

Dopady mezinárodních sankcí v důsledku války na Ukrajině na smluvní vztahy v logistice



JUDr. Alice Kubová Bártková, M. E. S.

advokátka u společnosti Rödl & Partner, se specializací na právo přepravy a zasilatelství,
členka předsednictva České společnosti pro dopravní právo



Mgr. Monika Gardlíková

advokátka u společnosti Rödl & Partner, se specializací na korporátní compliance,
ochranu osobních údajů a litigace

Dne 24. února 2022 napadlo Rusko Ukrajinu. V souvislosti s ruskou agresí na území Ukrajiny pak byla Evropskou unií proti Rusku i Bělorusku postupně zavedena řada omezujících opatření v podobě mezinárodních sankcí. Sankce EU v mezidobí do doby přípravy tohoto článku byly zpřísněny v pořadí již šestým balíčkem. Tyto mezinárodní sankce zásadním způsobem ovlivňují také oblast logistiky, když zakazují zejména obchodování s určitými subjekty, dovoz a vývoz určitého zboží nebo přepravu na a z určitého území. Tyto skutečnosti pak samozřejmě s nemalou razancí dopadají i na smluvní a odpovědnostní vztahy v logistice. S ohledem na rozsáhlost dopadů války a mezinárodních sankcí na oblast logistiky se budeme v tomto příspěvku věnovat pouze dopadům mezinárodních sankcí a nikoliv války jako takové. V praxi se totiž setkáváme s problémy právě zejména s jejich aplikací a dopady. Zaměřovat se budeme zejména na problematiku rámcových smluv a to převážně tzv. nepravých rámcových smluv uzavřených podle českého práva. Problematika tzv. prováděcích smluv dle takovýchto rámcových smluv a ani problematika tzv. jednorázových smluv, ať již o přepravě či zasilatelských, předmětem tohoto článku převážně nebude. Naše praxe totiž ukazuje, že zodpovězení otázky odpovědnosti za případné neplnění takovýchto tzv. jednorázových nebo jednotlivých smluv v důsledku mezinárodních sankcí nebývá tak komplikované jako právě zodpovězení otázky trvání tzv. nepravých rámcových smluv a odpovědnosti za neplnění dlouhodobých závazků z nich plynoucích, případně stejně jako otázky formulace a výkladu rámcových smluv obecně.

Sankční režimy EU uplatňované proti Rusku v souvislosti s agresí na Ukrajině. Jejich přehled, otázky kontroly dodržování a následků porušení. Formulace smluv s ohledem na ně

Právními předpisy, které sankční režimy Evropské unie zakládají, jsou rozhodnutí (EU) a nařízení (EU), jež jsou postupně doplňována změnovými a prováděcími nařízeními nebo rozhodnutími. V rámci Evropské unie se proti Rusku aktuálně uplatňují níže uvedené sankční režimy¹:

- **Omezující opatření proti některým osobám, subjektům a orgánům vzhledem k situaci na Ukrajině:**
 - Rozhodnutí Rady 2014/119/SZBP ze dne 5. března 2014 o omezujících opatřeních vůči některým osobám, subjektům a orgánům vzhledem k situaci na Ukrajině²
 - Nařízení Rady (EU) č. 208/2014 ze dne 5. března 2014 o omezujících opatřeních vůči některým osobám, subjektům a orgánům vzhledem k situaci na Ukrajině³
- **Omezující opatření vzhledem k činností narušujícím nebo ohrožujícím územní celistvost, svrchovanost a nezávislost Ukrajiny:**
 - Rozhodnutí Rady 2014/145/SZBP ze dne 17. března 2014 o omezujících opatřeních k činností narušujícím nebo ohrožujícím územní celistvost, svrchovanost a nezávislost Ukrajiny⁴
 - Nařízení Rady (EU) č. 269/2014 ze dne 17. března

2014 o omezujících opatřeních vzhledem k činností narušujícím nebo ohrožujícím územní celistvost, svrchovanost a nezávislost Ukrajiny⁵

- **Omezení týkající se zboží pocházejícího z Krymu nebo ze Sevastopolu v reakci na jejich protiprávní anexi:**
 - Rozhodnutí 2014/386/SZBP ze dne 23. června 2014 o omezeních týkajících se zboží pocházejícího z Krymu nebo ze Sevastopolu v reakci na jejich protiprávní anexi⁶
 - Nařízení Rady (EU) 692/2014 ze dne 23. června 2014 o omezeních dovozu zboží pocházejícího z Krymu nebo ze Sevastopolu do Unie v reakci na jejich protiprávní anexi⁷
- **Omezující opatření vzhledem k činností Ruska destabilizujícím situaci na Ukrajině:**
 - Rozhodnutí 2014/512/SZBP ze dne 31. července 2014 o omezujících opatřeních vzhledem k činností Ruska destabilizujícím situaci na Ukrajině⁸
 - Nařízení Rady (EU) č. 833/2014 ze dne 31. července 2014 o omezujících opatřeních vzhledem k činností Ruska destabilizujícím situaci na Ukrajině^{9,10}
- **Omezující opatření v reakci na uznání nezávislosti území Doněcké a Luhanské oblasti Ukrajiny, která nejsou pod kontrolou vlády, a vyslání ruských ozbrojených sil na tato území:**
 - Rozhodnutí Rady 2022/266/SZBP ze dne 23. února 2022 o omezujících opatřeních v reakci na uznání nezávislosti území Doněcké a Luhanské

¹ Finanční analytický úřad. Sankce proti Rusku a Bělorusku. Finanční analytický úřad [online]. Praha: Finanční analytický úřad, ©2022, [vid. 2022-06-27]. Dostupné z: <https://www.financnianalytickyyurad.cz/sankce-proti-rusku>.

² In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 66/26, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014D0119&qid=1653934574479>.

³ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 66/1, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0208&qid=1653934810572>.

⁴ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 78/16, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014D0145&qid=1653934938244>.

⁵ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 78/6, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0269&qid=1653935000601>.

⁶ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 183/70, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014D0386&qid=1653935068191>.

⁷ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 183/9, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0692&qid=1653935162287>.

⁸ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 229/13, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014D0512&qid=1653935221228>.

⁹ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 229/1, 2014. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0833&qid=1653935291171>.

¹⁰ K tomuto nařízení jsou vydány Pokyny Komise k provádění některých ustanovení nařízení (EU) č. 833/2014 ze dne 25. srpna 2017. Dostupné z: <https://www.financnianalytickyyurad.cz/files/pokyny-komise-k-provadeni-nekterych-ustanoveni-narizeni-eu-c-8332014-ze-dne-25-8-2017.pdf>.

oblasti Ukrajiny, která nejsou pod kontrolou vlády, a vyslání ruských ozbrojených sil na tato území¹¹

- Nařízení Rady (EU) 2022/263 ze dne 23. února 2022 o omezujících opatřeních v reakci na uznání nezávislosti území Doněcké a Luhanské oblasti Ukrajiny, která nejsou pod kontrolou vlády, a vyslání ruských ozbrojených sil na tato území¹²
- Nařízení Rady (EU) 2022/626 ze dne 13. dubna 2022, kterým se mění nařízení (EU) 2022/263 o omezujících opatřeních v reakci na uznání nezávislosti území Doněcké a Luhanské oblasti Ukrajiny¹³

Nejen z pohledu logistiky jsou pak významná omezující opatření hospodářské a finanční povahy, mezi něž se řadí:

- zbrojní embargo,
- omezení vstupu osob,
- zmrazení majetku osob,
- omezení konkrétních odvětví hospodářské činnosti, zákaz dovozu nebo vývozu zboží, zákaz investic, zákaz poskytování některých služeb.

V rámci takzvaného pátého sankčního balíčku Rada EU rozhodla dne 8. dubna 2022 o uvalení nových individuálních i ekonomických sankcí proti Rusku i Bělorusku, potažmo o zostření sankcí stávajících. Na oblast logistiky dopadl mj. zákaz poskytovat přístup do přístavů v Evropské unii plavidlům registrovaným v Rusku¹⁴, a potažmo omezení možnosti dovozu zboží ruskou lodní či silniční dopravou, a dále zákaz silniční přepravy zboží v rámci Evropské unie (včetně tranzitu) pro jakoukoli ruskou a běloruskou společnost nebo podnik provozující silniční dopravu¹⁵.

Dne 3. června 2022 byl v Úředním věstníku Evropské unie publikován v pořadí šestý sankční balíček, sestávající z deseti přímo použitelných předpisů, a to pěti rozhodnutí Rady (EU) a na ně navazujících nařízení Rady (EU), jimiž se stávající sankce proti Rusku a Bělorusku citelně zostřují¹⁶.

Zpřísnění, jež jsou relevantní pro oblast logistiky, doznaly sankce zakotvené mj. v rozhodnutí Rady 2014/512/SZBP a nařízení Rady (EU) č. 833/2014. S účinností od 4. června 2022 tak byl zaveden například zákaz nákupu, dovozu nebo převodu surové ropy a některých ropných produktů z Ruska (nové ust. čl. 3m), zákaz pojištění a zajištění námořní přepravy tohoto zboží do třetích zemí (nové ust. čl. 3n) a poskytování účetních a auditorských služeb a služeb daňového poradenství (nové ust. čl. 5n).

V rámci šestého sankčního balíčku rovněž došlo k opětovnému rozšíření seznamu osob a subjektů, jimž je zakázáno dodávat zboží a technologie tzv. dvojího užití, a zboží a technologie, jež by mohly sloužit k vojenskému nebo technologickému posílení Ruska nebo k rozvoji jeho odvětví obrany a bezpečnosti.

Jak je zřejmé, tzv. mezinárodní sankce, resp. omezující opatření jsou upravena na evropské úrovni v podobě nařízení a jako taková tedy mají aplikační přednost před českou právní úpravou.

Na úrovni České republiky je pak úprava některých povinností fyzických a právnických osob při uskutečňování mezinárodních sankcí obsažena v zákoně č. 69/2006 Sb., o provádění mezinárodních sankcí, v platném a účinném znění (dále jen „Zákon č. 69/2006 Sb.“). Ustanovení § 10 odst. 1 Zákona č. 69/2006 Sb. zakotvuje oznamovací povinnost, jež vzniká každému, kdo se hodnověrným způsobem dozví, že se u něj nachází majetek, na který se vztahují mezinárodní sankce – o této skutečnosti je nutné učinit bez zbytečného odkladu oznámení Finančnímu analytickému úřadu, a to písemně nebo ústně do protokolu. V navazujícím odst. 2 pak Zákon č. 69/2006 Sb. pro případ, kdy při přípravě nebo při uzavírání smlouvy vznikne podezření, že na jednu ze stran závazkového vztahu se vztahují mezinárodní sankce, nebo že předmětem závazkového vztahu je nebo má být majetek, na který se vztahují mezinárodní sankce, avšak toto podezření není možné před nebo při uzavírání smlouvy hodnověrně ověřit, rovněž zakotvuje oznamovací povin-

¹¹ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L1 42/109, 2022. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32022D0266&qid=1653935415671>.

¹² In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L1 42/77, 2022. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32022R0263&qid=1653935517850>.

¹³ In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Úř. věst. L 116/3, 2022. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32022R0626&qid=1653935563814>.

¹⁴ S určitými výjimkami (například pro zemědělské nebo potravinářské produkty a humanitární pomoc).

¹⁵ Z toho zákazu je pak možné udělit výjimku, například pokud jde o silniční přepravu farmaceutických, zemědělských a potravinářských produktů, případně výjimku pro humanitární účely.

¹⁶ Finanční analytický úřad. Sankce proti Rusku a Bělorusku. Finanční analytický úřad [online]. Praha: Finanční analytický úřad, ©2022, [vid. 2022-06-27]. Dostupné z: <https://www.financnianalytickyyurad.cz/sankce-proti-rusku>.

nost, již je třeba dostát bezprostředně po uzavření smlouvy¹⁷.

Navazující ustanovení § 11 Zákona č. 69/2006 Sb. pak upravuje povinnosti týkající se nakládání s majetkem, na který se vztahují mezinárodní sankce. Dle odst. 1 odkazovaného ustanovení se tomu, kdo se hodnověrným způsobem dozví, že se u něj nachází majetek, na který se vztahují mezinárodní sankce, zapovídá nakládat s tímto majetkem jinak než za účelem jeho ochrany před ztrátou, znehodnocením, zničením nebo jiným poškozením (pokud není v tomto zákoně uvedeno jinak), a to od okamžiku, kdy se dozví, že majetek je považován za majetek, na který se vztahují mezinárodní sankce.

V souvislosti s porušením v něm zakotvených povinností pak Zákon č. 69/2006 Sb. zakotvuje skutkové podstaty přestupků, za jejichž spáchání hrozí pachateli uložením citelných pokut¹⁸.

S ohledem na shora uvedené lze tedy maximálně doporučit (jak popsáno níže) obstarat si veškeré k tomu potřebné a možné informace a celou přepravu, smluvní vztah i zboží před uzavřením smlouvy (přijetí objednávky) prověřit z pohledu tzv. mezinárodních sankcí.

Je tedy zřejmé, že řádné dodržování daných mezinárodních sankcí mnohdy může zásadně omezit, a to případně i na dlouhou dobu stěží předvídatelné délky¹⁹, také závazky z dlouhodobých tzv. nepravých rámcových smluv v oblasti logistiky. K tomu kromě sankcí EU přistupují i mezinárodní sankce zejména ze strany USA a stejně tak i tzv. odvetné sankce ze strany Ruska. Ty mohou mít také dopad na možnosti plnění i nepravých rámcových smluv.

V každém případě z pohledu mezinárodních sankcí a jejich rizik je **nutné vždy od zákazníka vyžadovat a mít tyto informace²⁰:**

- odkud kam jedu,

- pro koho vezu²¹,
- co vezu²².

Do smluv v logistice, a to zejména do rámcových, je z tohoto pohledu vhodné zařazovat také **řádné tzv. compliance doložky** zajišťující mj. i součinnost zákazníka k plnění povinností poskytovatele logistických služeb dle Zákona č. 69/2006 Sb.

Rámcová smlouva. Nepravá rámcová smlouva o přepravě, nepravá rámcová smlouva zasilatelská a jejich možný obsah v praxi

Rámcovou smlouvou bez dalšího praxe a judikatura zpravidla chápe smlouvu, jejímž prostřednictvím smluvní strany tam, kde očekávají dlouhodobější obchodní vztah, stanoví základní pravidla, jimž budou podléhat všechny konkrétní (tzv. realizační) smlouvy na jejím základě v budoucnu uzavřené, nebude-li v té či oné realizační smlouvě ujednáno jinak. Rámcová smlouva tak nemá jiný význam (jinou funkci), než že stanoví smluvní podmínky následně uzavíraných konkrétních, realizačních smluv²³. Praxe a judikatura jí v takovéto podobě přiznává v zásadě význam obchodních podmínek.

Nicméně v oblasti logistiky se lze poměrně často setkat i se smlouvami, které nad rámec stanovení pravidel pro tzv. realizační smlouvy upravují také konkrétní práva a povinnosti stran. Obvykle se jedná o závazek dopravce, případně zasilatele vždy na žádost zákazníka provést či obstarat určité blíže specifikované přepravy, případně určitý objem určitých blíže specifikovaných přeprav v určitém období apod. Nebo může jít i o závazek připravenosti vozidel k určitým přepravám apod. Takovéto smlouvy pro potřeby tohoto příspěvku nazýváme nepravými rámcovými smlouvami, když kromě obecného rámce úpravy budoucích realizačních smluv upravují i konkrétní závazky stran.

¹⁷ Blíže viz Gardlíková, Monika. K vybraným aspektům uplatňování mezinárodních sankcí, přijatých v souvislosti s ruskou agresí na území Ukrajiny, v České republice. [www.epravo.cz](https://www.epravo.cz/top/clanky/k-vybranym-aspektum-uplatnovani-mezinarodnich-sankci-prijatych-v-souvislosti-s-ruskou-agresi-na-uzemi-ukrajiny-v-ceske-republice-114840.html). [Online] 17. června 2022. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/k-vybranym-aspektum-uplatnovani-mezinarodnich-sankci-prijatych-v-souvislosti-s-ruskou-agresi-na-uzemi-ukrajiny-v-ceske-republice-114840.html>.

¹⁸ Tamtéž.

¹⁹ Tzv. mezinárodní sankce, resp. omezující opatření jsou sice v rámci jejich (shora uvedené) právní úpravy omezeny na určitou dobu. Nicméně, taková doba je zpravidla postupně dále prodlužována a lze jen stěží odhadnout, po jak dlouhou dobu prodlužována ještě bude.

²⁰ Zejména s ohledem na shora uvedené veřejnoprávní sankce totiž nelze v zásadě odpovědnost za dodržování sankcí tzv. smluvně přenést na odesílatele.

²¹ Tedy nejen odesílatel, příjemce nýbrž i přepravce včetně posledního koncového konkrétního odběratele.

²² Zcela nedostačující je určitě informace např. 4 bedny blíže nespecifikovaného zboží apod. Vhodné je např. znát a vyžádat si kód TARIC, neboť i dle něj lze zboží prověřovat v rámci tzv. sankčních seznamů.

²³ Viz např. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 29 ICdo 26/2012, ze dne 29. 9. 2014.

Některé rámcové smlouvy jsou formulované jako závazek samotný s tím, že druhá strana jen upřesňuje termíny plnění. To není rámcová smlouva ve vlastním slova smyslu, ale spíše smlouva, jejíž obsah je na základě dohody smluvních stran postupně upřesňován²⁴.

U smluv je tedy třeba pečlivě hodnotit, jak je řešeno uzavírání dílčích smluv, a zda jde o tzv. pravou rámcovou smlouvu nebo tzv. nepravou a v jakém směru a smyslu. Je nezbytné být vždy na pozoru, pokud je ve smlouvě uvedeno, že objednatel zašle pokyn, upřesní termín jednostranně apod.

V praxi pak bývá problematické, když buď dopravce určité přepravy nemůže provést pro jejich rozpor s mezinárodními sankcemi, nebo když zákazník není schopen dopravci, který se zavázal k připravenosti vozidel k určitým přepravám, takovéto přepravy zadávat právě proto, že by byly v rozporu s mezinárodními sankcemi. A to např. proto, že předmětem přeprav měly být přepravy určitého zboží třeba do Ruska a v důsledku sankcí již vývoz a přeprava takového zboží do tohoto místa určení není možná, a to (alespoň po dobu trvání daných sankcí) vůbec²⁵.

Trvání a možnosti ukončení nepravých rámcových smluv s ohledem na mezinárodní sankce

S ohledem na problematičnost dalšího trvání smlouvy a jejího plnění zvažují zpravidla dopravci či zasilatelé, jak případně dosáhnout ukončení zejména tzv. nepravých rámcových smluv, jejichž plnění znemožnily, alespoň po dobu jejich trvání, některé mezinárodní sankce. Z tohoto pohledu je v praxi zejména

nejvýhodnější mít dobře nastavenou rámcovou smlouvu s řádnou úpravou možných důvodů jejího ukončení, včetně důsledků takového ukončení a jeho důvodů mj. do odpovědnosti za škodu a případně do povinnosti placení smluvních pokut²⁶. Velmi praktická bývá řádná úprava doložky vyšší moci ve smlouvě, která zahrnuje nejen jasnou definici vyšší moci, ale zejména její následky. Zpravidla se jedná nejen o následky v podobě zproštění povinné strany odpovědnosti za škodu v důsledku vyšší moci, ale často také o úpravu možného ukončení samotné smlouvy (a ne pouze realizačních smluv uzavřených na jejím základě) v případě, že vyšší moc trvá po určitém v dané doložce specifikovanou dobu. Takovouto úpravu především v nepravé rámcové smlouvě lze více než doporučit. Formulacím doložek vyšší moci ve smlouvách je třeba věnovat pečlivou a náležitou pozornost²⁷. Určitého zjednodušení kontraktačního procesu a zkrácení smlouvy lze v tomto směru dosáhnout např. odkazem na využití ICC Force majeure clause²⁸ buď bez dalšího, nebo ve smlouvě částečně upravené.

Pokud žádná nebo dostatečná úprava v nepravé rámcové smlouvě v tomto směru není obsažena nebo je neplatná, nastupuje aplikace zákonných pravidel. Zde lze v mezích (nepravých) rámcových smluv řídicích se českým právem uvažovat zejména o aplikaci § 2006 a násl. občanského zákoníku. Je však třeba upozornit na to, že ukončení smlouvy může být oprávněné v souladu se zákonem, a přesto může vzniknout odpovědnostní vztah či povinnost zaplatit smluvní pokutu, zejména pokud smlouva sama v tomto směru žádnou úpravu zproštění povinnosti úhrady smluvních pokut např. v případech nastoupení vyšší moci neupravuje. Případné ukončení smlouvy, především v případě aplikace zákonných pravidel a neexistence

²⁴ Podle § 1748 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „OZ“) v tomto směru platí: *Má se za to, že ujednání, že určitá část obsahu smlouvy bude mezi stranami ujednána dodatečně, je podmínkou účinnosti uzavřené smlouvy.* Jak uvádí komentářová literatura, smlouva je již platně uzavřena před splněním podmínky, která má vliv jenom na vstup smlouvy v účinnost. Smlouva tedy již strany váže (nemohou od ní odstoupit), ale nezakládá dosud jejich závazky, nevzniká jim povinnost plnit. [Viz Jiří ŠVESTKA, Jan DVORÁK, Josef FIALA aj., Občanský zákoník. Komentář. Svazek V (§ 1721-2520, relativní majetková práva, 1. část), Wolters Kluwer, Praha, 2014]. Případně, podle formulace nepravé smlouvy, je možné uvažovat i o aplikaci § 1770 OZ, podle kterého mohou strany ujednat „jiný postup“ pro uzavření smlouvy. V takovém případě se ustanovení OZ o uzavření smlouvy nabídkou a jejím přijetím použijí jenom přiměřeně.

²⁵ V rámci tohoto příspěvku se nezabýváme podrobně otázkou, když např. v důsledku mezinárodních sankcí je znemožněn tranzit určitého zboží přes určité země či zemi. Pak se podle nás nejedná o překážku dlouhodobějšího charakteru a bude jen namístě pokud možno sjednat změnu trasy přepravy.

²⁶ Na smluvní pokutu za porušení smluvní povinnosti, je-li sjednána, se totiž zproštění odpovědnosti obecně neuplatní (při nepřiměřenosti smluvní pokuty či výkonu práva na uhrazení smluvní pokuty v rozporu s dobrými mravy může mít liberace význam při moderaci či určení neplatnosti smluvní pokuty). Je tedy dobré ve smlouvě zvážit i smluvní úpravu dopadu vyšší moci či (ne)odpovědnosti za škodu výslovně také do (ne)placení smluvních pokut.

²⁷ Bohužel, pokud se již v praxi setkáváme s nějakými doložkami vyšší moci ve smlouvách, bývají tyto nedostatečně formulovány nebo nejasné. Dost často obsahují jen určitou definici vyšší moci, aniž by jasně říkaly, co je jejich důsledkem. Jako zproštění odpovědnosti za škodu, případně dopady do smluvních pokut a zejména možnosti ukončení smlouvy. V takovém případě je kolikrát lépe nemít žádnou, nežli takto nejasnou či nedostatečnou doložku vyšší moci ve smlouvě.

²⁸ Blíže viz zde: <https://iccwbo.org/publication/icc-force-majeure-and-hardship-clauses/>.

odpovídajících pravidel ve smlouvě, je tedy třeba vždy pečlivě posuzovat v kontextu s odpovědností za škodu, smluvní pokutou a popř. dalšími vztahy.

Podle § 2006 občanského zákoníku:

*Stane-li se dluh po vzniku závazku nesplnitelným, zani-
ká závazek pro nemožnost plnění. Plnění není nemož-
né, lze-li dluh splnit za ztížených podmínek, s většími
náklady, s pomocí jiné osoby nebo až po určené době.
Nemožnost plnění prokazuje dlužník.*

Podle § 2008 občanského zákoníku:

*Neoznámí-li dlužník věřiteli, že se splnění dluhu stalo
nemožným, bez zbytečného odkladu poté, co se o tom
dozvěděl nebo dozvědět musel, nahradí věřiteli škodu
vzniklou tím, že věřitel nebyl o nemožnosti plnění včas
vyrozuměn.*

Jak vyplývá i z komentářové literatury, při aplikaci tohoto ustanovení v případě následné nemožnosti se jedná o naprostou nesplnitelnost dluhu. Nikoliv o ztížení, komplikaci či přechodnou překážku plnění. Důsledky jsou pak poměrně závažné, když nastává ex lege automatický zánik závazku²⁹. Komentářová literatura pak v zásadě uvádí, že nemožností plnění je i právní nemožnost (nedovolenost). Máme za to, že sem tedy bude spadat i nemožnost plnění v důsledku příslušných mezinárodních sankcí. Z hlediska časové relevance vzniku skutečností, které způsobují nesplnitelnost dluhu, se jedná samozřejmě vždy až o období po vzniku závazku. Skutečnosti přitom mohou nastat jak před splatností, tak až během prodlení³⁰. Nicméně, nastane-li nemožnost až v průběhu prodlení (tedy zejména nemožnost dodat do určité oblasti určité zboží či nemožnost plnění pro určitý subjekt apod. nastala, resp. příslušné mezinárodní sankce byly přijaty, až poté, co už byl dopravce či zasilatel v prodlení s dodáním apod.), máme za to, že zde bude dána odpovědnost za škodu, byť k zániku smlouvy případně (podle okolností případu) i může dojít³¹.

Má-li být určitá skutečnost kvalifikována jako důvod nemožnosti plnění, pak nemůže jít jen o dočasnou překážku (mohlo by jít o liberační důvod ve vztahu k sankčním následkům), nýbrž musí jít o překážku trvalou³².

Je pak otázkou, zda právě mezinárodní sankce, které se často mění, zpravidla zpřísňují, ale kdy někdy dochází např. i k vyjmutí určitých osob ze sankčních seznamů, je možné považovat za překážku trvalou. K tomu komentářová literatura říká, že je-li překážka zabraňující splnění takové povahy, že dle veškerých dostupných informací nelze usuzovat na její jen přechodný charakter a nelze realisticky očekávat, že by v dohledné (dle okolností případu) době pominula, musí být posouzena jako trvalá, a tedy znemožňující plnění vůbec³³. Máme za to, že příslušné mezinárodní sankce tuto definici a podmínky zásadně naplňují, nicméně bude třeba zřejmě i jednotlivé sankce posuzovat ad hoc s ohledem na konkrétní okolnosti případu³⁴. Konečnou odpověď na danou otázku pak nejspíše dá až v budoucnu judikatura³⁵ a bude zřejmě významná zejména pro zodpovězení otázky zániku samotné nepravé rámcové smlouvy. Ve vztahu k jednotlivým realizačním smlouvám, pokud nepravá rámcová smlouva v zásadě upravovala termíny konkrétních jednotlivých přeprav, jsou významné dále popsané závěry vyplývající z komentářové literatury. Při nedostatečné úpravě daných otázek v nepravé rámcové smlouvě (zejména v podobě odpovídající doložky vyšší moci nebo jiných podobných doložek) pak podle našeho názoru bude problematické zejména zodpovězení otázky, zda postupně zanikají jen závazky k jednotlivým realizačním smlouvám a rámcová smlouva jako celek však nikoliv nebo zda a případně za jakých okolností a podmínek může zaniknout i samotná nepravá rámcová smlouva jako celek.

Podle závěrů komentářové literatury totiž výjimku z požadavku trvalosti překážky představují případy,

²⁹ Hulmák, M. a kol.: Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1219–1230.

³⁰ Tamtéž.

³¹ Viz § 2913 odst. 2, věta druhá obč. zák.: *Překážka vzniklá ze škůdcových osobních poměrů nebo vzniklá až v době, kdy byl škůdce s plněním smluvené povinnosti v prodlení, ani překážka, kterou byl škůdce podle smlouvy povinen překonat, ho však povinnosti k náhradě nezproští.*

³² Hulmák, M. a kol.: Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1219–1230.

³³ Tamtéž.

³⁴ Tzv. mezinárodní sankce, resp. omezující opatření jsou sice v rámci jejich (shora uvedené) právní úpravy omezeny na určitou dobu. Nicméně, taková doba je zpravidla postupně dále prodlužována a lze jen stěží odhadnout, po jak dlouhou dobu ještě prodlužována bude.

³⁵ V tomto směru např. německý Spolkový soudní dvůr (BGH) ve svém rozhodnutí sp. zn. VII 318/20 ze dne 10. 12. 1920 zásadně dovodil, že válka představuje vždy trvalou překážku plnění. Je pak otázkou, zda takovéto závěry budoucí judikatura vztáhne i na překážky plnění v důsledku mezinárodních sankcí a nikoliv (pouze) samotné války jako takové.

kdy splnění je přímo ze smlouvy specificky vázáno jen na určitou dobu a pozdější plnění je vyloučeno (nešlo by již o splnění). Pak i překážka působící jen po tuto dobu bude zánik pro nemožnost způsobovat³⁶. V zásadě nepříliš problematické by tedy z tohoto pohledu mělo být stanovení možného zániku jednotlivých realizačních smluv, kde byl jasně určený nebo určitelný termín plnění. Problematické to však bude tam, kde smlouva stanoví jen požadavek tzv. připravenosti k plnění apod., stejně jako ve vztahu k určení možností zániku celé nepravé rámcové smlouvy jako takové.

Pak u mnohých nepravých rámcových smluv může s ohledem na mezinárodní sankce nastat i situace, kdy zánik závazku z jednotlivé přepravy nastane, ale bude přinejmenším nejisté, zda zanikla celá (nepravá) rámcová smlouva.

I z tohoto důvodu lze v každém případě maximálně doporučit zahrnout přímo do smlouvy jasnou úpravu zániku smluv, případně v návaznosti na problematiku vyšší moci a nespolehat se na zákonnou úpravu. V případě uzavírání nepravých rámcových smluv lze také zejména doporučit jasně upravit konkrétní přepravy, ve vztahu k nimž jsou závazky připravenosti vozidel apod. sjednávány, stejně jako z toho plynoucí jasná a konkrétní *vzájemná* práva a povinnosti dopravce i jeho zákazníka a neformulovat je nepřiměřeně vágně.

Je třeba poukázat i na to, že pouhá vyšší nákladnost plnění nemožnost plnění nezpůsobuje. Pokud tedy nepravá rámcová smlouva upravuje např. závazek dopravce k určité připravenosti vozidel k přepravám zboží do oblastí, kam v důsledku sankcí nyní přepravy provádět nelze, ale přitom je možné dané zboží dovážet jinam, je třeba velmi pečlivě zvážit, zda se

v tomto případě jedná o možnou aplikaci § 2006 obč. zák. Nebo zda se spíše nebude např. jen po určité dobu zcela nezbytně nutnou pro nalezení nových trhů jednat ze strany zákazníka dopravce o okolnost, která jej bude zprošťovat odpovědnosti za škodu za nezařadění přeprav (viz dále), ale nikoliv o důvod pro ukončení smlouvy ex lege. V každém případě zde bude třeba zohlednit jak veškeré samotné konkrétní okolnosti případu³⁷ a jasné formulace smlouvy³⁸, tak i informační povinnost dotčené osoby (zde zákazníka dopravce) ve smyslu § 2008 obč. zák. a případně i § 2902 obč. zák. (viz dále). Při řádném splnění takovéto informační povinnosti totiž jistě bude mít dopravce možnost si zajistit jiné přepravy a tím minimalizovat či odvrátit škodu. Naopak při nesplnění takové informační povinnosti zákazníkem bude velmi pravděpodobně dána jeho odpovědnost za škodu např. v důsledku nezadaných, nerealizovaných přeprav. I zde však velmi záleží na konkrétním znění dané smlouvy.

Z pohledu možné aplikace a zániku smlouvy dle § 2006 OZ bude dále nezbytně vždy pečlivě případ od případu posuzovat také, zda se skutečně jedná o trvalou překážku způsobující zánik smlouvy podle daného ustanovení, a ne spíše o tzv. *hardship* dle § 1765 OZ³⁹. Adaptace smlouvy podle § 1765 OZ má pak zásadně přednost před jejím zánikem dle § 2006 OZ. Výklad § 1765 OZ podle jeho bezprostředního inspiračního zdroje UNIDROIT principles of international commercial contracts umožňuje navíc (dále jen „UNIDROIT „) i v určitých tzv. extrémních případech (kdy plnění by vedlo v zásadě k likvidaci povinné strany apod.) např. i odložit plnění⁴⁰. S ohledem na rozsah tohoto článku však blíže rozbor problematiky tzv. *hardship*, tedy pouhého v zásadě významného ztížení plnění smlouvy, již není jeho předmětem⁴¹.

³⁶ Hulmák, M. a kol.: Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1219–1230.

³⁷ Jako zejména zda jsou tzv. náhradní trhy vůbec možné, zda lze po dopravci požadovat dodávání na náhradní trhy atp.

³⁸ Jako např. zda závazku dopravce odpovídá i závazek zákazníka (upravený ať už jakkoliv nebo jinak vyplývající ze smlouvy), určité přepravy zadávat či nikoliv apod.

³⁹ Podle § 1765 OZ platí: *Dojde-li ke změně okolností tak podstatné, že změna založí v právech a povinnostech stran zvlášť hrubý nepochopitelný znevýhodnění jedné z nich buď neúměrným zvýšením nákladů plnění, anebo neúměrným snížením hodnoty předmětu plnění, má dotčená strana právo domáhat se vůči druhé straně obnovení jednání o smlouvě, prokáže-li, že změnu nemohla rozumně předpokládat ani ovlivnit a že skutečnost nastala až po uzavření smlouvy, anebo se dotčené straně stala až po uzavření smlouvy známou. Uplatnění tohoto práva neopravňuje dotčenou stranu, aby odložila plnění.* Aplikace tohoto ustanovení bývá v praxi často zvažována mj. v případech tzv. raketového růstu cen pohonných hmot, případně cen za pronájem kontejnerů apod. Odpověď však nebývá jednoznačná, byť jeho aplikaci, podle konkrétních okolností případu, nelze v takových situacích ani vždy zcela vyloučit.

⁴⁰ Viz čl. 6.2.3 odst. 2. UNIDROIT: *The request for renegotiation does not in itself entitle the disadvantaged party to withhold performance.* Je tedy zřejmé, že UNIDROIT jako bezprostřední inspirační zdroj se zde poněkud odchyluje v zásadě spíše od jeho nepřímých zarážek překladu v § 1756 odst. 1, věta poslední OZ, a bude tedy nezbytně přihlídnout při jeho výkladu i k samotnému znění UNIDROIT.

⁴¹ V tomto směru lze odkázat v podrobnostech např. na velmi zdařilý a podrobný výklad Filipa Melzera v jeho webinaru z 13. 6. 2022 k problematice Změny okolností uzavření smlouvy v důsledku Covid-19 a války na Ukrajině.

Odpovědnost za škodu za neplnění nepravých rámcových smluv s ohledem na mezinárodní sankce

S ohledem na zaměření tohoto příspěvku se zde nebudeme zabývat odpovědností zaslátelce či dopravce za obstarání či provedení jednotlivých přeprav⁴², ale zejména odpovědností za naplňování jiných povinností dle příslušné (zejména nepravé) rámcové smlouvy. Sem může spadat např. závazek dopravce k připravenosti určitých vozidel pro určité přepravy, závazek zákazníka k zadávání určitých přeprav apod.

Ve vztahu k takovýmto povinnostem lze v každém případě, jak u smluv rámcových zasilatelských, tak rámcových smluv o přepravě, doporučit zahrnout do smlouvy řádnou úpravu otázky vyšší moci a jejích následků, např. i odkazem na využití formulace ICC Force majeure clause⁴³.

Taková ujednání o vyšší moci jsou ve smlouvách velmi podstatná, a to zejména v mezinárodních vztazích. Kdy zejména v mezinárodních vztazích bývá i problematické spoléhat se na nepředvídatelnou (a často, jako v případě české úpravy, i zcela nedostatečnou) použitelnou národní zákonnou úpravu.

U mezinárodních silničních přeprav mají však doložky vyšší moci ve smlouvách význam spíše jen ve vztahu k úpravě (jinak platně sjednaných) smluvních pokut, k odpovědnosti za škodu odesílatele či za škodu z nedodržení termínu nakládky či jiných povinností, které nejsou předmětem Úmluvy CMR. Jinak mohou být ve vztahu k otázkám, které upravuje zejména Úmluva CMR, neplatné právě pro rozpor s Úmluvou CMR⁴⁴.

Obecné ujednání o vyšší moci zejména jako liberačním důvodem pro zaslátelce u smluv zasilatelských (dle českého práva) může být nevýhodné především pro příkazce a naopak výhodné pro zaslátelce, pokud rozšiřují liberační důvody nad rámec § 2475 OZ⁴⁵, což u standardních doložek vyšší moci bývá ten případ.

Zejména u smluv zasilatelských je tedy třeba si i z tohoto pohledu dát pozor na správnou a pečlivou formulaci takového ujednání ve smlouvě. Praktické je však takové ujednání u zasilatelských smluv vždy zejména z pohledu možného ukončení smlouvy, z pohledu smluvních pokut apod⁴⁶.

Namísto je také ujednání o vyšší moci sjednávat ve smlouvě individuálně a ne např. (jen) v obchodních podmínkách či všeobecných obchodních podmínkách. Tím se zabrání složitým otázkám jejich platnosti či neplatnosti, a to zejména v mezinárodních vztazích. Jak uvedeno již shora, je možné využít i ICC Force Majeure Clause a to zejména v mezinárodních vztazích z důvodu jejich mezinárodní známosti. Navíc, tyto upravují i většinu vhodných náležitostí doložky vyšší moci (definici, demonstrativní příklady, informační povinnost, odpovědnost za škodu, ukončení smlouvy atp.) a součástí smlouvy se stanou již správným odkazem na ně, aniž by je bylo nezbytně nutné do smlouvy vždy podrobně opisovat a tím smlouvu prodlužovat.

V oblasti smluv v přepravě podléhajících českému právu ve vztahu ke smlouvě o přepravě a smlouvě zasilatelské je tedy možné odchylně od příslušné speciální zákonné úpravy smluvně upravit otázku vyšší moci jako liberačního důvodu zejména jen v případech smluv zasilatelských v situacích, kdy se na ně nepoužije úprava odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce, popř. u silničních nákladních přeprav zejména v jiných případech než úprava odpovědnosti za škodu na zásilce a z překročení dodací lhůty⁴⁷.

V ostatních případech u smluv v oblasti přepravy je však třeba brát v úvahu zpravidla kogentní úpravu principů odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce a z překročení dodací lhůty a liberačních důvodů obsaženou v příslušných mezinárodních úmluvách týkajících se jednotlivých druhů přeprav. Dle Úmluvy CMR se ve smyslu jejího čl. 41 od její úpravy nelze vůbec odchýlit, a tedy ani odpovědnost dopravce dle

⁴² Ty by bylo třeba řešit v případě (realizačních) smluv o přepravě dle § 2566 a násl. obč. zák., případně v případě mezinárodních přeprav dle příslušné mezinárodní Úmluvy – jako u přepravy silniční dle čl. 17 a násl. Úmluvy CMR apod. V případě smluv zasilatelských tam, kde nebude odchylná smluvní úprava, by dané otázky bylo třeba řešit zejména dle § 2475 obč. zák. – ledaže by zejména úprava a formulace otázek vyšší moci ve smlouvě se od této úpravy odchylovala.

⁴³ Blíže viz zde <https://iccwbo.org/publication/icc-force-majeure-and-hardship-clauses/>.

⁴⁴ Blíže viz JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S., Mgr. Jan Pavlík: Vliv koronaviru na smluvní vztahy se zvláštním zaměřením na nájem a přepravu. Právní rozhledy č. 12/2020, s. 430.

⁴⁵ Podle § 2475 OZ platí: *Způsob a podmínky přepravy zaslátel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zaslátel zná. Povinnost pojišť zásilku má zaslátel, jen bylo-li to ujednáno.*

⁴⁶ Blíže viz JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S., Mgr. Jan Pavlík: Vliv koronaviru na smluvní vztahy se zvláštním zaměřením na nájem a přepravu. Právní rozhledy č. 12/2020, s. 430.

⁴⁷ Tamtéž.

ní nejen smluvně rozšířit, ale ani zúžit. Případně tam, kde se takovéto úmluvy neaplikují, je třeba v mezích českého právního řádu zohledňovat tzv. jednostranně kogentní úpravu odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce a liberačních důvodů dle § 2566 OZ, kdy nad její rámec především není možné odpovědnost dopravce omezit, a to ani úpravou širších liberačních důvodů. Dané závěry pochopitelně platí ve vztahu k otázkám, které příslušné mezinárodní úmluvy a § 2566 OZ upravují a na něž se i vztahuje případná úprava jejich kogentnosti⁴⁸.

Doložky vyšší moci jsou tedy použitelné u tzv. logistických smluv (jen) tam, kde se nepoužije speciální úprava kogentního charakteru – tedy, u smluv o mezinárodní silniční přepravě zpravidla u jiných škod nežli škod na zásilce, škod z překročení dodací lhůty či jinak škod řešených v Úmluvě CMR (viz např. odpovědnost odesílatele za doklady dle čl. 11 CMR apod.). U smluv zasilatelských je tato otázka problematičtější, s ohledem na dispozitivní povahu úpravy odpovědnosti zasilatele – bude velmi záležet na konkrétním znění dané zasilatelské smlouvy a formulaci případné smluvní úpravy vyšší moci⁴⁹.

Při uzavírání smlouvy již v době války a tzv. mezinárodních sankcí je také třeba velmi pečlivě formulovat, co se případně ještě považuje za vyšší moc, a co již ne (jako např. zpřísnění stávajících mezinárodních sankcí apod.) a současně uvést, že strany jsou si vědomy, že uzavírají smlouvu již v době války na Ukrajině a přijímání tomu odpovídajících mezinárodních sankcí. Při formulaci doložky vyšší moci je namístě se situací války na Ukrajině a mezinárodních sankcí již počítat. Je tak třeba si dávat pozor jak na ujednání, že válka na Ukrajině jako taková a všechny její následky se již za vyšší moc nepovažují, tak na ujednání opačné – tedy, že válka na Ukrajině (včetně v době uzavření smlouvy již existujících či předvídatelných mezinárodních sankcí apod.) se bez dalšího za vyšší moc považuje.

Pokud pak smlouva žádnou nebo jasnou a dostatečnou či platnou úpravu otázek vyšší moci (či jinou podobnou úpravu odpovědnosti za škodu) neobsahuje, je v mezích smluv řídících se českým právem v otázkách mimo rámec odpovědnosti dopravce za zásilku

a z překročení dodací lhůty⁵⁰ a mimo rámec odpovědnosti zasilatele za obstarání přepravy jako takové⁵¹ třeba aplikovat zejména § 2913 OZ. Podle tohoto ustanovení platí:

(1) Poruší-li strana povinnost ze smlouvy, nahradí škodu z toho vzniklou druhé straně nebo i osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti zjevně sloužit.

(2) Povinnosti k náhradě se škůdce zproští, prokáže-li, že mu ve splnění povinnosti ze smlouvy dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli. Překážka vzniklá ze škůdcových osobních poměrů nebo vzniklá až v době, kdy byl škůdce s plněním smlouvené povinnosti v prodlení, ani překážka, kterou byl škůdce podle smlouvy povinen překonat, ho však povinnosti k náhradě nezproští.

Ve vztahu k této úpravě je třeba vždy mít na paměti a dodržovat také informační povinnost osoby postižené překážkou dle § 2902 OZ:

Kdo porušil právní povinnost, nebo kdo může a má vědět, že ji poruší, oznámí to bez zbytečného odkladu osobě, které z toho může újma vzniknout, a upozorní ji na možné následky. Splní-li oznamovací povinnost, nemá poškozený právo na náhradu té újmy, které mohl po oznámení zabránit.

Významné je, že okolnost vyšší moci jako liberačního důvodu dle § 2913 odst. 2 OZ má v zásadě dopad jen na náhradu škody a dle § 1970 OZ na povinnost platit z ní úroky z prodlení. Nemá však bez dalšího již dopady na povinnost platit smluvní pokutu, možnost odstoupit od smlouvy pro prodlení s plněním povinnosti v důsledku vyšší moci či jinou možnost ukončení smlouvy.

Poukazováno je i na skutečnost, že ustanovení zbavující smluvní stranu její odpovědnosti je třeba v pochybnostech vykládat vždy restriktivně, neboť jsou výjimkou z obecné zásady, že smlouvy se dodržují⁵². Máme za to, že tento závěr platí jak pro zákonnou úpravu zproštění odpovědnosti, tak pro smluvní úpravu vyšší moci jako liberačního důvodu.

⁴⁸ Tamtéž.

⁴⁹ Tamtéž.

⁵⁰ Viz zejména aplikace Úmluvy CMR či jiných podobných mezinárodních Úmluv v oblasti různých druhů přeprav, případně aplikace § 2566 a násl. OZ.

⁵¹ Zde viz především § 2475 OZ: *Způsob a podmínky přepravy zasilatel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zasilatel zná. Povinnost pojišťit zásilku má zasilatel, jen bylo-li to ujednáno.*

⁵² Zásada *pacta sunt servanda*.

Válka i dopady souvisejících mezinárodních sankcí tedy mohou být zprošťujícím důvodem pro odpovědnost dopravce či zasílatele – záleží ale na tom, kdy došlo k vadám při plnění smlouvy o přepravě či smlouvy zasílatelské (prodlení, nemožnost dodání apod.), a kdy byla přijata např. sankční opatření, a zda byla či nebyla předvídatelná, případně zda byly následky odvrátitelné. U zasílatele je navíc třeba zohlednit zvýšené nároky na organizaci přepravy z jeho pohledu (koordinace různých subdodavatelů a služeb apod. za účelem splnění a včasného splnění)⁵³.

Důležité také je jednat preventivně a včas svoji neschopnost plnit druhé straně oznámit. Současně pak je nezbytné vynaložit maximální úsilí k tomu, aby závazky byly pokud možno splněny, tj. např. přesměrovat dopravu přes Ukrajinu či Rusko namísto toho přes jiné země, pokud je to možné. Za škodu způsobenou zpožděním přepravy z důvodu objížďky pak není dána odpovědnost. Důležitou podmínkou však je, že závazek k plnění nesmí být uzavřen v době, kdy již okolnosti vyšší moci vznikly, tedy zejména v době, kdy příslušné relevantní mezinárodní sankce již byly přijaty. Zproštění odpovědnosti by také nebylo dáno v případě, kdy by daná okolnost vyšší moci (zde v podobě přijetí příslušné mezinárodní sankce či sankcí) nastala v době, kdy již bylo dáno prodlení s plněním.

Závěrem

Je zřejmé, že dopravci i zasílatelé jsou zejména povinni řádně platné mezinárodní sankce monitorovat a přiměřeně způsobem odpovídajícím zejména § 10 zákona o mezinárodních sankcích jejich plnění prověřovat. Zjistí-li takovým postupem, že by prováděná či obstarávaná přeprava mohla sankce porušovat, je třeba takové podezření oznámit Finančně analytickému úřadu.

Pokud jim pak válka samotná nebo mezinárodní sankce s ní související buď zcela znemožní, nebo zásadně ztíží plnění přepravní či zasílatelské smlouvy, je namístě zvážit, zda nejsou dány důvody zániku smlouvy, případně důvody pro změnu smlouvy pro tzv. zásadní změnu okolností, stejně jako pečlivě zvážit otázku případného zproštění odpovědnosti za neplnění smlouvy z takového důvodu.

V každém případě je třeba doporučit s ohledem na daná rizika i velmi pečlivě formulovat mj. tzv. nepravé rámcové smlouvy, a to především co do otázek vyšší moci a termínů plnění či nastavení termínů plnění, stejně jako co do plnění omezení vyplývajících z tzv. mezinárodních sankcí a vzájemné spolupráce smluvních stran v tomto směru.

«

⁵³ V každém případě však ani zasílatel nemůže a nesmí postupovat tak, aby mezinárodní sankce například obcházel. V tomto směru je třeba vždy při volbě postupu mít na mysli také smysl a účel mezinárodních sankcí.



Komentář Wolters Kluwer získal v rámci XXIX. ročníku Karlovarských právnických dnů významné ocenění **Autorskou cenu ČR za nejprínosnější právní publikaci.**

Knižní vydání komentáře si můžete objednat na obchod.wolterskluwer.cz



Komentář je také nedílnou součástí ASPI – právní obor **Právo obchodních korporací s Průvodcem**

