

O právní úpravě přepravní smlouvy podle francouzského práva obchodního a otázek, s ní souvisejících.

Přednětem tohoto krátkého pojednání je, nastíniti v hlavních, význačných rysech, jakým způsobem je v oboru francouzského práva normována přepravní smlouva, t. j. smlouva o přepravě nákladu z místa odeslání na místo určení, charakterisující se jako obchod s řadou otázek, s nákladním poměrem, vzešlým sjednáním takové smlouvy, souvisejících. Půjde hlavně o to, podati stručný nástin a výklad v úvahu přicházejících ustanovení code de commerce, pokud se týče paralelních ustanovení code civil, a to též s hlediska francouzské doktriny právní. Byť i bychom v tomto článku neoperovali metodou srovnávací, vytkneme na příslušných místech význačné, typické rozdíly příslušných ustanovení francouzského práva vůči právu našemu.

I. Francouzský code civil upravuje právní poměry, vzešlé sjednáním přepravní smlouvy, v čl. 1782. a násl. Před tím ustanovuje v čl. 1779., že smlouva o přepravě patří mezi smlouvy námezdní. Ustanovení čl. 1782. code civil vztahují se na přepravu zboží, ať jde o dopravu po zemi, po vodě nebo ve vzduchu (srovn. Fuzier-Herman, „Code civil“, díl IV., str. 416).

Francouzský code de commerce prohlašuje přepravu¹⁾ po zemi a po vodě, p r o v o z o v a n o u j a k o p o d n í k („entreprise de transport par terre et par eau“), za obchod; podnikatel přepravy je dle francouz. práva obchodníkem; je-li též odesílatel neb příjemce obchodníkem, pro kvalitu přepravy jako obchodu nerozhoduje (dle čl. 632. code de commerce odst. 3 je považovati za obchody: „toute entreprise de manufactures de commission, de transport par terre ou par eau.“ Obchod přepravní řadí francouzská doktrina právní mezi obchody absolutní; aeci

¹⁾ Platí jak o přepravě zboží tak i přepravě osob. Posléz uvedená přeprava není však v code de commerce zvlášť upravena. V dalším zabývati se budeme toliko přepravou zboží.

dlužno tu — při srovnání s naším právem, dle něhož je přeprava zboží po suchu a vnitrozemských vodách obchodem relativním — míti na mysli, že třídění na „absolutní“ a „relativní“ obchody je jiné u nás, a jiné ve Francii. Rozdělení na obchody absolutní a relativní ve smyslu francouzské doktriny se spíše kryje s naším rozdělením na obchody základní a pomocné; srovn. k tomu Wenig, Příručka obchodního práva platného v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, sešit 1., str. 15, pozn. 5. Majíc charakter podniku (entreprise), t. j. není-li konána jednotlivě, náhodně, nýbrž pravidelně, in continuo (d'une façon répétée), je přeprava zboží obchodem jako takovým (actes de commerce par eux-mêmes), t. j. je obchodem bez ohledu na povolání toho, kdo ji provozuje²⁾. Jako taková podrobena je ustanovením code de commerce. Jednotlivá doprava, byť i úplatná, není obchodem, i platí ohledně ní ustanovení code civil (tato doprava byla by toliko za podmínky, že ji provozuje kupec pro potřebu svých obchodů, podle tak zv. „théorie de l'accessoire“ obchodem „relativním“ — srovn. shora uvedené).

II. K perfekci občanskoprávní smlouvy o přepravě zboží stačí podle francouzského práva souhlas smluvních stran (consentement); platí tu ustanovení čl. 1109. a násl. code civil.

Smlouva o přepravě zboží, charakterisující se jako obchod (scil. jde-li o přepravu, prováděnou jako podnik) spadá pod „smlouvy obchodní“ (les contrats commerciaux³⁾), jež jsou v zásadě smlouvami konsensuálními, neformálními³⁾. Přes to žádá se podle názoru význačnějších autorů k její perfekci reálního plnění, totiž odevzdání zboží (srovn. jmenovitě Lyon-Caen & Renault, „Manuel de droit commercial“, str. 453, Thaller, „Traité élémentaire de droit commercial“, str. 717; uvedené zastává se jmenovitě ohledně smlouvy o železniční přepravě; srovn. Bazet, Cours de droit commercial, str. 109). Co do své

²⁾ K pojmu „entreprise de transport“, jež řadí code commerce mezi obchody, srovn. Lyon-Caen & Renault, Manuel de droit commercial, str. 38, „l'entreprise de transport, que la loi range parmi les actes de commerce, suppose, que le voiturier fait profession d'effectuer des transports ou, tout au moins, en opère d'une façon répétée. La multiplicité des transports indique seule, qu'il y a un outillage exploité dans un but de spéculation. Celui donc qui accidentellement se charge, même moyennant salaire, de transport des marchandises ne fait pas acte de commerce“.

³⁾ K perfekci přepravní smlouvy není též nutně zapotřebí vystavení nákladního listu (lettre de voiture); o tom srovn. níže

podstaty považuje se přepravní smlouva za kombinaci smlouvy o dílo a smlouvy o uschování; arg. čl. 1779. a 1782. code civil (srovn. definici v cit. spise Lyon-Caen & Renault, str. 453 „le contrat de transport des marchandises, qui tient de la nature du dépôt et du louage d'ouvrage...“, kterou považujeme za věcně správnější než definici, již shledáváme v cit. komentáři „Fuzier“, str. 486, jež v téže souvislosti mluví o kombinaci „du louage de services et du dépôt“). Kromě uvedeného setkáváme se ve francouzské literatuře — ač hlavně v souvislosti s odůvodněním nabytí práv z přepravní smlouvy příjemcem, tuto smlouvu nesjednavším — s aplikací ustanovení o smlouvách ve prospěch osoby třetí na přepravní smlouvu. Jde tu podle uvedeného názoru o případ, upravený ve čl. 1121. code civil; příjemce nabývá dle tohoto výkladu přímého (původního, nikoli odvozeného) práva z přepravní smlouvy i přísluší mu přímo žaloba proti povozníkovi, jmenovitě pokud se týká vydání nákladu (srovn. k tomu jmenovitě Roger, Manuel juridique des transports, str. 32), dle něhož je přepravní smlouva „une stipulation de la parte de l'expéditeur pour autrui valable en faveur du destinataire“ (o této věci srovn. níže).

V zásadě platí o podstatě a vzniku, resp. formě přepravní smlouvy totéž o přepravní smlouvě poštovní a železniční, pokud se týče smlouvě o přepravě letadlem, co platí o obecné smlouvě přepravní (srovn. čl. 107. code de com. a čl. 46. franc. zákona o vzduchoplavbě). Důležitý reflex však jeví na přepravní smlouvu okolnost, zda je podnikatelem přepravy (povozníkem) osoba soukromá či stát. V prvním případě platí pro sjednávání přepravní smlouvy svoboda, uzavíratí smlouvy v mezích daného práva. Jiná však je situace, kde dopravcem jest stát, mající buď právní neb alespoň faktický monopol k přepravě; obdobné platí ve Francii, jmenovitě pokud jde o železniční přepravu, o společnostech, majících dopravní monopol. Strana, sjednávající přepravní smlouvu s takovým přepravcem, je vázána na podmínky přepravní, jím stanovené; může sice voliti co do způsobu přepravy a jejích podmínek, však jen v mezích, výtčených dopravními reglementy, tarify a pod.⁴⁾ S druhé strany opět ne-

⁴⁾ O tomto případě vyjadřuje se Jossierand (Les transports, str. 95) takto: le principe de l'autonomie des volontés contractantes est mise en échec. Le transporteur se trouve dans la situation d'un pollicitant nécessaire, en état permanent, envers le public d'offres obligatoires et irré-

smí takový přepravce, vyjímajíc nepřekonatelné překážky, odepřítí převzetí žádané přepravy (korelátém povinnosti uzavřítí přepravní smlouvu s určitým přepravcem je povinnost takového přepravce, dopravu tu předsevzítí).

Smlouva přepravní, tuto projednáváná, týká se přepravy zboží po suchu nebo vnitrozemských vodách. Doprava osob není zvláště upravena v code de comm. Upravena je v code de commerce, však způsobem svérázným, smlouva o námořní přepravě (tak zv. l'affrètement resp. nolissement; náš obchodní zákon neobsahuje ustanovení o námořní dopravě).

III. Přepravní smlouva podle francouzského práva sjednává se toliko mezi odesilatelem (l'expéditeur), t. j. tím, kdo odevzdává zboží za účelem jeho přepravy z místa odeslání na místo určení a povozníkem (le voiturier), t. j. podnikatelem této přepravy. Odesílatel je, kdo, žádaje o přepravu zásilky na místo určení, dává jako jeden kontrahent podnět k činnosti druhého kontrahenta, totiž povozníka. Povozník je podnikatelem přepravy. Při tom nezáleží podle francouzského práva (stejně platí i u nás) na tom, zda přepravu podniká osobně nebo svým zástupcem, prostřednictvím zjednaných lidí; hlavní pro posouzení kvality povozníkovy je, že přepravu koná svým jménem, na své nebezpečí. Povozník ručí za obstarání přepravy zboží, což jeví se právně jako samostatné dílo, opus. Přepravní smlouva uzavírá se někdy i s komisionářem přepravy (commissionnaire de transport). Závazky komisionáře přepravy (speditéra) podle code de commerce (čl. 97. až 99.) jsou téměř stejné jako povozníka (třeba tu podotknouti, že podle francouzského práva není tak přesného rozdílu mezi speditérem a povozníkem; z tak zv. commissionnaires de transport někteří přímo přepravu provádějí. Ručení komisionáře přepravy ve smyslu franc. práva je delcredere ručení i je obdobně upraveno jako ručení povozníka). Komisionář přepravy ve smyslu čl. 96. code de commerce se příslušnou smlouvou zavazuje, sjednati s povozníkem přepravní smlouvu; povozník zavazuje se vykonati sám přepravu. Přes toto rozlišování (srovn. Lyon-Caen & Renault, cit. str. 451) často komisionář přepravy sám přepravu provádí, čímž přestává uvedený rozdíl vůči povozníkovi.

vocables; non seulement il ne peut pas se refuser à contracter, mais il est tenu de le faire à des conditions préalablement déterminées, sous le contrôle du législateur ou de l'administration.

Nehledě k výjimečnému případu, že odesílatel adresuje zásilku přímo na sebe (kdy tedy odesílatel vystupuje zároveň jako destinatář — srovn. Roger, Manuel juridique, str. 31), má býti z přepravní smlouvy plněno osobě třetí (destinatáři), odlišné od vlastních kontrahentů této smlouvy, t. j. odesílatele a povozníka. Vzhledem k ustanovení čl. 1165. code civil, dle něhož mají ujednání platnost jen mezi zúčastněnými stranami, jest i ve francouzské literatuře právní sporná otázka, jakým způsobem nabývá příjemce práv ze smlouvy, jím nesjednané, resp. zda a — v kladném případě — kdy vstupuje v nákladní poměr, spec. může uplatňovati vůči povozníkovi samostatně nároky z přepravní smlouvy.

Otázky tyto code de commerce (na rozdíl od našeho obchodního zákona, který jmenovitě otázku, kdy vstupuje příjemce v nákladní poměr, resp. od kdy může uplatňovati nároky z přepravní smlouvy pozitivně řeší⁵⁾ pozitivně neřeší.

Nutno v té příčině vycházeti z vlastní podstaty i účele příslušných ustanovení code de commerce o přepravě i korespondujících ustanovení code civil; přihlížeti pak nutno dále k stanovisku francouzské jurisprudence k této otázce. Že nelze se při tom vázati jen na určitou formulku i nutno se vyvarovati příliš přímočarému řešení, plyne z toho, že smlouva o přepravě dle francouzského práva vykazuje několik prvků různých typů smluvních; nelze ji subsumovati pod jediný, určitý typ smlouvy, nýbrž nutno přihlížeti částečně k těm, částečně k oněm ustanovením podle toho, co se bude v daném případě jeviti slušnějším.

Ve francouzské doktríně právní vychází se pro odůvodnění práv destinatáře z přepravní smlouvy, jím nesjednané, ze dvou hlavních zásad: 1. zásada, že destinatář uplatňuje svá práva z titulu vlastníka dopravované zásilky;

2. zásada, že při přepravní smlouvě jde o slib, učiněný ve prospěch osoby třetí (t. j. v daném případě destinatáře), přistu-

⁵⁾ Arci otázka, zda příjemce nabývá práv z přepravní smlouvy původně či odvozeně (hlavně po způsobu fikce cesse), není ani v našem obchodním zákoně pozitivně řešena. V té příčině zastává se v právní literatuře, vztahující se k našemu obchodnímu zákoníku, hlavně dvojí: Dle jedněch je považovati příjemce za fiktivního cesionáře odesílatelových oprávnění; dle druhých má postavení tertía ve smyslu smlouvy, v jeho prospěch sjednané. Posléz uvedená teorie odůvodňuje původní nabytí práv destinatářem, čemuž sluší dáti přednost před názorem, jako by tu šlo o nabytí odvozené.

pující k smlouvě, sjednané mezi odesilatelem a povozníkem. Proti zásadě sub 1. právem uvádějí Thaller (cit. spis) a Wahl (*Précis théorique et pratique de droit commercial*, str. 421), že otázka vlastnictví dopravované zásilky je pro nákladní poměr, vzešlý z přepravní smlouvy, uzavřené mezi odesilatelem a povozníkem, irrelevantní; třetí osoba (mimo nákladní poměr), třeba byla vlastníkem zboží, nemůže (scil. po dobu nákladního poměru) proti povozníkovi uplatňovati nárok na vydání zboží (ne zcela jasně vyjadřuje se o té věci Wahl na cit. místě: „le contrat de transport ne forme contrat qu'entre l'expéditeur et le destinataire (?), d'une part, et le voiturier, d'autre part; un tiers, même propriétaire des marchandises, ne peut agir contre le voiturier).

Zásada, že jde při přepravní smlouvě o druh smlouvy ve prospěch osoby třetí, je naproti tomu vnitřně odůvodněna, vysvětluje jmenovitě původní nabytí práv z přepravní smlouvy destinátářem, který není zúčastněn při sjednání této smlouvy a ovládá většinou francouzskou jurisprudenci (srovn. k tomu Wahl, cit. spis str. 420). Podotknouti sluší, že použití ustanovení čl. 1121. code civil lze arci jen vztahovati na plnění ve prospěch adresáta, tedy na vznik jeho oprávnění z přepravní smlouvy, nikoli na vznik závazku příjemce z přepravní smlouvy: tento závazek (spec. zaplatiti dovozně) vzniká pro příjemce jedině přijetím zboží, tedy mostatným aktem příjemcovým (srovn. Wahl na cit. místě). Otázka právního postavení destinátáře, jmenovitě otázka, kdy vstupuje v nákladní poměr, je aktuální, zejména při uplatňování tak zv. disposičního práva stran dopravovaného zboží (t. j. práva žádati, aby byla zásilka vrácena nebo vydána jinému než v přepravní smlouvě určenému příjemci a pod.). V tom směru dlužno povšechně říci, že na rozdíl od našeho obchodního zákona, který pozitivně řeší otázku, pokud přísluší disposiční právo odesilateli a od které doby přísluší toto oprávnění příjemci (a to v určité době vedle odesilatele, po určité době toliko výlučně příjemci), není tato věc ve francouzském obchodním zákoně precisně řešena. Podle francouzské doktriny právní třeba povšechně zastávati, že odesílatel podržuje disposiční právo (*droit de disposer*) stran zásilky, pokud tato je na cestě, a že pozbývá tohoto práva, jakmile příjemce vstoupil v nákladní poměr, totiž jakmile „le destinataire a accepté, expressément ou tacitement, la stipulation faite en sa faveur (srovn. Roger, cit.

spis str. 37). Uvedené je, stojíme-li na stanovisku, že v ujednání o přepravě sluší spatřovati „stipulation faite au profit d'un tiers“ (scil. destinataire) shodné s ustanovením o smlouvách ve prospěch osoby třetí, dle něhož ten, kdo učinil slib ve prospěch osoby třetí, nemůže ho již odvolati, jakmile třetí prohlásil, že přijímá plnění v jeho prospěch učiněné (arg. ust. čl. 1121. code civil: „Celui qui a fait cette stipulation, ne peut plus la révoquer, si le tiers a déclaré vouloir en profiter“); do té doby, kdy tertius přijme plnění v jeho prospěch učiněné, může stipulant (na př. mutuo dissensu) smlouvu ve prospěch třetího odvolati. To platí, považuje-li se smlouva přepravní za druh smlouvy ve prospěch osoby třetí, mutatis mutandis o právu odesilatele, odvolati plnění adresátovi z přepravní smlouvy. Půjde jen o to, stanoviti v nákladním poměru moment, kterým vstupuje adresát v nákladní poměr. To lze vzhledem k nedostatku příslušného pozitivního ustanovení code de commerce dedukovati ze souvislosti všech v úvahu přicházejících ustanovení tohoto zákona. Důležitým je tu ustanovení č. 92., odst. 2 code de commerce, dle něhož „platí o věřiteli, že je v držení zboží, má-li toto pro sebe uloženo ve svých skladištích nebo lodích, v celním nebo jiném veřejném depositu, aneb jestliže před jeho příchodem nabyl jeho držení prostřednictvím konnossementu nebo nákladního listu (lettre de voiture). K uvedenému předpisu vrátíme se ještě v odst. V. Zatím v souvislosti s vylíčením rozdělení disposičního práva mezi odesilatele a příjemce dlužno vytknouti, že kriteriem pro stanovení toho, od kdy vstupuje adresát v nákladní poměr, resp. kterých disposic (contreordres) — odesilatelových či příjemcových — má povozník uposlechnouti, nemá-li býti práv za škodu, vzniklou uposlechnutím contreordre druhé strany, jest dle francouzského práva: držení nákladního listu (lettre de voiture) anebo přijímacího listu (récépissé — přichází v úvahu hlavně při železniční přepravě), anebo konnossementu (užívaného při námořní dopravě); — srovn. Josserand, cit. spis str. 389, Lyon-Caen & Renault, cit. spis str. 455, Roger, cit. spis str. 37, který na příslušném místě praví, že kvalifikován pro to, aby mohl právoplatně uplatniti vůči povozníkovi disposiční právo, je odesilatel nebo příjemce („selon, que l'un ou l'autre sera régulièrement en possession de ce titre — récépissé ou lettre de voiture —, délivré par lui au moment de la prise en

charge de la marchandise“). Držitel nákladního listu (který podle francouzského práva má daleko větší význam, resp. právní účinnost, než nákladní list podle našeho práva) se považuje za držitele zboží, o němž byl nákladní list vystaven. Držení jeho opravňuje k udílení příkazů, modifikujících původní ujednání o přepravě zboží. Jen příkazů držitele nákladního listu smí povozník uposlechnouti, nemá-li býti práv za škodu, vzniklou uposlechnutím contreordre bez splnění této podmínky (srov. Thaller, cit. spis str. 716, Roger, cit. spis str. 38).

Držení nákladního listu, pokud se týče recepisu, je legitimací pro výkon disposičního práva. Výkon disposičního práva je dle francouzského práva neodvislý od otázky, komu přísluší vlastnictví dopravované zásilky (srovn. Jossierand, cit. spis str. 327, Roger, cit. spis str. 35: „la question, lequel de deux [scil. odesílatel nebo příjemce] peut disposer de la marchandise en cour de route est tout à fait indépendante de la question de propriété des objets transportés. Le voiturier n'a pas à s'occuper de rechercher qui est propriétaire de la marchandise qu'il transporte; ce que l'intéresse c'est de savoir qui a légalement le droit de lui donner des ordres.“).

Výkon příkazního práva je pro odesílatele důležitý zvláště v případě, že má zájem na tom, aby zaslané zboží destinatáři, upadnuvšímu do konkursu, nepřipadlo do konkursní masy tohoto destinatáře. Tu je aktuální ustanovení code de commerce o t. zv. stihacím právu (droite de suite, droit de revendication). Je to ustanovení čl. 576. code de commerce, dle něhož může býti zpět požadováno zboží, zaslané kridatáři, do té doby, dokud se neuskutečnila tradice jeho do „skladiště“⁶⁾ kridatářova nebo do skladiště komisionáře, pověřeného prodejem tohoto zboží na jeho účet. Právo stihací však nemůže býti uplatňováno, jestliže zboží před jeho příchodem bylo prodáno bezelstně na účty a konnossementy nebo nákladní listy, podepsané odesílatelem.

⁶⁾ Slovem „magasin du failli“ ve smyslu cit. ustanovení čl. 576 code d. c. je vyrozumívati podle Thallera (cit. spis. č. 1954): „un endroit, où l'acheteur a pour habitude de traiter avec le public, où il tient en garde les éléments de son actif commercial afin d'être en mesure d'en disposer“; srov. též výklad „les magasins“ v Cohendy-Darras, Code de commerce annoté, dil II, str. 222.

Právo, zpět požadovati odeslané zboží ve smyslu cit. čl. 576. code de commerce, je speciálním, obchodně právním případem tak zv. „droit de résolution“ dle code civil (čl. 1184., 1654. code civil); přísluší prodávateli proti kupci, upadnuvšímu do konkursu, a předpokládá: 1. identitu zboží, jež se zpět požaduje; 2. skutečnost, že dosud nebyla uskutečněna tradice zboží do „skladiště“ kupce nebo třetího (komisionáře), držícího zboží pro kupce-kridatáře. Právo toto nemůže, jak výše naznačeno, býti uplatňováno, došlo-li během dopravy k prodeji zboží kupcem, a sice „a la fois sur facture et sur connaissance ou lettre de voiture“ (srovn. cit. komentář ke Code de commerce, II. díl, str. 225, kde se podotýká, že nestačí, stal-li se prodej na jednu pouze z uvedených listin); uvedené listiny pak musí, má-li jíti o naznačený účinek právní, býti *p o d e p s á n y o d e s i l a t e l e m*⁷⁾. Pokud se týká povinností i práv povozníkových z přepravní smlouvy podle francouzského práva — abstrahujíc od ručení za zásilku, o čemž promluvíme samostatně v odst. IV., budíž stručně uvedeno toto: Povozník je dle přepravní smlouvy podle francouzského práva povinen zboží odevzdané mu k přepravě, náležitě opatrovati a ve stanovené lhůtě dopravit na místo určení. Je povinen provést přepravu ve lhůtě, stanovené výslovně nebo mlčky⁸⁾ (v železniční přepravě rozlišuje se mezi „grande vitesse“ a „petite vitesse“; v obou případech jsou stanoveny určité lhůty, v nichž musí býti přepraveno a destinatáři odevzdáno). Po příchodu zboží na místo určení je povozník povinen je odevzdati adresátovi, ode-

⁷⁾ U nás není právo odesílatelovo, zpět požadovati zaslání zboží, a to i když již přešlo dispoziční právo na příjemce-kridatáře, upraveno v obchodním zák.; tak zvané stíhací právo došlo u nás úpravy v konkursním a vyrovnacím řádě z r. 1914 a záleží v tom, že prodávatel nebo nákupní komisionář může zboží, jež zaslal z jiného místa konkursantovi a jež tímto ještě nebylo zapláceno, zpět požadovati v předpokladu, že zboží nedošlo již před uvalením konkursu na místo dodací a nepřešlo do „opatrování“ konkursanta nebo jiné osoby pro něho (o věci srovn. též moje pojednání v časopise Čs. advokacie 1927, č. 6; tamtéž v pozn. na str. 87, jednající o ust. čl. 576 code de com., vloudila se tisková chyba ve slovech „pokud se nachází — t. j. zboží — ještě v jeho skladištích“. Správně mělo zníti: pokud se n e n a c h á z í ještě ...).

⁸⁾ Nedopřít-li povozník zboží ve stanovené lhůtě, nesplnil smluvní závazek, a ručí za vzešlou z toho škodu; toliko v případě, že p r o v y š š í m o c nebyla přeprava ve smluvené lhůtě vykonána, povozník neručí podle ustanovení čl. 104 code de commerce.

silatelem určenému, pokud neobdržel včas příkaz odesílatelův, modifikující (původní) jeho závazek z přepravní smlouvy (předpokládá se arci, že contreordre stal se včas, resp. byl uplatněn náležitým způsobem — ku př. při železniční dopravě se vyžaduje, aby příkaz disposiční byl datován a podepsán, a dále, aby byl k němu připojen přijímací list, a byl zaslán buď železniční stanici odesílatelí nebo železniční stanici místa určení). K zproštění závazku povozníkovy stačí, odevzdá-li na místě určení zboží k dispozici příjemce. V případě, že příjemce zdráhá se zboží přijati, může podle čl. 106. code de commerce povozník žádati o soudní uložení nebo sekvestraci zboží, jakož i jeho dopravu do veřejného skladiště; může dále i žádati soudní prodej zboží až do výše dovozného. Podle ustanovení čl. 105. code de commerce působí převzetí dopraveného zboží a zaplacení dovozného zánik žaloby proti povozníkovi z poškození nebo částečné ztráty, jestliže příjemce do 3 dnů, které po tomto převzetí a zaplacení následují (svátky v to nečítajíce), neohlásí povozníkovi mimosoudním aktem nebo zapsaným psaním svůj oprávněný protest.

Povozník má z přepravní smlouvy podle francouzského práva nárok na dovozné (*prix de la voiture*), dále na zaplacení veškerých vedlejších výdajů, jakož i cla a poplatků, jež musí sám zaplatiti (údaj o povozném musí býti obsažen v nákladním listě — čl. 102. a 273., odst. 1. code de com.); u velikých dopravních ústavů platí se dovozné již při odeslání zásilky (t. zv. „*en port payé*“ — a *contr.* „*en port dû*“). K zajištění svého nároku na dovozné má povozník retenční právo (pokud není zaplaceno dovozné i s vedlejšími poplatky). Podle ustanovení čl. 2102, odst. 6. code civil požívá povozník přednostního práva věřitelského na zboží jím dopravovaném, jež se dosud nachází v jeho držení, pokud jde o zaplacení dovozného i s vedlejšími poplatky. Toto privilegium končí odevzdáním zboží destinatáři nebo vzdáním se zboží vůbec. Povozník může prodati zásilku a z prodejní ceny uspokojiti svou pohledávku na dovozné. Žaloba povozníkovy z titulu tohoto práva promlčuje se v 5 letech, počínaje od doby, kdy bylo povozníkem nabídnuto doručení zásilky.

IV. O ručení povozníka z přepravní smlouvy podle francouzského práva bylo by speciálně uvésti toto: Povozník je podle přepravní smlouvy dle francouzského práva povinen ná-

ležité opatřovati zboží, odevzdané mu k přepravě, a je ve stanovené lhůtě dopravit a odevzdati na místě určení destina-táři. Ručení povozníkově za odevzdané zboží je podle code de commerce upraveno ve smyslu zásad přísného ručení za výsledek (t. j. a contr. ručení za zavinění).

Pokud se týká v úvahu přicházejících norem francouzského práva přepravního, dlužno, pokud jde o přepravu, která nemá kvalitu obchodu, poukázati spec. na ustanovení čl. 1784. code civil, podle něhož povozník neručí za ztrátu nebo poškození zásilky, vznikla-li náhodou (cas fortuit) nebo vyšší mocí (force majeure). Otázku, od kdy ručí povozník, řeší čl. 1783. code civil. Z všeobecných ustanovení code civil, které, upravující otázku ručení při nesplnění obligačního závazku, jsou aktuální i pro ručení z přepravní smlouvy, třeba poukázati jmenovitě na čl. 1149., 1150. a 1151. (co sluší nahraditi), čl. 1302. (ztráta předmětu smluvního závazku), čl. 1315. (povinnost dlužníkově k důkazu, že splnil smluvní závazek) a ustanovení čl. 1382. a násl. spec. čl. 1384. code civil (ručení zaměstnavatele za své zaměstnance, za úkony, jim svěřené).

Code de commerce dotýká se otázky ručení za dopravovanou zásilku předem v ust. o „commissionaires pour les transports par terre ou par eau“ — sem patří čl. 97. code de com., dle něhož ručí takový komisionář za to, že zboží dojde ve lhůtě, určené v nákladním listě, s výjimkou vyšší moci, zákonně prokázané a čl. 98., dle něhož ručí takový komisionář za škodu na zboží, nebo za ztrátu jeho, nebylo-li opačné v nákladním listě ujednáno, nebo není-li tu vyšší moc.

Ohledně ručení povozníka (le voiturier) z přepravní smlouvy, stanoví se v čl. 103., odst. 1. code de commerce, že povozník ručí za ztrátu (de la perte) věci, jež má dopravit, vyjímajíc případy vyšší moci (hors les cas de la force majeure); v odst. 2. téhož článku se stanoví, že ručí za škody („des avaries“) — scil. povstale na věcech, ku přepravě odevzdaných — vyjímajíc ty škody, jež pocházejí z jakékoli vlastní vady této věci (qui proviennent du vice propre de la chose“) anebo z vyšší moci. Dle odst. 3. cit. článku je neplatná každá klausule, obsahující opačné ustanovení, pojatá do nákladního listu, tarifu anebo do nějaké listiny (posléz uvedené ustanovení platí na základě zákona ze 17. března 1905).

Ohledně ručení povozníka za škodu, vzniklou z nedodržení přepravní lhůty, stanoví čl. 104. code de com., že nemá místo nárok na náhradu škody z důvodu zpoždění dopravy („pour cause de retard“), nemohla-li býti přeprava provedena ve stanovené lhůtě pro vyšší moc.

Podle naznačeného třeba uvésti podle francouzského práva (stejně jako dle našeho práva, jenže tu s jiným účinkem⁹⁾) tři případy ručení povozníka v přepravní smlouvě: 1. ručení za ztrátu, 2. ručení za poškození zboží, 3. ručení za nedodržení lhůty přepravní, resp. za opožděné doručení zásilky.

Ztrátou zboží rozumí se ve francouzské doktríně právní netoliko případ, bylo-li dokázáno, že zboží se fakticky ztratilo, nýbrž i nemůže-li povozník prokázati, že zboží bylo odevzdáno destinatáři; povinnost povozníka, dokázati v případě sporu odevzdání zboží destinatáři, vyplývá již z všeobecného ustanovení čl. 1315 code civil. Důkazem o přijetí zboží destinatářem bude zpravidla písemné jeho prohlášení nebo stvrzení o příjmu zásilky. Částečná ztráta nastává, chybi-li při odevzdání část zásilky (část obsahu): mluví se tu též o úbytku (manquant; sem řadí francouzská jurisprudencé též „déchets de route“, t. j. speciální případ úbytku zboží vlivem dopravy, kdy zboží svou povahou dozná při dopravě úbytku vysýcháním, vypařováním a pod. V tomto případě půjde hlavně o škodu, způsobenou vlastní vadou dopravované zásilky, za kteroužto škodu povozník, jak uvedeno, neručí). Poškození zásilky nastává, je-li obsah zásilky zhoršen, aniž jde o pouhý úbytek (Lyon-Caen & Renault, cit. spis 458). Zpoždění v dopravě zásilky nastává, nedošlo-li zboží včas, t. j. ve lhůtě stanovené výslovně nebo mlčky, na místo určení.

Ve všech uvedených případech ručí povozník (po způsobu hotelierů nebo hostinských) za veškeru škodu bez ohledu na zavinění. To je též náhled většiny spisovatelů francouzských. Někteří spisovatelé (na př. Gérard ve spise: „Le louage de service et la responsabilité des patrons) sice snaží se ručení povozníka subsumovati pod ručení za zavinění („à l'idée de faute“; po případě alespoň zastávají, že se tu vina povozníka

⁹⁾ Podle našeho obch. zák. platí přísné ručení za výsledek jen pokud se týká ručení za ztrátu neb poškození zboží; při nedodržení lhůty přepravní platí ručení za vinu, arci s důkazem na straně povozníka.

presumuje — ve věci vyjadřuje se jmenovaný spisovatel v citovaném spise takto: „si le débiteur est responsable de l'inaccomplissement des presentations mises à sa charge par le contrat, c'est parce que le législateur le presume en faute“, srov. též Roger, cit. spis str. 165). Proti náhledu, že by tu mělo se jednat o otázce viny, vyslovují se hlavně Josserand (cit. spis), Planiol (Traité élémentaire de droit civil), Sauzet (srovn. jeho spis „De la responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers“) a jiní v tom smyslu, že nikterak nevyplývá z ustanovení v úvahu přicházejících, že by snad zákonodárce operoval — ať výslovně, ať mlčky — s principem ručení za zavinění. V daném případě jedině nesplněním smluvní povinnosti (abstrahujíc od pozitivně stanovených případů liberace) vzniká povinnost k náhradě škody. (Ve věci vyjadřuje se Sauzet takto: „la faute, si l'on veut en découvrir une à tout prix, consiste dans le seul inaccomplissement de la prestation due; elle s'incorpore dans une éventualité précise et concrète au point de perdre toute signification subjective, donc toute réalité.“)

Důsledkem naznačeného, že totiž při ručení povozníkově nerozhoduje, zda škodu zavinil či ne, nebo alespoň jak se též ve francouzské právní doktríně učí, že se vina povozníkova v daném případě presumuje (srov. Thaller, cit. spis str. 726) jest, že ten, kdo domáhá se proti povozníkovi náhrady škody, nepotřebuje snad dokazovati zavinění povozníkovo. Na něm je pouze, aby prokázal, že odevzdal náklad k přepravě (k tomu cíli slouží jmenovitě lettre de voiture), a že náklad buď nedošel na místo určení nebo došel ve stavu poškozeném. Důkaz, že tu je důvod osvobozující dle zákona od ručení z přepravní smlouvy, spočívá jedině na povozníkovi (srov. Thaller, cit. spis str. 727 „la charge de la preuve incombe au voiturier. Le transporteur est responsable, à moins de démontrer la force majeure“).

Shora uvedené důvody, jež osvobozují povozníka od ručení, totiž: náhoda nebo vyšší moc a vlastní vada zásilky, dlužno ještě doplniti všeobecně platným osvobozujícím důvodem, totiž vlastním zaviněním odesilatele případně destinatáře, byť i to verbis expressis nebylo v cit. čl. code de commerce ustanoveno (platí tu všeobec. ust. čl. 1383. code civil).

Sporno je ve francouzské doktríně právní, jak vykládati nepřesná slova code civil „cas fortuit ou force majeure“. Jisto

je, že code civil zaměňuje jeden z uved. pojmů pojmem druhým a neskýtá bezpečného základu pro jejich rozlišování¹⁰⁾.

Ve francouzské literatuře právní setkáváme se též často s tím, že pojmů „force majeure“ a „cas fortuit“ se užívá promiscue. Přes to nutno zastávat, že code de commerce používá speciálního důvodu osvobozujícího: force majeure ve smyslu výslovného odlišení od všeobecnějšího důvodu osvobozujícího: cas fortuit, stejně jako tomu je v některých jiných zákonech francouzských, a jak tomu ostatně je i při některých ustanoveních samého code civil (srovn. ku př. slova ve čl. 1954. code civil: „des vols, faits avec force armée ou autre force majeure“).

Nutno pro obor francouzského práva zastávat, že ustanovení code de commerce o osvobození povozníka od ručení — kromě vlastní vady zásilky a zavinění odesilatele, případně adresáta — mají na mysli pouze náhodu, zvlášť kvalifikovanou mimořádností a neodvratností události, škodu způsobivší, t. j. vyšší moc (srov. Jossierand, cit. spis str. 473).

Francouzská jurisprudenc, a to i pokud jde o ručení povozníka ve smyslu všeobecných ustanovení code civil, nepřipouští osvobození povozníkovy za obyčejnou náhodu (jež normálně souvisí s každým případem dopravy, jmenovitě na větší vzdálenost), nýbrž osvobozuje povozníka jen tehdy, prokáže-li náhodu zvlášť kvalifikovanou, jevící se jako vyšší moc; jako příklady vyšší moci, osvobozující povozníka od ručení, uvádějí se ve francouzské doktríně právní jmenovitě: l'incendie (je-li příčina neznámá), les déraillements, la tempête, l'inondation, l'invasion, la guerre a pod.¹¹⁾ Ovšem přes to třeba uvést, že francouzská teorie právní nezná při stanovení těchto dvou pojmů tak pre-

¹⁰⁾ Srovn. k tomu vystižné pojednání Zábrodského „Pojem vyšší moci (force majeure) v mezinárodním právu poštovním“ v časopise „Čs. pošta“, roč. 1923, č. 5—7, a tam uvedený citát ze spisu Baudru-Lacantinerie „Précis de droit civil“ o čl. 1148 code civil: „Ces deux expressions (cas fortuit — force majeure), qui dans le langage de la loi paraissent être le plus souvent synonymes, désignent tout événement qu'on ne saurait prévoir et auquel on ne saurait résister quand même il serait prévu, comme le feu du ciel, un tremblement de terre, la grêle, la maladie, la mort, la guerre. Ce sont là des faits complètement étrangers au débiteur et dont il ne saurait être responsable.“

¹¹⁾ K pojmu vyšší moci v oboru železniční dopravy srovn. spis Sentenac, „De la force majeure et du cas fortuit dans les transports par chemins de fer“ a spis: Brunet-Durand-Fourcauld, „Les transports internationaux“, str. 412.

gnantního rozlišovacího hlediska, jak tomu je v oboru našeho a německého práva (ač i tu není ve věci shoda; poukázati sluší hlavně na teorii objektivní a teorii subjektivní o stanovení pojmu „vyšší moc“).

Naznačené ručení povozníkově za ztrátu nebo poškození zboží nemůže býti, jak výslovně stanoví 3. odst. čl. 103. code de com. vyloučeno úmluvou mezi stranami (v tomto směru byl doplněn původ. předpis cit. čl., podobného obmezení neznající, zákonem z r. 1905 — tak zv. „la loi Robier“). Naproti tomu ručení povozníkově za zpoždění, jakož i vůbec ručení komisionáře dopravy může býti úmluvou stran upraveno odchylně než jak je v code de com. stanoveno (conf. čl. 104. a 98. code de com.).

Povozník ručí podle francouzského práva od doby, kdy — on nebo jeho lidé — převzal zboží k přepravě (k tomu dlužno uvéstí ustanovení čl. 1783. code civil, jež zní: ils [scil. voituriers] rependent non seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans leur bâtiment ou voiture, mais encore de ce que leur a été remis sur le port ou dans l'entrepôt, pour être placé dans leur bâtiment ou voiture); řádným odevzdáním zboží destinatáři končí ručení povozníkově za převzatý náklad.

Nahraditi musí povozník škodu, skutečně vzešlou v důsledku ztráty nebo poškození nákladu nebo v důsledku toho, že náklad nebyl včas doručen. Rozsah této náhrady škody určuje se zásadně podle ustanovení code civil (nejmňe ust. čl. 1149., 1150. a 1151. code civil; nahraditi jest pouze skutečnou škodu a interesse, při zlém úmyslu též ušlý zisk, vždy však jen to, co je přímým a bezprostředním následkem nesplnění obligace). Uplatňovati nárok na náhradu škody proti povozníkovi přísluší tomu, kdo je oprávněn uplatňovati právo z přepravní smlouvy; tedy pokud ještě destinatář nenabyl práva z přepravní smlouvy, přísluší to odesilateli (na základě smlouvy přepravní, již sjednal s povozníkem), jakmile pak destinatář nabyt oprávnění z přepravní smlouvy (spec., jak shora uvedeno, byl-li mu odevzdán nákladní list), přísluší uplatňovati tyto nároky posléz uvedenému.

Je-li na dopravě zúčastněno několik povozníků, a sice tak, že tu jde o několik samostatných přepravních smluv, zodpovídá každý povozník jen za smlouvu, která byla s ním sjednána i může býti jen dotyčný povozník žalován. V případě však, že

přepravní smlouva byla sjednána s jediným povozníkem, který však má zboží odevzdati k další přepravě jinému příp. jiným povozníkům (kdy první povozník vystupuje jako komisionář dopravy i ručí dle obdoby čl. 99. code de com. za své nástupce), může býti žalován kterýkoli z povozníků, na takovému dopravě zúčastněných.

V. Jak bylo již shora uvedeno, považuje se ve Francii přepravní smlouva za sjednanou, jakmile je tu souhlas smluvních stran, — po případě žádá se dle stanoviska některých autorů k perfekci její též reelní plnění, totiž odevzdání záсылky k přepravě. Jinak žádná forma není — jako obligatorní — pro přepravní smlouvu (a to jak dle code civil, tak i dle code de commerce) předepsána. V čl. 101. code de commerce arci setkáváme se s ustanovením, jež — prima facie — zdálo by se nasvědčovati, že esenciálním pro sjednání, resp. perfekci přepravní smlouvy je vystavení nákladního listu, lettre de voiture. V cit. čl. se totiž praví: „La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier ou entre l'expéditeur, le commissionaire et le voiturier“. Naskýtá se otázka, co rozuměti slovy cit. ustanovení „tvoří“ smlouvu (scil. přepravní). Myslí se tím, že nákladní list je listinou, nutnou k perfekci přepravní smlouvy (po způsobu listiny konstitutivní)? K tomu nacházíme odpověď v cit. komentáři Coheny-Darras k cit. čl., kde se praví (str. 546): „Bien que notre texte semble exiger la rédaction d'un écrit pour la perfection du contrat de transport, on est d'accord pour reconnaître que ce contrat n'est pas un contrat solennel et pour admettre que la lettre de voiture ne crée pas à vrai dire le contrat de transport, mais qu'elle sert à en constater l'existence.“ A v dalším se praví, že nákladní list není nutným k perfekci přepravní smlouvy, která vzhází dohodou mezi odesilatelem a podnikatelem přepravy. Nákladní list — a stejně tak zv. récépissé (hlavně v železniční dopravě používaný) — tvoří pouze písemný důkaz o přepravní smlouvě; v případě nedostatku těchto listin třeba postupovati podle normálních ustanovení o připuštění svědeckého důkazu (cit. koment. str. 546).

Byť i tedy se zdálo doslovné znění cit. čl. nasvědčovati tomu, že nákladní list jest nutnou podmínkou k perfekci přepravní smlouvy, je panující mínění francouzské doktriny, že nákladní list toliko obsahuje v písemné formě podmínky přepravní smlouvy a tuto dokazuje a že nedodržení této formálnosti může

míti vliv jen co do důkazu, nikoli však co do platnosti přepravní smlouvy (srov. jmen. Lyon-Caen & Renault, cit. spis str. 454. Thaller, cit. spis, str. 747: l'absence de cet écrit n'enlèverait rien à la valeur de la convention).

Nákladní list dle francouzského práva je listinou, mající formu otevřeného listu, určeného odesilatelem destinatáři a udávajícího podmínky přepravní smlouvy (Lyon-Caen & Renault, cit. spis str. 453). Náležitosti nákladního listu jsou uvedeny v čl. 102. code de com. (na rozdíl od nákl. listu podle našeho práva požaduje dle cit. čl. podpis lettre de voiture odesilatelem nebo komisionářem). Nákladní list má kromě důkazní funkce též význam jako instrukce o poplatecích, jež se mají zaplatiti, o lhůtě, ve které se má zboží odevzdati a o jiných věcech, majících význam spec. pro event. ručení povozníkovu. Kromě uvedeného však nákladní list podle francouzského práva má i — na rozdíl od našeho práva, dle něhož je nákladní list pouhou listinou důkazní — význam *cenného papíru*, prostřednictvím jehož může býti již za dopravy zbožím, jehož se týká, disponováno — arg. čl. 92., odst. 2. code de com. srovn. cit. komentář, str. 549, pozn. 8: „la lettre de voiture ne sert pas seulement de moyen de preuve et de règle de conduite pour les agents du voiturier, elle peut aussi être employée pour permettre au destinataire de mettre les choses transportées à la disposition des tiers, dès avant leur arrivée). Nákladní list podle francouzského práva zní pravidelně na jméno, avšak může též býti vydán na řad anebo i na majitele, což však praktického významu nemá, ježto z povahy věci k vydání takového nákladního listu těžko dojde, ježto by povozník neměl jistoty o osobě příjemce¹²⁾. V prvním případě bude k převodu oprávnění zapotřebí formalit ve smyslu čl. 1690. code civil, v druhém případě indossamentu, v posledním případě pak stačí tradice náklad. listu. Podle názoru francouzské doktriny je povozník detentorem zboží, odevzdaného mu k přepravě, po dobu přepravy, ve prospěch majitele nákladního listu; je povinen, má-li býti sprostěn svého závazku z přepravní smlouvy, odevzdati zboží toliko majiteli nákladního listu; tudíž — vice versa — každý majitel nákladního listu je oprávněn prostřednictvím jeho již za dopravy zbožím disponovati

¹²⁾ Srovn. Roger, cit. spis str. 74, který důvodně poukazuje na to, že u konosementu, znějícího na řad nebo na majitele, je situace potud jiná, že kapitán vždy přesně ví, ve kterém přístavě má zboží vyložiti.

— prodati je, zastaviti a pod. (srov. Lyon-Caen & Renault, cit. spis str. 456; povozník detinuje zboží pro odesilatele v případě, že byl jediný exemplář nákladního listu vydán povozníkovi, nebo pro příjemce v případě, že byl odevzdán nákladní list poslázn uvedenému; obyčejně se vše praktikuje tak, že originál nákladního listu se odevzdá příjemci, kopie povozníkovi).

Nákladní list (lettre de voiture) pozbyl časem na svém významu; — na místo něho užívá se nyní při přepravní smlouvě hlavně tak zv. récépissé, přijímacího lístku, který je listinou, kterou podpisuje povozník a v níž potvrzuje, že přijal zboží od odesilatele. Upraven je v zákonech, týkajících se tuzemské železniční přepravy francouzské, obdobně jako nákladní list; récépissé vydává se však toliko na jméno. Jest — podobně jako nákladní list — netoliko listinou důkazní a instrukční, nýbrž i cenným papírem, prostřednictvím jehož může destinátář již za dopravy zbožím disponovati.

V námořní dopravě (která, na rozdíl od našeho obchod. zák., je v code de com. normována) užívá se listiny, zvané „connaissance“. O konosementu ustanovují čl. 281. a násl. code de com. Konosement může býti vystaven na jméno (connaissance à personne dénommée), na řad (c. à ordre), na majitele (c. au porteur). Význam konosementu dle francouzského práva lze stanoviti takto (Lyon-Caen & Renault, cit. spis str. 770 a n.): 1. je důkazní listinou o naložení zboží; 2. dokazuje smlouvu o námořní dopravě a vůbec podmínky této smlouvy (důkazní listinou v techn. smyslu — ovšem toliko důkazní — v námořní dopravě je spec. tak zv. charte-partie ve smyslu čl. 273. code de com.); 3. netoliko po příchodu zboží na místo určení, nýbrž již za přepravy opravňuje majitele jeho, aby prostřednictvím jeho zbožím disponoval, pokud se týče žádal o vydání jeho. Na rozdíl od charte-partie je totiž konosement cenným papírem (s funkcí papíru tradičního).