavu zcela zřejmé, že na nakládku panovalo u vozidla hluboké nevědomí ohledně subjektu odpovědného za její provedení a o rozsahu jeho povinností při této činnosti. Soudy jsou pak nuceny pomáhat si mnohdy květnatou argumentací, která (zvláště jedná-li se o Nejvyšší soud, dále jen „NS“) bez ohledu zda příleňavá či nikoliv, hrozí založit kvazi-precedent do budoucna, jehož dosah bude těžké dohlédnout. Posledním z řady takovýchto rozhodnutí je Rozsudek NS ve věci 23 Cdo 2136/2020, ze dne 24.02.2022 (dále jen „**Rozsudek NS**“)[4].

Informační deficit a rozdělení rolí

Nakládka je proces, při němž se zásilka ocitne na vozidle či ve vozidle. Je-li tato provedena správně, náklad nebude v průběhu cesty poškozen z důvodů působení dopravních vlivů na zásilku (brždění, zatáčení, akcelerace atd.), ale nedojde ani ke škodám či újmě na vozidle samotném, u ostatních účastníků silničního provozu nebo na zdraví a majetku osob na silničním provozu zcela nezúčastněných (např. převrácením špatně naloženého přívěsu do vedlejšího jízdního pruhu či pádem betonové skruže na zahradu sousedící s pozemní komunikací). V případě nakládky pak existuje u odesílatele i dopravce jistý informační deficit. Zatímco dopravce je profesionál v oboru přepravy a zná (nebo by nepochybně znát měl), jakým způsobem naložení zásilky ovlivní chování vozidla či může ohrozit ostatní účastníky provozu a zná rovněž předpisy, které se k jeho podnikání vztahují a které s naložením vozidla souvisí (typicky maximální přípustné zatížení nápravy a maximální hmotnost vozidla či soupravy) a má tudíž na uložení zásilky na či ve vozidle určité požadavky, odesílatel je ten, kdo zná zásilku a tudíž ví (nebo by vědět opět měl) jaké vlivy přepravy mohou vést snadno k poškození zásilky (nedostatek cirkulace vzduchu kolem zásilky, poškození otřesy v případě křehkých výrobků či citlivých přístrojů atd.), či jaké způsoby zajištění zásilce „nesvědčí“ (např. příliš utažené kurty mohou způsobit na zásilce víc škody, než kterým zabrání). Toto rozdělení pak reflektuje výslovně např. německá právní úprava, když např. § 412 odst. 1 HGB (Handelsgesetzbuch) uvádí u nakládky, že pokud mezi stranami přepravní smlouvy nedojde k odchýlnému ujednání, je povinností odesílatele naložit zásilku tak, aby byla zajištěna její bezpečná přeprava, dopravce má pak zajistit, aby byla zásilka bezpečně naložena s ohledem na provoz[5].

Skutkový stav a právní názor NS

Z rozsudku NS vyplývá, že mezi stranami sporu byla uzavřena rámcová smlouva, na základě které její smluvní strany následně uzavíraly jednotlivé smlouvy o přepravě. Na základě jedné z těchto smluv měla být provedena vnitrostátní silniční nákladní přeprava mezi Děčínem a Nučicemi (skladem žalované). Přepravována měla být kyselina fluorovodíková, a to ve dvou sudech. Nakládku zásilky prováděl skladník odesílatele (zde žalovaná) v areálu v Děčíně, na závěr nakládky byl pak telefonicky přizván řidič dopravce (dopravce zde vystupoval jako žalobce), který kontejner uzavřel, označil cedulemi a odjel z areálu. Krátce po vyjetí z areálu došlo k proražení sudu s kyselinou vlivem jeho pohybu v kontejneru a uniklá kyselina poškodila vozidlo dopravce. V řízení vyšlo najevo, že sudy s chemikáliemi „*nebyly zajištěny proti volnému pohybu během přepravy a byla porušena norma o zajišťování břemen na silničních vozidlech*“. Dopravce se tedy domáhal úhrady škody způsobené na vozidle. V řízení však rovněž vyšlo najevo, že součástí rámcové smlouvy byly také obchodní podmínky, v nichž bylo provedení nakládky mezi stranami smluvně upraveno, když z rozsudku vyplývá alespoň tolik, že součástí obchodních podmínek bylo ujednání, podle něž byl řidič povinen se účastnit nakládky a vykládky, a byl zejména povinen dohlédnout na řádné uložení zásilek v dopravním prostředku. Na případné nedostatky v nakládce či vykládce byl povinen ihned upozornit.

NS se ztotožnil s názorem odvolacího soudu, který nárok dopravce zamítl, nicméně NS zde vyšel z ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „**ZPPK**“), podle něž bylo povinností řidiče dopravce zajistit bezpečnou přepravu nákladu, a to tím spíše, že se jednalo o náklad nebezpečný. Porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) ZPPK řidičem znamenalo dle názoru NS bez dalšího porušení důležité zákonné povinnosti uložené veřejnoprávní normou kogentní povahy a jako protiprávní jednání řidiče se toto podle § 167 zákona č. [89/2012](#) Sb., občanský zákoník (dále jen „**OZ**“) přičítá dopravci. NS rovněž vytknul dopravci pasivitu, když se zaměstnanec dopravce (řidič) nakládky vůbec neúčastnil a dopravce se tak plně spoléhal na skladníka jiného subjektu (zde žalované). NS tedy uzavřel, že pokud byla dopravcem (konkrétně jeho řidičem) porušena zákonná povinnost zajistit bezpečnou přepravu nákladu a důsledkem nesplnění této povinnosti vznikla na vozidle škoda mající původ v pohybu naloženého nákladu v kontejneru (který navíc řidič žalobkyně osobně uzavíral), za vzniklou škodu neodpovídá skladník a jeho zaměstnavatel (zde v pozici žalované), ale dopravce.

Kritika Rozhodnutí NS

Česká právní úprava zůstává, na rozdíl např. od úpravy německé, k rozdělení rolí na nakládce mezi odesílatele a dopravce poněkud laxní, když OZ výslovnou úpravu nakládky neobsahuje, čímž se negativně podepisuje na právní jistotě stran přepravní smlouvy u většiny vnitrostátních i mezinárodních přeprav. Pochopitelně, že i přes absenci výslovné právní úpravy bude muset být i v takovém případě rozsah práv a povinností stran přepravní smlouvy nějak určen. Může to být úpravou provedenou ve smlouvě, může být využita analogie, případně dojde k použití ustanovení o obecné prevenční povinnosti atd. Problém je, že takováto úprava není pro praxi dostatečná, jak je vidět i z Rozsudku NS, navíc k vyjasnění rozsahu práv a povinností stran smlouvy, především pokud smlouva sama k této otázce mlčí, dochází většinou ex post, což není rovněž žádoucí, k tomu na základě kritérií a výkladových pravidel, která jsou často velmi překvapivá (minimálně pro strany sporu).

Problém s argumentací NS v případě řešeném v Rozsudku NS totiž spočívá v tom, že zde byla využita norma, která primárně neslouží k ochraně zájmů, které zde byly řešeny. NS se tak dostává na hranu či až za hranu tzv. ochranného účelu normy, tedy principu, že povinnost je uložena určitému subjektu za určitým účelem (a nikoli za účelem jiným než původně zamýšleným či bezúčelně), a tím je ochrana hodnot, které právo za hodné ochrany v daném případě považuje^[6]. Jakkoliv NS sám argumentuje v celé řadě pasáží právě hodnotami, které tato norma chrání, když konkrétně uvádí, že dopravce (resp. jeho řidič) měl „*povinnost zajistit bezpečnou přepravu nákladu jeho řádným umístěním a upevněním tak, aby neohrožoval bezpečnost provozu a nepoškozoval pozemní*

komunikaci“, nelze nevidět, že k ohrožení provozu ani poškození pozemní komunikace zde nedošlo, nebo to alespoň nebylo předmětem řízení, a NS tak sám v odůvodnění přiznal, že aplikoval danou právní normu mimo její zamýšlený účel. Dlužno dodat, že tento postup zvolil NS dokonce v situaci, kdy měl k dispozici smlouvu, v níž strany osobu odpovědnou za nakládku uvedly (autor si ovšem troufá tvrdit, že výsledek sporu by byl stejný, pokud by NS argumentoval smlouvou). Naopak, předmětem sporu byla škoda na vozidle dopravce, který toto dával za vinu odesílateli, tudíž nebylo potřeba řešit povinnosti dopravce či řidiče v rovině veřejného práva a uložené mu *erga omnes*, ale v rovině práva soukromého – závazkového a tedy *inter partes*.

Nebezpečí, které z argumentace NS dle názoru autora plyne, spočívá v tom, že mnoho škod na přepravovaném nákladu vzniká právě v důsledku vadně provedené nakládky a pokud již NS použil ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) ZPPK na škodu způsobenou na vozidle, kterou měl dle žalobce způsobit odesílatel (tedy v rámci závazkového vztahu), je zde jisté riziko, že tento soud či nižší soudy budou v některém případě dovozovat odpovědnost dopravce za škody způsobené na zásilce vadnou nakládkou z téhož ustanovení, což bude mj. v rozporu s dosavadním většinovým názorem, že sama skutečnost, že nakládka nevyhověla veřejnoprávním předpisům (řidič byl např. pokutován za vypadnutí kusů zásilky z vozidla), neznamena automaticky odpovědnost dopravce za škodu na zásilce vůči odesílateli či jiné oprávněné osobě z přepravní smlouvy. Nadto by dovozování odpovědnosti dopravce za veškerou nakládku, tedy i za tu týkající se čistě bezpečnosti zásilky, mohlo být (s ohledem na výše řečený nedostatek informací o povaze zásilky na jeho straně) spíše kontraproduktivní. K optimismu na straně autora nevede též skutečnost, že NS hovoří v soukromoprávním sporu o veřejnoprávním předpise jako o kogentním, jakkoliv dopravce či řidič nepochybně mohou plnění této povinnosti přenést na jiný subjekt při zachování jejich veřejnoprávní odpovědnosti, ale i nároků v soukromoprávní rovině vůči tomu, kdo za ně povinnost splnit měl a neudělal to.

Budeme-li však spravedliví, soudcům NS nezbylo, než rozhodnout na základě platné právní úpravy v oblasti přepravní smlouvy a oblastech souvisejících, tj. na základě právní úpravy ve stavu, v jakém se nachází, což rozhodně není záviděníhodný úkol.

Závěr

Rozsudek NS i existence již zmíněných ustanovení čl. 13 CIM, čl. 6 odst. 4 CMNI či § 412 odst. 1 HGB hovoří jasně pro to, aby byla v rámci české vnitrostátní soukromoprávní úpravy přijata norma regulující provedení nakládky a vykládky mezi stranami přepravní smlouvy. Tak jako v uvedených případech již existujících úprav zahraničních či mezinárodních by měla být tato česká právní úprava dispozitivní, avšak měla by navazovat na úpravu veřejnoprávních povinností stran přepravní smlouvy. O tom, že v českém právním řádu takováto úprava schází, se hovoří dlouho, nicméně i při jejím případném přijímání by bylo vhodné nezapomenout na to, že tento nedostatek není jediný, který vzdaluje naši právní úpravu v oblasti přepravní smlouvy právním úpravám zdařilejším.



JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.,
advokát



JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D., advokát

Tel.: +420 773 570 314

e-mail: judr.lojda@email.cz

[1] Přípojek B k úmluvě COTIF, srov. č. [65/2016](#) Sb.m.s.

[2] Srov. č. [32/2006](#) Sb.m.s.

[3] I při přepravách při nichž přepravní smlouva podléhá CMR, není národní právní řád zcela bez významu, mj. už jen z toho důvodu, že zaplňuje mezery v takovéto mezinárodní přímé úpravě. Ke slovu se pak dostává národní právní řád určený na základě příslušné kolizní normy. Za zmínku stojí, že CMR rovněž neupravuje osobu odpovědnou za nakládku a vykládku.

[4] Dostupné online na stránkách www.nsoud.cz

[5] „Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.“

[6] Podrobněji se kritice Rozsudku NS z této perspektivy věnují Filip Melzer a Petr Bezouška jakožto protagonisté uvedeného podcastu >>> [zde](#).

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Posouzení shody dle AI Act - zkušenosti z praxe](#)
- [Začínají soudy zohledňovat náklady podnikatelů při plnění právních povinností v oblasti e-commerce?](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 35: Ručení za dluhy z podnikání u OSVČ a s.r.o.](#)
- [Bezpilotní systémy vlastní konstrukce v kategorii Specific: regulatorní požadavky a praktické aspekty](#)
- [Nefungující rozsah péče o dítě. Cesta přes využití terapie a dalších opatření podle ustanovení § 503 zákona o zvláštních řízeních soudních](#)
- [De iure traktor, de facto nákladní vozidlo, už ne tolik výhodná dualita](#)

- [Digitální důkazy z webu v soudním řízení: jak doložit, co bylo online zveřejněno?](#)
- [Pokuta 32 mil. EUR pro Dacia/Renault - evropské soutěžní úřady tvrdě došlapují na no-poaching. Měla by Vaše společnost být na pozoru?](#)
- [Rozdělení společného jmění manželů v případech výdělečné činnosti pouze jednoho z manželů](#)
- [Oběť znásilnění má nárok na peněžitou satisfakci](#)
- [Digitalizace AML povinností: jak technologie mění plnění povinností pro tisíce povinných osob](#)