



DOC. DR. FRANTIŠEK VÁŽNÝ:

## O dopravních obchodech (též se zřetelem k francouzskému a italskému právu).

### Úvod.

Výklad o ustanoveních V. titulu čtvrté knihy nacházíme, pokud jde o českou právní literaturu, v systematickém knižním podání toliko ve spise profesora Hermana-Otavského „O obchodech podle čtvrté knihy všeobecného zákona obchodního“ (publikace „Všehrdu“ č. 32, druhé doplněné vydání z r. 1928), a to v hlavě IV. (oddíl I. je věnován smlouvě nákladní vůbec, oddíl II. je věnován vylíčení hlavních zvláštností v úpravě železničního poměru nákladního).

Vzhledem k důležitosti této partie obchodního zákona jak pokud jde o teoretické badání, tak i pro aplikaci příslušných norem v praktickém životě, mám za to, že nebude neúčelným a neodůvodněným, podám-li tuto též příspěvek k teoretickému výkladu uvedené části obchodního zákona, byť i dostalo se jí již výkladu z rukou dojista nejpovolanějších. Činím tak z dvojího důvodu: jednak jsem po různu zpracoval sice mnohdy detailně, pouze však jen některé otázky, ať již přímo, či nepřímo s dopravním obchodem souvisící (podotýkám, že — ve formě samostatného spisu — vyložil jsem v podstatě jen partii o nákladních a nakládacích listech a obdobných listinách v železniční dopravě v díle „O nejdůležitějších listinách, užívaných při nákladní smlouvě“), dosud ale nepodal *systematického pojednání o podstatě a hlavních formách dopravních obchodů*, což považuji za svou povinnost vůči svým posluchačům, jimž — mimo jiné — o těchto obchodech přednáším; jednak chci doplnit výklad ustanovení našeho obchodního zákona poukazem na korespondující ustanovení francouzského a italského obchodního zákona, pokud se týče poukazem na příslušnou právní literaturu francouzskou a italskou, jež vykazuje v tomto odvětví právním pozoruhodná díla; poukaz na osnovu nového italského obchodního zákona, pokud se týká partie, jed-

nající o nákladní smlouvě, může býti -- de lege ferenda -- v leckterých směrech i pro naše právo uvážení hodný. Tím, že toto pojednání chci publikovati též separátně od tohoto časopisu (jako zvláštní otisk), chci docílití toho, aby výklady tyto staly se těm, kteří mají o ně zájem, přístupnějšími, než-li tomu je v případě, že pojednání zůstane obmezeno na ten který časopis.

Výklady o obecné dopravní smlouvě, jakožto obchodu, jednak budou doplněny poukazem na podpurná ustanovení občanského zákona, jednak v důležitějších partiích budou doloženy některými příklady z význačnější judikatury nejvyššího soudu. V souvislosti s vylíčením právního poměru nákladního, vzešlého sjednáním obecné smlouvy dopravní, budou nastíněny -- arci jen hlavní -- úchytky v právní úpravě tohoto poměru, pokud jde o dopravu železniční a poštovní; bude též vzat zřetel na poměr dopravního obchodu k (hospodářsky) příbuznému však právně odlišnému obchodu spedičnímu, což je s ohledem na praxi, která někdy přesně mezi speditérstvím a povoznictvím nerozlišuje, aktuální.

## Hlavní literatura právní.<sup>1)</sup>

### Česká a slovenská literatura:

#### 1. Všeobecné spisy o obchodním právu.

Herman-Otavský, O obchodech podle IV. knihy obchod. zák.

Wenig, Příručka obchodního práva.

Randa, Soukromé obchodní právo rakouské.

Fajnor-Zátarecký, Nástin soukromého práva.

#### 2. Speciální spisy o dopravě:

Herman-Otavský, O právní povaze duplikátu železničního listu nákladního (ve Sborníku věd právních a státních, roč. I.).

---

<sup>1)</sup> Pokud není v této části zmínky o literatuře, jednájí o některých jiných speciálních pojednáních, stane se tak na příslušných místech v dalších výkladech.

Košfál, Doprava.

Katz, O ručení pošty.

Wižďálek, Železniční dopravní řád.

- Vážný, 1. O nejdůležitějších listinách, užívaných při nákladní smlouvě.
2. Právní povaha smlouvy o poštovní dopravě (časopis „Čs. pošta, roč. 1922—1924).
3. O náhradě škody, vzniklé za dopravy (časopis „Právnick“ roč. 62.).
4. O právu příkazním a stihacím (časopis Česká advokacie, roč. 1927.).
5. Jaký význam má údaj obsahu (vlastnosti) a ceny zásilky při ručení povozníka (Časopis pro železniční práva a politiku, roč. II.).

#### Rakouská a říšskoněmecká literatura :

##### 1. Všeobecné spisy o obchodním právu.

Staub-Pisko, Staub-Könige, Kommentar z. Handelsgesetzbuch.  
Thöl, Handelsrecht.

Endemann, Handbuch des deutschen Handelsrechts.

Cannstein, Lehrbuch des österr. Handelsrechts.

Lehmann-Hoeniger, Handelsrecht.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts.

##### 2. Speciální spisy o dopravě:

Eger, Das deutsche Frachtrecht.

Pappenheim, Das deutsche Seerecht.

Rundnagel, Beförderungsgeschäfte (v Ehrenbergově Handbuch d. g. Handelsrechts, 5. svazek.).

Jasper, Die Haftpflicht des Frachtführers.

Hilscher, Das österr. und internationales Eisenbahntransportrecht.

Niggel, Postrecht.

Tinsch, Postanweisung.

**Francouzská literatura:**

1. Všeobecné spisy z francouzského práva obchodního, zabývající se též dopravou.

Cohendy-Darras, Code de commerce annoté.

Lyon-Caen et Renault, Traité de droit commercial.

Thaller, Traité élémentaire de droit commercial.

Bazet, Cours de droit commercial.

Wahl, Précis théorique et pratique de droit commercial.

2. Speciální spisy o dopravních obchodech.

Josserand, Les transports.

Roger, Manuel juridique et pratique des transports.

Mittre, Droit commercial des chemins de fer.

Sanslavielle, De la responsabilité civil de l'état.

Zens, De la responsabilité du voituriers.

Gautier, Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport.

**Italská literatura:**

1. Všeobecná díla z ital. práva obchodního, zabývající se v příslušných partiích právem dopravním.

Cesare Vivante, Trattato di diritto commerciale.

Bolaffio-Vivante, Il codice di commercio commentato.

Vidari, Corso di diritto commerciale.

Sraffa-Vivante, Rivista di diritto commerciale.

Sraffa-Lacantinerie, Trattato teorico e pratico di diritto civile.

2. Speciální pojednání o dopravnícu obchodech:

Asquini, Del contratto di trasporto.

Pipia, Diritto ferroviario.

Valeri, Trasporti commulativi.

Gianini, 1. Trasporti e tariffe ferroviarie e marittime.

2. Trattato di diritto postale.

## § 1. Pojem dopravního obchodu.

Dopravou — ať osob či zboží — rozumíme s právního hlediska činnost, kterou má se určitý předmět (jeden nebo více) dostat z místa původu či odeslání na jiné, od tohoto místa odlišné: místo určení, resp. dodání.

Místo původu i určení mohou — geograficky — býti v jednom a též místním celku (jakožto geografické jednotce); mluvíme tu o dopravě místní či lokální. Nebo mohou obě tato místa se geograficky různiti; mluvíme pak o dopravě mezi dvěma místy, o dopravě interlokální, distanční nebo též dálkové (rozlišování mezi dopravou v místě a dopravou z jednoho místa na jiné místo je v některých případech juristicky důležité; srov. ku př. ustanovení o t. zv. stihacím právu, o poštovním regálu).

Místo určení nebo dodání není juristicky konformní, a to ani pokud jde o samu dopravní smlouvu, s místem plnění, t. zv. plništěm. Rozlišování to je důležité zvláště při trhových obchodech distančních, kdy mluví se o tom, kde má podatel „dodati“ zboží (čl. 345, odst. 2. obch. zák.). Tu jde o jeho *plniště*, jež zpravidla je právě odlišné od místa určení či dodání ve smyslu dopravy zboží.<sup>2)</sup>

Doprava v právním smyslu je dle uvedeného činnost, kterou se má docílití určitého efektu: zaslati předmět dopravy z místa odeslání na místo určení. Není dopravou — v tomto smyslu — činnost, kterou se pouze uskutečnění zaslání podporuje, ku př. zjednáním dopravního prostředku, dohlížením na dopravu a pod., stejně jako jí není činnost, kterou se pouze smlouva o dopravě sjednává (rozdíl mezi povozníkem, který dopravu provádí a speditérem, který dopravní smlouvu pouze sjednává).

Nezáleží — právně — na tom, jakým dopravním prostředkem se doprava děje, stejně jako nezáleží na tom, zda dopravu obstará její podnikatel sám, či použije-li k tomu — zcela nebo z části — jako pomocníků po případě i jiných podnikatelů dopravy: právně je

<sup>2)</sup> Při dopravě zboží může nastati různost mezi místem dodání a místem plnění, ku př. nařídí-li odesílatel (pokud tak s právním účinkem učiniti může) povozníkovi, aby zboží mu vrátil nebo vydal mu je na jiném místě než na místě dodání, anebo nastala-li modifikace oproti původně určenému místu dodání vystavením nakládacího listu nebo konnosementu.

podnikatelem dopravy, kdo předsevezme obstarání dopravy jakožto určitý celek, určité dílo, za jehož celé provedení ve smyslu předchozího ujednání objednateli dopravy: odesilateli zodpovídá. (Není tedy podnikatelem dopravy v tomto smyslu, kdo obstará pouze část z celkové dopravy, jež je jako taková — scilicet celková doprava — předmětem plnění z určité dopravní smlouvy.)<sup>3)</sup>

Dopravu může kdo provozovati jednotlivě, příležitostně nebo trvale, in continuo; může ji provozovati bezplatně nebo za úplatu.

Dopravu mohou provozovati netoliko jednotlivci, nýbrž i korporace a to i veřejné korporace, jmenovitě též stát. Zvláště dopravu ve velkém — železniční a poštovní dopravu — provozuje v moderní době hlavně stát.

Soukromoprávní poměry, vzešlé z dopravy osob nebo zboží, posuzují se, není-li tu podmínek, jež dávají dopravě kvalitu obchodu, podle příslušných norem občanského zákona, jmenovitě o smlouvě o dílo jednajících.

### A. Doprava zboží.

Aby doprava zboží byla obchodem a podléhala tudíž normám obchodního zákona, jest zapotřebí podle ustanovení čl. 390, pokud se týče 420 našeho obch. zákona, splnění těchto podmínek:

α) musí jíti o *dopravu*, t. j. činnost výše naznačenou, jejímž efektem je dostati zboží z místa odeslání na místo určení; musí tudíž jíti o faktické *provedení* dopravy, nikoli tedy, jak tomu je při obchodu spedičním, pouze o *uzavření dopravní smlouvy* (v právní theorii mluví se v prvním případě o činnosti faktické, v druhém případě o činnosti juristické, což ostatně souvisí se všeobecným způsobem stanovení kriteria mezi smlouvou o dílo, jejímžto druhem smlouva dopravní jest, a smlouvou příkazní, pod kterou speditérská

<sup>3)</sup> Poněvadž pojmově nezáleží na tom, jakým dopravním prostředkem se doprava děje, není v principu překážek, aby nemožl býti dopravcem ve smyslu příslušných ustanovení obch. zák., kdo dopravu realisuje použitím svých fysických (tělesných) sil jako dopravního prostředku — ku př. nosiči břemen a pod. Že nelze všech ustanovení obch. zák. o dopravě (ku př. těch, jež jednají o náklad. listě) na tyto případy použití, nemůže přece býti důvodem pro zastávání opačného stanoviska. Srov. Herman-Otavský, cit. spis str. 110, z italské literatury: Asquini, „Il contratto di trasporti“ str. 110 (stanovisko kladné).

smlouva — jakožto druh smlouvy komisionářské — spadá; že rozlišování mezi činností faktickou a juristickou pro přesné stanovení rozdílů mezi uvedenými druhy smluv nemůže poskytnouti dostačujícího vodítka, poukázal případně z našich civilistů jmenovitě Krčmář ve spise „O smlouvě námezdní podle práva rakouského“; výraz „provádí“ v čl. 390 je totožný s výrazem „provozuje“ v čl. 4 obch. zák.: znamená, že jde o určitou činnost, konanou „svým jménem“ (přesněji než náš obch. zák. vytyká slov. obch. zák. v § 3, odpovídajícím čl. 4, verbis expressis „svým jménem“).

β) musí jíti o dopravu *zboží*; pojem „zboží“ není v příslušných ustanoveních obchodního zákona o dopravě jednajících blíže precisován, i nelze jmenovitě jej obmezovati na „obchodní zboží“. Jedná se tu vůbec o veškery hmotné věci, ať mají majetkovou hodnotu či nikoliv, pokud jen mohou býti povozníkem dopraveny. S toho hlediska sluší jmenovitě i psaní (dopisnice) považovati za „zboží“ jakožto předmět dopravy; naproti tomu nespádají sem pouhá ústní sdělení, jež má posel zprostředkovati, rovněž ne telegrafické depeše (případně vyjadřuje se osnova nového italského zákona obchodního zákona v čl. 410, o dopravní smlouvě jednajícím, mluví-li o „zboží nebo jiné hmotné věci“ jako předmětu dopravy; k tomu výslovně připomíná důvodová zpráva, že pod zboží sluší subsumovati ku př. i dopisy).

γ) Další podmínka, která je jednak již všeobecně pro všechny relativní obchody v čl. 272, odst. 1., pokud se týče odst. 2. stanovena a spec. pro dopravní obchod, v čl. 390 a 420 vytčena — jest že musí jíti buď: 1. o *živnostensky* provozovanou dopravu, nebo 2. o jednotlivou dopravu, kterou kupec u příležitosti své, obyčejně k jinakým obchodům směřující živnosti předsevezme (hledíc k pojmu „kupec“ ve smyslu čl. 4 obch. zák., jenž obsahuje podmínku „živnostenského“ provozování, netřeba vzhledem k tomu, že podmínku „živnostenského“ provozování je implicity obsažena v pojmovém stanovení subjektu, takovouto dopravu provozujícího, totiž kupce, druhý případ považovati za výjimku z podmínky „živnostenského“ provozování dopravy).

Pojem „živnostenského“ provozování dopravy znamená ve smyslu naší doktriny právní, že musí jíti o úmysl provozovati celou řadu souvisejících doprav a docíliti z toho stálý výtěžek; při tom nezáleží jednak na tom, v jakém rozsahu je živnost do-

pravní provozována (pouze pro dopravu osob je v tom směru stanovena výjimka, stejně jako pro relativní obchody v čl. 272, 1. odst. č. 1. a 5) jednak na tom, zda bylo při každém jednotlivém dopravním výkonu docíleno výtěžku (srov. Randa, Obchodní právo rakouské při stanovení pojmu „kupec“, Wenig, Příručka obchodního práva, sešit I. č. 28<sup>4)</sup>).

Doprava jednotlivá, pokud není provozována kupcem, není ve smyslu uvedeného obchodem.

ε) musí jíti o dopravu zboží po souši nebo po řekách a vodách vnitrozemských (ku př. jezerech, průplavech). Nespadá sem tedy doprava zboží po moři, jež jest podle ustanovení čl. 271 č. 4. — stejně jako doprava osob na moři — *obchodem absolutním*<sup>5)</sup>. Lze též dopravu ve vzduchu, jež nyní — na rozdíl od poměrů v době vydání obch. zákona — jest aktuální, posuzovati analogicky jako dopravu „po souši nebo řekách a vodách vnitrozemských?“ Kladně odpovídá na tuto otázku Eger (Das deutsche Frachtrecht, str. 24), který zastává, že slovo „zu Lande“ v čl. 390 jest vykládati v nejširším smyslu, jak „pod zemí“, tak i „nad zemí“, záporně Staub-Pisko (Kommentar, II. díl str. 511), který pouze připomíná, že „doprava v balonech a letadlech není dopravou po souši“; týž se o dopravě podzemní vůbec nevyslovuje. Přednost dáváme náhledu prvému; obch. zák. pouze dopravu po moři hodnotí jinak než dopravu po souši, řekách nebo vnitrozem. vodách. O dopravě nad zemí — stejně jako o dopravě pod zemí — výslovně se nezmiňuje, nikde však nevyklučuje tuto dopravu z oboru dopravních obchodů dle čl. 390 a násl. Ježto tento případ dopravy jest v podstatných elementech zcela obdobný případu dopravy „po souši“, není proti analogickému jeho posuzování podle předpisů o dopravě „po souši“ námitek.

<sup>4)</sup> Z „výdělečného“ úmyslu při „živnostenském“ provozování implicite plyne, že *bezplatná* doprava není v principu obchodem. Srov. k tomu Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allg. deutsch. Handelsgesetzbuches, I. díl, str. 781, kde se uvádí, že při jednání o dopravních obchodech navrhováno pro definici povozníkových jednání, jež původně měla býti řazena mezi obchody absolutní, místo slov „gewerbgmässig“ slova „gegen Lohn“.

<sup>5)</sup> Naproti tomu podle němec. obch. zák., který absolutních obchodů ve smyslu našeho obchod. zák. nezná, je doprava zboží po souši a vnitrozem. vodách stejně jako doprava zboží po moři obchodem, jde-li při ní o živnostenský provoz (§ 1. něm. obch. zák.).



Posléze předpokládá dopravní obchod, aby zboží, jež má býti dopraveno, bylo odevzdáno povozníkovi do opatrování (custodie). Není proto dopravním obchodem v technickém smyslu doprava zavazadel, jež cestující veze sebou (srov. k tomu § 2.).

Za uvedených předpokladů jest doprava zboží obchodem, a to ve smyslu naší doktriny právní obchodem relativním (čl. 272, odst. 1, bod 3, a odst. 2): ne každá doprava zboží jest obchodem, nýbrž jen ta, která se buď provozuje po živnostensku nebo sice jednotlivě, avšak kupcem v provozu jeho obchodní živnosti (pokud se posléz uvedeného případu týká, sluší upozorniti na trojí: a) pojmové určení obchodu relativního podle čl. 272, 2. odst. obch. zák. vykazuje „circulus vitiosus“, ježto se tu pojmu obchodu používá k stanovení pojmu kupce, jehož definice operuje pojmem „obchod“, na což upozornil z našich komercialistů již Randa ve svém „Obchodním právu rakouském“ z r. 1888, str. 56; b) aby mohla býti jednotlivá doprava obchodem, je dle cit. ustanovení zapotřebí, aby ji kupec podnikl při *provozu své obchodní živnosti, obyčejně k jiným obchodům směřující*; to znamená, že podnikatel takové jednotlivé dopravy musí, má-li míti charakter obchodu, ji předsevzítí „jako kupec při provozu své obchodní živnosti“; srov. Randa, Das österr. Handelsrecht z r. 1911, I. díl str. 58, který poukazuje na rozdíl v definici obchodu relativního podle čl. 272, 2. odst. — slova „im Betriebe“ — a v definici obch. akcesorního podle čl. 273 — slova „zum Betriebe“, což se mnohdy přehlídí. c) Pouze speciálním rozvedením zásady čl. 272, odst. 2 je ust. čl. 420 (stejně platí o poměru článků 378 až 388 k čl. 272, odst. 2<sup>o</sup>). Není-li doprava zboží provozována po živnostensku, resp. v případě, že jde o jednotlivou dopravu, není-li provozována kupcem, po případě — i při splnění těchto podmínek — chybí-li některá z ostatních výše uvedených náležitostí (na př. shora uvedený případ dopravy zavazadel, jež cestující s sebou veze, nebo případ, kdy nejde v konkrétním případě o dopravu zboží jako takovou, nýbrž jen o opatření dopravních prostředků nebo o dozor nad dopravou), není tu *obchodu dopravního v techn. smyslu*; arci může takové jednání event. býti *při splnění pod-*

<sup>o</sup>) Čl. 420 (a stejně 378 a 388) sice nemluví podle způsobu čl. 272, 2. odst. verbis expressis o předsevzetí jednotlivé dopravy (komise, spedice) kupcem „při provozu jeho obchod. živnosti“, dlužno však, hledíc k vnitřnímu stejnému základu obou těchto ustanovení, v uvedeném směru i čl. 420 vykládati.

*mínky čl. 273 obch. zákona* obchodem akcesorickým, a podléhati tudíž rovněž ustanovení obch. zák. (avšak ne ustanovení tohoto zákona o dopravě zboží). Jak již uvedeno, je doprava zboží po moři obchodem absolutním, tudíž obchodem jako takovým bez ohledu na to je-li provozováno po živnostensku. Arciž blíže tato doprava v našem obchodním zákoně normována není.

Naznačené podmínky, jež musí býti splněny, má-li doprava zboží míti vlastnost obchodu, jsou též maximem těchto požadavků; dalších výhrad zákon nežádá. Nezáleží předem, jak shora při výkladu pojmu „živnostenský“ uvedeno, při stanovení pojmu dopravního obchodu na *rozsahu živnostenského provozování* této dopravy (a contr. dopravy osob, srov. níže); doprava v malém provozovaná je při splnění všech shora uvedených podmínek zrovna tak obchodem jako doprava ve velkém, dopravními ústavy provozovaná; podobně nezáleží na tom, zda dopravu provozuje kupec plného nebo neúplného práva.

Nezáleží rovněž na tom, zda dopravu provozuje osoba fyzická či osoba právnická, spec. korporace, ať soukromá či veřejná, jmenovitě i stát. Státní doprava zboží, speciálně železniční a poštovní doprava, jest *při splnění shora uvedených podmínek* rovněž obchodem dopravním (srov. bližší níže).

Kdo provozuje dopravu za shora uvedených podmínek (buď tak, že dopravu provede fakticky sám nebo dá předsevzatou dopravu provésti osobou jinou), jest povozníkem: Článek 390 našeho obchodního zákona vůbec obsahuje toliko definici povozníka, t. j. osoby, provozující po živnostensku dopravní obchody; z definice této arci lze též definici dopravní smlouvy jakožto obchodu konstruovati (stejný postup zachovává náš obchod. zák. i při komisi a spedici, kde rovněž nestanoví definici komise resp. spedice jakožto obchodu relativního, nýbrž vychází z definice komisionáře resp. speditora, což jest, jak již Goldschmidt v „Zeitschrift für gesamtes Handelsrecht, 3 svazek, str. 102 a násl. — důsledným potud, ježto doprava zboží — stejně jako komise a spedice — je obchodem relativním, t. j. má charakter obchodu jen s podmínkou, že ji někdo provozuje po živnostensku, anebo že ji provozuje, třeba jednotlivě, kupec ve své obchodní živnosti, nedůsledným však potud, ježto IV. kniha obch. zák. vychází nikoli od osob obchody provozujících, nýbrž od obchodů; podotknouti sluší, že slovenský obch. zák.

v ust. §§ 368, 384 a 393 korespondujících ustanovením čl. 360, 379 a 390 našeho obch. zák., vychází od pojmu příslušného obchodu — komise, spedice, povoznictví.)

Hledíc ke shora uvedeným výkladům (čl. 390 a 420 v souvislosti s čl. 4 obch. zák.) sluší stanovit, že povozník ve smyslu obch. zák. t. j. kdo za uvedených předpokladů provozuje svým jménem dopravu zboží, je kupcem; na tom, zda je kupcem plného či neplného práva, pojmově nezáleží. Rovněž pojmově nezáleží, zda provozuje dopravu na svůj či na cizí účet. Obdobné platí i pokud se týká slov. obch. zák. — § 393 a 420 v souvislosti s § 3.<sup>7)</sup>

Po stránce právně terminologické sluší uvést, že se užívá pro osobu provozující dopravu dle čl. 390 obch. zák. promiskue výrazů: „povozník“, „dovozník“, „dopravce“ či „transportér“. V našem právu není věcných námitek proti tomu, aby nemohlo se používati též výrazu „podnikatel dopravy“ a to ve stejném významu právním jako výrazů před tím naznačených. Částečně jinak je tomu v právu francouzském a italském, kde pojmů „l'entrepreneur de transport“ pokud se týče „impreditore di trasporti“ s jedné strany a pojmů „voiturier“ pokud se týče „vettore“ s druhé strany používá právní doktrina francouzská a italská často pro různé instituty právní, ač i někdy oběma těmito pojmy přikládá stejný smysl.

V následujícím používati budeme výrazu „povozník“, který je v běžném životě obchodním nejobvyklejší.

Podle čl. 421 odst. obch. zák. platí ustanovení oddílu 1., V. titulu „O dopravních obchodech“ také pro dopravní jednání železnic a jiných veřejných ústavů. Pro železnice platí dále — podle 3. odst. cit. článku — ustanovení oddílu 2. uved. titulu. Stran poštovní dopravy provozované státem (poštovním ústavem), stanoví 2. odst. cit. čl., že vztahují se na ni zmíněná ustanovení obch. zák. a to, otud, není-li pro ně nic jiného stanoveno zvláštními zákony nebo nařízeními; (obdobné ustanovení má slov. obch. zák. v §.

<sup>7)</sup> Uvésti dlužno, že definice povozníka podle § 393 slov. obch. zák. je potud přesnější než definice povozníka dle čl. 390 našeho obch. zák., že lépe vystihuje to, že povozníkem jest netoliko kdo dopravu sám provede, nýbrž i kdo dopravu, k jejímuž provedení se zavázal, dá prováděti jinou osobou, ku př. jiným povozníkem (srov. Herman-Otavský, O obchodech podle IV. knihy obch. zák. z r. 1928, str. 109, pozn. 2).

421 stran dopravy poštovní — dle cit. ustanovení platí pro pošt. ústavy předpisy obch. zák. o obchodech povoznických, pokud neodporují zvláštním „nařízením“ v tom směru platným — a v §. 422, dle něhož platí cit. předpisy obch. zák. i pro železniční dopravu, s odchylkami v člancích 423—433).

Hledíc k cit. čl. 421, 1. a 3. odst., platí (toliko však, jak z níže uvedeného plyne, subsidierně) pro železniční dopravu jednak obecná ustanovení o dopravních obchodech vůbec (odd. 1., V. titulu), jednak zvláštní ustanovení o železniční dopravě jednající (odd. 2. cit. titulu). Ustanovení 1. odst. cit. čl. jak správně podotýká Staub-Pisko, je zbytečné, ježto již z ustanov. 1. odd. V. titulu vyplývá, že nelze je vylučovati, je-li povozníkem železnice nebo jiný dopravní ústav. Ust. 3. odst. cit. čl. pak odkazuje toliko na 2. oddíl V. titulu, jednající o dopravních jednáních železnic zvlášť. Tato ustanovení (čl. 422—431 obch. zák.) byla však téměř zcela zrušena železničními dopravními řády, majícími na základě zmocnění zák. z r. 1892 č. 187 ř. z. a v mezích tohoto zmocnění moc derogovati obch. zák.<sup>8)</sup>; nyní platný „Železniční přepravní řád“ byl vydán jakožto vládní nařízení ze 17. července 1928, číslo 144 Sb. z. a n. na základě zákonného zmocnění §u 3. zák. ze dne 14. července 1927, č. 110 Sb. z. a n. o železniční přepravě (tímto zákonem byla zmocněna vláda vydati nařízení, v němž budou pojaty zásady Bernských mezinárodních úmluv železničních z 23. října 1924 pro vnitrozemskou dopravu železniční, a jež může též upravit se všeobecnou závazností poměry, pro které zákonný předpis má ustanovení jen podpůrná; zákonem tím byl zrušen zmocňovací zákon z r. 1892).

Železniční přepravní řád samostatně upravuje věci, o nichž ustanovují čl. 422 a 424—430 obch. zák.; čl. 423 má význam vzhledem k §u 3. cit. zák. z r. 1927 jen pro předpisy železniční, vydané mimo meze cit. zmocňovacího zákona, jež platí pouze co *lex contractus*; *sedes materiae* čl. 431 nedoznala železnič. přeprav. řádem speciální úpravy.

<sup>8)</sup> Železniční reglementy, vydané před zmocňovacím zákonem z r. 1892, platily pouze co *lex contractus* (nikoli tedy jako objektivní norma, bez ohledu na to, zda strany se těmto ujednáním podrobily; při tom platí *arci* i podrobení se stran mlčky, „*submissione in contrahendo*“; srv. Herman-Otavský, cit. spis str. 7.), i nemohly tedy odporovati kogentním ust. obch. zák.

V právní literatuře jest téměř jednotné mínění o tom, že jednání o dopravě zboží železničními ústavy dopravními, ať státními či soukromými provozovaná, mohou býti obchody dopravními, vyhovují-li jinak příslušným podmínkám, jaké obch. zák. pro pojem obchodu dopravního vyžaduje (okolnost, je-li provozovatelem takové dopravy stát, na věci ničeho nemění, jak bylo již shora uvedeno); z našich komercialistů výslovně příznávajících státní železniční dopravě kvalitu obchodu, resp. železničnímu eráru kvalitu kupce, bylo by uvést jmenovitě Randu a Weniga; též poukazuje ve své „Příručce obchod. práva“, I. díl, str. 35 a násl., že prakse považuje železniční erár za obchodníka, v rejstříku zapsaného, ač ve skutečnosti není zapsán, neboť dosud nebylo vydáno nařízení o zapisování státních podniků do rejstříku ve smyslu §u 8 uvoz. zák. k obch. zák., a odůvodňuje tak příslušnost kausálního soudu resp. senátu, což je rovněž nesprávné, ježto v úvahu přicházející ust. §u 51, č. 1. jur. normy předpokládá skutečný zápis do obchod. rejstříku).

Speciální předpisy o poštovní dopravě, jež — hledíc k čl. 421 odst. 2. obch. zák. (§u 1317 obč. zák., pokud se otázky ručení týká) — v prvé řadě normují pošt. dopravu, pokud se týče příslušný poměr nákladní, jsou: poštovní zákon z 5. listopadu 1837, čl. 246. Sbírky zákonů justičních, a poštovní řád z 22. září 1916, č. 317 ř. z., vydaný jako (právní) nařízení na základě zmocnění pošt. zákona (nastoupivší na místo býv. řádů pošty listovní a pošty povozné z roku 1838); pošt. řád, opírající se o zákonné zmocnění pošt. zákona (spec. o jeho „delegační“ §§ 22—24) má v mezích tohoto zmocnění legis vicem; (srov. k tomu plenární usnesení nejvyššího soudu ze dne 1. června 1919, č. pres. 564-19, sbír. Váž. čl. 214); na Slovensku platí pošt. zákon zavedený v Uhrách patentem ze 26. prosince 1850, který se v podstatných částech shoduje s naším pošt. zákonem; neplatí tam poštovní řád z r. 1916, nýbrž nařízení býv. uh. minist. obch. z 25. dubna 1901, č. 24744, jež na rozdíl od našeho pošt. řádu, nemá moc zákona.

Na rozdíl od dopravy železniční je, pokud jde o dopravu poštovní, provozovanou u nás toliko státem „poštovním ústavem“ v právní literatuře velice spornou otázka obchodní kvality poštovních jednání dopravních. (Je ostatně v právní literatuře i zastáván, arci v menšině, názor, že právní poměr vzešlý sjednáním

smlouvy o pošt. dopravě mezi poštou a uživateli této dopravy postrádá vůbec smluvního charakteru; stát vykonává pošt. dopravu, vykonává tím podle tohoto názoru určitý druh veřejné správy; výkon poštovního je dle tohoto názoru jednostranným aktem veřejné moci; sem patří jmenovitě: Arndt, Maier, Schott, pro obor franc. práva: Duguit, ital. práva: Cammeo, Vidari.) Sporno je pak dále v případě, že se zastává smluvní povaha pošt. poměru nákladního, je-li to poměr soukromoprávní — ať již civilně právní nebo obchodně právní — či veřejnoprávní (posléz uvedený názor zastává pro obor našeho pošt. zákona jmenovitě Nawiasky). Naše stanovisko, jak je blíže vyloženo v pojednání „Právní povaha smlouvy o pošt. dopravě“ v časopisu „Čsl. pošta“ roč. 1922—24 je, že tu jde o soukromoprávní poměr, t. j. normální nákladní poměr tak jako při jiné smlouvě nákladní (pro názor, že tu jde o soukromoprávní poměr mluví to, že v poměru mezi pošt. erárem a stranou, založeném smlouvou o poštovní dopravě, jde toliko o individuální vztahy jednotlivců k státu, při nichž se abstrahuje od poměru společenského; srov. čl. prof. Hoetzla „Dualismus právní“ v Slovníku veřejného práva“ sešit 7.)

Francouzský Code civil upravuje právní poměry, vzešlé sjednáním dopravní smlouvy, v čl. 1782 a násl. Před tím ustanovuje v čl. 1779, že smlouva o dopravě patří mezi smlouvy námezdní. Ustanovení čl. 1782 code civil vztahuje se na dopravu zboží, ať jde o dopravu po zemi, po vodě nebo ve vzduchu.

Obchodem je doprava, a podléhá ustanovením francouzského code de commerce za podmínky, uvedené v čl. 632, odst. 3.<sup>9)</sup>, totiž jde-li o dopravu po zemi nebo po vodě, provozovanou jako podnik „entreprise de transport“; to platí jak o dopravě zboží tak i o dopravě osob; toliko však doprava zboží jest v code de commerce zvláště normována.

Dopravní obchod zařazuje francouzská doktrina právní mezi obchodní jednání, jež jsou obchody „par eux-mêmes“, či „par leur nature“, t. j. jsou jimi toliko za podmínky, jsou-li splněny náležitosti, stanovené v čl. 633 a 633 code de commerce, *bez ohledu na kvalitu osoby, jež je provozuje* — a contr. obchodních jednání, jež

<sup>9)</sup> Dle čl. 632, odst. 3. code de com. jsou obchody: „toute entreprise de manufactures, de commission, de transport par terre ou par eau“.

jsou obchody toliko za podmínky, provozuje-li je kupec při svém obchodu. Prvá skupina obchodů opět třídí se na ty, jež jsou obchody i když jsou provozovány jednotlivě, příležitostně a na ony, jež jsou obchody jen když jsou provozovány jen jako trvalé zařízení, jako „entreprise“; obchody dopravní patří do skupiny druhé. Podotknouti sluší, že francouzská doktrina právní označuje prvou skupinu též jako obchody absolutní „actes de commerce absolus“, druhou pak jako obchody relativní, „actes de commerce relatifs“. Toto rozdělení však nekryje se s tříděním naší doktriny na obchody absolutní a relativní, i odpovídá jinému třídění obchodů, totiž na základní a pomocné či akcesorické. Ostatně i francouzská doktrina právní častěji používá pro druhou skupinu obchodů označení „akcesorní obchody“ „actes de commerce accessoires“ — podle tak zv. théorie de l'accessoire — na rozdíl od těchto pak označuje prvou skupinu obchodů jako samostatné resp. principální obchody „les actes de commerce principaux“; srov. Lyon—Caen & Renault, Manuel de droit commercial, str. 76, a násl., Thaller, Traité élémentaire de droit commercial, str. 9 a násl., Wahl, Précis de droit com., str. 15 a násl.

Dle uvedeného není podle francouzského práva každá doprava zboží obchodem, nýbrž jen za podmínky, že jde o pravidelné její provádění, čili, že jde o určité trvalé zařízení dopravy. Jednotlivá či příležitostná doprava, byť i úplatná, není podle názoru francouzské doktriny obchodem i podléhá toliko ustanovením code civil; srov. Lyon—Caen & Renault, cit spis str. 38 (toliko v případě, že by taková jednotná doprava byla provedena kupcem u příležitosti jeho provozování jiných obchodů, byla by též podle franc. práva obchodem a to s hlediska francouzské doktriny akcesorním).

Jako neobsahuje francouzský code de commerce bližší definice dopravní smlouvy jakožto obchodu (tuto lze pouze vyvoditi jednak z ustanovení IV. oddílu 6. titulu 1. knihy code de commerce, jednajícího o povoznicích, jednak však i z III. odd. cit. titulu, jednajícího o „komisionářích dopravy“), tak neobsahuje tento zákon ani definice povozníka. O stanovení pojmů: „povozník“, „podnikatel dopravy“, a „komisionář dopravy“ (speditér) ve smyslu francouzského práva bude ještě vyloženo níže. V této souvislosti bylo by jen uvést, že povozník, t. j. kdo provádí dopravu zboží po souši nebo po vodě, charakterisující se jako „podnik dopravní“ a jsoucí

tedy obchodem, je hledíc k ust. čl. 1. franc. obch. zák. kupcem (Thaller, cit; spis str. 697); při tom nerozhoduje, je-li provozovatel dopravy osoba fyzická nebo osoba právnická (ve franc. doktríně je však sporná otázka, může-li býti kupcem resp. v našem případě povozníkem stát, což týká se spec. dopravy železniční a poštovní; o tom srov. níže).

Francouzské speciální předpisy o státní dopravě železniční obsaženy jsou v železničním reglementu tak zv. „Cahier de charges de chemins de fer d'interêt général“. Kromě toho vztahují se na železniční dopravu subsidierně ustanovení franc. code de com. o dopravě zboží.

Doprava zboží provozovaná železnicemi (ať státními železnicemi, či soukromými společnostmi železničními) považuje se ve francouzské doktríně právní za dopravní obchod; naproti tomu kloní se franc. doktrína právní v otázce, lze-li stát, provozující železniční dopravu, považovati za kupce ve smyslu čl. 1. franc. obch. zák., k zamítavému stanovisku (srov. Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, Lyon—Caen & Renault *Traité d. com.*).

Také o poštovní dopravě ve Francii platí v prvé řadě speciální předpisy poštovní, podpůrně však i obecné předpisy Code de commerce, pokud se týče Code civil. Soubor oficiálních textů speciálních poštovních zákonů a nařízení je obsažen ve sbírce „L'instruction général sur le service des postes“.

O právní povaze náklad. poměru poštovního je ve Francii toliko sporadicky zastáván názor, že nejde tu o poměr smluvní, nýbrž o jednostranný akt státní správy (Duguit). Jinak zastává se souhlasně, že tu jde o nákladní poměr soukromoprávní, je však sporné, je-li to poměr obchodně právní či civilně právní (ve směru prvého vyslovují se jmenovitě: Pardessus, Locré, Despreaux).

Podle italského obchodního zákona je doprava zboží a osob<sup>10)</sup> obchodem, jedná-li se o podnik dopravní („impresa di trasporti“); čl. 3., bod 13. italského obchodního zákona. Dopravní obchod řadí

<sup>10)</sup> Toliko však doprava zboží je v italském obchodním zákoně blíže normována — a to v XIII. titulu 2 knihy obch. zákona italského, nikoli i doprava osob, jež je za podmínky čl. 3, bod 13. ital. obch. zákona rovněž obchodem objektivním; na rozdíl od našeho práva není tu obmezení co do rozsahu tohoto dopravního podniku.



italská doktrína právní — stejně jako ostatní obchody, uvedené v čl. 3. cit. zákona (jednotlivé obchody „atti di commercio“ vy- počítává čl. 3. sub. č. 1—24) mezi samostatné *objektivní*, též *absolutní* obchody, „atti di commercio oggettivi“ (principali)<sup>11)</sup> t. j. takové obchody, jež — za předpokladu splnění zákonných podmínek — jsou vždy, bez dalšího, jmenovitě bez ohledu na to, kým jsou provozovány, *obchodními jednáními* (srov. Bolaffio v komentáři k obch. zák. ital., I. díl, str. 123) ; činí pak toho, kdo je „per professione“ provozuje, kupcem (čl. 8. ital. obch. zák.). Podle některých ital. teoretiků (ku příkl. Asquini, cit. spis str. 10) není pro pojem dopravního obchodu ve smyslu čl. 3., bod 13. ital. obch. zák. nutnou podmínka živnostenské provozování (tato podmínka jest však i dle Asquiniho nutná, má-li ten, kdo provozuje takovou dopravu, míti charakter kupce ve smyslu čl. 8 ital. obch. zák.) ; jest pak dle toho názoru jednotlivá doprava, jež jinak je ve vztahu k dopravnímu podniku, dopravním obchodem, a to obchodem *objektivním* (na rozdíl od případu, kdy doprava má ráz obchodu v odvození od kupecké vlastnosti jejího provozovatele resp. osoby na ní účastněné a je tedy obchodem *subjektivním* ve smyslu čl. 4. ital. obch. zák. ; srov. o pojmu subjektivních obchodů v pozn. č. 11).

<sup>11)</sup> Na rozdíl od těchto obchodů jsou subjektivními obchody podle italské doktríny právní ta jednání kupce, jež 1. nejsou svou podstatou jednáními občansko-právními a 2. z nichž nevyplývá opak toho, že nejsou jednáními kupce, čili, jak někteří spisovatelé se vyjadřují, z jejichž povahy nelze souditi na to, že by byla u nich vyloučena presumpce obchodního jednání (srov. čl. 4. ital. obch. zák.). Obojí obchody, objektivní i subjektivní, mohou pak býti podle italské doktríny právní jednak samostatné, jednak nesamostatné, akcesorní. Kdežto samostatné obchody jsou jimi buď hledíc ke kvalitě jednání, jež obch. zák. za obchod prohlašuje (samostatný obchod objektivní), nebo hledíc k vlastnosti osoby, tato jednání provozující, jakožto *kupce*, s výhradou, shora uvedenou (samostatný obchod subjektivní), jsou nesamostatné či akcesorní obchody dle italské doktríny právní taková jednání, jež svou existenci odvozují ze samostatného, ať již objektivního či subjektivního obchodu (srov. Bolaffio v komentáři k italskému obch. zák. I. díl, str. 138 „Sono quelli (scil. akcesorní obchody) che rendono possibile agevolano od assicurano un atto di commercio principale, oggettivo o soggettivo del quale per cio assumono il carattere commerciale, assoluto o presunto, a seconda che l'atto principale é oggettivamente o soggettivamente commerciale“). Jak vidno, je třídění obchodů podle italské doktríny právní jiné, než dle právní doktríny naší.

Proti tomuto názoru zastává Vivante (v komentáři k ital. obch. zák. „Codice di commercio commentato“ str. 304), že z pojmu „*imprese di trasporti*“ vyplývá, že jednotlivé, příležitostné dopravy „*trasporti isolati, casuali*“, třebaž byly úplatné, nejsou objektivními odchody, i spadají toliko — není-li u nich dána ani podmínka pro obchod subjektivní — pod ustanovení občanského zákona. Bolaffio (cit. spis str. 572) pak zastává názor, že pojem „*per professione*“ je ekvivaltní s provozováním, „*nel nome commerciale e per conto di colui che figura quale titolare dell' azienda e intende ricavare dall esercizio della medesima una fonte durevolte di guadagno*“. Jak vidno, není v italské doktríně právní jednotného mínění stran určení pojmu „*imprese di trasporti*“, speciálně pokud se týká otázky, zahrnuje-li tento pojem v sobě též dopravu jednotlivou (arci úplatnou).

Doprava zboží podle čl. 3, bod 13 italského obch. zák. je, jak uvedeno, objektivním obchodem a to, bez ohledu na kvalitu dopravcovu. Nezáleží především na tom, zda dopravcem jest kupec; nezáleží dále na tom, zda je dopravcem jednotlivec či korporace, jako nezáleží na tom, zda jest to korporace soukromá nebo veřejná; jmenovitě i doprava provozovaná státem anebo obcí může býti objektivním obchodem při splnění náležitostí čl. 3, bod 13, ital. obch. zák. Není proto námitek, proč by státní železniční i poštovní doprava podle ital. práva nemohla býti obchodním jednáním a tudíž podléhati příslušným normám ital. obch. zák. jak to ostatně vyplývá z čl. 7. ital. obch. zák.; z téhož ustanovení však plyne, že stát nemůže získati vlastnosti kupce<sup>12)</sup>. Italský obchodní zákon tudíž — na rozdíl od našeho obch. zákona — *verbis expressis* nepřiznává státu, provozujícímu obchody — tedy i dopravní obchody, jmenovitě dopravu železniční i poštovní, — kvalitu kupce. Podotknouti sluší, že — na rozdíl od našeho zákona — nemá italský obchodní zákon o železniční dopravě zvláštní ustanovení. V tomto směru přináší osnova ital. obch. zák. částečnou změnu. Stanoví sice (čl. 435), že ohledně železniční a poštovní dopravy platí především speciální předpisy; pokud však nemají příslušných ustanovení, platí ustanovení obch. zák. o dopravě, jmeno-

<sup>12)</sup> Čl. 7. ital. obch. zák. zní: „Státní provincie a obce nemohou získati vlastnosti kupce; mohou však provozovati obchody a v důsledku toho podléhají obchodním zákonům a obyčejům“.

vítě *speciální ustanovení tohoto zákona, jež upravují veřejnou dopravu* (XI. titul, III. hlava osnovy). Tato ustanovení, jež jsou vůči dosavad. zákonům novými, mají míti o proti předpisům veřejných dopravních ústavů, majícím ráz toliko *iuris contractus*, povahu kogentní.

Speciální předpisy o železniční dopravě v Itálii obsaženy jsou jednak v „základních“ zákonech o železniční dopravě z 22. pros. 1905, č. 137 a ze 7. června 1907 č. 429, modifik. zák. z 25. července 1909, č. 372 a z 13. dubna 1911, č. 310, jednak v železničním reglementu „*Condizioni e tariffe dei trasporti ferroviari*“ z 1. ledna 1922, upravujícím speciálně právní poměr vzešlý uzavřením smlouvy o železniční dopravě mezi železnicí a stranami.

Železničnímu reglementu italskému přiznává se v právní doktríně moc zákona.

Železniční doprava zboží státem provozovaná má dle ital. doktriny právní charakter obchodu dopravního (uvedenému není na překážku podle panující ital. doktriny okolnost, že tu jde o veřejnou dopravu provozovanou monopolisticky a že je zákonem stanovena povinnost železnice uzavřítí dopravní smlouvu, jsou-li jinak splněny veškeré předepsané podmínky; srov. jmenovitě Bolaffio, cit. spis I. díl str. 321, Asquini, cit. spis, Pipia, *Condizioni e tariffe*).

Poštovní doprava v Itálii státem provozovaná je normována jednak v poštovním zákoně ze 24. prosince 1899 číslo 501 (který obsáhleji než náš poštovní zákon upravuje dopravu všech druhů poštovních zásilek), jednak ve všeobecném poštovním reglementu z 10. února 1901.

V otázce právního poměru, vzešlého mezi poštou a stranami sjednáním smlouvy o poštovní dopravě, je v italské doktríně téměř jednotně zastáváno, že tu jde jako při jiných nákladních poměrech vzešlých sjednáním obecné smlouvy nákladní o poměr smluvní, kde oba kontrahenti: stát a odesílatel, vystupují jako rovnocenní činitelé (opačný názor, že tu nejde o poměr smluvní, nýbrž o jednostranný akt veřejné správy, zastávají hlavně: Vidari, Cammeo). Je však v italské doktríně spornou otázka, je-li poštovní doprava obchodem; kladně se o věci vyslovují: Navarrini, *Trattato*, III. díl č. 901, Ramella, *Della corrispondenza* str. 317. D'Amelio, *Cod. com. annotato* I. str. 57, Asquini cit. spis a částečně i Giannini

cit. spis; opačný názor zastávajú: Vivante, cit. spis I. díl č. 73, Valeri, Riv. di dir. com. XI., 288, kteří poukazují k odůvodnění svého názoru jednak na monopolní postavení pošty, jednak na zvláštní povahu korespondence jako nejčastějšího druhu pošt. zásilek; důvodně však uvádí proti tomuto názoru Asquini, že naznačené argumenty nemohou býti postačujícími proto, aby poštovní dopravě nemohla býti přiznána kvalita obchodu a jmenovitě, že čl. 3. č. 13 ital. obch. zák. sluší vztahovati i na poštovní dopravu korespondence; srov. k tomu též Bolaffio, cit. spis I. díl str. 321.

### B. Doprava osob.

Podle čl. 272, odst. 1, bod 3. je doprava osob, která se nekoná na moři (taková doprava je podle čl. 271 č. 4. obchodem absolutním) obchodem relativním, je-li provozována po živnostensku a to ústavy určenými k této dopravě. Na rozdíl od dopravy zboží, jež je relativním obchodem, je-li provozována po živnostensku, bez ohledu na rozsah živnosti, stanoví obchodní zákon jako podmínku pro kvalitu dopravy osob jako obchodu relativního, aby živnostenský její provoz dále se ve velkém totiž zvlášť k tomu cíli organizovanými zařízeními pro dopravu obstarávanou v rozsáhlé míře tak, že lze mluvit v takovém případě o „dopravních ústavech“ (jest to jeden ze tří případů, kdy obch. zák. vytýká rozsah živnostenského provozování jako kritérium pro kvalitu obchodu, pokud se týče takový obchod provozujícího kupce<sup>13)</sup>; ostatní případy v úvahu přicházející, jsou ustanoveny čl. 272 č. 1 a 5). Jako příklady „dopravních ústavů“ ve smyslu cit. ustanovení obch. zák. uvádí Randa („Österr. Handelsrecht, I. svazek str. 54) zařízení dostavníková, omnibusová, koňská, paroplavební a železniční podniky dopravní; v moderní době přicházejí v úvahu též dopravní podniky leteckých společností pro dopravu osob. Podotknouti arci sluší, že uvedené stanovení rozsahu živnostenského provozování platí s hlediska ustanovení 1. odst. cit. čl.; s hlediska posl. odst. cit. čl. nezáleží však na rozsahu živnosti kupce dopravu osob přejímajícího (Herman-Otovský cit. spis. str. 8.).

<sup>13)</sup> Srov. Randa, „Oster. Handelsrecht, I díl, str. 67.

Jinak neobsahuje obch. zákon speciálních norem pro dopravu osob. Platí tudíž pro tuto dopravu, jsoucí obchodem, toliko všeobecná ustanovení obch. zák. o obchodech. Doprava osob doznala však nehledíc k železniční dopravě, kde doprava osob je normována v železn. přeprav. řádu, normování ve speciálních ustanoveních dopravních, formulujících smluvní podmínky (pokud se železnič. dopravy osob týká, jsou příslušné normy v želez. přeprav. řádě).

Také říšskoněmecký dopravní zákon stanoví pouze, že doprava osob je obchodem a to pokud jde o dopravu osob po moři, bez nějakého obmezení živnostenského provozování této dopravy (něm. obch. zák. stanoví jak uvedeno pro všechny obchody podmínku živnostenského provozování), pokud jde o dopravu osob po souši i vnitrozem. vodách s obmezením na dopravní ústavy (§ 1. č. 5. něm. obch. zák.); jinak však nemá o této dopravě speciálních norem i stanoví jen v § 472, že předpisy o dopravě osob na železnicích stanoví železniční dopravní řád.

Francouzský dopravní zákon o dopravě osob nemá nijakých ustanovení.

Italský obch. zák. uvádí toliko mezi obchody, vypočtenými v čl. 3., v bodě 13. též dopravu osob po souši nebo po vodě (není tu obmezení na dopravní ústavy), aniž má o ní speciální ustanovení. Tuto mezeru však alespoň v hlavních rysech odstraňuje osnova italského obch. zák., přičiňujíc k ustanovením o dopravě zboží jako druhou část o dopravě osob (o dopravě jednající XI. titul., 2 knihy osnovy obch. zák. je rozdělen na 4 kapitoly; první je nadepsána „Del trasporto delle cose“, druhá „Del trasporto di persone“ třetí „Disposizioni speciali ai publici servizi di trasporto“, čtvrtá „delle prescrizione“),

V partii o dopravě osob řeší osnova jmenovitě otázky ručení takového dopravce za škody, způsobené nesplněním, nebo zpožděním dopravy (osvobozuje tu náhoda), dále ručení za nehody, způsobené cestujícím (osvobozuje náhoda nebo zavinění cestujícího; každé ujednání obmezující toto určení, je neplatné) a ručení dopravce za své zaměstnance a za následující dopravce. Zároveň je tu ustanovení o ručení za zavazadla cestujících.

Předmětem dalších našich úvah je toliko doprava nákladu zboží.

## § 2. Právní podstata dopravní smlouvy, charakterisující se jako obchod dopravní („nákladní smlouvy“).

Náš obchodní zákon nestanoví verbis expressis definici dopravní smlouvy, t. j. smlouvy, vykazující skutkovou podstatu dopravního obchodu v technickém smyslu. Pojem dopravní smlouvy dlužno stanovit ze souvislosti ustanovení 5. titulu IV. knihy obch. zák., najmě z ustanovení čl. 390 a 420 (§§ 393 a 420 slov. obch. zák.). Z těchto ustanovení plyne, že dopravní smlouvou ve smyslu obch. zák., jež označuje se v doktríně právní jako „nákladní smlouva“, sluší vyrozumívati smlouvu, kterou povozník v technickém slova smyslu obch. zák., pokud se týče kupec při provozování své živnosti, normálně k jiným než dopravním obchodům se vztahující, běře na se závazek, že dopravu nákladu po suchu nebo řekách a vodách vnitrozemských za úplatu provede (t. j. buď dopravu provede sám nebo dá ji provésti osobou jinou, však pod svou vlastní zodpovědností). K tomu cíli, aby mohl dopravu nákladu provésti, musí ovšem povozník obdržeti od odesilatele náklad, který má po dobu dopravy v uschování a za který podle zvlášť rigorosních norem ručí. Provedením dopravy nákladu pak jest, jak ze souvislosti příslušných ustanovení obch. zákona plyne, vyrozumívati též odevzdání nákladu destinátáři v dopravní smlouvě určenému, a to pravidelně na místě určení. Hledíc k uvedenému třeba dedukovati, že dopravní smlouvou ve smyslu obch. zák. běře na se povozník závazek zboží, jež obdržel od odesilatele (scilicet do uschování po dobu dopravy), dopravit na místo určení a odevzdati destinátáři.

Z toho se podává trojí elementární právní podklad dopravní smlouvy dle obch. zák.:

1. převzetí nákladu do uschování za zvýšeného ručení,
2. provedení jeho transportu a
3. odevzdání jeho destinátáři.

Všechny tři uvedené momenty tvoří integrující součást jedné a téže smlouvy, totiž smlouvy nákladní, byť i toliko provedení transportu udávalo celé smlouvě zevní její strukturu; nelze proto mluvit v tomto případě o zvláštní smlouvě, jež je druhem smlouvy depositní, stejně jako nelze mluvit o samostatné smlouvě

o dopravě s jedné strany a o smlouvě o odevzdání nákladu s druhé strany (nelze proto sdíletí náhled, se kterým setkáváme se částečně u Hellwiga v jeho spise „Verträge auf Leistung an Dritte“, jmenovitě pak u Kreinera ve spise „Kritik der Eisenbahnfrachtrechtes“, jenž rozlišuje při nákladní smlouvě mezi „Beförderungsvertrag“ a „Ablieferungsvertrag“, kterýmžto rozlišováním míní zvláště vysvětliti nabytí práv z dopravní smlouvy destinátářem; níže podáváme výklad, jak nejdůvodněji vysvětliti nabytí práv z nákladní smlouvy destinátářem, tuto smlouvu nesjednavším, aniž třeba k tomu cíli konstruovati — neodůvodněně — zvláštní smlouvu, „Ablieferungsvertrag“).

Z uvedeného rozboru prvků, tvořících právní základnu nákladní smlouvy, jest pak vycházeti při stanovení právní podstaty této, pro obchod tak důležité smlouvy.

Již z uvedených těchto tří prvků, charakterisujících smlouvu nákladní, vidno, že nelze právní její podstatu konstruovati toliko s jediného z hledisek v úvahu přicházejících. Jest to zjev, společný všem smlouvám, jež vytvořila moderní doba stále vzrůstajícího života obchodního, a jež nelze šablonovitě řaditi pod jedinou formu ustálených již typů smluv. Běží tu o smlouvy sui generis, resp. o „smíšený typ smlouvy“ obč. zákonem přímo neupravený, pro nějž dlužno použití ustanovení částečně o té, částečně o oné smlouvě, pozitivními předpisy normované, dle toho, co se jeví býti v daném případě slušnější, ekvité více vyhovující. Arci bude ponejvíce převládati i při tomto „smíšeném typu“ smlouvy určitý prvek, který pak udává takové smlouvě celkový ráz. Tímto prvkem je při nákladní smlouvě: smluvní závazek (za úplatu) k provedení dopravy nákladu z místa původu na místo určení. Smluvní závazek k provedení dopravy zboží jest ve své esenciální podstatě závazkem k provedení určitého díla jako takového (t. j. určitého efektu práce: provedení transportu) povozníkem jakožto samostatným podnikatelem (jde tu tedy o práci juristicky samostatnou) za úplatu.

Dle uvedeného jest smlouva nákladní smlouvou o dílo (ve smyslu ustanovení 1. odst. §u 1151, 2. část, pokud se týče §u 1165 a násl. obč. zák.), a to zvláštním typem této smlouvy, obchodním zákonem svérázně normovaným (srov. k tomu: Krčmář „Smlouva námezdní, „Všeobec. část obč. zák. a právo obligační — návrh

subkomise pro revisi obč. zák.“, Sedláček: „Obligační právo“, druhý díl).

Svrážná úprava tohoto druhu smlouvy o dílo dána je tím, že nákladní smlouva ve smyslu ustanovení obch. zák. vykazuje co do své právní struktury ještě dva další shora uvedené prvky, jež — s hlediska civilně právního — charakterisují jednak odrůdu smlouvy uschovací, jmenovitě receptum, (jež tu vykazuje charakter římskopráv. receptu), jednak smlouvu ve prospěch osoby třetí, arci v našem případě v obou směrech s určitou modifikací, odlišující náš právní institut od podobných ústavů práva občanského; o obou těchto prvcích, jež — jsouce integrující součástí celkové smlouvy nákladní — udávají jí ráz smlouvy o dílo sui generis, promluvíme zvláště v dalších šech 3 C. a 4.

Předem budiž v tomto a v dalších dvou šech naznačena právní úprava normální smlouvy nákladní ve smyslu ustanov. obch. zák.; v souvislosti s tím buďtež dále uvedeny dva hlavní druhy této smlouvy, speciálními předpisy dopravními odlišně normované (železniční a poštovní smlouva nákladní). O případě modifikace normální smlouvy nákladní (čili modifikace normálního poměru nákladního) pojednáme zvláště v šu 5.

Nákladní smlouva ve smyslu obch. zák. sjednává se mezi povozníkem a odesilatelem (tímto bývá začasto speditér, který uzavírá s povozníkem nákladní smlouvu svým jménem na účet komitenta; o tom srov. ještě v šu 6); smluvníky jsou toliko: povozník a odesílatel; příjemce (destinátář) není účasten sjednání nákladní smlouvy (abstrahujíc od případu v praxi též někdy se vyskytujícího, že odesílatel je zároveň destinátářem, dávaje si přímo na sebe zaslati zboží), stává se však v určitém období účasten právního poměru, založeného smlouvou nákladní, tak zv. „nákladního poměru“, čili v určitém období „vstupuje v nákladní poměr“ (vysvětlení, jakým způsobem stává se destinátář účastným nákladního poměru, jehož založení nákladní smlouvou nebyl účasten, podáváme v šu 3 C).

Sjednání nákladní smlouvy není podle obch. zák. vázáno na nějaké formálnosti (ovšem smluvní strany mohou se na určité formě dohodnouti); platí tu všeobecná ustanovení čl. 317 obch. zák. Dle toho stává se smlouva nákladní perfektní souhlasným projevem vůle smluvních stran; reálného plnění, t. j. odevzdání



zboží k dopravě není k perfekci nákladní smlouvy dle obch. zák. zapotřebí (arci pro závazek povozníka z nákladní smlouvy, jmenovitě pro jeho ručení za zboží, je podmínkou, že povozník (po příp. jeho zaměstnanci) přijal od odesilatele zboží k cíli jeho dopravy).<sup>14)</sup> Pro právoplatné sjednání nákladní smlouvy není obch. zákonem obligatorně předepsáno vystavení nějaké listiny. Nákladní list i náložný či nakládací list — listiny to užívané při náklad. smlouvě dle čl. 390 a násl. obch. zák. — nejsou listinami, pro existenci nákladní smlouvy ex lege obligatorními; vystavení obou listin je dle obch. zák. toliko fakultativní: vystavení nákladního listu může dle čl. 391, odst. 2. obch. zák. (§ 394, 2. odst. slov. obch. zák.) povozník požadovati. (Vystavení nákladního listu jest zhusta i dle usance obvyklým; naopak zase někdy již z povahy daného případu na příkl. při dopravě nákladu nosičem samým, vyplývá, že vydání nákladního listu je mlčky vyloučeno); vystavení nakládacího listu pak předpokládá dle čl. 413, odst. 1. obch. zák. (§ 415 slov. obch. zák.) předchozí ujednání mezi odesilatelem a povozníkem. Z obou uvedených listin pouze nakládací list působí modifikaci normálního nákladního poměru, založeného nákladní smlouvou, což má příčinu v tom, že skýtá — jako cenný papír — legitimovanému jeho vlastníku samostatné, od základní smlouvy (byť i měl s touto stejnou causu debendi, t. j. causu transporti) neodvislé právo na vydání nákladu (o věci pojednáno v § 5.) Naproti tomu je nákladní list pouhým papírem důkazním o sjednané smlouvě nákladní a třeba by měl podle ust. obch. zák. právní význam pro uplatňování právních nároků z nákladní smlouvy, není pro výkon těchto práv nikdy hmotně právní podmínkou, totiž v tom smyslu, že by byl pro výkon těchto práv jedinou hmotně právní podmínkou v zásadě nahraditelnou; obch. zák. předepisuje — i v případě vystavení nákladního listu — pro výkon práv z nákladní smlouvy ještě splnění dalších podmínek, jež určují utváření se nákladního poměru, smlouvou nákladní založeného — jediné splnění těchto skutečností je podmínkou pro uplatňování těchto práv v případě, že k vystavení nákladního listu nedošlo, — sama pak podmínka nákladního listu je nahraditelná jiným důkazním prostředkem o sjednané nákladní smlouvě.

<sup>14)</sup> Srov. k tomu rozhodnutí nejvyšš. soudu ze dne 13. března 1920: Rv-I-112-201, č. 459 Sbírky „Vážný.

Proto nelze tvrditi, že by vystavení nákladního listu modifikovalo nákladní smlouvu, pokud se týče nákladní poměr; naopak obchodní zákon má na zřeteli jako normální případ ten, kde byl vystaven nákladní list, (srov. Herman-Otavský, cit. spis str. 110), z čehož ale nevyplývá, že by jeho ustanovení (s výjimkou těch, jež se toliko nákladním listem zabývají, resp. toliko jeho existenci předpokládají) neplatila na případy, kdy netoliko k vystavení tohoto listu nedošlo pouze proto, že o to povozník nežádal, nýbrž i na případy, kdy je vystavení tohoto listu podle okolností konkrétního případu považovati za vyloučené podle intence stran.

O podstatě a právním významu nákladního listu vložil jsem obšírněji ve shora cit. spise „O nejdůležitějších listinách, užívaných při nákladní smlouvě“. Z důvodu účelnosti a přehlednosti poukázal jsem i na tomto místě — však jen způsobem co nejstručnějším — na právní význam tohoto listu při nákladní smlouvě. Nákladní list vystavuje odesílatel (naproti tomu vystavitelem nakládacího listu je povozník) a odevzdá ho při sjednání nákladní smlouvy — před započítím vlastního transportu povozníkovi; nákladní list provází po té zboží na cestě a po příchodu zboží na místo určení se vydá destinatáři (je tedy otevřeným listem vydaným odesílatelem a adresovaným destinatáři, jemuž se má po skončení dopravy odevzdati).

Nákladní list je důležitým důkazním prostředkem o nákladní smlouvě, pokud se týče o jednotlivých ujednáních této smlouvy (není arciť jediným důkazním prostředkem, neboť ustanovení čl. 391, odst. 1 obch. zák. bylo derogováno civilním řádem soudním). Kromě toho je, jak je shora vytčeno, tento list významným činitelem při uplatňování práv z nákladní smlouvy (v úvahu přicházejí jmenovitě ustanovení čl. 401, odst. 1., 402, odst. 1 a 410, odst. 1 obch. zák., § § 403, odst. 2, 404, odst. 1, 412, odst. 1 slov. obch. zák.) resp. i pro vznik závazku s náklad. smlouvy (čl. 406, § 408 obch. zák.), není však v tomto směru hmotně právní podmínkou. Jmenovitě pak sluší dále vytknouti, že nákladní list není — na rozdíl od nakládacího listu — způsobilým k symbolické tradici nákladu (srov. Randa, Eigentum, str. 317 pozn. 12); odevzdání jeho nemá nikdy právní efekt odevzdání nákladu.

Nákladní smlouva železniční je co do své právní podstaty rovněž smlouvou o dílo, kombinovanou prvky smlouvy uschovací (s přísným ručením za náklad) a smlouvy ve prospěch osoby třetí.

Pokud se otázky způsobu sjednání této smlouvy týká, požaduje se, hledíc k ustanovení čl. 53 železn. přeprav. řádu, k pravoplatnému sjednání této smlouvy kromě odevzdání nákladu vystavení a odevzdání železničního listu nákladního. Jest tedy železniční smlouva nákladní smlouvou formální (železniční list nákladní je sice nutnou podmínkou pro vznik železn. smlouvy nákladní, nikterak však po způsobu listin dispositivních jedinou podmínkou pro její vznik). Uvedeným liší se železniční smlouva nákladní od obecné náklad. smlouvy. Jako další důležitý rozdíl železn. smlouvy nákladní, spočívající ve zvláštní kvalitě této dopravy resp. tohoto dopravce vůči obec. smlouvě nákladní sluší uvést ustanovení čl. 4 železn. přeprav. řádu (jemuž obdobné ustanovení §u 8 železn. provozn. řádu ze 16. listopadu 1851, č. 1 z r. 1852 říš. zák.), dle něhož je železnice povinna „provést přepravu“ t. j. uzavřít nabídnutou jí smlouvu dopravní odesilatelem za podmínek, že za 1. bylo vyhověno platným podmínkám přepravním, 2. je přeprava možná pravidelnými prostředky přepravními, 3. není přeprava zakázána zákonnými předpisy nebo opatřeními učiněnými z důvodů veřejného pořádku a 4. nebrání-li přeprava okolnosti, jež železnice nemohla odvrátiti a jež zdolati nebylo v její moci.

Uvedené ustanovení, vztahující se na dopravu zboží, jež je v podstatě stanoveno též v čl. 422 obch. zák., vyplývá jako vnitřní důsledek toho, že železnice má faktický monopol k provozování železniční dopravy, i jsou tudíž uživatelé této dopravy při volbě dopravce fakticky obmezeni. O dalších úchylnkách, jež jeví speciální právní úprava železničního nákladního poměru, bude stručně naznačeno ještě v souvislosti v dalších šech (o právní povaze železničního listu nákladního srov. bližší v §u 2 kap. II. mého spisu „O nejdůležitějších listinách atd.“). Podotknouti sluší, že smluvní obsah, pokud jde o železniční smlouvu nákladní, je formulován — vedle ust. žel. přeprav. řádu — též v železničních tarifech; tyto musí býti podle čl. 6 žel. přeprav. řádu „řádne“ vyhlášeny (podmínky pro řádné vyhlášení tarifů budou pojaty do vládního nařízení, opírajícího se o § 3. zák. č. 110 z r. 1927), čímž stávají se, pokud jich lze na konkrétní případy smluv použití, součástí smluvního obsahu, třeba odesílatel jejich obsahu nezná (nastává tu zjev, zvaný v doktríně právní „*submitio in contrahendo*“; o věci srov. Herman-Otavský, cit. spis, § 7 a 41).

Nákladní smlouva poštovní, regulovaná ustanoveními poštovního řádu, je ve své podstatě rovněž smlouvou o dílo, kombinovanou prvky smlouvy uschovací (s přísným ručením za zboží) a smlouvy ve prospěch osoby třetí: v posléz uvedeném směru arci jeví se odchylka od obecné smlouvy nákladní i od železniční smlouvy nákladní potud, že jak níže uvádíme, trvá právo odesílatelovo z této smlouvy, spec. jeho právo disposiční stran pošt. zásilek až do momentu faktického odevzdání pošt. zásilky příjemci; přesto příznává se v doktríně právní i této smlouvě ráz smlouvy ve prospěch osoby třetí (srov. pro obor našeho práva: Koestler Postgesetz und Postordnung, pro obor práva francouzského zastávají tento názor jmenovitě: Sanslaviile, Lacombrade, Jardel; pro obor italského práva: Valeri a částečně Vivante).

O zákonné povinnosti pošty, uzavřítí požadovanou od ní smlouvu nákladní, normované v §u 4 pošt. řádu, platí vice versa uvedené o železniční smlouvě nákladní (ježto při poštovní dopravě jde — ve smyslu ust. § §u 1 a 7—14 pošt. zákona o tak zv. poštovním regálu — o právní monopol státu k dopravě pošty, je povinnost ta — jakožto korelát uvedeného práva pošt. ústavu — ještě více odůvodněna než v železniční dopravě; srov. k věci: Giannini, Trattato di diritto postale, str. 96, kde autor se případně vyjadřuje, že zákonná povinnost pošty, uzavřítí smlouvu o pošt. dopravě, jsou-li splněny předepsané podmínky, nevylučuje, nýbrž potvrzuje ideu smluvní).

K perfekci pošt. smlouvy nákladní je zapotřebí reálného odevzdání zásilky; další formálnosti vyžadují se pouze u určitých druhů pošt. zásilek (u obyčejných zásilek listovních stačí podání jejich vložení do poštovní schránky, což je považovati, pokud stalo se tak v době stanovené k vybírání pošt. schránek, netoliko za ofertu strany, nýbrž zároveň i za její akceptaci poštou, mlčky projevenou, — akceptace je tu umístěním pošt. schránek konkrétním činem generelně projevená; tento názor zastávají jmenovitě: Meili, Mittelstein pro obor práva něm., Jardel pro obor práva franc. a Giannini pro obor práva ital.; bližší srov. v cit. mém pojednání v časopise „Čs. pošta“, kdež podrobněji jsou nastíněny formálnosti, pokud se týká ostatních druhů pošt. zásilek). Podotknouti sluší, že při poštovní smlouvě nákladní nepřichází — jako při obecné smlouvě nákladní i železniční — nákladní list; tak zv. pošt. prů-

vodka, užívaná obligatorně při pošt. balících, není co do své podstaty nákladním listem (není vystavována odesilatelem i není důkazní listinou o smlouvě o pošt. dopravě), nýbrž je v podstatě druhou adresou zásilky, již provází a slouží ostatně účelům poštovně manipulačním, zároveň však vykonává — jako vedlejší úkol — funkci dodacích listů poštovních, jež jsou papíry legitimačními (bližší o pošt. průvodce srov. v cit. mém pojednání a spise.)

Smlouva o dopravě nákladu ve smyslu franc. práva, charakterisující se jako obchod (t. j. jde-li o dopravu prováděnou jako podnik) spadá pod smlouvy obchodní (*les contrats commerciaux*), jež jsou v zásadě smlouvami consesuálními, neformálními (k perfekci nákladní smlouvy ve smyslu franc. obch. zák. není nutné zapotřebí vystavení nákladního listu, *lettre voiture*<sup>15)</sup>; pokud jde o občanskoprávní smlouvu platí ust. č. 1109 a násl. *code civil*, t. j. stačí souhlas smluvních stran). Přes to žádá se podle některých autorů k perfekci nákladní smlouvy reálného plnění, t. j. odevzdání zboží; srov. jmenovitě Lyon—Caen & Renault, cit. spis str. 453, Thaller, cit. spis str. 717; uvedené zastává se — *arci* důvodněji vzhledem k speciálním pozitivním ustanovením, železničním — o smlouvě o železniční dopravě a o poštovní dopravě; srov. Bazet, *Cours de droit commercial*, str. 109.

Co do své podstaty považuje se nákladní smlouva dle franc. práva za kombinaci smlouvy o dílo a smlouvy o uschování; srov. Lyon—Caen & Renault, str. 453, Fuzier-Daraz, cit. komentář II. díl, str. 486. Kromě uvedeného setkáváme se ve francouzské literatuře — a to hlavně v souvislosti s odůvodněním nabytí práv z nákladní smlouvy příjemcem, tuto smlouvu nesjednavším, — s aplikací ustanovení *code civil* o smlouvách ve prospěch osoby třetí na nákladní smlouvu; srov. jmenovitě Roger cit. spis str. 32: „une stipulation de la parte de l'expéditeur pour autrui valable en faveur du destinataire“; o věci srov. ještě níže.

V zásadě platí o podstatě a vzniku nákladní smlouvy a o nákladní smlouvě poštovní a železniční totéž, co platí o obecné smlou-

<sup>15)</sup> Uvedená zastává se téměř jednotně ve franc. doktríně právní přes to, že znění čl. 101 franc. obch. zák. by svědčilo opačnému mínění (srov. jmenovitě Cohendy-Darras, cit. spis I. díl, str. 456, Lyon-Caen & Renault, cit. spis, str. 454); podotknouti jest, že nákladní list dle franc. obch. práva může být vystaven též na řad anebo na majitele.

vě nákladní (srov. č. 107 code de comm.). Důležitý reflex arci jeví i podle franc. práva na nákladní smlouvu, provozovanou státem, osoba dopravce, což je aktuelní jmenovitě tam, kde jde o dopravu provozovanou veřejnými ústavy dopravními, majícími buď právní monopol (poštovní doprava) aneb alespoň faktický monopol (železniční doprava). V příslušných reglementárních ustanoveních je vysloveno jednak, že strana sjednávající nákladní smlouvu, je vázána na podmínky, stanovené v dopravních reglementech a tarifech, jednak, že dopravce, t. j. v daném případě stát, nesmí, vyjímajíc nepřekonatelné překážky, odepřítí, jsou-li stranou splněny příslušné podmínky, převzetí žádané dopravy.

Franc. obch. zák. obsahuje speciální ustanovení o smlouvě o námořní dopravě (t. zv. l'affrètement resp. nolisement).

Definice dopravní smlouvy podle italského obchodního zákona (čl. 388 ital. obch. zák.) zavdává svou nejasností v teorii italského práva podnět k různým sporným výkladům. Čl. 388 ital. obch. zák. mluví totiž v odst. 1, že „dopravní smlouva pozůstává mezi speditérem nebo odesilatelem, který odevzdá zboží k dopravě a mezi podnikatelem, který předsevezme provedení dopravy ve vlastním jméně a na účet druhého, anebo mezi některým z těchto a povozníkem, který předsevezme na se dopravu provéstí“; v odst. 2 cit. čl. se pak praví, že pod slovem „vettore“ (povozník) je vyrozumívati toho, kdo předsevezme jakýmkoli způsobem, že provede nebo dá provéstí dopravu.

Této definici obch. zák. vytýká se v italské teorii právní a to právem, že není ani jednoduchá, ani jasná, ježto kumuluje odlišný právní institut komise k dopravě s vlastní smlouvou dopravní a obsahuje vlastně — kromě vlastní definice dopravní smlouvy mezi odesilatelem a povozníkem — definici dvojích smluv: smlouvy mezi tím, kdo dá příkaz k dopravě a tím, kdo příkaz ten přijímá a smlouvy mezi tím, kdo příkaz k dopravě přijal a mezi povozníkem.

De lege ferenda navrhuje prof. Asquini, jeden z nejlepších znalců italského soukromého práva dopravního, v cit. spise jednodušší a přesnější definici dopravní smlouvy takto: „Dopravní smlouva je ta, kterou určitý subjekt (povozník) předsevezme za určitou sumu dopravu zboží nebo jiné hmotné věci z jednoho místa na jiné místo pod vlastním opatrováním“.

Reformní návrhy, poukazující na nepřesnost dosavadní definice dopravní smlouvy v italském obchodním zákoně, vedly k stanovení nové, jednodušší ale přesnější definice dopravní smlouvy po způsobu návrhu prof. Asquiniho v osnově italského obch. zák.

Nákladní smlouva podle ital. obch. zák. je neformální; vystavení nákladního listu (*lettera di vettura* — který podle čl. 389 ital. obch. zák. může být též vystaven na řad nebo na majitele —) je fakultativní (arg. čl. 389 ital. obch. zák.).

### § 3. Právní postavení stranúčastněných na nákladní smlouvě.

#### A. Odesílatel.

Nákladní smlouva sjednává se mezi odesílatelem a povozníkem. Odesílatel a povozník jsou vlastní kontrahenti této smlouvy; destinatář (příjemce) pokud je osobou od odesílatele odlišnou, neníúčasten sjednání této smlouvy i není jejím kontrahentem, nabývá však při splnění určitých obch. zák. stanovených skutečností práv z této smlouvy (po způsobu *tertium re smlouvy* v jeho prospěch uzavřené) se současným převzetím určitých závazků z této smlouvy (o tom srov. v odd. C tohoto řu).

Odesílatel uzavírá nákladní smlouvu svým jménem i jest z této smlouvy vůči povozníkovi oprávněn i zavázán v mezích obch. zák. vytčených (kdo uzavírá nákladní smlouvu jménem osoby jiné, svého mandanta, tedy jako jeho přímý zástupce, bývá faktickým podatelem nákladu, není však právně odesílatelem i není z této smlouvy ani zavázán ani oprávněn; naproti tomu jest právně odesílatelem *speditér*, t. j. kdo svým jménem, ale na účet svého komitenta „zasílatele“ nákladní smlouvu uzavírá; o rozlišování mezi poměrem nákladním a spedičním v posléz uvedeném případě srov. v řu 6. tohoto pojednání).

Oprávnění odesílatelovo z nákladní smlouvy týká se v podstatě požadovaného jím řádného dopravení nákladu na místo určení a odevzdání destinatáři, jím určenému. Vlastního efektu tohoto oprávnění dostává se arci v normálním případě, totiž, je-li adresát osobou od odesílatele odlišnou, této osobě, nikoli odesílateli.

To ale platí v podstatě jen pokud jde o odevzdání nákladu destinátáři, nikoli pokud jde o dopravu jako takovou. Oprávnění týkající se dopravy jako takové, normuje obch. zák. jako výlučné odesílatelovo oprávnění (to platí ovšem toliko o normálním případě náklad. poměru, nikoli o případě modifikace jeho při vystavení a v oběh dání nakládacího listu). Po ukončení transportu před faktickým odevzdáním nákladu, kdy již přichází do popředí vlastní oprávnění destinátárovo, přiznává obch. zák. vedle odesílatele též destinátáři oprávnění týkající se dopravy; výlučně destinátáři pak přiznává obch. zák. tato práva v uvedeném období při splnění dalších náležitostí, uvedených v čl. 402 a 405 obch. zákona.

Oprávnění odesílatele, vztahující se na dopravu jím odevzdaného nákladu, v obch. zák. normované, jest jmenovitě příkazní (disposiční) právo; stran tohoto práva je jmenovitě v obch. zák. blíže upravena otázka, do které doby přísluší toto právo odesílateli, a to buď výlučně aneb alespoň vedle destinátáře; uvedené pak platí mutatis mutandis i o ostatních oprávněních z nákladní smlouvy.

Podle ustanovení čl. 402 našeho obch. zák. (§ 404 slov. obch. zák.) jakož i hledíc k čl. 405 našeho obch. zák. (§ 407 slov. obch. zák.) přísluší odesílateli — předpokládajíc, že nahradí povozníkovi příslušné výdaje, a za podmínky, že nebude zhoršena situace povozníkovy ve smyslu smluvního jeho závazku z nákladní smlouvy — příkazní či disposiční právo stran dopravovaného nákladu. Právo příkazní, tak jak jest upraveno v obch. zák., platí toliko pro dopravu jsoucí obchodem. Pro dopravu nevykazující ráz obchodu, třeba při řešení otázek, jež tvoří skutkovou podstatu instituce příkazního práva podle obch. zák., sáhnouti ke korespondujícím ustanovením obč. zák., jež lze na daný případ subsumovati. Poněvadž dopravní smlouva vykazuje též, jak níže uvádíme, ráz smlouvy ve prospěch osoby třetí, bude na místě použití pro řešení těchto otázek příslušných ustanovení obč. zák. o smlouvách ve prospěch osoby třetí (kterážto ustanovení ovšem *verbis expressis* danou věc tak jasně nerozhodují jako ustanovení obch. zák.)

Příkazní právo pozůstává v oprávnění, udělení povozníkovi příkazy, pozměňující původní ujednání o dopravě zboží (tak zv. *contreordres*). Toto oprávnění přísluší především odesílateli; týž



nepozbývá totiž odevzdáním nákladu povozníkovi možnosti, zbožím disponovati a zůstává tedy i nadále, jak Eger („Deutsches Frachtrecht“) praví, „dominus negotii“. Povozník přejímá pouze zboží svěřené mu k dopravě; detinuje je i nadále pro odesilatele. Platí pak podle našeho obchodního zákona, že odesílatel je výlučně oprávněn disponovati nákladem jen potud, pokud je zboží na cestě. (Jediná výjimka z této zásady platí pro případ vystavení nakládacího listu, což je případ modifikace nákladního poměru; o tom srov. níže.) Po příchodu zboží<sup>16)</sup> na místo určení (což vykládáme z důvodu, že v případě ztráty nákladu nebo zpoždění jeho dopravy by při striktním držení se podmínky „příchodu zboží“ byl vstup destinátáře v nákl. poměr ilusorní, šřeji též jako po uplynutí doby, kdy zboží mělo dojít na místo určení)<sup>17)</sup> jest kromě odesílatele i destinátář oprávněn udíleti příkazy povozníkovi stran zásilky, k přepravě odevzdané. V tomto období jsou tedy jak odesílatel, tak i příjemce oprávněni udíleti příkazy povozníkovi (stojíme-li na stanovisku, že nákladní smlouva jest druhem smlouvy ve prospěch osoby třetí, t. j. v daném případě ve prospěch destinátáře učiněné, setkáváme se tu s oním případem, jež Hellwig ve spise „Verträge auf Leistungen an Dritte“ charakterisuje jako „Gesamtgläubigerschaft“). Při uplatňování disposičního práva jak odesílatelem, tak i příjemcem má v pochybnosti přednost příkaz odesílatelův, což lze odůvodniti tím, že odesílatel je předem oprávněným z náklad. poměru. To, že destinátář po příchodu zboží na místo určení může udíleti příkazy povozníkovi stran zásilky, k přepravě odevzdané, jest vysvětliti tím, že vstupuje momentem příchodu zboží resp. uplynutím doby, do kdy mělo zboží dojít na místo určení, v nákladní poměr (na kterém při sjednání nákladní smlouvy účasten nebyl) jako tertius ze smlouvy jeho v prospěch sjednané; o věci srov. výklad níže. Jediná výjimka platí podle ustanovení čl. 404 našeho obch. zák. (§ 406 slov. obch. zák.) podle něhož může destinátář již před příchodem zboží na místo určení činiti opatření, jichž je třeba, aby dopravovaný náklad byl za-

<sup>16)</sup> Obch. zákon mluví jednak u příchodu zboží (čl. 402, 404), jednak o příchodu povozníka. (čl. 405.); vzhledem k tomu, že u velkých dopravních ústavů o „příchodu povozníka“ fakticky mluveno býti nemůže, sluší zastávati, že rozhodující je příchod nákladu.

<sup>17)</sup> Uvedení je pozitivně normováno v ital. obch. zákoně.

jištěn před škodou, i může v tom směru udělití povozníkovi potřebné příkazy. O tom, co sluší rozuměti „opatřeními, nutnými k zajištění nákladu“ se obch. zák. blíže nezmiňuje i dlužno věc rozhodnouti podle konkrétního případu, vždy však toliko s hlediska účele, který má cit. ustanovení na mysli, t. j. zabezpečení dopravovaného nákladu před případnou škodou, jž by mohl náklad při dopravě utrpěti. Běží tedy pouze o určitý, speciální případ „disposice“.

Po příchodu nákladu na místo určení, resp. po uplynutí doby, kdy zboží mělo přijíti na místo určení, pozbývá odesílatel disposičního práva buď když byl odevzdán nákladní list destinatáři, anebo když žaloba tohoto proti povozníkovi na vydání nákladního listu a zboží bylo povozníkovi doručena (tak vykládáme ustanovení posl. věty čl. 405 našeho obch. zák., který sice verbis expressis mluví o „vznesení žaloby“, „Anstellung der Klage“, což však sluší s hlediska procesně-právního vykládati ve smyslu doručení žaloby, ježto pouhé podání žaloby, o němž povozník ani věděti nemusí, nemůže přece účel, zamýšlený citovaným ustanovením čl. 405 obch. zák. splniti; tak vykládá cit. předpis jmenovitě i prof. Herman-Otavský — srov. jeho spis „O obchodech podle IV. knihy obch. zákona, str. 116; srov. k tomu § 232 civ. řádu soud.; slov. obch. zák. mluví v § 407 v téže souvislosti o „zavedení sporu“.) Uvedenými dvěma momenty, odevzdáním nákladního listu nebo doručením žaloby destinatáři na vydání nákladního listu a zboží (oboje po příchodu zboží na místo určení) stává se destinatář „dominus negotii“. Je sporno, zda nastoupení uvedených momentů má v zápětí zánik disposičního práva odesílatele, — či zda jde pouze o suspendování těchto práv, takže tato, nejsou-li uplatněna destinatářem, opět ožívou (scil. ve prospěch odesílatele). Názor prve uvedený zastává jmenovitě Eger (v souvislosti s jeho teorií, že příjemce jest cesionářem práv odesílatelových), názor druhý zastávají jmenovitě Staub a Cannstein a shledáme se s ním též v býv. rak. judikatuře. Úvahy níže uvedené o tom, že smlouva přepravní je druhem smlouvy ve prospěch osoby třetí a že destinatář nabývá oprávnění z náklad. smlouvy teprve tím, že vstoupí v nákladní poměr, vedou k obhájení tohoto názoru. Sankce proto, aby povozník uposlechl jen příkazů osoby oprávněné, je dána v odst. 2. čl. 402 obch. zák., kde se praví, že — neřídí-li se povozník po odevzdání nákladního

listu příjemci po příchodu zboží na místo určení příkazy tohoto — ručí mu zboží (je povinen nahraditi mu plnou škodu, kterou utrpěl tím, že povozník příkazů jeho nedbal). Vice versa sluší podle tohoto ustanovení postupovati, když povozník neuposlechne (scil. před uvedenou dobou) příkazů odesílatelových. Jak příjemce tak i odesílatel jest chráněn před škodou, vzniklou neuposlechnutím příkazů oprávněného povozníkem (o věci srov. ještě odd. 3 tohoto šu).

Pokud se týká otázky rozsahu disposičního práva, třeba uvést, že čl. 402 obch. zákona sice mluví jen o vrácení zboží nebo vydání jeho jinému příjemci, než v nákladním listu označenému; nutno však, hledíc k ratio legis, vykládati — po způsobu převládající doktriny právní — zmíněné ustanovení tak, že jsou v tomto — pouze demonstrativním — výpočtu zachyceny jen hlavní, typické způsoby contre-ordre, a že lze udělit povozníkovi i jiné pozměňující příkazy, pokud, jen se tím neukládají povozníkovi nové závazky (ohledně nichž bylo by zapotřebí nové smlouvy); to lze dedukovati z 2. odst. cit. čl., kde mluví se o příkazech příjemcových bez jakéhokoli obmezení. Ten, kdo udílí povozníkovi příkazy, má se na jeho žádost řádně legitimovati. Podle našeho práva není nákladní list legitimačním papírem. Za to jest dostatečnou legitimací nakládací list, který arci nad to je i cenným papírem, a to tradičním, prostřednictvím jehož může jeho majitel zbožím disponovati a to již za přepravy. V železniční přepravě jest pro výkon příkazního práva legitimací duplikát náklad. listu; (o tom srov. níže). Pro výkon příkazního práva není v našem obchodním zákoně předepsána určitá forma (příkazy mohou býti uděleny písemně, ústně, telegraficky a p.). Jak uvedeno je trvání disposičního práva odesílatelova (výlučně odesílatelova nebo jeho práva disposičního, pozůstávajícího vedle téhož práva destinátářova) shora uved. momenty limitováno; to arci platí pouze, vstoupí-li destinátář v nákladní poměr. Odmítne-li tak učiniti, oživuje opět disposiční právo ve prospěch odesílatele, který může jmenovitě dáti povozníkovi příkaz o vydání zboží jinému příjemci nebo vrácení zboží jemu samému, arci proti náhradě vřadajů, jež tím povozníkovi vzešly.

Disposiční právo — jakož vůbec oprávnění z nákladní smlouvy — přísluší ve shora uvedeném stadiu odesílateli nezávisle na právním poměru mezi odesílatelem a příjemcem (to platí vice versa

i o právech příjemce po jeho vstupu v nákladní poměr): Přísluší pak toliko odesílateli (pokud se týče — po vstupu příjemce v nákladní poměr — také příjemci), nikoli osobě třetí, na nákladním poměru nezúčastněné (leda že by šlo o právoplatný postup těchto práv osobě třetí, což platí speciálně i o nabytí těchto práv osobou třetí prostřednictvím právoplatného nabytí nakládacího listu nebo konnossementu osobou třetí); nepřísluší tedy — scil. bez dalšího — ani vlastníku nákladu; uvedené je jmenovitě aktuální při nabytí nákladu příjemcem před tím, než vstoupil v nákladní poměr podle ust. posl. věty § 429 obč. zák. K tomu se podotýká: Podle §u 429 obč. zák. nastává odevzdání nákladu — scil. k účelu nabytí vlastnictví — teprve tehdy, když jej příjemce obdrží, leda že by příjemce tento způsob odeslání sám určil nebo schválil: V tomto případě nabývá příjemce již momentem odevzdání nákladu povozníkovi vlastnictví dopravovaného nákladu. Toto ustanovení jest, jak Krčmář (ve spise „Práva věcná“, II. díl, str. 83 a násl.) blíže proti názoru Zeillerovu s poukazem na ratio legis vykládá, považovati za singulérní ustanovení o přechodu vlastnictví (a také držby); zákon vyslovně nestanoví, že by schválení dopravního prostředku muselo se státi dříve než byla věc odevzdána dopravě; o tom, v čem jest spatřovati schválení dopravního prostředku, jest, jak Krčmář na uvedeném místě vykládá, rozhodnouti dle obecných ustanovení. V ustanovení §u 429 obč. zák. — stejně jako v ustanovení §u 427 obč. zák. — spojuje zákon přechod vlastnictví se skutečnostmi, jež by podle obecných ustanovení nepůsobily přechodu držby.

Podle uvedeného nabývá příjemce vlastnictví dopravované věci již odevzdáním nákladu povozníkovi za podmínky, že způsob odeslání schválil. Přes to nepřísluší mu v uvedeném případě před tím, než vstoupí v nákladní poměr, disposiční právo jakož i ostatní oprávnění z nákladní smlouvy; jest tedy jeho vlastnictví trváním disposičního práva jakož i ostatních oprávnění odesílatelových z nákladní smlouvy obmezeno; z toho arci nenásleduje, že by nemohl jakožto vlastník zboží vymoci soudně na odesílateli, aby hájil jeho zájmů, nebo aby mu příslušná práva z nákl. smlouvy postoupil; půjde tu eventuelně o získání soudním rozsudkem titulu pro zabavení nároku odesílatele z nákladní smlouvy; posléz uvedené platí arci o každém vlastníku nákladu. V otázce obmezení

vlastnictví nákladu, nabytého podle posl. věty §u 429 obč. zák., trváním disposič. práv odesílatelových srov. rozhodnutí býv. rak. nejvyš. soudu z 28. prosince 1909, č. XII — 4856 a rozhod. našeho nejvyš. soudu Rv-1-321-23 z 19. září 1923, č. 2950 cit. sbírky a poznámky k němu v mém článku v časopise „Čs. pošta“, roč. IX., č. 8.).

Příkazní právo, jak uvedeno, zakládá se výlučně na nákladním poměru; je tu tedy právní poměr odesílatele k příjemci irrelevantní. Naopak je posléz uvedený poměr směrodatný pro tak zv. právo stihací (srov. Lutz, Protokolle, str. 4776.) Podstata stihacího práva, jež bylo v našem právním řádu normováno teprve v novém konkursním řádu (a to hlavně s hlediska, odpomoci nedostatkům dosavadního právního řádu, jež kupectvo při zaslání zboží osobám, upadnuvším po zaslání zboží do konkursu, zvláště pocífovalo) spočívá v tom, že prodátele nebo nákupní komisionář může zboží, jež zaslal z jiného místa konkursantovi a jež jím nebylo ještě zcela zapláceno, zpět požadovati, toliko však za podmínky, že zboží nedošlo již před uvalením konkursu na místo dodací, a nepřešlo do „opatřování“ konkursanta nebo jiné osoby pro něho (arg. § 45 konkurs. řádu). Totéž právo uděleno je prodávateli a nákupnímu komisionáři ve vyrovnávacím řáde ohledně jimi zaslaného z jiného místa zboží a zcela ještě nezaplaceného dlužníkem, stran jehož bylo zahájeno vyrovnávací řízení (§ 22 vyrovn. řádu). Poněvadž předpis § 22 vyrovn. řádu pozůstává na témže podkladě jako § 45 konk. řádu, obmezíme se v dalším na toto ustanovení.

Podle uvedeného je obmezeno stihací právo na tyto předpoklady:

1. Oprávněn k výkonu stihacího práva je toliko prodátele nebo nákupní komisionář, resp. podkladem pro stihací právo je kupní smlouva nebo nákupní komise. Kupní smlouva nemusí byti obchodem (ve smyslu čl. 337 a násl. obch. zák.; srov. Bartsch-Pollak, Konkursordnung, I. díl, str. 346). Nákupní komise je arci obchodem (ve smyslu ustanovení čl. 360 a násl. obch. zák.). Podle slovenského konkursního řádu (§ 44) je stihací právo obmezeno toliko na smlouvy k upnutí; ustanovení o nákupním komisionáři tu obsaženo není. (další úchytkou vůči našemu právu je, že je stihací právo dle 45 slov. konkurs. řádu vyloučeno, splní-li správce podstaty smlouvu.)

2. Stihací právo se vztahuje na „zboží“; o tomto pojmu platí tu, co rozuměti jest zbožím v obvyklém smyslu, totiž že tu jde o movité věci, jež jsou předmětem obchodního styku; spadají sem jmenovitě též cenné papíry a peníze.

3. Musí se jednati o zaslání zboží z jiného místa. Aby snad obmezovalo se stihací právo na případ, že je prodatel p o v i n e n zaslati zboží, nebo alespoň že je zaslal na přání kupitele (nebo, pokud běží o komisionáře — na přání komitenta), nelze, hledíc k ustanovení konkursního řádu, které stanoví pouze faktické zaslání zboží z jiného místa konkursantovi, dovozova'i (srov. k tomu: Jäger Kommentar zur Konkursordnung, I. díl, str. 692).

4. Zboží musí býti zasláno k o n k u r s a n t o v i. Bylo-li podle smlouvy zasláno zboží prodatelem nikoli konkursantovi, nýbrž osobě třetí, která svého času toto zboží od (nynějšího) konkursanta koupila, nelze na takový případ stihací právo uplatňovati (srov. Jäger, cit. spis str. 692). To souvisí ostatně s tím, že stihací právo se vztahuje jen na poměr osoby oprávněné podle tohoto práva ke konkursantovi, nikoli k osobě třetí (srov. též níže).

5. Stihací právo je obmezeno na případ, že zboží nebylo prodati nebo nákupnímu komisionáři konkursantem z c e l a zaplaceno. Bylo-li zboží, o něž jde, zcela zaplaceno prodati nebo nákupnímu komisionáři, není onoho momentu, který motivuje stihací právo, i není tudíž zapotřebí právní ochrany, stihacím právem poskytované.

6. Stihací právo je vyloučeno, jestliže zboží v době vyhlášení konkursu přišlo již na místo dodací a dostalo se do detence<sup>18)</sup> konkursanta anebo detence jiné osoby p r o k o n k u r s a n t a; srov. k tomu: Jäger, cit. spis str. 693, kde se praví: Die Ware muss zur Zeit der Konkurseröffnung noch unterwegs sein, — genauer: das Rückforderungsrecht gelangt nicht zur Entstehung, wenn die Ware im Zeitpunkte der Konkurseröffnung — nicht der Zahlungseinstellung oder des Konkursantrages — bereits am Orte der Ablieferung angekommen und in den Gewahrsam des Gemeinschuldners oder einer anderen Person für ihn gelangt war“. Uvedené

<sup>18)</sup> V německém textu konkursního i vyrovnacího řádu je užito výrazu „Gewahrsam“. K tomuto pojmu podává Rintelen v komentáři ke konk. řádu toto vysvětlení: „Gewahrsame ist tatsächliche Innehabung, nicht Vollendung des Traditionsaktes ist massgebend.

platí sice ohledně § 44 něm. konk. řádu, kterýžto předpis je však téměř doslova identický s ustanovením § 45 našeho konkursního řádu, i platí uvedené *mutatis mutandis* i o stihacím právu podle našeho konkursního řádu.

Právní účinek stihacího práva záleží v tom, že oprávněný podle tohoto práva může zasláné zboží zadržeti a jeho doručení zameziti bez ohledu na to, kdy přešlo vlastnictví na konkursanta. Právo stihací je rozšířením případů nároků na vyloučení (§ 44 konkurs. řádu). Účelem stihacího práva je, aby zboží, jehož se týká, se nestalo součástí konkursní podstaty (čemuž by bylo, kdyby instituce stihacího práva neexistovala).

Provedení stihacího práva jeví podle Rintelena (*Handbuch des österr. Konkurs- und Ausgleichsrechtes*) ten účinek, že smlouva (jsoucí podkladem stihacího práva) se posuzuje podle stavu, v jakém byla před plněním prodávatele nebo nákupního komisionáře (jde tu podle Rintelena o „*Rückgängigmachung der Leistung des Verkäufers oder Einkaufskommissionärs*“).

Byla-li věc přes to, že bylo ohledně ní uplatněno stihací právo, zcizena, sluší použítí ust. § 44, odst. 2 konk. řádu.

Budiž nyní stručně učiněno srovnání mezi právem stihacím a právem příkazním.

Právo příkazní i právo stihací vykazují jediný společný moment: jak pro výkon práva příkazního, tak i pro výkon práva stihacího je nerozhodna či je irrelevantní otázka přechodu vlastnictví nákladu s odesilatele na příjemce (což je zvl. aktuální v případě ustanovení § 429 občanského zákoníka). Ovšem, hledíc k podstatě, jde tu jen o shodu *prima facie*, shodu jen vnější. Pro výkon příkazního práva je irrelevantní otázka přechodu vlastnictví zásilky na jinou osobu než oprávněného příkazce proto, že pro povozníka rozhoduje toliko, kdo ve smyslu nákladní smlouvy je oprávněn k příkazům, tedy komu je *o b l i g a č n ě z a v á z á n*. Naopak zase při stihacím právu (jež jeví jisté účinky věcně právní) nerozhoduje pro povozníka otázka obligačního poměru z nákladní smlouvy, nýbrž rozhoduje tu onen účinek stihacího práva, který působí, že i když došlo v daném případě k přechodu vlastnictví zásilky na konkursanta, to právně nepůsobí; tedy jest tu stihací právo též neodvislo od přechodu vlastnictví.

Jinak však jest stihací právo, jež se vztahuje na bezprostřední poměr mezi odesilatelem a příjemcem, zcela neodvislo od práva příkazního. Naopak stává se, jak důvodně uvádí Leutke (ve spise „Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, mit besonderen Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts) aktuálním a prakticky důležitým právě v tom případě, kdy již přešlo na příjemce příkazní právo. Tu právě jeví se důležitější a dále jdoucí význam stihacího práva než práva příkazního, mající svůj základ v tom, že příkazní právo má toliko účinky obligačně právní, stihací právo však i jisté účinky věcné právní (spec. vzhledem k nároku oprávněného na vyloučení předmětu stihacího práva, třeba ovšem, jak dále uvádíme, není věcným právem v technickém smyslu, i nepůsobí proti osobám třetím). I když přešlo již dispoziční právo na příjemce — v daném případě konkursanta, — stejně jako, když přešlo již na něho vlastnictví zaslaného zboží, z kteréhož důvodu třeba soudně si vymohl postoupení příkazního práva na osobě, oprávněné k příkazům (srov. shora uvedené v části I), ustupuje toto právo právu stihacímu.

Pokud zboží je na cestě, vykoná oprávněný stihací právo ve formě udělení příkazu (contreordre) povozníkovi, aby zboží zadržel a vrátil. Tedy jde tu fakticky o stejnou činnost, jako při výkonu obyčejného dispozičního práva. Ovšem — na rozdíl od dispozičního práva — je prodatel neb nákupní komisionář oprávněn dáti takové příkazy povozníkovi, i když není podle nákladního poměru oprávněn k výkonu dispozičního práva. Převzal-li pak již správce konkursní podstaty zboží, vztahuje se funkce stihacího práva na zpětné požadování tohoto zboží.

O právní povaze dispozičního práva jakožto obligačního práva, zakládajícího se na nákladním poměru, není celkem sporu. Sporna je však v literatuře právní povaha stihacího práva. Podle jedněch je stihací právo právem věcným (sem patří jmenovitě Staub, Stieglitz). Význam tohoto práva jakožto práva věcného jeví se prý hlavně v tom, že oprávněný má právo na vyloučení věci, patřících konkursantovi. Většina spisovatelů však toto stanovisko neuznává. Goldschmidt (Handbuch des Handelsrechts) neuznává žalobu na vyloučení věci z titulu stihacího práva za žalobu z titulu práva věcného, nýbrž má za to, že tu jde z důvodu ekvity toliko o výjimku ze striktního práva, podle něhož by nemohl oprávněný



stihací právo uplatňovati. Podle Jaegera (Konkursordnung) opět jeví se stihací právo jako zvláštní případ zákonného odstoupení od oboustranné smlouvy. Proti tomuto poukazuje Rintelen (Konkursordnung), že takovému výkladu nesvědčí ustanovení § 45 konkurs. řádu (resp. § 44 němec. konkursního řádu); podle Rintelena jedná se při stihacím právu toliko o „Rückgängigmachung der Leistung des Verkäufers oder Einkaufskommissionärs“; smlouva sama však je podle Rintelena paragrafem 45 konk. řádu nedotčena a trvá dále.

Faktum je, že stihací právo nepůsobí proti osobám třetím, nýbrž jen proti konkursantovi, takže svým základem je právem obligačním, byť i v určitém směru vykazovalo věcně právní účinek. Tento jeho právní účinek obmezen jest však opět jen v mezích vztahu oprávněného ke konkursní podstatě; vztahuje se pak — stejně jako jiné nároky, zmíněné v § 44 konkurs. řádu<sup>19)</sup> — na vyloučení věci z konkursní podstaty, na vrácení držení a vlastnictví zaslané věci. Jisto je, že stihací právo má zvláště význam tam, kde vlastnictví zásilky přechází na kupce již sjednáním smlouvy (tak podle code civil), nebo již momentem zaslání zboží (pruský Landrecht). U nás je v tom směru aktuelní shora uvedený případ § 429 obč. zák., podle něhož platí (výjimečně) zboží za odevzdané již momentem jeho odeslání.

Aktuelní je dále v tomto směru případ tak zv. odevzdacích, tradičních cenných papírů (spec. nakládacího listu), jejichž odevzdání má též právní účinek jako odevzdání zboží samého a prostřednictvím jichž může jejich majitel již za dopravy zbožím volně disponovati. V obojích případech uvedený speciální účinek stihacího práva podle našeho práva vyniká.

Stran dalších oprávnění odesílatelových z nákladní smlouvy bylo by ještě uvéstí právo odesílatelovo na vrácení zásilky, odepřel-li příjemce vstoupiti v nákladní poměr anebo je-li příjemce nezvěstný; je to opět způsob disposičního práva — mluví se tu o tak zv. dispošici nedobrovolné (neuplatní-li odesílatel v tomto případě

<sup>19)</sup> § 44 konkurs. řádu mluví jednak o věcném právu (vlastnictví nebo spoluvlastnictví), jednak o osobním právu (úschova, půjčka, pronájem atd.), na věcech, jsoucích v konkursní podstatě, o jejichž vyloučení ve smyslu ust. cit. paragrafů se jedná.

disposiční právo, může povozník postupovati ve smyslu čl. 407 obch. zák.).

Uvedené je v souhlase s tím, co bylo již shora naznačeno, že totiž neuplatní-li destinatář práv z nákl. smlouvy, spec. práva disposičního, oživuje toto právo ve prospěch odesilatele. S téhož hlediska sluší pak také přiznati odesilateli nárok na náhradu škody ve smyslu čl. 395 a 397 obch. zák., neuplatní-li destinatář tohoto nároku z nákladní smlouvy.

Stran povinností odesilatele z nákladní smlouvy bylo by především uvést, že podle ust. čl. 393 obch. zák. (§ 396 slov. obch. zák.) je odesílatel povinen u nákladu, jenž před dodáním příjemci podléhá řízení celního neb berního úřadu, opatřiti povozníkovi potřebné k tomu papíry průvodní. Ručí povozníkovi, pokud jedině tohoto nestihá zavinění, za všechny tresty a škody, které tohoto postihnou, pro nesprávnost nebo nedostatečnost průvodních papírů. Obch. zák. neupravuje však obdobnou otázku pokud se týká jiných průvodních papírů, předepsaných na základě jiných předpisů; pro případnou náhradu škody vzešlé z nesprávnosti nebo nedostatečnosti takových papírů povozníkovi, sluší použití obec. ust. obč. zák. o náhradě škody. (Srov. Pollitzer, cit. spis str. 533.)

Pokud se týká povinnosti zaplatiti dovozné, sluší uvést, že povinnost ta stihá pravidelně příjemce, ač-li není ujednáno, že dovozné má zaplatiti odesílatel; v reglementech veřejných dopravních ústavů bývá tato povinnost nařízena (při dopravě poštovní mluví se o t. zv. nucené frankatuře). Povinnost příjemce, zaplatiti dovozné, zakládá se arci, jak níže uvedeno, tím, že mu byl odevzdán povozníkem náklad a nákladní list. V případě nezaplaceného povozního příjemcem stihá povinnost ta odesílatele (jakožto posledního v řadě regresních zavázaných po rozumu čl. 412 obch. zák.) Totéž platí v případě, že příjemce nelze vypátrati nebo odepřel-li příjemce vstoupiti v nákladní poměr (povozník může v případě nezaplacení dovozného odesílatelem hojiti se sám na nákladu podle čl. 407 odst. 2 obch. zák.).

Pokud se týká železniční smlouvy nákladní, sluší povšechně uvést, že v otázce, pokud je odesílatel železnič. nákladu z této smlouvy oprávněn, spec. pokud mu přísluší příkazní právo stran železnič. nákladu, není v pozitivních ustanoveních žel. přeprav. řádu podstatnějších úchylek od obdobných ustanovení obch. zák.

V čl. 71, § 1 žel. přeprav. ř. se sice praví, že pouze odesílatel má právo pozměnit přepravní smlouvu, ale v §u 11 cit. čl. je stanoveno, že právo odesílatelovo měnit přepravní smlouvu zaniká (i má-li duplikát nákladního listu resp. přijímací list), jakmile byl odevzdán nákladní list příjemci nebo jakmile tento uplatnil svá práva z nákladní smlouvy podle čl. 63 § 3; od toho okamžiku smí železnice dbáti jen příkazů příjemcových.

Podotknouti sluší, že nový železniční přepravní řád odchytil se od dřívějšího dopravního řádu potud, že nestanoví podání žaloby příjemcem proti železnici, nýbrž jeho uplatnění práv z nákladní smlouvy (scil. po příchodu zboží do stanice určení, resp. přišlo-li zboží do stanice určení, po uplynutí lhůty podle čl. 92 § 2 p. ř.) jako moment, kterým — kromě odevzdání nákladního listu příjemci (scil. ve stanici určení) — zaniká odesílatelovo disposiční právo; byť i žel. přepr. řád mluvil *verbis expressis* o „zániku“ tohoto práva, jest i pro obor železniční dopravy zastávati shora uvedený názor, že právo to je uved. momenty suspendováno, oživuje však, jakmile destinatář neuplatnil práv ze železnič. smlouvy nákladní; arg. ustan. čl. 74 o příkazech odesílatelových v případě, nelze-li příjemce vypátrati nebo odmítne-li tento vstoupiti v nákladní poměr.

Úprava příkazního práva v železniční dopravě je — oproti uvedenému při obecné smlouvě nákladní — odchylně provedena hlavně ve dvojm směru: jednak jsou žel. přeprav. řádem stanoveny určité úchytky z důvodu zvláštní povahy (veřejné) železniční dopravy v tom směru, že příkazy jsou žel. přeprav. řádem vymezeny a vázány určitými formálnostmi (srov. čl. 71 a 72 žel. přeprav. řádu) — kromě tak zv. dobrovolných příkazů jsou žel. přeprav. řádem speciálně normovány tak zv. „nedobrovolné“ příkazy v případě naskytnuvších se překážek v železn. dopravě a v odevzdání zboží (čl. 73 a 74 ž. p. ř.), jednak nastává důležitá modifikace tohoto práva v případě vystavení duplikátu železničního listu nákladního. Pokud se posléz uvedeného týká, třeba vytknouti, že sice duplikát žel. listu nákladního, který podle § 6 čl. 53 nemá povahu ani nákladního listu ani listu nakládacího resp. konosementu, sám o sobě ničeho nemění na shora naznačeném rozdělení práv odesílatele a destinatáře (arg. § 11 čl. 71 ž. p. ř.), nicméně je důležitým faktorem pro uplatňování příkazního práva, jakož i vůbec práv z nákladní smlouvy železniční, ba jest v urči-

tém směru i hmotně právní podmínkou pro uplatňování těchto práv, takže má v tomto směru povahu cenného papíru, byť i neúplného; bližší o věci pojednávám v cit. svém spise a v čl. v „Časopise pro právo a politiku“, roč. II. S ohledem na nový přepravní řád želez. bylo by tuto o věci co nejstručněji uvést:

Podle čl. 71, § 5, ž. p. ř. provedla-li železnice příkaz, aniž si vyžádala předložení duplikátu nákladního listu nebo přijímacího listu, ručí za škodu vzešlou z toho příjemci, kterému odesílatel příslušnou listinu odevzdal. Podle tohoto ustanovení zakládá se pro příjemce, který by jinak nemohl uplatňovati práv z nákladní smlouvy železniční, nárok na náhradu škody proti železnici. Tento náhradní nárok předpokládá, že 1. duplikát byl destinatáři odevzdán, 2. přesto došlo k provedení železnicí contreordre odesílatelovy, 3. contreordre odesílatelova měla za následek újmu na příštích příjemcových právech z nákladní smlouvy železniční. Dále nutno vytknouti, že právním subjektem tohoto náhradního nároku jest toliko destinatář; třetí osoby, třeba by duplikát detinovaly, nemohou se ho v naznačeném směru ve svůj prospěch dovolávati. Uplatňování tohoto náhradního nároku není však železničním přeprav. řádem vázáno podmínkou předložení duplikátu, jakožto hmotně právní podmínkou pro výkon dotčeného oprávnění; ztráta jeho nemůže znamenati pro příjemce ztrátu tohoto práva, stačí, prokáže-li, že obdržel duplikát od odesílatele k zajištění svých práv (srov. Herman-Otavský, „O právní povaze duplikátu železn. listu náklad.“ ve „Sborníku věd právních a státních“ z roku 1901, str. 389). Vzhledem k uvedenému nutno zastávati, že duplikát n. 1. nemá tu pro příjemce význam cenného papíru v technickém smyslu. Rovněž nevyplývá z ust. přeprav. řádu, že by měl tento list pro příjemce povahu papíru legitimačního (železnice je totiž povinna nahraditi škodu toliko příjemci ve smyslu nákladní smlouvy, o jehož oprávnění se musí postačujícím způsobem přesvědčiti).

Kromě tohoto pozitivního účinku pro příjemce má však duplikát důležitý vliv na obmezení disposičního práva odesílatelova. V tom směru nutno vytknouti, že v poměru k odesílateli jest duplikát netoliko listinou důkazní, a dále i listinou legitimační, což jasně vyplývá z ust. čl. 71, § 5 (arg. a contr. posled. věty cit. ust.), nýbrž jest v jistém smyslu hmotně právní podmínkou pro uplatnění příkazního oprávnění odesílatelova; výkon tohoto práva je

totiž obmezen předložením duplikátu a zapsáním příkazu v něm, což jest garantováno dotčeným již závazkem železnice vůči příjemci. Třeba nynější přepravní řád — na rozdíl od reglementu z r. 1892 (§ 64 odst. 7) — nestanovil verbis expressis sankci neplatnosti příkazů odesílatelových bez splnění naznačených podmínek, sluší nicméně zastávati, že jest duplikát v naznačeném směru hmotně právním faktorem; duplikátu třeba v tomto směru přiznati charakter neúplného cenného papíru (srov. Herman-Otavský, cit. pojednání str. 394; vzhledem k uvedenému nelze sdíleti stanoviska Werneburga v „Eger's Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidung“, XXXV. svaz., str. 307, který zásadně odpírá duplikátu jakýkoliv význam cenného papíru).

Že duplikát nákl. listu nemá povahu úplného cenného papíru, vyplývá z toho, že jak níže uvádíme, může býti podmínka předložení jeho pro výkon příslušných oprávnění suplována jinak; v případě „nedobrovolných“ příkazů může odesílatel podle čl. 73, § 3, pokud se týče podle čl. 74, § 2 uplatňovati příkazní právo i když nepředloží vydaný duplikát nákladního listu (příjmací list), dá-li revers pokud se týče jinou jistotu, čl. 73, § 3; nemusí dále podle čl. 74 § 2 odesílatel předložiti duplikát (příjmací list), odmítne-li příjemce přijati náklad. Posléze v případě uplatňování odesílatelových práv z nákladní smlouvy po provedeném transportu jest podmínka předložení duplikátu (příjmacího listu) suplována podle čl. 103, § 4, prokáže-li odesílatel jinak své oprávnění, nebo prokáže-li, že příjemce odepřel přijmouti zboží.

Uvésti dlužno, že týž právní význam, jaký má duplikát železn. listu nákladního, přiznává železn. přeprav. řád u zboží, jež není podáváno v celých vozových nákladech, tak zv. příjmacímu listu (čl. 53, § 7 ž. p. ř.).

Jak bylo shora řečeno, nemá duplikát žel. nákl. listu povahu nakládacího listu, nebo konosementu; není tudíž podle našeho práva přípustna jeho indosace. Naproti tomu zastává italská doktrina právní indosaci duplikátu žel. listu nákladního přes to, že ital. žel. reglement o tom výslovného ustanovení nemá, dovozujíc přípustnost toho podle obchod. usancí (srov. Pipia, Condizioni tariffe, str. 26).

Jako nejdůležitější rozdíl v otázce oprávnění odesílatele z nákladní smlouvy bylo by, pokud jde o dopravu poštovní, uvést, že

poštovní řád přiznává oprávnění z nákladní smlouvy poštovní toliko odesílateli. Pokud se speciálně příkazního práva týká, jež jest upraveno v § 105 až 108 resp. 186 až 189 pošt. řádu, třeba uvést, že podle §u 105 odst. 5 pošt. řádu přísluší odesílateli disposiční právo až do doručení poštovní zásilky příjemci, a to i když byl již tomuto odevzdán t. zv. odběrací list (jmenovitě — u poštovních balíků — poštovní průvodka).

Jinak platí v otázce příkazního práva odesílatelova — obdobně jako tomu je v dopravě železniční — že výkon jeho je vázán na určité formálnosti, jak toho vyžaduje tato veřejná doprava; ve věci dlužno jen podotknouti, že požadavek předložení poštovního podacího lístku při uplatňování příkazního práva odesílatelova (§ 106 pošt. řádu), neznamena, že by tu šlo o presentaci tohoto lístku ve smyslu hmotně právní podmínky pro výkon dotčeného práva; podací lístek nemá tu podle obdoby duplikátu železničního listu nákladního ani povahu nedokonalého cenného papíru (podle § 46 pošt. řádu může býti odesílateli, ztrativšímu podací lístek, vyhotoven na jeho žádost, prokáže-li se jako odesílatel, a je-li poštovní zásilka zapsána v poštovních knihách, náhradní podací lístek; ale i ve zcela mimořádném případě, že by snad zásilka nebyla zapsána v poštovních knihách — ať se již tak stalo nedopatřením pošt. zaměstnance či jinak, ku př. v důsledku zničení poštovních knih — nemůže býti odesílateli, pokud prokáže jiným způsobem svoje oprávnění z poštovní smlouvy nákladní, odepřeno, aby dotyčné právo proti poště uplatňoval, dokáže-li jiným způsobem, že zásilka byla k poštovní dopravě odevzdána. Opačný názor, že totiž, ztratí-li odesílatel podací lístek a zásilka není zapsána v poštovních knihách, platí a priori, že zásilka nebyla k dopravě odevzdána, znamenal by, že tu poštovní řád obmezil odesílatele v jeho právu, vésti důkaz o podání zásilky jiným způsobem, tudíž že v tom směru pošt. řád deroguje ust. civil. řádu soudního o volném uvažování důkazů, což nelze vzhledem k zákonnému zmocnění pošt. řádu zastávati (srov. k tomu moje pojednání „O právní povaze dopravních řádů“ v „Časopise pro železnič. právo a politiku,“ roč. III.)

Jak uvedeno, přiznává poštovní řád oprávnění z nákladní smlouvy toliko odesílateli; příjemci poštovní řád samostatné právo na vydání poštovní zásilky nepřiznává. V té věci podotýká Hageman, že příjemce v poštovní dopravě nemá sice nároku na plnění

vůči poště, ale že má právo na přijetí. Uvedené dlužno korigovati tak, že poštovní ústav nemůže, pakli jsou splněny veškeré podmínky poštovně dopravní a jest tu příjemce ve smyslu pošt. předpisů, odepříti vydání zásilky jemu určené; jinak byl by práv odesílateli.

V právní literatuře z oboru práva poštovního shledáváme se nicméně s názorem, který přiznává vedle odesílatele také příjemci práva z nákladní smlouvy poštovní; sem patří jmenovitě Mittelstein, Hogrewe, Schmidt, kteří hledí aplikovati na daný případ obecná ustanovení obch. zák. Uvedené nelze však vzhledem k pozitivním ustanovením našeho poštovního řádu (jakožto nařízení opírajícího se o zákonné zmocnění, upravití samostatně nákladní poměr poštovní) pro obor našeho práva zastávati; totéž platí i pro obor poštovního práva německého, francouzského a italského. Naproti tomu švýcarský poštovní zákon v čl. 67 rozhodl tuto otázku ve prospěch adresáta a vymezil přesně práva odesílatele a příjemce v poštovní dopravě (o věci srov. též v odd. C tohoto řádu).

Odesílatel (*l'expéditeur*) ve smyslu francouzského práva obch. je, kdo, žádaje o přepravu nákladu na místo určení, dává jako jeden kontrahent podnět k činnosti druhého kontrahenta, totiž povozníka, (*le voiturier*); platí tedy i pro obor franc. práva obchodního, že vlastními kontrahenty nákladní smlouvy jsou toliko: odesílatel a povozník.

Stran otázky, pokud je odesílatel oprávněn uplatňovati práva z nákladní smlouvy, spec. do které doby přísluší mu právo disposiční (*droit de disposer*), sluší uvést, že na rozdíl od našeho obch. zákona, který pozitivně tuto otázku řeší, není tato věc ve franc. obch. zák. přesně řešena. Podle franc. doktriny právní třeba povšechně zastávati, že odesílatel podržuje disposiční právo stran nákladu, pokud tento je na cestě, a že pozbývá tohoto práva, jakmile destinatář vstoupil v nákladní poměr, t. j. jak se vyjadřuje Roger ve spise „*Manuel juridique de transport*“, str. 37, jakmile „*Le destinataire a accepté, expressément au tacitement, la stipulation faite en sa faveur*“; uvedené opírá se o stanovisko, zastávané převážně ve franc. doktríně, že smlouva nákladní je druhem smlouvy ve prospěch osoby třetí; ve smyslu příslušného ustanovení čl. 1121 *code civil*, podle něhož ten, kdo učinil slib ve prospěch osoby třetí, nemůže ho již odvolati, jakmile třetí prohlásil, že

přijímá plnění v jeho prospěch učiněné (do té doby, kdy tertius přijme plnění v jeho prospěch učiněné, může stipulant — jak lze dovoditi s cit. ustanovení — smlouvu ve prospěch třetího, recte plnění z této smlouvy odvolati). zastává se pak *mutatis mutandis* též pro smlouvu nákladní právo odesilatele disponovati nákladem do té doby, kdy adresát vstoupí v nákladní poměr. Stanoviti moment, kterým se tak stane, lze pro obor franc. práva dedukovati ze souvislosti všech, v úvahu přicházejících ustanovení franc. obch. zák. ; důležitým je tu speciálně ust. čl. 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 konossementu nebo nákladního listu, *lettre de voiture* (majitel nákl. listu, který má podle franc. práva daleko větší význam resp. právní účinnost, než nákl. list podle našeho práva, se považuje za majitele zboží, o němž byl nákl. list vystaven). Hledíc k uved. předpisu, považuje se podle franc. práva za kritérium pro stanovení toho, kdy vstupuje adresát v nákl. poměr, jmenovitě nabytí uved. listin destinátářem po příchodu nákladu na místo určení ; uvedené však platí dle franc. doktriny i pro dobu před příchodem nákladu na místo určení i vztahuje se vůbec na příjemce ve smyslu uvedených listin, takže zmíněný předpis je kritériem též pokud se týče otázky, kterých *disposic* (*contre-ordres*) — odesilatele nebo příjemce ve smyslu uved. listin — má povozník uposlechnouti, nemá-li býti práv za škodu, vzniklou uposlechnutím příkazu jedné strany straně druhé (legitimovaným k těmto oprávněním je majitel nákl. listu — nebo obdobného tomuto listu totiž, přijímacího listu (*recépissé*) anebo — v námořní dopravě používaného — konossementu ; srov. Jossieran, cit. spis str. 389, Lyon-Caen & Renault, cit. spis str. 455, Roger, cit. spis str. 37). Platí tedy pro obor franc. práva, že ten, kdo je majitelem uvedených listin, je oprávněn k udílení příkazů, modifikujících původní ujednání o dopravě nákladu ; jen příkazů majitele těchto listin smí povozník uposlechnouti, nemá-li býti práv za škodu, vzniklou uposlechnutím příkazu bez splnění této podmínky ; srov. Thaller, cit. spis. str. 716, Roger, cit. spis str. 38.

Podobně jako v našem právu platí i pro obor franc. práva, že výkon disposičního práva, jakož i ostatních oprávnění z náklad-



smlouvy je neodvislý od otázky, komu přísluší vlastnictví dopravovaného nákladu; srov. Jossierand, cit. spis str. 327, Roger, cit. spis. str. 35.

O stihacím právu (droit de revendication, či droit de suite) obsahuje ustanovení franc. obch. zák. v čl. 576 (právo toto je speciálním, obchodně právním případem tak zv. „droit de résolution“ dle čl. 1184 resp. 1654 code civil).

Podstata stihacího práva ve smyslu cit. ustanovení, jež přísluší prodávateli proti kupci upadnuvšímu do konkursu, pozůstává v tom, že může býti odesilatelem — prodávatelem zpět požadováno zboží, zasláné kupci — kridatářovi do té doby, dokud se neuskutečnila tradice jeho do skladiště kridatářova nebo do skladiště komisionáře, pověřeného prodejem tohoto zboží na účet kridatáře. Právo stihací však nemůže býti uplatňováno, jestliže zboží před jeho příchodem bylo prodáno bezelstně na účty a konosementy nebo nákladní listy podepsané odesilatelem. Uvedené právo předpokládá 1. identitu zboží, jehož se týká, 2. skutečnost, že dosud nebyla uskutečněna tradice zboží do skladiště kupce — kridatáře nebo komisionáře držícího zboží pro tohoto; právo toto nemůže býti uplatňováno, došlo-li během dopravy k prodeji zboží kupcem a sice „a la fois sur facture et sur connaissance ou lettre de voiture“ (srov. Cohendy-Darras, Code de commerce annoté, II. díl, str. 225, kde se podotýká, že nestačí, stal-li se prodej pouze na jednu z uved. listin). Uvedené listiny musí, má-li jíti o naznač. právní účinek, býti podepsány odesilatelem.

Odesílatel jest podle italského práva věřitelem scil. původním, v nákladním poměru (po stránce terminologické sluší uvést, že užívá se tu označení „mittente“ promiscue s označením „speditore“, což však neznamena „speditéra“ ve smyslu naší právní terminologie; pro speditéra v našem smyslu užívá italská terminologie právního výrazu „spedizioniere“).

Odesílateli přísluší podle ital. obch. zák. po dobu dopravy zásilky plné disposiční právo stran dopravované zásilky (jak se vyjadřuje Pipia ve spise „Condizioni e tariffe dei trasporti ferroviari“, str. 35, zůstává odesílatel po tu dobu „il palrone dell' affaire“). Přísluší mu jmenovitě *plné právo disposiční*, stran dopravované zásilky („il dirrito di contrordine“); na rozdíl od našeho práva (čl. 404 naš. obch. zák.) nepřiznává ital. právo obch. obch. destina-

tář před jeho vstupem v nákladní poměr ani právo na zajišťovací opatření stran dopravovaného nákladu. Trvání odesilatelovo dispos. práva na rozdíl od obdobného práva, jež zaručuje odesilateli již článek 1641 ital. obč. zák., je obchod. zák. přesně limitováno a sice tak, že trvá do té doby, kdy po příchodu zboží na místo určení nebo *po uplynutí lhůty, do které mělo zboží dojít na místo určení*, povozník odevzdá destinatáři nákladní list anebo destinatář požádá povozníka o vydání zboží (srov. čl. 396 a 407 ital. obch. zák.); rozdíl od našeho obch. zák. jeví se tu ve dvojm: 1. době příchodu zboží na místo určení se klade *verbis expressis* na roveň uplynutí lhůty, do které mělo zboží dojít na místo určení; 2. ne sám tento moment, nýbrž ještě další, totiž odevzdání náklad. listu destinatáři nebo jeho žádost o vydání zboží, zakládají destinatářovo právo z dopravní smlouvy, tudíž i jeho právo disposiční; podotknouti sluší, že osnova ital. obch. zák. mluví, pokud jde o uvedené sub 2, toliko o žádosti destinatáře o vydání zboží). Uvedené je modifikováno v případě vystavení nákladního listu na majitele aneb na řad, kdy přísluší disposiční právo majiteli tohoto listu (osnova obmezuje dále výkon disposičního práva předložením duplikátu náklad. listu nebo přijímacího listu).

Odesilatelovo disposiční právo — jakož vůbec veškerá jeho oprávnění z dopravní smlouvy podle ital. obch. zák. — je neodvislo od právního poměru mezi odesilatelem a destinatářem, jsoucího mimo dopravní smlouvu. Výjimkou v tom směru jest a za zásah do normálního poměru nákladního se v ital. doktríně právní považuje právo stihací, „*diritto di rivendicazione*“. O něm stanoví ital. obch. zák. v čl. 804 (v titulu IV třetí knihy ital. obch. zák. „*Della liquidazione dell' attivo*“, a to v kapitole III „*Della rivendicazione*“). Podle cit. článku může býti zboží zaslané kridatáři, jež nebylo jím ještě zapláceno, zpět požadováno, jestliže v den vyhlášení konkursu nedošlo ještě do jeho skladiště, anebo jestliže nebylo ještě přijato k jeho disposici do veřejných skladišť nebo úschoven, po př. do skladišť resp. úschoven komisionáře, který byl pověřen, aby zboží prodal na jeho účet; zpětné požadování zboží je vyloučeno, jestliže zboží před jeho příchodem bylo bona fide prodáno prostřednictvím indosamentu faktury, konosementu nebo nákladního listu, znějí-li tyto listiny na řad anebo prostřednictvím odevzdání těchto listin, znějí-li na majitele.

Právní nárok práva stihacího může býti uplatňován odesilatelem-prodávatelem i když již přešlo na destinátáře disposiční právo ve smyslu nákladního poměru (srov. Asquini, cit. spis str. 233); lze je uplatniti i když přešlo na destinátáře vlastnictví dopravované zásilky (srov. Vivante, cit. spis IV. díl, str. 235).

V italské doktríně právní se dále zástává, že právní nárok odesílatelův a stejně příjemcův z nákladní smlouvy je v zásadě neodvislý od jejich právních vztahů k dopravované zásilce (vlastnictví, držby), založených mimo nákladní smlouvu (srov. Asquini cit. spis str. 127; i když přešlo vlastnictví dopravované zásilky na destinátáře před jejím odevzdáním povozníku, jako v případě prodeje určených věcí dle čl. 1125 Cod. civile nebo opačně, zůstal-li odesílatel vlastníkem nákladu až do jeho faktického odevzdání destinátáři — v případě výhrady vlastnictví při tržové smlouvě, — nic to samo o sobě nemění na rozdělení disposičních a vůbec ostatních oprávnění z nákladní smlouvy).

Zastává se však, že dotyčný oprávněný z právního poměru, založeného mimo nákladní smlouvu, může soudní cestou, zvláštním (samostatným) titulem dosíci toho, aby bylo zabráněno realizování práv stranou, oprávněnou z nákladní smlouvy (neboť není, jak se Asquini vyjadřuje, normy, jež by právní vztah k dopravované zásilce vylučovala z všeobec. ust. civil. práva).

Pokud však jde o osoby třetí, uplatňující věcná práva na dopravovaném nákladu (vlastník, zástavní věřitel dopravované věci), zastává se (Asquini, Vivante), že mohou toto svoje právo bez dalšího již za dopravy uplatniti.

## B. Povozník.

Nákladní smlouvou se povozník zavazuje provést dopravu nákladu, přijatého od odesílatele do úschovy, k cíli provedení dopravy a vydati jej destinátáři (příjemci), určenému odesílatelem v nákladní smlouvě (po příp. pozdější pravoplatnou jeho disposicí), řádně a včas. Z uvedeného rozboru elementárních právních základů nákladní smlouvy v technickém smyslu obch. zák., v §u 2 uvedených, podává se i rozbor povinností provozníkových z titulu sjednané nákladní smlouvy; jsou to povinnosti podnikatele díla, totiž transportu, modifikované jednak tím, že plniti

je povozník povinen (abstrahujíc od případu, kdy odesílatel dá si zaslati náklad přímo na sebe) nikoli přímému svému kontrahentovi, nýbrž tertiovi, v jehož prospěch byla nákladní smlouva uzavřena, t. j. destinatáři, jednak tím, že za zboží, odevzdané mu k dopravě, speciálně za splnění závazku řádného jeho odevzdání ve stavu nepoškozeném ručí podle přísných zásad recepti (jež tu však — upraveno odchylně od obdobného institutu občan. práva, — má povahu recepti ve smyslu římského práva). O posléz uvedených, nákladní smlouvu zvláště charakterisujících povinnostech povozníkových pojednáváme blíže v odst. C tohoto řu a řu 5, kde je vzhledem k důležitosti a aktuelnosti ve veřejném životě zevrubněji vylíčena otázka ručení povozníka za řádné a včasné odevzdání nákladu.

Obmezíme se proto na tomto místě na konstatování povinností povozníkových z nákladní smlouvy jen pokud jde o splnění povozníkových povinností, směřujících k provedení transportu nákladu.

Povozník je povinen začíti s transportem ve lhůtě, stanovené smlouvou nebo ve lhůtě, obvyklé v místě podání nákladu, anebo, není-li takové lhůty, ve lhůtě, odpovídající danému případu. V případě, že povozník nemůže začíti s nastoupením dopravy anebo v dopravě pokračovati pro náhodou vzniklé dočasné překážky (přírodní události a pod.), není povinen s dopravou začíti, pokud tento stav nemožnosti (začíti dopravu) trvá; obch. zák., který o této věci ustanovuje v čl. 394, stanoví ve 2. odst. cit. čl., že odesílatel nemusí v takovém případě vyčkávatí odpadu překážky, naopak může od smlouvy odstoupiti, musí však povozníka, pokud jej nestihá zavinění, odškodniti na útratách přípravy k cestě, útratách opětovného vyložení a na útratách za cestu již vykonanou (o výši odškodného rozhoduje místní zvyk a není-li ho, úvaha soudcovská).

Uvedené ustanovení je výjimečné povahy: normuje toliko případ nahodilé a dočasné překážky nastoupení dopravy anebo jejího pokračování; arg. a contr. lze zastávatí, že nevztahuje se ani na zaviněné, ani na trvalé překážky řečeného směru; v nedostatku normování posléz uvedených případů nutno případy ty posuzovati dle norem, obecně pro obchody platných resp. dle norem sub-

sidierních<sup>20)</sup>. Cit. ustanovení pak přisuzuje právo na odstoupení od nákladní smlouvy toliko odesilateli, nikoli též povozníkovi, z čehož vyplývá, že týž nese risiko těchto dočasných překážek, pakliže odesílatel trvá na provedení umluveného transportu (srov. Eger, cit. spis I. díl, str. 175, Staub- Pisko, Komentar, čl. 394).

Povozník je povinen provést dopravu nákladu na místo určení a odevzdati jej tam destinatáři, pokud neobdržel včas a řádně provedený příkaz (disposici) oprávněného z náklad. poměru o opačném výkonu dopravy resp. odevzdání nákladu na jiném místě a jinému destinatáři. Nevyhoví-li tomuto příkazu, „ručí oprávněnému za zboží“. K tomu sluší podotknouti, že obch. zák. stanoví v 2. odst. čl. 402, že, neřídí-li se povozník, když bylo zboží došlo na místo určení, po odevzdání nákladního listu (resp. dle čl. 405 po „vznesení“ žaloby destinatářovy) příkazy destinatářovými, jest mu zavázán za zboží. Byť i obch. zák. totéž výslovně nestanovil i ohledně odesílatele (jemuž přece přísluší *především* disposiční právo), sluší uvedené vztahovati též pokud se týká neuposlechnutí příkazů odesílatelových; mluví pro to jak již sama vnitřní souvislost obou odstavců cit. čl. 402, tak i stejná ratio legis pro ručení povozníkovo při neuposlechnutí příkazu jak odesílatele, tak i destinatáře. Smysl ust. čl. 402, pokud se týče 405 obch. zák. je nesporně ten, že jako příjemce jest i odesílatel chráněn před škodou vzešlou z neuposlechnutí příkazů povozníkem.

Ze slov obch. zák. „ručí za zboží“ sluší dále usuzovati, že se tu vztahuje náhrada škody (a contr. náhrady škody podle čl. 396 obch. zák.) jak na škodu skutečně vzniklou, tak i na ušlý zisk. (Srov. Eger, cit. spis II. díl, str. 131; opačný názor, jež zastává Leutke ve spise „Das Verfügungstrecht beim Frachtgeschäft“ str.

<sup>20)</sup> Z doslov. znění 2. odst. cit. čl. se však v doktríně zastává, že odstupní právo přísluší odesilateli i v případě zavinění povozníka, však bez uvedeného tam obmezení; jestliže tedy došlo k překážce, zaviněné povozníkem, má rovněž odesílatel odstupní právo, však bez náhradní povinnosti útrat povozníkových a dovozného, naopak má odesílatel — podle okolností konkrétního případu — nárok na náhradu škody oproti povozníkovi (srov. Eger, cit. spis, I. díl, str. 178, Herman-Otavský, cit. spis, str. 115); podotknouti sluší, že něm. obch. zák. v téže souvislosti v § 428, odst. 2 mluví sice rovněž jen o dočasných překážkách v dopravě, vylučuje však z dosahu cit. ustanovení, jež je obdobné cit. ust. našeho obch. zák., toliko překážky odesílatelem zaviněné.

61, že totiž ručí tu povozník jen za skutečnou škodu, ježto by nebylo vhodným ukládati tu povozníkovi přísnější ručení, nežli při ztrátě nebo poškození zboží, není odůvodněný; přehlíží se tu, že v obou těchto případech jde o různý právní podklad resp. o různou ratio legis (v případě čl. 396 pokud se týče 395 je mírnější způsob náhrady škody jakousi kompensací za přísné ručení za výsledek, čehož v případě čl. 402 není), z kterýchžto důvodů je v obou případech i rozsah povinné náhrady škody různý).

Nahraditi je arci povinen povozník při neuposlechnutí příkazu oprávněného toliko škodu (včetně ušlého zisku) fakticky oprávněnému vzešlou (tedy nemělo-li neuposlechnutí příkazu v zá-pětí vznik nějaké škody, není povozník z toho práv), ježto by jinak docházelo k neodůvodněnému obohacení dotyčného oprá-vněného.

Pokud jde o povozníkovu povinnost odevzdati náklad na místě určení, neřeší sice náš obch. zák. výslovně, je-li povozník povinen náklad na místě určení sám až k destinatáři do-pravit (jakožto plnění přínosné či doručné), či zda je destinatář povinen si pro náklad sám dojíti (což by bylo plněním povozní-kovým výběřcím či odnosným); ze znění čl. 402, 405 a jmeno-vitě 403 („povozník je povinen vydati náklad v místě dodání pří-jemci“) lze usuzovati pro rozhodnutí ve smyslu alternativy první (srov. Herman-Otavský, cit. spis str. 112).

O závazku povozníkovu, odevzdati náklad v řádném stavu a včas, který je normován v čl. 395—399 obch. zák., srov. § 4 tohoto pojednání.

Podotknouti v této souvislosti sluší, že náš obchodní zákon upravuje ručení za splnění uvedeného závazku pouze pokud se týká ručení za ztrátu a poškození nákladu a za opožděné jeho odevzdání. Naproti tomu neupravuje zvláště otázku ručení po-vozníka za nesplnění smluvního závazku resp. za provedení trans-portu vůbec. Otázku tu jest řešiti — v nedostatku norem speci-elních — podle norem všeobecných (to platí stejně i o slov. obch. zák. Na stejném principu spočívá i německý, francouzský a ital. obch. zák.; naproti tomu osnova ital. obch. zák. vyplňuje tuto mezeru a stanoví v čl. 427 výslovně, že povozník ručí za *nespl-nění provedení transportu*, pokud nedokáže, že stalo se tak náho-dou aneb jednáním odesilatele nebo destinatáře).

Při dopravě nákladu, založené jedinou nákladní smlouvou, může býti účastno více povozníků.<sup>21)</sup> Jak bylo shora řečeno, je povozníkem kdo opatří dopravu sám nebo ji dá opatřiti jiným povozníkem, při čemž v obou případech sám zodpovídá za provedení dopravy jakožto jediného (celistvého) díla. Mluvíme tu o případě plurality povozníků (v užším smyslu) při jediné smlouvě nákladní. Od tohoto případu je lišiti případ plurality povozníků při několika (samostatných) smlouvách nákladních, kdy totiž odesílatel uzavírá několik smluv nákladních o postupných částech zamýšlené dopravní cesty — o tak zvané dílčí dopravě s „dílčím“ nákladním listem; tu jest společným všem těmto nákladním smlouvám toliko náklad. V praxi přichází tento případ hlavně při t. zv. kombinovaných dopravách, kde — z povahy věci — vyplývá, že doprava nákladu musí projíti rukama několika samostatných povozníků, zabývajících se různým druhem dopravy (na př. jde o dopravu nákladu po souši, však různými dopravními ústavy či společnostmi, ku př. o dopravu zboží železnicí, autobusem a pod., po případě i po řece nebo vnitrozemských vodách, jako paroplavební společností, anebo ještě i po moři; v posléz uvedeném případě tu jde arci již o dopravu zboží, jsoucí obchodem absolutním, jež našim obchodním zákonem blíže upravena není). V tomto případě plurality povozníků jedná se o postupnou řadu právně na sobě nezávislých smluv nákladních či poměrů nákladních, při nichž jest spojitost dána pouze — v důsledku toho, že jde o týž náklad — tím, že následující povozník je zpravidla destinátorem nákladního poměru předchozího (leďa, že týž sám uzavře další smlouvu nákladní jako zmocněnec anebo jako speditér k příkazu odesílatele). Pro povozníky další, následující po prvním povozníku, užívá se označení „mezipovozník“ (na tyto mezipovozníky nevztahuje se článek 400, vztahuje se však čl. 410). Pokud jde o první případ plurality v užším smyslu, kde pro další povozníky se užívá označení „podpovozníci“ jest dle ustanovení čl. 401 obch. zák. (§ 403 slov. obch. zák.) rozeznávati:

a) první povozník přenese bez dalších náležitostí provedení uložené mu dopravy zcela nebo z části na další povozníky —

<sup>21)</sup> Srovnej k tomu přehledný rozbor plurality povozníků v cit. spise Hermána Otavského str. 116, k němuž je tuto přihlíženo.

podpovozníky; ručí tu za ně až do odevzdání nákladu dle ustanovení čl. 400. Tito další podpovozníci jsou v právním poměru toliko vůči prvému (hlavnímu) povozníkovi, nikoli též *vůči odesilateli*.

b) Je-li tento případ modifikován potud, že další povozníci převezmou náklad od prvního povozníka s původním nákladním listem, t. zv. průběžným či přímým nebo též sumárním (a contr. shora uvedeného dílčího náklad. listu), nastává — vzhledem k případu ad a) — ten další účinek, že všichni takoví (další) povozníci s průběžným náklad. listem ručí za splnění závazků z nákladní smlouvy, a to i pokud se týká dopravy, dřívějšími povozníky již provedené, ve smyslu náklad. listu, koreálně; jsou tu tedy všichni povozníci koreálními spoludlužníky odesílatelovými (v německé literatuře právní označují se tyto povozníci „Sammtfrachtführer“; v případě, že jde o takové povozníky s průběžným nákladním listem při dílčí dopravě, používá se pro takové povozníky výrazu „Teil-Sammtfrachtführer“; srov. Cannstein, Handelsrecht, II díl, str. 184).

Podotknouti sluší, že závazky povozníkovy z nákladní smlouvy zanikají dle čl. 408, odst. 1 obch. zák. (§ 410, odst. 1 slov. obch. zák.) přijetím nákladu a zaplacením dovozného (to platí v první řadě po provedené dopravě se strany příjemce; platí totéž však i v případě ukončení nákladního poměru vůbec, — příp. i před provedením transportu, žádá-li odesílatel příkazem uděleným povozníkovi o vrácení nákladu a tedy i případně se strany odesílatele); výjimka z uvedeného stanovena je v 2. odst. cit. čl. (2. odst. § 410 slov. obch. zák.).

O zániku těchto závazků promlčením ustanovuje 3. odst. cit. čl. (3. odst. cit. §u); o věci srov. Herman-Otavský, cit. spis str. 118.

Z nákladní smlouvy vznikají pro povozníka hlavně tato práva: Jak shora uvedeno, je nákladní smlouva smlouvou úplatnou (což plyne již z toho, že v pojmu jejím je mimo jiné též podmínka živnostenského provozování). Povozník má nárok za splnění transportu (po případě při splnění podmínek druhého odst. čl. 394 za cestu již vykonanou anebo v případě uposlechnutí příkazu oprávněného z nákladního poměru, aby byla doprava zastavena a náklad buď odevzdán na témže místě nebo vůbec vrácen oprávněnému) na dovozně smluvené resp. vyjádřené v nákladním listě, po případě



v místě obvyklé; čl. 406 obch. zák., § 408 slov. obch. zák.; nárok ten přísluší povozníkovi, pokud je z nákladní smlouvy oprávněn pouze odesílatel, po případě, jsou-li oprávnění jak odesílatel, tak příjemce t. j. — bez dalšího — po příchodu nákladu na místo určené, — toliko oproti odesílateli, po přijetí nákladu a nákladního listu<sup>22)</sup> především proti příjemci (a to v rozsahu, jak se podává z nákladního listu) subsidiárně pak i proti odesílateli (čl. 406 obch. zák., o věci jednající, má arci na mysli případ vystavení nákladního listu, v kterémžto případě k založení nároku povozníkovy proti příjemci je třeba netoliko převzetí zboží, nýbrž i nákladního listu příjemcem; srov. rozhodnutí býv. uherské kurie v Budapešti č. 1568 z r. 1891; nebyl-li vystaven nákladní list, samo převzetí nákladu příjemcem, zakládá povozníkům nárok na dovozní proti příjemci a to v rozsahu ujednání v nákladní smlouvě; srov. Staub-Pisko, cit. Kommentar, druhý díl, str. 555). Dovozné přísluší povozníkovi — v nedostatku jiného ujednání — po provedeném transportu, jak to plyne již z ust. § 1170 obč. zák. (z toho důvodu je odůvodněný název „dovozné“); naproti tomu při dopravě veřejných dopravních ústavů, jmenovitě při dopravě pošty, požaduje se — u některých zásilek obligatorně — zaplacení poštovního předem. Pro dovozní při dopravě listovních zásilek poštovních používá se technického označení „porto“; dovozní má tu povahu zvláštního druhu poplatku (srov. k tomu moje pojednání: „Studie o tarifech v dopravě poštovní“, ve Sborníku věd právních, roč. 1922).

Kromě dovozního přísluší povozníkovi nárok na zapravení výloh, učiněných nutně nebo užitečně při provozování transportu (uvedené přísluší povozníkovi mutatis mutandis též v shora uvedených případech 2. odst. čl. 394 a v případě uposlechnutí dispositivního oprávněného).

Konečně přísluší povozníkovi nárok na náhradu pokut a škod, způsobených mu nesprávností všech listin, jež je oprávněn od odesílatele pro event. řízení berní a celní požadovati (čl. 393); nárok na náhradu škod, vzniklých z nesprávných údajů nákladního listu,

<sup>22)</sup> Obě podmínky: přijetí nákladu a přijetí nákladního listu, jsou, jde-li o nákl. smlouvu s náklad. listem, nutny pro založení dotyčného nároku, pročez nelze zastávati, že by tu byl nákladní list jedinou nutnou podmínkou pro vznik dotyčného práva po způsobu listiny dispositivní.

přísluší mu podle obecných ustanovení v případě zavinění odesílatelově; naproti tomu dle železn. přeprav. řádu (§ 49) ručí odesílatel při nesprávném vyplnění nákl. listu i bez zavinění (k otázce ručení odesílatele za škodu, vzešlou dráze nesprávným vyplněním nákladního listu, srov. rozhodnutí nejvyššího soudu ze 4. června 1926, Rv II-755/25, č. 6097 cit. Sbírkou).

K zajištění pohledávek z nákladní smlouvy poskytuje náš obch. zák. povozníkovi zákonné zástavní právo na nákladu, jež byl k dopravě obdržel; o tomto zástavním právu, jež nastupuje bez zvláštního zřízení — samým momentem právoplatného sjednání nákladní smlouvy na základě příslušných ustanovení obch. zák., — ustanovují čl. 409—412 obch. zák.

Toto zákonné zástavní právo je — oproti podobným zákonným zástavním právům, jež přísluší komisionáři k zajištění pohledávek z komisního obchodu na komisním zboží podle čl. 374 obch. zák. a speditérovi k zajištění pohledávek ze spedičního obchodu na spedičním zboží podle čl. 382 — v určitém směru užší (co do rozsahu zajištěných pohledávek), v určitém směru však širší (co do svého časového trvání). Co do prvního směru dlužno uvést: kdežto 1. *komisionářovo zákonné zástavní právo* se vztahuje na pohledávky z provise a výdejů, s komisí spojených (tedy vlastní pohledávky z komise), dále na pohledávky, vzcházející mu proti komitentovi ze záloh a zápůjček, daných vzhledem na zboží a dále ze směnek v tom ohledu podepsaných nebo ze závazků, jinak na se vzatých (t. j. pohledávky s komisí související, t. zv. pohledávky konnexní) a posléze i na pohledávky z běžného účtu; 2. *speditérovo zákonné zástavní právo* vztahuje se kromě pohledávek vzešlých přímo ze spedičního jednání: z provise, dovozného a jiných útrat s provedením spedice spojených, též na pohledávky ze zálohy, jež zasilateli na zboží poskytnul (na rozdíl od komise jest při spedici uvedena toliko tato jediná pohledávka konnexní; na pohledávky z běžného účtu se speditérovo zákonné zástavní právo vůbec nevztahuje), vztahuje se 3. *povozníkovo zákonné zástavní právo* pouze na pohledávky, založené nákladní smlouvou.

Co do druhého směru dlužno uvést: Kdežto zákonné zástavní právo komisionářovo i speditérovo, jež vztahuje se na komisní, resp. spediční zboží, jež komisionář (speditér) má ve své detenci

nebo jímž jinak, jmenovitě prostřednictvím tradičních papírů (nakládacího listu, konosementu nebo skladního listu, znějícího na řad) může disponovati, končí odevzdáním zboží komisionářem (speditérem), trvá, podle čl. 409 odst. 1 našeho obch. zák., zákonné zástavní právo povozníkově na nákladu, jež povozník detinuje, anebo jenž je — v době nákladního poměru — zadržen nebo uložen<sup>23)</sup> ještě po odevzdání nákladu příjemci, pokud povozník je do tří dnů po odevzdání soudně uplatňuje a náklad se ještě nalézá u příjemce nebo osoby třetí, jež jej detinuje pro příjemce<sup>24)</sup> (toto singulerní ustanovení o trvání zákonného zástavního práva povozníkově nenalézáme ve slov. obch. zák.; týž v § 411 stanoví, že povozníkově zákonné zástavní právo trvá až do odevzdání nákladu příjemci; jinak co do rozsahu zákonného zástavního práva povozníka — oproti zákonnému zástavnímu právu komisionáře a speditéra — souhlasí slov. obch. zák. s naším zákonem obchodním).

O výkonu zákonného zástavního práva povozníkově ustanovuje náš obch. zák. čl. 407, shodně s §y 411 odst. 2, resp. 409 slov. obch. zák.

Důležitým jest ustanovení čl. 411 obch. zák. o určení pořadí při konkurenci několika zákonných zástavních práv z poměru komisionárního, spedičního a nákladního, vázoucích na dopravovaném nákladu, k němuž sluší vzíti zřetel též na ustanovení § 28 zákona o veřejných skladištích z r. 1889 (č. 64 ř. z.).

Ustanovení čl. 411 obch. zák. (§u 413 slov. obch. zák.) vztahuje se podle výslovného jeho znění toliko na zákonná zástavní práva dle ust. čl. 374, 382 a 409 (ježto tu jde o singulerní ustanovení, nelze je rozšiřovati i na zástavní práva z jiného právního titulu vzešlá).

<sup>23)</sup> Trvá tu tedy toto zákonné zástavní právo i bez detence a to i nepřímé (prostřednictvím odevzdacích papírů) zástav. věitele, totiž povozníka. I v tomto směru liší se tedy toto zástav. právo od zást. práva komisionáře a speditéra.

<sup>24)</sup> Dalšího obmezení zákon nestanoví; není proto zcela přesným tvrzení Cannsteina (cit. spis II. díl, str. 219), že toto zákonné právo, jež bylo povozníkem do tří dnů soudně uplatněno, zaniká „Insoferne das Gut in das Eigentum eines Dritten von Destinátäre verschiedenen — redlichen Besitz-erbers gelangt ist.“

Všem v čl. 411 uvedeným zákonným zástavním právům předchází však zákonné zástavní právo, příslušející podle §u 28 skladištního zákona z r. 1889 veřejnému skladišti na zboží u něho uloženém, při čemž však platí, byl-li vystaven skladní list, obmezení v cit. §u uvedené.

Co do pořadí zákonných zástavních práv komisionáře, speditéra a povozníka na dopravovaném nákladu jest dle cit. ustanovení rozeznávati:

1. pohledávky vzniklé zasláním nebo dopravou nákladu;
2. pohledávky komisionářovy vůbec, jakož i pohledávky speditéra z poskytnutých záloh (pohledávky komisionáře vzniklé zasláním nebo dopravou nákladu, jako pohledávky z balení, uložení, překládky nákladu a pod. patří do skupiny první, kam patří speditérovy pohledávky z vlastního spedičního poměru a povozníkovy z náklad. poměru).

Pohledávky uvedené ve skupině sub. 1 mají přednost před pohledávkami uvedenými ve skupině 2.

Kdežto však ve skupině 2 platí všeobecná zásada „prior tempore, potior jure“, předchází v první skupině později vzniklé zástavní právo právu dříve vzniklému (platí tu zásada právního ústavu „in rem versio“. Ratio legis tohoto předpisu podává se z toho, že by při platnosti normální zásady o časovém pořadí zástavních práv docházelo k uvážnutí transportu nebo zaslání zboží, způsobenému tím, že následující povozníci nebo speditéři v obavě o svou pohledávku zpečovali by se převzítí dopravu nebo zaslání nákladu, zatíženého již zástavou; srov. Cannstein, cit. spis I. díl, str. 20, Hermann-Otavský, cit. spis str. 120).

O uplatňování zástavního práva, jakož vůbec práv z nákladní smlouvy, podávajících se z nákladního listu, v případě plurality povozníků (ve smyslu čl. 401 vůbec) ustanovuje 1. odst. čl. 410 (§ 412 slov. obch. zák.), — jenž platí též, jak vyplývá ze souvislosti tohoto čl. s čl. 382, odst. 3 obch. zák. (§ 388 slov. obch. zák.) i o případu spoluúčasti speditérů, — že poslední z těchto zúčastněných je, neustanovuje-li jinak nákladní list, po zákonu povinen a legitimován vybrati od příjemce pohledávání a uplatnění jejich práva. O případu, odevzdá-li povozník zboží bez zaplacení a neuplatní-li právo zástavní do tří dnů po odevzdání, stanoví čl. 412 obch. zák. (§ 414 slov. obch. zák.), — že nemůže se ani

on, ani předcházející povozníci a speditéři hojiti na svých předchůdcích — (mezi ty patří v poslední řadě i odesílatel); nárok proti příjemci však, jak stanoví čl. 412 obch. zák. v posl. větě (§ 414 slov. obch. zák.) nezaniká.

Třeba by obchodní zákon v čl. 410 odst. 1 výslovně nestanovil sankci při nesplnění uvedené povinnosti posledního povozníka, jež má podle uved. čl. 412 za následek ztrátu regresních práv předchůdců, jest zastávati, že porušení této povinnosti zavazuje povozníka k náhradě škody, v uvedeném směru předchůdcům vzešlé (nehledě k tomu, že sám poslední povozník ztrácí regres proti předchůdcům; *Cannstein Handelsrecht*, II str. 199).

Uvedené ustanovení 1. odst. čl. 410 předpokládá, že nástupce (další povozník, speditér) nezapraví, přejímaje náklad, předchůdci jeho pohledávky, váznoucí na nákladu.

Naproti tomu 2. a 3. odst. cit. čl. míří na případ, kdy v řadě nastupující povozník nebo speditér uspokojí předcházejícího povozníka nebo speditéra; obch. zák. na tomto místě se vyjádřuje tak, že předcházející povozník, který byl uspokojen následujícím, „převádí“ na něho podle práva svoje pohledávky a své zastavní právo. Uvedené ustanovení vykládá se v doktríně právní jednak tak, že tu jde o zánik práv předchůdců a o nabytí nového práva zaplativším nástupcem (ku př. *Pollitzer*, *Laband*, *Hahn*), jednak že tu jde o případ zákonné cesse (*Staub-Pisko*, *Schott*, *Hermann-Otavský*; názoru tomu, který byl již při kodifikaci obch. zák. zastáván — srov. *Lutz*, *Protokolle*, str. 1436 — navštědčuje též spojitost ustanov. odst. 2 a 3 s posled. odst. cit. čl.).

Posléze sluší se zmíniti, že povozníkovi přísluší právo na zjištění nákladu znalci, nelze-li příjemce vypátrati nebo odepře-li tento přijati zboží anebo vznikne-li spor o přijetí či o stav nákladu; o věci ustanovuje čl. 407 (§ 409 slov. obch. zák.).

Z význačnějších ustanovení železnič. přeprav. řádu, upravujících svérázně povinnosti a práva železnice, jakožto dopravce, sluší — mimo shora již uvedenou přepravní povinnost železnice, normovanou v čl. 4 žel. přeprav. ř. — stručně uvésti jmenovitě:

1. Povinnost provést dopravu zboží v pořadí, v jakém bylo přijato ku přepravě, normována je v čl. 60 přeprav. ř.; v šu 4. téhož čl. uvedeny jsou výjimky z této povinnosti.

2. Co do lhůty expediční a transportní, rozeznává přeprav. řád jednak zboží nákladní a rychlé (podle čl. 60 přeprav. ř. stanoví se pro oboje druhy nákladu zvláštní vzorce nákladního listu), jednak zboží spěšné (spěšnina); o jeho dopravě obsahují ustanovení čl. 36—40 přeprav. ř.). 3. Povinnost zachovati příkazy oprávněného z nákladní smlouvy, spec. pokud se týká případu, kdy byl vystaven duplikát nákladního listu, je normována v čl. 71, § 5 a 11; podotknouti sluší, že — na rozdíl od dřívějšího železničního řádu — nestanoví nynější přepravní řád, že železnice ručí, nedbá-li zániku příkazního práva odesílatele; ručení to ovšem pozůstává i přes nedostatek výslovného jeho normování. 4. Zá vazek dráhy, přejavši náklad s průběžným nákladním listem, upraven je v čl. 88 (ručení není tu obmezeno na náhradní nároky). 5. Stran dovozného v železniční dopravě stanoví čl. 68 přeprav. ř., že o přepravném a výdajích, jichž placení odesílatel podle nákladního listu nepřevzal, má se za to, že je zaplatí příjemce. V určitých případech uvedených v ř. 4 cit. čl. může železnice žádati, aby bylo přepravné zapláceno napřed. 6. Zákonné zástavní právo železnice normováno je v čl. 63 § 4 a 5 ž. přeprav. ř.; železnice má pro veškeré pohledávky, uvedené v ř. 4 cit. čl., zástavní právo na zboží, pokud toto je v držení železnice nebo třetí osoby, která je drží za ni; srov. k tomu pojednání Wižďálka: „Zástavní právo železnice na zboží“ v „Čas. pro železniční právo a politiku“, roč. VIII., č. 1 až 3.

Pokud se povinností a práv pošty jako dopravce týká, sluší uvést, jmenovitě: z povinností pošty upraveny jsou v poštovním řádě jednak povinnost uzavřít smlouvu o poštovní dopravě, šetřiti dodatečných příkazů, jež mohou býti — jako v železniční dopravě — dobrovolné nebo nedobrovolné, a povinnost odevzdati poštovní zásilku oprávněnému příjemci, jakož i nahraditi případnou škodu vzešlou na poštovních zásilkách. (O tom srov. bližší v ř. 4; jinak srov. cit. moje pojednání v časopise „Čs. pošta“.) Povinností spec. poštovního ústavu je povinnost zachovávat pošt. tajemství (o něm ustanovuje § 6 pošt. řádu; od něho je lišiti „listovní taremství, o němž základní ustanovení obsahuje § 116 ustav. listiny; zákon, který má podle řečeného ustanovení obsahovati podrobnější předpisy, vydán dosud nebyl. (Pošt. zákon upravuje v podstatě vlastně toliko práva a výsady pošt. ústavu

(pošt. regal a výsady s tím spojené.) Úpravou pošt. sazeb pověřil pošt. zákon v §u 23 pošt. správu. Podotknouti sluší, že pošt. předpisy nepřiznávají poště zákonné zástavní právo na pošt. zásilkách.

Závazek provozníka (voiturier) ve smyslu franc. obch. zák. směřuje k provedení transportu; za jeho provedení — jakožto samostatného díla — ručí povozník ve smyslu přísných ustanovení č. 103 a 104 franc. obch. zák. (bližší srov. v §u 4 tohoto pojednání). Uvésti dlužno, že obdobně jako závazek povozníka je upraven franc. obch. zákonem závazek t. zv. komisionáře dopravy (commissionnaire de transport) t. j. speditéra. Byť i franc. obch. zák. neměl ve svých ustanoveních přesného rozlišovacího kriteriá v pojmech: povozník a speditér, zastává se ve franc. doktríně v té příčině, že — kdežto povozník zavazuje se příslušnou smlouvou o dopravě vykonati sám transport nákladu — zavazuje se speditér příslušnou smlouvou spediční toliko sjednati s povozníkem nákladní smlouvu. Ovšem to, že komisionář dopravy sám i zhusta dopravu provádí, — což platí zejména o t. zv. entrepreneurs de transport, kteří provádějí současně povoznictví i speditérství<sup>25)</sup> — vede i ve francouzské doktríně často k nerozlišování mezi uvedenými dvěma pojmy (podotknouti sluší, že francouzský obch. zák. nemá speciálního ustanovení o t. zv. samovstupu speditéra). Povozník má z nákladní smlouvy podle franc. obch. zák. nárok na dovozní (prix de la voiture), dále na zaplacení veškerých vedlejších výdajů, jakož i cla a poplatků, jež musil 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 dovozní — ve smyslu příslušných ustanovení reglementárních — již při odeslání zásilek, t. zv. „en port payé“ — a contr. „en port dû“.)

K zajištění svého nároku na dovozní používá povozník již podle ustanovení čl. 2102, odst. 6 code civil přednostního práva věřitelského na zboží jím dopravovaném, jež se dosud nachází v jeho držení; toto privilegium končí odevzdáním zboží desti-

<sup>25)</sup> K vysvětlení pojmu „commissionnaire de transport“ a „entrepreneur de transport“ srov. Roger, Manuel Juridique de transport, str. 145; podotknouti sluší, že pojmu „entrepreneur dt. používá se ve franc. doktríně též pro povozníka.

natáři nebo vzdáním se zboží vůbec. Kromě toho přiznává francouzská doktrína právní, hledíc k ust. čl. 106 code de com., povozníkovi retenční právo k zajištění jeho nároku na dovozně a vedlejší poplatky. Podle čl. 106 code de com., může býti v případě odepření převzetí nákladu příjemcem soudně povoleno uložení nákladu ve veřejném skladišti a dále i prodej jeho až do obnosu dovozného, dlužného povozníkovi.

Italský obchodní zákon mluví v článku 388 jednak o povozníku, „vettore“, jednak o podnikateli dopravy „imprenditore di trasporti“.

Povozníkem, „vettore“, vyrozumívá italská doktrína právní toho, kdo předsevezme provedení dopravy, a to ve vlastním jméně a na vlastní nebezpečí. (Asquini, cit. spis str. 112). Tedy kritériem pro pojem povozníka je, že provedení dopravy stane se ve vlastním jeho jméně a na jeho nebezpečí.

Tak zv. „imprenditore di trasporti“ jest takový podnikatel dopravy, který k tomu cílí, aby mohl předsevzítí dopravu, uzavírá zvláštní smlouvu (t. zv. „subcontratto“) o dopravě s povozníkem. Někdy mluví se tu v italské teorii též o t. zv. „commissionario di trasporti“, při čemž — nesprávně — používá se tohoto pojmu paušálně, jmenovitě i bez ohledu na to, zda takový „komisionář dopravy“ dopravu skutečně provede, či uzavře-li pouze dopravní smlouvu s povozníkem. Většina italských teoretiků však tu správně rozlišuje takto: předsevezme-li kdo provedení dopravy sice jiným povozníkem, však svým jménem a na svůj účet jest povozníkem; uzavře-li však svým jménem toliko smlouvu o dopravě, avšak na účet příkazce, jest speditérem, t. zv. „commissionario — spidizioniere“ (arci není ani v tomto ohledu jednotného hlediska; tak vykládá Bolaffio v cit. komentáři k obchodnímu zákonu, díl I., že speditérem je ten, kdo uzavírá jménem svého klienta smlouvu o dopravě, komisionářem dopravy pak je, kdo uzavírá smlouvu o dopravě sice v zájmu komitenta, ale svým jménem).

Uvedené různé názory svědčí o nepřesnosti přísluš. ustanovení čl. 388 ital. obch. zák., který, nestanoviv přesného rozlišení v pojmech, v právní doktríně běžných, „spedizioneire“, „commissionario di trasporti“, „vettore“, stanoví pouze definici pojmu „vettore“. Hlavním však nedostatkem dosavadního ital. obch. zák.



je, že nerozlišuje mezi dvěma různými pojmy právními, t. j. mezi případem, kdy někdo běře na se provedení dopravy t. j. práva a povinnosti povozníkovy, byť i dal dopravu fakticky provede jiným podnikem dopravním, a mezi případem, kdy někdo běře na se pouze stipulaci smlouvy dopravní, tedy jen závazky a ručení, plynoucí ze stipulování této smlouvy; posléz uvedený je mandatářem a jedná-li na účet komitenta však svým jménem, jest pravým komisionářem či speditérem (srov. důvod. zprávu k osnově nového ital. obch. zák., str. 153). Tento nedostatek přesného rozlišování uvedených pojmů, zaviněný tím, že speditérství nebylo v dosavadním ital. obch. zák. zvláště normováno, vedl při nynějším revisním návrhu nového ital. obch. zák. k tomu, že speditérství se v osnově samostatně normuje. (Srov. čl. 402 osnovy.)

Na rozdíl od našeho obchod. zák. nemá ital. obch. zák. ustanovení o ručení povozníka za nesplnění příkazu oprávněného z nákladní smlouvy (platí tu obecné normy o ručení; srov. Asquini, cit. spis, str. 377); jako náš obch. zák. nemá též ital. obch. zák. ustanovení o ručení povozníka z nesplnění transportu (příslušné ustanovení však obsahuje osnova ital. obch. zák.; srov. níže).

V otázce účasti více povozníků („concorso di più vettori.“), jež je normována v čl. 398 a 411 ital. obch. zák., rozeznává italská doktrína právní:

1. „Sublocazione del trasporto“ t. j. případ, kdy povozník použije k provedení dopravy podpovozníků, za něž ručí odeslateli (čl. 398 ital. obch. zák.).

2. „Servizi cumulativi“ t. j. případ plurality povozníků, již všichni solidárně ručí odeslateli za provedení transportu (čl. 411 obch. zák., který sice nestanoví *vebis expressis* — po způsobu našeho obch. zák. — podmínku jednotného, průběžného nákladního listu, podmínku tu však lze dedukovati z ust. čl. 399 ital. obch. zák., který mluví o témže nákladním listu stran zboží dopravovaného více povozníky<sup>26)</sup>).

<sup>26)</sup> Srv. Vivante cit. spis str. 577, který dovozuje uvedené též z čl. 1202 cod. cis.

3. „Servizi di corrispondenza“ t. j. případ, kdy povozník po ukončení dopravy, k níž se zavázal, uzavírá na účet odesilatele smlouvu o další dopravě s dalším povozníkem i ručí v tomto směru jako speditér (případ ten není výslovně řešen v dosavad. ital. obch. zák., je však obsažen v připravené osnově nového ital. obch. zák.).

Povozník má podle italského práva obchodního k zajištění svých pohledávek z nákladní smlouvy určité privilegium; o věci ustanovuje čl. 412 ital. obch. zák., že pro všechny pohledávky, pocházející z nákladní smlouvy, má povozník „přednostní právo“ („privilegio“) na dopravovaném nákladu až do jeho odevzdání destinatáři; je-li více povozníků, uplatňuje poslední z nich práva svých předchůdců.

Toto oprávnění vztahuje se dle doktriny právní na všechny pohledávky z nákladní smlouvy, a to i na tak zv. konnexní pohledávky (vztahuje se netoliko na všechny pohledávky z nákladního poměru ve vlastním smyslu, nýbrž i na pohledávky vzešlé, jak se Asquini vyjadřuje „da operazioni ad esso accessorie e trasfuse nel contratto di trasporto“).

Co do své právní podstaty je toto právo povozníkově dle italské doktriny téže povahy jako obdobně právo retenční, jež je přiznáno ital. právem mandatáři nebo komisionáři a jež má povahu práva věcného (Vivante, cit. spis str. 591).

---

*Pokračování tohoto článku  
vstje v příštím čísle  
na podzim tohoto roku.*