

Listopad 2008

4
Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Rozsah náhrady škody při hrubé nedbalosti dopravce
- II. Přeprava zvířat – zvláštnosti a nebezpečí
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. Rozsah náhrady škody při hrubé nedbalosti dopravce

K přepravě zboží patří nerozdílně základní otázka, týkající se rozsahu odpovědnosti dopravce za vzniklou škodu. Téměř všechny unimodální úmluvy o přepravě zboží (po silnici, železnici, letecky, nebo po vodě) stanovují dobu péče (a tedy odpovědnosti dopravce za převzatou zásilku) v minimálním rozsahu od převzetí zásilky do doby jejího vydání (nezahrnují-li přímo, jako např. Montrealská úmluva o letecké přepravě z roku 1999, do této doby i přepravu zásilky na letiště).

Až na čestné výjimky však unimodální úmluvy stanovují jednak základní rozsah dopravcovy odpovědnosti, a to omezením její výše na určitou hodnotu kilogramové váhy zásilky, ale připouštějí též zvýšenou odpovědnost tam, kde dopravce nejedná standardním způsobem, tedy nepečuje o zásilku tak, jak samotná unimodální úmluva, popřípadě soudní praxe v určité zemi, požaduje.

Článek 29 Úmluvy CMR pro mezinárodní silniční nákladní přepravu připouští dopravcovu neomezenou odpovědnost za škodu vzniklou na zásilce (ale nejen tuto) v případě, že škodu dopravce způsobí přímo úmyslně, nebo její vznik zaviní a takové zavinění považuje soud za jednání rovnocenné úmyslnému jednání. Soudní praxe zejména v uplynulém desetiletí za takové jednání považuje jednoznačně hrubou nedbalost dopravce, tedy takové jednání, kdy si dopravce musel být vědom, že jeho jednáním ke škodě dojít může a k ní také došlo. Sem spadají zejména velmi často i v odborné literatuře diskutované hrubé organizační pochybení dopravce, nebo jeho lehkovážné jednání. Nemá-li dopravce dostatečnou evidenci o převzatých zásilkách, pohybu svých vozidel, nebo zahájí-li přepravu zásilky se zjevně poškozenou plachtou a dojde k promočení zboží, nemůže se dovolávat omezujících ustanovení článku 23 Úmluvy CMR, tedy odpovědnosti na úrovni kilogramové váhy zásilky (8,33 SDR za 1 kg hrubé váhy).

1)

Vznikne-li tedy škoda na zásilce, má poškozený možnost dovolávat se buď:

- a) dopravní odpovědnosti na úrovni limitované náhrady škody dle článku 23 (popř. 25) Úmluvy CMR, nebo
- b) neomezené dopravní odpovědnosti dle článku 29 Úmluvy CMR, kdy kilogramová hodnotová omezení padají.

I v případě, že ke škodě na zásilce došlo s určitou pravděpodobností jednáním popisovaným v článku 29 Úmluvy CMR (úmyslně nebo hrubou nedbalostí dopravce), má poškozený (oprávněný) na výběr, zda se s ohledem na hodnotu zásilky a její váhu dovolá buď limitované náhrady dle článku 23, popřípadě neomezené odpovědnosti dopravce dle článku 29 Úmluvy CMR. Nedojde-li na straně oprávněného (odesílatele nebo příjemce) poškozením zásilky k jiné další škodě, než ke škodě na samotné zásilce, přičemž zásilka nebude nijak hodnotově významná a bude dostatečně těžká, spokojí se jistě oprávněný s požadavkem v úrovni limitované náhrady, aniž by musel nést důkazní břímě o úmyslu rovnocennému jednání dopravce (hrubé nedbalosti či lehkovážnosti). Vznikne-li však na straně poškozeného značná škoda, a to často nejenom na samotné zásilce, využije poškozený nepochybně svého práva prokázat dopravci úmyslné či úmyslu rovnocenné jednání a požadovat na něm veškerou vzniklou škodu.

2)

Limitovaná náhrada škody se však uplatní pouze v případě přepravy mezinárodní, kdy zásilka překonává hranice různých států. V případě tuzemské přepravy, uskutečněné na základě českého právního předpisu (obchodního zákoníku), by na straně dopravce byla stižena povinností k náhradě úplné škody vzniklé na zásilce ve smyslu § 624 obchodního zákoníku. Takovou náhradu je dopravce povinen uhradit v penězích, neboť (jak uvádí odborná literatura) jiný způsob náhrady, jakým je naturální restituce, není v případě škody z přepravy obvyklý. Dohoda o naturální restituci mezi dopravcem a oprávněným však přesto není vyloučena.

Je však vyloučeno, aby odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce byla omezena či přímo vyloučena. To vyplývá z kogentního ustanovení § 622 odst. 4 obchodního zákoníku, dle kterého jsou ta ustanovení smlouvy, která by odpovědnost dopravce omezovala, ze zákona neplatná. Ačkoli český právní řád v řadě případů umožňuje předem stanovit limitovaný rozsah odpovědnosti za způsobenou škodu, v případě přepravy zásilek to, s ohledem na kogentní ustanovení § 622 odst. 4 obchodního zákoníku, možné není. Mezinárodní úmluva (CMR) je tedy vůči dopravcům při mezinárodní přepravě vstřícnější, než tuzemský právní řád. Lze tedy říci, že ujednání o omezení dopravní odpovědnosti, např. na kilogramovou váhu, jsou v tuzemsku neplatná, zatímco rozšíření jeho odpovědnosti za škodu, vzniklou např. nedodržením povinnosti zvolit vhodnou (nejkratší) trasu, dohodnout lze.

3)

Rozhodne-li se oprávněný ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR prokázat dopravci úmyslné či úmyslu rovnocenné zavinění (hrubou nedbalost), přenesse se touto činností do tuzemského (národního) právního řádu, neboť Úmluva CMR již podmínky článku 29 dále nerozvádí a v takovém případě nastupují ustanovení národního právního řádu.

Pokud se týká ustanovení článku 23 Úmluvy CMR, platí k hodnotě zásilky a rozsahu vzniklé škody, že:

- a) náhrada se vypočítává **z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě**
- b) hodnotově je náhrada **omezena částkou 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti** (tedy cca 220,- Kč za 1 kg zásilky).

Tato hodnotová kritéria, tedy zjištění ceny v místě a době převzetí zásilky k přepravě, jakož i maximální limitace náhrady (kilogramová hodnota), jsou součástí téměř všech unimodálních přepravních úmluv.

Je však skutečností, že např. cena zjištěná v místě nakládky nemůže nikdy korespondovat se skutečnou hodnotou zásilky, která je v případě jejího prodeje daleko vyšší (než např. cena výrobní v místě nakládky), jak o tom svědčí případy celé řady přeprav zboží z Vietnamu či Číny, výhodné nákupy např. iránských rozinek, rýže z jihovýchodní Asie apod. **Jak způsob zjištění ceny zásilky, tak její hodnotové omezení kilogramovou váhou, tedy významně předurčují rozsah náhrady, kterou oprávněná osoba může po dopravci požadovat.** O tom, že ve většině případů tato hodnota neodpovídá skutečné hodnotě zásilky, není pochyb.

4)

Jak vyplývá z ustanovení článku 29 Úmluvy CMR, lze v případě prolomení hranice omezené odpovědnosti dopravce požadovat vše, co příslušný národní právní řád za škodu (související s porušením dopravní povinnosti řádné péče o zásilku) považuje. Zda již příslušný národní právní řád přiznává poškozenému právo na náhradu škody na zásilce samotné, nebo též ušlý zisk, s příslušným smluvním vztahem související smluvní pokuty a další, je již na posouzení či na praxi příslušného soudu.

Pokud jde o samotnou hodnotu zásilky, je otázkou, zda se i v případě hrubé nedbalosti dopravce má hodnota zásilky vypočítávat podle ustanovení článku 23 odst. 1 a 2, či zda lze vyjít přímo z tržní (smluvní) hodnoty zásilky.

V případě, že (jako např. dle nové úpravy přepravního práva ve SRN) odkazuje tuzemský právní řád opět na limitovanou (i když vyšší, než v případě Úmluvy CMR) náhradu škody, je otázkou, zda by měl mít poškozený větší (širší) nároky dle mezinárodní úmluvy, než dle vnitrostátní právní úpravy. Má-li skutečně mezinárodní úprava přednost před úpravou vnitrostátní, neměly by limitované hranice odpovědnosti dopravce dle národního právního řádu narušovat jeho odpovědnost dle mezinárodní úmluvy (CMR) a poškozený by měl mít nárok na plnou náhradu škody ve smyslu článku 29 Úmluvy CMR. Nenaloží-li například dopravce v České republice všechny díly pro stavbu elektrárny v Brazílii, je odesílatel nucen zaplatit marné dopravné (dead freight) námořnímu dopravci, jakož i případné zpoždění lodi v důsledku čekání na zásilku (demurrage), ale i smluvní pokutu zahraničnímu odběrateli, popřípadě může na jeho straně dojít i ke ztrátě další zakázky, tedy k ušlému zisku. Tyto všechny nároky by přirozeně odesílatel po dopravci, který nenaložil celou zásilku a způsobil tak významnou škodu, požadoval. Bylo by už jen na národním právním řádu a příslušném soudu, zda by všechny tyto typy škod poškozenému přiznal, či nikoli.

5)

Pokud jde o škodu na zásilce samotné, je nutno v případě **běžného zboží** nahradit při aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR hodnotu rovnající se jeho novému zakoupení či tržní hodnotě (včetně ušlého zisku). **Zboží, které odesílatel vyrobil** je nutno nahradit v jeho pořizovací hodnotě (hodnotě výroby) včetně ušlého zisku, což se může opět rovnat jeho tržní hodnotě. Jde-li o **unikát, popřípadě prototyp**, jako např. o zboží určené na výstavu, je náhrada složitá, neboť toto zboží zpravidla nemívá svou běžnou (tržní) cenu a bylo by nutno ji určit podle znaleckého posudku dle množství vynaložené práce, popř. zvláštního zájmu (obliby). V případě prodeje **zásilek na paritě ex works (ze závodu)**, kdy riziko ztráty zásilky přechází na kupujícího označením zboží ve skladu prodávajícího, přičemž se toto nedostane k příjemci (kupujícímu) v důsledku např. jeho ztráty nebo totálního poškození, musí být náhrada poskytnuta odesílateli, byť již na jeho straně

neexistovalo riziko vzniku škody (s ohledem na paritu ex works). Uplatnění nároku by se, zejména v zahraničí, uskutečnilo na základě práva k uplatnění škody třetích osob, neboť příjemce, pokud na něj nepřešlo oprávnění disponovat se zásilkou, by škodní nároky platně vůči dopravci vznést nemohl. Jde-li o **znovu nalezené zboží** (článek 20 Úmluvy CMR) uplatní se zde plně lhůty stanovené v článku 20 Úmluvy CMR, tedy 1-letá lhůta pro nalezení zásilky a 30-ti denní lhůta pro žádost o její vydání po obdržení zprávy o jejím nalezení. Bude-li znovunalezená zásilka poškozena, může oprávněný vznést nároky jako při poškození zboží ve smyslu článku 25 Úmluvy CMR. Bude-li taková zásilka zcela znehodnocena, bude mít oprávněná osoba nárok na její plnou náhradu tak, jak uvedeno výše. Pokud se týká **náhradního nákupu** (tedy již výše zmíněné naturální restituce), nelze tento po dopravci přímo požadovat, ale může být s dopravcem dohodnut. Náhradní nákup může být pro dopravce v případě poklesu ceny zboží často výhodnější, než hrazení původní (pořizovací) hodnoty.

6)

S ohledem na skutečnost, že článek 29 Úmluvy CMR odebírá právo dopravci v případě úmyslného, nebo úmyslu rovnocenného jednání, dovolávat se ustanovení IV. Kapitoly Úmluvy CMR vylučující, nebo omezující jeho odpovědnost, nebo přenášeující důkazní břemeno, nebude se dopravce moci dovolat ani omezujícího ustanovení článku 23 odst. 4. Toto regulující ustanovení ukládá povinnost dopravci hradit dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky. Jiné škody se dle článku 23 odst. 4 nehradí. Odpadne-li však toto omezující ustanovení, bude dopravce povinen nahradit též např. zpětnou přepravu zásilky, clo a celní poplatky, které by v případě řádného průběhu přepravy, popř. neúmyslného vzniku škody, povinen hradit nebyl. Současně zaniká právo dopravce dovolávat se spoluodpovědnosti též oprávněné osoby za vznik škody (tato spoluodpovědnost by byla dána pouze v případě, že by se i tato osoba dopustila úmyslného či úmyslu rovnocenného jednání). Naopak, opomene-li oprávněná osoba vznést výhradu k pozdnímu dodání zásilky ve smyslu článku 30 odst. 3 Úmluvy CMR (který se nachází v kapitole V. Úmluvy CMR), bude to pro oprávněnou osobu znamenat zánik všech nároků vůči dopravci vzniklých z důvodu pozdního dodání zásilky, byť by se dopravce dopustil úmyslného jednání vedoucího ke zpoždění zásilky.

7)

Pro poškozeného však může být významným úskalím právě prokazování úmyslného či hrubě nedbalého jednání dopravce. Zejména tam, kde poškozený nemá žádné informace o tom, jak proběhla samotná přeprava, jaké ji provázely okolnosti či k jakým událostem na trase přepravy došlo, bude pro něj často obtížné vyvrátit vyvinující (byť pochybná a podezřelá) tvrzení dopravce o důvodu vzniku škody. Bude-li dopravce např. tvrdit, že k havárii vozidla došlo v důsledku střetu s lesním zvířetem, bude pro poškozeného jen stěží toto tvrzení vyvrátitelné a nahraditelné tvrzením o nepřiměřené rychlosti vozidla v okamžiku havárie. S ohledem na případnou hodnotu zásilky proto poškozený může raději zvolit nárok na limitovanou náhradu škody, než riskovat povinností k náhradě soudních výloh při uplatňování těžce prokazatelného nelimitovaného nároku, jak bylo uvedeno již výše.

8)

Na příkladu Montrealské úmluvy o letecké přepravě z roku 1999 si lze demonstrovat, k jakému výsledku může vést nedostatečná právní úprava dopravcovy odpovědnosti. Montrealská úmluva nezná pojem hrubé nedbalosti či úmyslu dopravce, a proto i v případě, že leteckým dopravcem převzatá zásilka bude okamžitě odcizena či hrubě nedbalým způsobem zcela zničena, bude letecký dopravce odpovídat pouze do úrovně 17 SDR za 1 kg hrubé váhy zásilky, tedy v rozsahu jen limitované odpovědnosti. Poškodí-li pracovníci leteckého dopravce zásilku, např. na detektoru kovů tím, že do zařízení (detekčního rámu) prudce umístí zásilku svým rozměrem

větší, než je detekční rám, nebude vzniklá škoda z hrubě nedbalého jednání nahrazena v plném rozsahu, ale pouze na úrovni 17 SDR za 1 kg hrubé váhy poškozené zásilky. I přes úskalí důkazního břemene o povaze jednání dopravce a prokazování a dokládání vzniklé škody, je při silniční přepravě pro odesílatele či příjemce nesporně výhodou, že vůbec nároky z úmyslného či hrubě nedbalého jednání dopravce uplatňovat mohou.

II. Přeprava zvířat – zvláštnosti a nebezpečí

K hlubšímu studiu problematiky přepravy hospodářských zvířat jsme byli inspirováni konkrétním případem mezinárodní přepravy hovězího dobytka z České republiky do SRN, se kterým jsme se v praxi setkali a který je ve stručnosti popsán níže.

Odesílatel z České republiky si v dubnu 2006 u dvou různých dopravců objednal přepravu celého stáda dojnic, jalovic a telat ze západních Čech do SRN (nedaleko Rostocku). Na místo nakládky dojel nejprve nákladní vůz prvního dopravce; první řidič si vybral k přepravě bezproblémová silná a zdravá zvířata, na transport druhého dopravce zbylo přibližně 60 kusů zvířat, z nichž některá byla v době nakládky zjevně ve velmi zuboženém stavu (v důsledku předchozí nedostatečné péče a špatného ustájení byla mnohá zvířata vyhublá a celkově oslabená, kulhala nebo nebyla po nakládce schopná delší dobu stát, některé kusy měly viditelné odřeniny, lysiny a podlitiny na břicho a v oblasti žeber, zvířata byla navíc zjevně i špatně krmená). Odesílatel však na přepravě trval, neboť německý kupující (příjemce) již všechna zvířata a jejich přepravu předem odesílateli zaplatil, proto byla zvířata na vozidlo naložena. Bezprostředně po nakládce byla zvířata v souladu s tehdy platnými předpisy (vycházejícími ze směrnice 91/628/EHS – viz níže) prohlédnuta českým úředním veterinárním lékařem, který i navzdory upozornění řidičů, že zvířata jsou ve velmi špatném stavu, provedení přepravy schválil a řidiče ujistil, že je vše v pořádku. V důsledku utrpených zranění však dvě zvířata posla již během přepravy, další zvíře poslo bezprostředně po příjezdu na místo určení (tj. přibližně po dvanáctihodinovém transportu cca. 750 km) a další muselo být utraceno.

Příjemce ihned po příjezdu transportu na místo určení zavolal místnímu veterináři, který po prohlídce zvířat konstatoval, že transport vůbec neměl být povolen. Německý úřední veterinární lékař se však k prohlídce zvířat dostavil (vzhledem k velikonočním svátkům) až o čtyři dny později, kdy již dopravce resp. jeho zaměstnanci (řidiči) nebyli přítomni.

Auto a přívěs, kterým byla zvířata transportována, byly příjemcem zadrženy a řidičům dopravce bylo fyzicky bráněno s nimi odjet; příjemce je nechtěl vydat, dokud mu dopravce nezaplatí údajnou škodu způsobenou na zásilce ve výši cca. 6 000,- EUR. Auto a přívěs byly dopravci vydány až po více než dvou měsících složitých vyjednávání a po složení určité částky ze strany dopravce do advokátní úschovy. Zcela nesmyslně se příjemce domáhal i stejného.

Spor mezi příjemcem a dopravcem nakonec vyústil v podání žaloby o náhradu škody, kterou podal v SRN příjemce na dopravce (o níž nebylo dosud pravomocně rozhodnuto), neboť na příjemce byly postoupeny nároky odesílatele z přepravní smlouvy. Příjemce navíc tvrdí, že zvířata byla v době nakládky v pořádku, ale v době přepravy o ně nebylo dostatečně pečováno a neměla k dispozici právními předpisy stanovený prostor a prostor mezi zvířaty nebyl ani oddělen přepážkami. Z tohoto důvodu došlo v SRN i k trestnímu stíhání dopravce a řidičů¹.

¹ Jeden z řidičů (osoba odpovědná za přepravu během cesty ve smyslu směrnice 91/628/EHS) uvedeného transportu zvířat byl v červenci 2008 německým prvoinstančním soudem odsouzen za trestný čin týrání zvířat ve smyslu § 17 zákona na ochranu zvířat k peněžitému trestu ve výši 900,- EUR. Rozsudek je dosud nepravomocný, neboť se proti němu řidič odvolal. Druhý z řidičů je v Německu rovněž trestně stíhán.

Trestně stíhán byl v Německu i dopravce (jednalo se o podnikatele fyzickou osobu). Trestním příkazem byl odsouzen k peněžitému trestu 2 700,- EUR. Jeho trestní stíhání však bylo po podaném odporu proti trestnímu

V případě přepravy živých zvířat lze obecně rozlišovat **dva druhy odpovědnosti**:

- a) odpovědnost dopravce (a dalších osob, které se podílely na nakládce a přepravě) z hlediska předpisů upravujících ochranu zvířat (zejména předpisů upravujících ochranu zvířat během přepravy, a tedy veřejnoprávní odpovědnost),
- b) odpovědnost dopravce vůči příjemci dle předpisů upravujících mezinárodní silniční přepravu za případnou škodu na „zboží“ dle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), dále jen „Úmluva CMR“, tedy soukromoprávní odpovědnost.

Ad a)

Odpovědnost osob zacházejících se zvířaty během přepravy upravují jak předpisy EU, tak vnitrostátní předpisy. Úmluva CMR nestanoví až na jednu výjimku zvláštní pravidla pro přepravu živých zvířat. Přitom se odhaduje, že přes 90 % veškeré přepravy hospodářských zvířat v Evropské unii představuje právě doprava silniční a že se denně v EU přepraví až milion hospodářských zvířat (přičemž v tomto čísle není zahrnuta drůbež)². Jedná se tedy o významnou složkou tzv. živočišné výroby. Přeprava zvířat je však také jednou z nejkontroverznějších oblastí tzv. dobrých životních podmínek zvířat („animal welfare“), neboť jakákoliv přeprava, byť provedená za co nejšetrnějších podmínek, představuje pro zvířat stres, kterému se nelze zcela vyhnout. Při přepravě dochází k vibracím, nepravidelným a pro zvířata nepřírodným pohybům, které mohou v extrémních situacích způsobit i pád zvířete, nelze také zcela eliminovat hluk. Zvířata mohou během cesty trpět horkem nebo naopak zimou³. Podmínky, za kterých jsou zvířata přepravována, jsou již po dlouhou dobu terčem kritiky nejen rozličných spolků na ochranu zvířat, ale i obecné veřejnosti.

Prvním krokem k regulaci podmínek pro přepravu zvířat během přepravy na evropské úrovni byla **Evropská dohoda o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě** přijatá v rámci Rady Evropy dne 13. prosince 1968⁴.

Zakotvila povinnost zajistit při přepravě zvířatům dostatečný prostor a povinnost prohlídky zvířat určených k mezinárodní přepravě před naložením úředním veterinářem vyvážející země, jenž se přesvědčí o jejich způsobilosti k přepravě. Dále zakotvila povinnost přiměřeného krmení a napájení v přijatelných lhůtách, povinnost používat dopravní prostředky, ve kterých budou zvířata chráněna proti nepohodě a klimatickým výkyvům, povinnost používat při nakládce a vykládce můstky, rampy a lávky, povinnost pevné a nekluzké podlahy, povinnost veterinárního ošetření zvířat, která během cesty onemocněla nebo se zranila, povinnost přepravit zvířata co nejrychleji na místo určení, povinnost dát při odbavení přepravě zvířat přednost apod.

Zakázala přepravovat zvířata, která mají rodit v období přepravy nebo v uplynulých 48 hodinách porodila. Dále zakázala při nakládání nebo vykládání zvedat zvířata za hlavu, za rohy nebo nohy. Na rozdíl od později přijatých právních předpisů se tato dohoda jeví jako spíše velmi obecná (stanovila, že zvířata musí mít během přepravy „dostatečný prostor“, aniž by jej jakkoliv definovala, nedefinovala ani, jaké lhůty se považují za přiměřené pro krmení a napájení).

příkazu zastaveno s odůvodněním, že nebyl přímo přítomen nakládce a nebylo prokázáno, že věděl, v jakém stavu se zvířata nacházejí, resp. jakou mají hmotnost.

² Jedná se o odhady, ze kterých vychází Evropská komise.

³ Podrobně jsou stresové faktory, kterým jsou zvířata při přepravě vystavena, a jak je lze eliminovat či omezit, uvedena např. v Příručce osvědčených postupů vydané v souladu s nařízením Rady (ES) č. 1/2005 Výborem pro ochranu hospodářských zvířat Ústřední komise pro ochranu zvířat, dostupné na internetu na adrese http://www.mze.cz/UserFiles/File/UKOZ/Tr-Prirucka_osv_post.pdf.

⁴ Úmluva č. 65, novelizovaná dodatkovým protokolem č. 103 ze dne 10. května 1979; pro Českou republiku vstoupila v platnost dne 24. března 1999 – 20/2000 Sb.m.s. V nařízení Rady (ES) č. 1/2005 je označována jako Evropská úmluva o ochraně zvířat během mezinárodní přepravy.

V podstatě na stejných zásadách, na kterých je založena uvedená dohoda, je založena současná právní úprava platná v Evropské unii.

Na úrovni EU byla v roce 1977 přijata směrnice Rady 77/489/EHS⁵ o ochraně zvířat během mezinárodní přepravy, která byla nahrazena směrnicí Rady 91/628/EHS o ochraně zvířat během přepravy a o změně směrnic 90/425/EHS a 91/496/EHS⁶ posléze nahrazenou nařízením Rady (ES) č. 1/2005⁷.

Směrnice Rady 91/628/EHS na rozdíl od předchozích úprav pokrývá veškerou přepravu hospodářských zvířat ve Společenství (nikoliv pouze přeshraniční přepravu). Vzhledem k problémům s jejím prováděním v jednotlivých členských státech, zejména potížím v důsledku nejednotného provedení zmíněné směrnice na vnitrostátní úrovni, rozhodla Rada Evropské unie o stanovení pravidel Společenství v této oblasti formou nařízení, které je přímo použitelné ve všech členských státech (a stanoví povinnosti nejen pro členské státy ale přímo i pro fyzické a právnické osoby), a u kterého tak odpadají problémy s transpozicí do jednotlivých právních řádů členských států.

Výše uvedené **nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97** (dále jen „nařízení“) nabylo účinnosti dne **5. ledna 2007**. Ve srovnání se směrnicí 91/628/EHS toto nařízení značně **zprísnilo podmínky**⁸, za kterých mohou být zvířata v Evropské unii přepravována.

Nařízení se podle svého článku 1 vztahuje na „*přepravu živých obratlovců prováděnou v rámci Společenství*“ (vztahuje se tedy stejně jako již směrnice 91/628/EHS i na čistě vnitrostátní přepravu i na přepravu do třetích zemí, nikoliv pouze na přepravu mezi státy Evropské unie), „*která se uskutečňuje v souvislosti s hospodářskou činností*“. Nevztahuje se na přepravu zvířat přímo k veterinárnímu lékaři nebo na veterinární kliniku a zpět ani na přepravu tzv. zvířat v zájmovém chovu. Méně přísnou úpravu uvedené nařízení stanoví pro sezónní stěhování některých zvířat na pastvu a přepravu prováděnou zemědělci u vlastních zvířat a vlastními dopravními prostředky na vzdálenost nejvýše 50 km od jejich hospodářství.⁹

Podobně jako směrnice 91/628/EHS se nařízení vztahuje na všechny druhy přepravy (tj. na silniční, železniční, leteckou i námořní); na rozdíl od směrnice 91/628/EHS stanoví povinnosti nejen pro dopravce (resp. řidiče), ale též pro chovatele a tzv. sběrná střediska¹⁰.

Nařízení nově rozlišuje mezi **běžnou přepravou a dlouhotrvající cestou**. Za dlouhotrvající cestu se podle nařízení považuje **přeprava trvající více než osm (8) hodin**.

⁵ Úř. věst. L 200, 8.8.1977, s. 10.

⁶ Úř. věst. L 340, 11.12.1991, s. 17 – 27. (Zvláštní vydání v českém jazyce: Kapitola 03 Svazek 12 S. 133 – 143).

⁷ Úř. věst. L 3, 5.1.2005, s. 1 – 44.

⁸ Nařízení bylo přijato Radou za nizozemského předsednictví kvalifikovanou většinou jako kompromis. Zejména severské státy (především Dánsko), Německo a Belgie považovaly přijatá opatření za nedostatečná, naopak středomořské státy považovaly přijatá opatření za příliš přísná. Spornými otázkami byly především délka jednotlivých etap přepravy, délka přestávek, minimální přepravní plocha, ale i zlepšení kontrol. Na rozdíl od některých vnitrostátních úprav (Německo, Rakousko) není cílem nařízení přepravu živých zvířat, zejména na jatka, omezit.

⁹ I v tomto případě však musí být zvířata tzv. způsobilá pro přepravu a dopravní prostředky musí být zkonstruovány a udržovány tak, aby se předešlo zraněním zvířat, musí mít dostatečnou přepravní plochu. Platí také pravidla pro krmení a napájení zvířat. Přepravu však zejména nemusí provádět dopravce se zvláštním povolením.

¹⁰ Za sběrná střediska nařízení považuje místa jako hospodářství, sběrná střediska nebo trhy, na kterých se shromažďují domácí koňovití nebo domácí skot, ovce, kozy a prasata pocházející z různých hospodářství k vytvoření zásilek.

Jako **dopravci** mohou zvířata přepravovat **pouze držitelé povolení** vydaného příslušným orgánem členského státu. Toto povolení uděluje v České republice ministerstvo zemědělství¹¹, které tento úkol plní prostřednictvím Ústřední komise pro ochranu zvířat (odborný poradní orgán na úseku ochrany zvířat zřízený ministrem zemědělství).

Předpoklady pro získání povolení jsou v nařízení podrobně stanoveny. Příslušný orgán členského státu udělí povolení dopravcům, pokud jsou na jeho území usazeni, pokud jsou usazeni ve třetí zemi, musí být v daném členském státě zastoupeni. Povolení se vydává na dobu nejvýše pěti let. Článek 12 nařízení zakazuje dopravcům žádat o povolení více než jeden orgán ve více než jednom státě. Toto ustanovení má za cíl předcházet situaci, kdy se dopravce po odnětí povolení pokusí toto odnětí obejít žádostí u jiného orgánu (resp. v jiném státě).

V závislosti na tom, zda dopravci uskutečňují „běžnou“ přepravu zvířat nebo i dlouhotrvající cesty, vydávají členské státy **dva druhy povolení**.

Pro získání běžného povolení musí žadatelé pouze prokázat, že mají k dispozici dostatečný a vhodný personál, zařízení a provozní postupy, které jim umožní dodržovat ustanovení nařízení a že nemají záznam o závažném porušení právních předpisů o ochraně zvířat v třech letech předcházejících podání žádosti (pokud záznam mají, musí prokázat, že přijali veškerá nezbytná opatření, aby se předešlo dalšímu porušování). Toto povolení však dopravce neopravňuje uskutečňovat dlouhotrvající cesty.

Doprováci, kteří chtějí uskutečňovat dlouhotrvající cesty, musí navíc předložit další doklady (tj. platná osvědčení o způsobilosti pro řidiče, kteří provádějí dlouhotrvající cesty, platná osvědčení o schválení pro všechny silniční dopravní prostředky, které mají být použity pro dlouhotrvající cesty, podrobné údaje o postupech, které dopravcům umožňují sledovat a zaznamenávat pohyb silničních vozidel, za něž odpovídají, a kdykoli během dlouhotrvající cesty navázat spojení s dotyčným řidičem, a nouzové plány pro případ mimořádných situací).

Nařízení dále stanoví **povinné školení pro personál dopravců (řidiče a průvodce) a sběrných středisek** a nutnost **složit** po jeho absolvování **zkoušku**. Školení zahrnuje zejména potřeby krmení a napájení, chování zvířat a pojem stresu, praktické aspekty zacházení se zvířaty, dopad chování při jízdě na životní podmínky přepravovaných zvířat a na jakost masa, péči o zvířata v mimořádných situacích a bezpečnost personálu, který zachází se zvířaty. V České republice pořádá kurzy k získání uvedené způsobilosti šest subjektů, které mají udělenou akreditaci Ústřední komisí pro ochranu zvířat (např. Institut celoživotního vzdělávání a informatiky Veterinární a farmaceutické univerzity Brno). Zkouška se skládá před Ústřední komisí pro ochranu zvířat. Po jejím úspěšném složení je osobě vydáno **osvědčení o způsobilosti**.

Článek 3 nařízení obsahuje **obecný zákaz provádět či nařídit přepravu zvířat způsobem, který jim může přivodit zranění nebo zbytečné utrpení**. Navíc je třeba minimalizovat délku trvání cesty a uskutečnit přepravu do místa určení bez prodloužení a pravidelně kontrolovat stav zvířat.

Lze přepravovat pouze **zvířata způsobilá pro přepravu** (viz výše popsaný případ). Za nezpůsobilá k přepravě se podle přílohy I nařízení považují poraněná zvířata a zvířata s fyziologickými potížemi nebo patologickým stavem, zejména pokud se nemohou sama pohybovat, mají velké otevřené rány nebo výhřezy apod. Nemocná nebo poraněná zvířata však lze považovat za způsobilá k přepravě například tehdy, pokud jsou zraněná lehce a přeprava jim nepřivodí další utrpení, přičemž v případě pochybností je nutno konzultovat veterinárního lékaře. Směrnice 91/628/EHS formulovala nezpůsobilost k přepravě tak, že za způsobilá k přepravě se nepovažovala nemocná nebo zraněná zvířata vyjma zvířat lehce poraněných nebo nemocných, jejichž přeprava nebyla příčinou zbytečného utrpení. Ve srovnání s předchozí úpravou tedy

¹¹ Ustanovení § 20 a 21 zák. č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání.

nařízení zpřesnilo podmínky (resp. výjimky), za kterých lze přepravovat zvířata, která jsou obecně k přepravě nezpůsobilá. Nařízení nově zakotvilo i povinnost konzultovat v případě pochybností veterinárního lékaře (nikoliv však nutně úředního veterinárního lékaře). Je otázka, zda lze z dikce „*nutno konzultovat*“¹² dovodit, že názorem veterináře bude dopravce vázán. Dle našeho názoru sice toto stanovisko veterináře závazné není, resp. dopravce může provést přepravu i v případě, že veterinář s přepravou souhlasit nebude. Nicméně nelze než dopravcům případně odesílatelům doporučit, aby se uvedeným názorem z opatrnosti řídili (viz níže).

Nařízení dále v kapitolách II a III přílohy I stanoví **požadavky na dopravní prostředky**, ve kterých mohou být zvířata přepravována a jak má být se zvířaty zacházeno. Dopravní prostředky musí být navrženy, konstruovány, udržovány a provozovány tak, aby se předešlo zranění a utrpení a zajistila bezpečnost zvířat, aby byla zvířata chráněna před nepříznivým počasím, aby z prostředků nemohla vypadnout nebo uniknout. Dále musí mít zvířata **dostatek prostoru**. Konkrétní požadavky na prostor (v m²) jsou uvedeny v kapitole VII přílohy I nařízení. Požadovaný prostor (koncentrace zvířat na ploše) se liší v závislosti nejen na druhu zvířete, ale i jeho hmotnosti a použitého způsobu přepravy (silniční, železniční, námořní či letecké). Pokud jde o zacházení se zvířaty, je zakázáno zvířata bít či kopat, používání elektrických obušků k pohánění zvěře je výrazně omezeno, apod.

Při dlouhotrvajících cestách (tzn. nad 8 hodin) je podle nařízení třeba používat tzv. **knihu jízd**¹³. Tato kniha má za cíl znesnadnit nedodržování ustanovení nařízení a naopak usnadnit odhalování případných porušení předpisů. Kniha jízd v podstatě nahrazuje plán cesty dle směrnice 91/628/EHS. Plán cesty se vypracovával pouze pro přepravu některých zvířat (zejména skot, ovce, kozy), s nimiž se obchodovalo mezi členskými státy nebo se vyvážela do třetích zemí. Nově zavedená kniha jízd se vztahuje na veškeré dlouhotrvající cesty a je podrobnější.

Nařízení dále v případě dlouhotrvajících cest stanoví pro dopravce povinnost (v případě přepravy domácích koňovitých jiných než evidovaných koňovitých a domácího skotu, ovcí, koz a prasat) prokázat, že používají **navigační systém**.

Na vnitrostátní úrovni upravuje ochranu zvířat při přepravě **zákon č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání**. Jak je stanoveno v jeho § 1 odst. 1, je jeho účelem „*chránit zvířata, jež jsou živými tvory schopnými pociťovat bolest a utrpení, před týráním, poškozováním jejich zdraví a jejich usmrcením bez důvodu, pokud byly způsobeny, byť i z nedbalosti, člověkem*“. Zvláštní ustanovení pro ochranu zvířat při přepravě upravuje část třetí uvedeného zákona. Zákon v §§ 8c až 8g v podstatě kopíruje požadavky nařízení, které má jako přímo použitelný předpis Evropských společenství přednost. V § 8b pak upravuje obecně podmínky pro získání osvědčení řidičů a průvodců a výjimky z povinnosti absolvovat kurz (školení) (viz výše).

Nařízení klade na dopravce, ale i na další osoby odpovědné za manipulaci zvířat před přepravou i během ní (zejména na řidiče a průvodce) a na jejich znalosti, vysoké nároky (samotné nařízení má 44 stran hustě popsaných požadavky) a je otázkou, zda rozsah školení stanovený českými právními předpisy (8 hodin) je dostačující, aby si tyto osoby veškeré znalosti skutečně osvojily.

¹² V angličtině „*veterinary advice shall be sought*“, v němčině „*in Zweifelsfällen ist ein Tierarzt hinzuziehen*“, ve francouzštině „*en cas de doute, l'avis d'un vétérinaire sera demandé*“.

¹³ Kniha jízd musí obsahovat plánování, místo odeslání, místo určení, prohlášení dopravce a vzor zprávy o mimořádných událostech (viz příloha II nařízení).

Nařízení v článku 25 ukládá členským státům povinnost stanovit za porušení nařízení **sankce**, které musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Sankce za přestupky fyzických osob a správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob upravuje část sedmá zákona č. 246/1992 Sb. (§ 27 až 28a). Jsou zde upraveny obecně skutkové podstaty týrání zvířat vztahující se i na týrání zvířat při přepravě. V případě fyzických osob připadá zejména v úvahu přestupek dle § 27 odst. 2 písm. b), za nějž lze uložit pokutu až do výše 200 000,- Kč. Za přepravu zvířat v rozporu s nařízením může být za stejně vymezený správní delikt právnické osobě nebo podnikající fyzické osobě uložena též pokuta až do výše 200 000,- Kč (§ 27a odst. 3 písm. a) zák. č. 246/1992 Sb.).

Tyto přestupky a jiné správní delikty projednává v zásadě v prvním stupni obecní úřad obce s rozšířenou působností (§ 28 odst. 6 zák. č. 246/1992 Sb.).

Zákon č. 246/1992 Sb. stanoví dále v § 28a zvláštní opatření, která může nařídit obecní úřad obce s rozšířenou působností na návrh krajské veterinární správy, např. nařídit a zajistit umístění týraného zvířete do náhradní péče, vyžaduje-li to jeho zdravotní stav, nebo pokud je opakovaně týráno.

Další sankce předpokládá přímo nařízení. Pokud ustanovení nařízení poruší řidič nebo průvodce, který je držitelem osvědčení o způsobilosti, lze **pozastavit platnost tohoto osvědčení, případně je odejmout** (zejména tehdy, jestliže z porušení vyplývá, že řidič nebo průvodce nemají dostatečné znalosti a povědomí pro přepravu zvířat).

Sankcí za nedodržení podmínek přepravy může být pro dopravce například dle čl. 26 odst. 4 nařízení **pozastavení platnosti povolení dopravce nebo osvědčení o schválení dotyčného dopravního prostředku, případně jeho odejmutí**. V případě opakovaného závažného porušení tohoto nařízení může členský stát dočasně zakázat, aby zvířata na jeho území byla přepravována dotyčným dopravcem nebo v dotyčném dopravním prostředku, i pokud byl dopravce nebo dopravní prostředek schválen jiným členským státem, za předpokladu, že byly vyčerpány všechny možnosti.

Při porušení podmínek přepravy dle výše uvedeného nařízení však, jak ukazuje případ popsáný v úvodu tohoto článku, není vyloučena ani **trestněprávní odpovědnost** řidičů, průvodců dopravců či jiných osob podílejících se na přepravě.

Ustanovení § 203 (týrání zvířat) zák. č. 140/1961 Sb. (trestního zákona) za týrání resp. utýrání zvířete stanoví trest odnětí svobody až na jeden rok, zákaz činnosti nebo peněžit trest, resp. dva roky, spáchá-li pachatel uvedený čin veřejně nebo na veřejnosti přístupném místě. V případě týrání (nikoliv utýrání) zvířete se k trestní odpovědnosti pachatele vyžaduje, aby byl za obdobný přestupek v posledním roce postižen nebo za takový čin v posledních dvou letech odsouzen. Návrh nového trestního zákoníku, který byl před několika dny schválen Poslaneckou sněmovnou, tresty za týrání zpřísňuje a trestnost týrání předchozím odsouzením či spácháním obdobného přestupku již nepodmiňuje, naopak předchozí odsouzení považuje za kvalifikovanou skutkovou podstatu (viz § 300 návrhu)¹⁴. Navrhována je také trestnost zanedbání péče o zvíře z hrubé nedbalosti (§ 301 návrhu).

¹⁴ § 300 (Týrání zvířat)

(1) Kdo týrá zvíře

a) zvlášť surovým nebo trýznivým způsobem, nebo

b) surovým nebo trýznivým způsobem veřejně nebo na místě veřejnosti přístupném,

bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) byl-li za čin uvedený v odstavci 1 v posledních třech letech odsouzen nebo potrestán, nebo

b) způsobí-li týranému zvířeti takovým činem trvalé následky na zdraví nebo smrt.

Co se rozumí týráním upravuje § 4 zák. č. 246/1992 Sb. (např. z jiných než zdravotních důvodů omezovat výživu zvířete včetně jeho napájení, nestanoví-li zvláštní předpis jinak, vyvolávat bezdůvodně nepřiměřené působení stresových vlivů biologické, fyzikální nebo chemické povahy).

Vzhledem k tomu, že při přepravě jsou často překračovány hranice jednotlivých států, není vyloučeno, že pachatel poruší trestněprávní předpisy více států a může tak být i stíhán v jiném státě. Případné trestní stíhání se bude vztahovat zejména na řidiče či průvodce zvířat, kteří se případně trestného jednání na území jiného státu dopustí, ale, jak ukazuje případ popsáný v úvodu, nelze vyloučit ani trestní stíhání samotných dopravců jako pachatelů trestného činu, byť by se svého jednání nedopustili na území daného státu a na území daného státu by došlo pouze k následku. Navíc si je třeba uvědomit, že v mnohých státech je týráním zvířat nejen trestáno přísněji, než v České republice, ale trestní odpovědnost se může vztahovat i na osoby, které by za své jednání při přepravě zvířat podle českého práva nenesly pravděpodobně odpovědnost ani za přestupek a odpovědnost za utrpení zvířat by nesly jiné osoby (např. odpovědnost úředního veterinárního lékaře, který schválí přepravu zvířat nezpůsobitelných k přepravě, vs. odpovědnost řidiče, který takto schválenou přepravu dle nejlepšího vědomí a svědomí provede, neboť na jejím provedení odesílatel trvá).

Pro srovnání uvádíme skutkové podstaty a trestní sankce v některých státech Evropské unie. Srovnatelné sankce jako v České republice platí i v Rakousku (§ 222 trestního zákoníku) a v Itálii (články 544bis a 544ter trestního zákoníku stanoví trest odnětí svobody od 3 do 18 měsíců za utýráním zvířete a za týráním od tří měsíců do 1 roku či pokutu od 3 000 do 15 000 EUR). V Rakousku je v § 222 odst. 2 trestního zákoníku výslovně upravena skutková podstata jednání, kdy pachatel buť z nedbalosti, v souvislosti s přepravou více zvířat, zvířata po delší dobu vystaví utrpení v důsledku toho, že tato zvířata nenakrmí nebo nenapojí nebo je jinak vystaví utrpení. Přísnější tresty stanoví Německo, kde hrozí pachateli za porušení § 17 zákona na ochranu zvířat („Tierschutzgesetz“) až tři roky odnětí svobody nebo peněžité trest¹⁵.

Ad b)

Výše uvedené předpisy neupravují vztahy odpovědnosti mezi jednotlivými dopravci, odesílateli, příp. zasílateli, a příjemci. Bude-li se jednat o čistě vnitrostátní přepravu, použijí se na odpovědnost dopravce příslušná ustanovení obchodního zákoníku¹⁶.

V případě **přeshraniční přepravy se použijí ustanovení Úmluvy CMR**, která v článku 1 stanoví, že se vztahuje na „každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran.“

Odpovědnost dopravce upravuje kapitola IV Úmluvy CMR. Dle jejího článku 17 dopravce odpovídá za „... poškození zásilky, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání ...“.

Doprovce je dále zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození zásilky ze zvláštního nebezpečí. **Za zvláštní nebezpečí se dle Úmluvy považuje mimo jiné i přeprava živých zvířat.** Článek 18 Úmluvy stanoví vyvratitelnou domněnku, že „osvědčí-li dopravce, že podle

(3) Odnětím svobody na jeden rok až pět let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 na větším počtu zvířat.

¹⁵ Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer (1) ein Wirbeltier ohne vernünftigen Grund tötet oder (2) einem Wirbeltier (a) aus Rohheit erhebliche Schmerzen oder Leiden oder (b) länger anhaltende oder sich wiederholende erhebliche Schmerzen oder Leiden zufügt.

¹⁶ § 610 a násl. (resp. § 601 a násl.) a § 373 a násl. zákona č. 513/1991 Sb. (obchodního zákoníku).

okolností případu mohla ztráta nebo poškození zásilky vzniknout ze zvláštního nebezpečí (tj. např. přepravy zvířat), má se za to, že vznikly z tohoto nebezpečí.“

Tohoto ustanovení se dopravce může dovolávat jen tehdy, prokáže-li, že učinil všechna opatření, která byl podle okolností povinen učinit, a že se řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny.

Doprovce tedy musí v případě přepravy zvířat prokázat přinejmenším, že dodržel ustanovení právních předpisů na ochranu zvířat. Samozřejmě by se však nemohl dovolávat dodržení zvláštních pokynů, které mu byly uděleny, pokud by tyto pokyny byly v rozporu s předpisy chránícími zvířata.

Oprávněný ale může prokázat, že škoda takto způsobena nebyla.

Dle článku 25 Úmluvy CMR hradí dopravce při poškození zásilky částku, o kterou se její hodnota snížila; částka se vypočítává z hodnoty zásilky podobně jako při její ztrátě či částečné ztrátě¹⁷. Náhrada škody nesmí však přesahovat, je-li poškozením znehodnocena celá zásilka, částku, která by se vyplatila při její úplné ztrátě a je-li je-li poškozením znehodnocena jen část zásilky, částku, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky.

Dle článku 29 Úmluvy se však dopravce nemůže odvolávat ustanovení, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. Dopravce by se tedy opět nemohl dovolávat těchto ustanovení, pokud by k úmrtí či zranění zvířete došlo v důsledku toho, že při přepravě vědomě či z hrubé nedbalosti porušil některá ustanovení předpisů upravujících ochranu zvířat. Pravděpodobně by se ale zprostil odpovědnosti v případě, pokud by sice porušil některý z předpisů na ochranu zvířat, ale toto porušení by nebylo v příčinné souvislosti se vzniklou škodou.

Jak bylo uvedeno ve výše uvedeném případě, došlo ze strany příjemce zvířat též k zadržení vozidla dopravce, který se tímto způsobem snažil vynutit si zaplacení údajné škody způsobené dopravcem. Úmluva CMR žádné ustanovení, které by dávalo oprávněnému možnost domáhat se tímto způsobem svých nároků, nestanoví; při využití možnosti zadržovacího práva je tedy nutné postupovat podle vnitrostátních předpisů. Zadržovací právo upravuje v českém právu § 175 a násl. občanského zákoníku. Ustanovení § 175 občanského zákoníku stanoví, že „*kdo je povinen vydat cizí movitou věc, kterou má u sebe, může ji zadržet k zajištění své splatné pohledávky, kterou má proti osobě, jíž by jinak byl povinen věc vydat*“. Toto právo však dle § 176 nenáleží osobě, která má věc u sebe neprávem, zejména jestliže se jí zmocnila svémocně nebo lstí. Za svémocné zmocnění lze tedy jistě považovat i případ, kdy příjemce brání dopravci odjet s jeho autem tím, že zablokuje cestu, kterou by mohl dopravce z jeho pozemků odjet. Dle českého práva by tedy zadržovací právo takto nemohlo vůbec vzniknout a příjemce by odpovídal dopravci za případnou škodu bez ohledu na případné jeho nároky vůči dopravci.

Podobně je vyloučeno zadržovací právo i v německém občanském zákoníku v § 273 odst. 2 – „*právo zadržet věc je vyloučeno, pokud byla zadržovaná věc získána úmyslným protiprávním jednáním*“¹⁸.

¹⁷ Článek 23 Úmluvy CMR: „*Hodnota zásilky se určuje podle burzovní ceny, a není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny, a není-li ani burzovní ani běžná tržní cena, podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Náhrada škody však nesmí přesahovat 8,33 účtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti.*“

¹⁸ *Wer zur Herausgabe eines Gegenstands verpflichtet ist, hat das gleiche Recht, wenn ihm ein fälliger Anspruch wegen Verwendungen auf den Gegenstand oder wegen eines ihm durch diesen verursachten Schadens zusteht, es sei denn, dass er den Gegenstand durch eine vorsätzlich begangene unerlaubte Handlung erlangt hat.*

Jak se však ukázalo v případě popsaném v úvodu, mohou problémy nastat zejména tehdy, pokud mezi jednotlivými osobami zúčastněnými na přepravě zvířat panují rozdílné názory na to, zda jsou zvířata způsobilá k přepravě, resp., zda jim přeprava nezpůsobí utrpení. Nejčastěji asi půjde o případ popsaný výše, kdy odesílatel bude trvat na přepravě, ačkoliv dopravce resp. jeho řidiči budou přepravu odmítat, ale v podstatě k jejímu provedení budou donuceni (osvědčením veterinárního lékaře, neústupností odesílatele apod.).

Článek 3 nařízení pouze stanoví, že „nikdo nesmí provádět ani nařídít přepravu zvířat způsobem, který jim může přivodit zranění nebo zbytečné utrpení“, přičemž „zvířata musí být způsobilá k přepravě“ (viz výše). Z uvedené dikce lze dovést, že bude-li provedena přeprava v rozporu s těmito ustanoveními, lze činit odpovědnými a uložit správní (příp. i trestněprávní) sankce všem osobám zúčastněným na přepravě (tj. jak odesílateli, tak řidičům příp. dopravci).

Zatímco ustanovení o způsobilosti dopravních prostředků či povinných přestávek může dopravce snadno dodržet, v případě určení, zda jsou zvířata způsobilá k přepravě, je dopravce do jisté míry závislý i na stanovisku odesílatele. Ačkoliv nařízení na rozdíl od dříve platné směrnice zpřesnilo výjimky, za kterých lze přepravu zraněných zvířat provést (viz výše), stále není přesně definováno, co je míněno lehkým zraněním příp. lehkou nemocí (bod 3 písm. a), kapitoly I, přílohy I nařízení). Odmítne-li však dopravce provedení přepravy, může se vystavit sankcím za nedodržení přepravní smlouvy, pokud by se později ukázalo, že zvířata k přepravě způsobilá byla. Jistou pomoc však může výše uvedené ustanovení přinést v tom, že stanoví v případě pochybností nutnost konzultace veterinárního lékaře. Lze se domnívat, že pokud by odesílatel trval na přepravě přes negativní stanovisko veterinárního lékaře a dopravce takovou přepravu na základě negativního stanoviska odmítl, neporušil by takovým odmítnutím své smluvní povinnosti, neboť by nebyly splněny veškeré podmínky pro provedení přepravy. Naopak, pokud by i přes negativní stanovisko veterinárního lékaře přepravu provedl, nemohl by se zřejmě dovolávat ustanovení Úmluvy CMR, která jeho odpovědnost vylučují či omezují. I když není ani vyloučeno, že by se mohl dovolávat vůči odesílateli čl. 18 odst. 5 Úmluvy CMR s odůvodněním, že se „řídil zvláštními pokyny, které mu byly uděleny“. Určitou nadějí by však pro dopravce bylo využití ustanovení o odesílatelově spoluodpovědnosti na způsobené škodě dle čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR. Zcela jistě by se však v tomto případě nezprostil odpovědnosti za porušení uvedeného nařízení ani případné trestní odpovědnosti.

Z uvedeného je nepochybné, že přeprava živých zvířat klade na dopravce i odesílatele nemalé nároky a přináší nesporně i další rizika, než přeprava „neživých“ materiálů, zejména takových, které nepředstavují lehce zkazitelné či nebezpečné zboží.

III. Soudní rozhodnutí

- **rozsudek Nejvyššího soudu České republiky 32 Cdo 1365/2007-94 ze dne 9.9.2008** (tento rozsudek nám byl poskytnut jednou ze sporných stran)

V minulém elektronickém e-bulletinu jsme odkazovali na rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 32 Odo 272/2006 ze dne 26.3.2008, jenž se týkal otázky postavení zasílatele coby dopravce. Ve výše nadepsaném rozsudku Nejvyšší soud České republiky potvrdil své stanovisko, které je zcela nesporně odlišné od stanovisek Vrchního soudu v Praze (s nimiž se naše kancelář po právní stránce ztotožňuje). Nejvyšší soud České republiky se tedy k otázce přejímací sazby a postavení zasílatele coby dopravce vyjádřil ve výše nadepsaném rozsudku následovně:

Náš právní řád však pojen „přejímací sazba“ nezná a s jejím sjednáním takový důsledek nespojuje (*rozuměj: vztah mezi příkazcem a zasílatelem na základě přejímací sazby coby vztah z přepravní smlouvy*). Nejvyšší soud již v rozsudku ze dne 26. března 2008, sp. zn. 32 Odo 272/2006 vysvětlil, že z žádného ustanovení obchodního zákoníku upravujícího zasílatelskou smlouvu nevyplývá, že by zasílatel v případě fakturace služeb spojených s obstaráním dopravy zboží tzv. přejímací sazbou vstupoval do postavení dopravce, přičemž od tohoto závěru nemá dovolací soud důvod odchytil se ani v posuzované věci. Dovedí-li proto odvolací soud závěr opačný, je třeba souhlasit s dovolatelkou, že postupoval v rozporu s hmotným právem a lze uzavřít, že dovolací důvod nesprávného právního posouzení věci podle § 241a odst. 2 písm. b) o.s.ř. byl uplatněn důvodně.

Poznámka:

Dopady takového názoru Nejvyššího soudu České republiky pro posuzování postavení zasílatele jsou pro příkazce ve vztahu ze zasílatelské smlouvy jistě zcela zásadní. Je otázkou, zda v budoucnu lze vůbec uvažovat o vývoji tohoto názoru směrem ke zpřísnění postavení zasílatele, a to s ohledem na nespornou ztrátu základních atributů zasílatelství na straně zasílatele, který skutečně přejímá zásilku na základě tzv. přejímací sazby a jeho činnost postrádá též další zásadní znaky zasílatelství.

- **rozsudek Cour de Cassation de France ze 4. března 2008 – K 07 – 11.790 – European Transport Law č. 4/2008, str. 509**

Doprovce, kterému zasílatel výslovně zakázal jakékoli využití poddoprovce při uskutečnění přepravy zásilky a který odmítne smlouvu v tomto směru naplnit, jedná podvodným způsobem a nemá právo se dovolávat limitované odpovědnosti za vzniklou škodu.

V. Příště:

- 1) Pojištění zásilky versus zákonná odpovědnost dopravce – některé problémy uplatňovaných nároků
- 2) Limity odpovědnosti dopravce – srovnání dle druhu přepravy