

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

Kolizní úprava přepravní smlouvy v mezinárodní nákladní přepravě

Kolizní úprava je jedním ze způsobů, jakým jsou upraveny právní vztahy s mezinárodním prvkem. Oproti přímé úpravě je kolizní úprava vývojově starší a mezi mnohými právníky ne příliš oblíbená. Důvodů může být hned několik, počínaje kvalifikačním problémem, přes zjištění obsahu rozhodného práva až po výhradu veřejného pořádku. Ve stručnosti řečeno, nikdo není příliš nadšen představou, že po někdy ne zrovna lehkém určení rozhodného práva bude ještě třeba zjistit jeho obsah, což může komplikovat jazyková bariéra (nemluvě o problematice zpětného a dalšího odkazu) a celou tuto námahu může zhatit skutečnost, že výsledek této snahy je neslučitelný s veřejným pořádkem legis fori.

Bohužel přímá úprava, jakožto alternativa k úpravě kolizní, neupravuje zatím všechny soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem. Oblast přepravní smlouvy v mezinárodní přepravě nákladu je v současné době vybavena řadou mezinárodních úmluv, které obsahují přímé normy. V některých chvílích by se chtělo říci, že pokrytí této problematiky přímými normami je téměř kompletní. Cílem tohoto článku je ovšem ukázat, že tomu tak není.

Bez kolizní úpravy to zkrátka stále nejde

Důvodů, proč se bez kolizní úpravy stále neobejdeme, můžeme najít hned několik. Unifikace především neupravuje všechny způsoby přepravy, dále pak bývají soubory přímých norem doplněny o normy kolizní, které mohou sloužit k určení rozhodného práva, podle jehož norem se posoudí otázky, na které v souboru přímých norem nebylo pamatováno, případně se i přes snahu o vytvoření souboru přímých norem pro tu kterou přepravu jeví někdy vhodnější, řešit danou otázku pomocí metody kolizní.

Pokud jde o první z důvodů „potřebnosti“ kolizní úpravy, lze stručně říci, že kolizní úprava se uplatní především v přepravě kombinované, pro kterou na mezinárodní úrovni stále neexistuje platná unifikace, dále pak v případech, kdy se jedná o přepravy unimodální, avšak takové, které z nějakého důvodu nespádají pod rozsah použití té které unifikační úmluvy (příkladem může být palubní náklad podle Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel v námořní přepravě). V přepravě kombinované lze někdy pozorovat tendenci k rozšiřování aplikace mezinárodních úmluv pro unimodální přepravy i na přepravy kombinované, tím spíše, že tyto úmluvy některé případy kombinované přepravy postihují. Bohužel tyto snahy nevedou většinou k posílení právní jistoty, spíše naopak. I když mají někteří praktici tendenci hledat „dominantní“ způsob přepravy a podle něj určit použitelnou úmluvu, kombinovaná přeprava představuje přepravu *sui genesis*, se specifickými potřebami a riziky, které nemůže úmluva řešící přepravu jedním druhem dopravního prostředku postihnout[1].

Pokud jde o určení tzv. subsidiárního statutu, tak zde je naopak na místě určitá zdrženlivost s používáním kolizních norem. Přímé normy jsou výsledkem unifikace, která má za cíl sjednotit hmotné právo pro určitou skupinu právních vztahů. Unifikační snaze pak přeci jen neprospívá, pokud při prvním závanu nejistoty budeme ihned hledat kolizní normu a povolávat k řešení problému rozhodné právo. Proto se v tomto bodě přimlouvám za postup, který nastínila *B. Lieser*, stejně jako *R. Herber* a *H. Piper*, kteří doporučují k tomuto problému přistupovat tak, že nejprve je třeba zkoumat, zda

nebyla daná otázkou úmluvou záměrně neupravena - jelikož v mezích soukromého práva platí, že co není zakázáno, je dovoleno. Pokud se však skutečně jedná o mezeru v právní úpravě, doporučují tito autoři řešit ji nejdříve s pomocí nástrojů obsažených v úmluvě samotné, tedy podle zásad, na kterých úmluva spočívá, analogickou aplikací jiných ustanovení úmluvy atp. [2].

Kde kolizní normy hledat?

Návštěvníkům těchto stránek z řad odborné právní veřejnosti není asi třeba říkat, že kolizní normy pro přepravní smlouvu jsou v současné době obsaženy především v Nařízení Řím I a to konkrétně v čl. 5 odst. 1 této normy, kde se říká: *„V míře, ve které nebylo právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zboží zvoleno podle článku 3, je právem rozhodným pro takové smlouvy právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.“*

Zvláštní kolizní normu pro smlouvy o přepravě obsahoval i dnes již neúčinný zákon č. [97/1963](#) Sb. o mezinárodním právu soukromém a procesním (ZMPS). Od 1.1.2014 však byl tento nahrazen zákonem č. [91/2012](#) Sb. o mezinárodním právu soukromém (ZMPS 2014), který se již v důsledku vzrůstajícího významu evropských unifikací kolizních norem omezil na stručnou kolizní normu pro všechny smlouvy obecně, která je obsažena v § 87 odst. 1 a říká, že *„smlouvy se řídí právem státu, s nímž smlouva nejúžejí souvisí, pokud smluvní strany nezvolily rozhodné právo...“*

Vzhledem k tomu, že zde tedy máme dvě kolizní normy pro přepravní smlouvu, z nichž každá se nachází v jiném předpise, bude třeba se na chvíli zastavit u vztahu těchto předpisů. Patrně nebude nutné na tomto místě dlouze rozebírat, že nařízení Řím I má aplikační přednost před ZMPS 2014, jelikož se jedná o nařízení, které je v členských státech přímo použitelné podle ustanovení čl. 288 SFEU. Vystává pak otázka, zda je zde ještě nějaký prostor pro aplikaci kolizní normy pro přepravní smlouvu podle ZMPS 2014, tím spíše pokud si připomeneme, že nařízení Řím I obsahuje v čl. 2 pravidlo o své univerzální použitelnosti a vede tedy rovněž k aplikaci právního řádu nečlenského státu, pokud na něj kolizní norma ukáže. Pro zodpovězení této otázky je potřeba si říci, zda mají tyto kolizní normy stejný rozsah, tedy zda určují rozhodné právo pro stejně vymezenou skupinu otázek. Odlišné vymezení rozsahu těchto kolizních norem je zde více než zřejmé, přičemž vymezení provedené v ZMPS 2014 je širší. Pokud tedy vyvstane otázka, která do rozsahu kolizní normy (nebo kolizních norem) obsažené v nařízení Řím I nebude spadat, dostane se ke slovu kolizní norma obsažená v ZMPS 2014. Vzhledem k tomu, že kolizní norma obsažená v nařízení Řím I bude pro oblast přepravních smluv použitelná na téměř všechny případy, bude v následujících pasážích věnována pozornost především tomuto předpisu.

Pojem „kolizní norma“ podle nařízení Řím I

Než přistoupíme k určení samotného rozsahu kolizní normy obsažené v nařízení Řím I, je třeba se vypořádat s ustanovením jeho čl. 25, které by nám mohlo poněkud zamotat hlavu. Tento článek hovoří o tom, že Nařízením Řím I není dotčeno použití těch úmluv, „... jejichž stranou je jeden nebo více členských států ke dni přijetí tohoto nařízení a které stanoví kolizní normy pro smluvní závazkové vztahy.“ Problém zde vyvstává, jak čtenář asi tuší, s ohledem na jazykový výklad, kterým dojdeme k tomu závěru, že dotčeny nejsou pouze unifikované soubory kolizních a nikoli přímých norem. Vzhledem k přednosti práva EU tak lze dojít k závěru, že nařízení Řím I bude mít přednost před unifikovanými soubory přímých norem. Toto úskalí gramatického výkladu je však možno do určité míry překonat výkladem historickým. Nařízení Řím I totiž vychází z Římské úmluvy, která byla v členských státech (s výjimkou Velké Británie a Dánska [3]) nahrazena právě tímto nařízením, které z této úmluvy do značné míry vychází. Problém, který je řešen v již zmíněném článku 25 nařízení Řím I, řešila Římská úmluva ve svém článku 21. Tento článek Římské úmluvy se vztahoval na úmluvy

unifikující jak kolizní, tak přímé normy. Historický výklad však není jediný, který může nabídnout určité řešení. Oporu lze hledat rovněž ve Smlouvách, konkrétně článek 351 SFEU lze do jisté míry vnímat jako výraz některých zásad mezinárodního práva veřejného jako je zásada *pacta sunt servanda* [4]. Na čl. 25 Nařízení Řím I je pak možno pohlížet jako na konkretizaci tohoto principu v sekundárním právu. Respektuje-li zásadu *pacta sunt servanda* primární právo, není důvod, aby jej nerespektovalo právo sekundární. Pro určení okruhu otázek, které bude třeba řešit na základě rozhodného práva, ke kterému nás dovede kolizní norma obsažená v nařízení Řím I, je tedy třeba mít především na paměti, že do něj nebudou spadat ty otázky, které budou řešené mezinárodními unifikačními úmluvami, které obsahují přímé (i kolizní) normy.

Pojem „smlouva o přepravě“ podle nařízení Řím I

Než se pustíme do vymezení pojmu „smlouvy o přepravě“, bude možná dobré si připomenout, že pojmy použité v unifikovaných normách evropského mezinárodního práva soukromého mají být vykládány autonomně a nikoli podle *legis fori*. Vymezení pojmu „smlouva o přepravě“ (nebo též přepravní smlouva) pak není problematické pouze v oblasti určení rozsahu kolizních norem, ale i v oblasti mezinárodních unifikací přímých norem, které většinou stanoví, že se použijí na „přepravní smlouvu“ pro přepravu provedenou určitým druhem dopravního prostředku. Problémy vyvstávají především s odlišením přepravní smlouvy od přepravního dokumentu, vymezení přepravní smlouvy ve vztahu ke smlouvě zasilatelské a určení, zda lze pod pojem smlouvy o přepravě řadit též smlouvy charterové.

Ke vztahu smlouvy o přepravě a přepravního dokumentu lze ve zkratce říci tolik, že přepravní dokument sám není přepravní smlouvou, ale pouze dokladem o jejím uzavření a o jejím obsahu. Někdy nemusí být přepravní dokument ani vydán, přeprava je přesto prováděna na základě uzavřené přepravní smlouvy (jejíž uzavření většinou ani nevyžaduje písemnou formu). Jediným přepravním dokumentem, který může mít v této oblasti odlišné postavení, je konosament (náložný list). Zvláštní postavení konosamentu je dáno především možností disponovat se zbožím v průběhu přepravy za pomoci převádění konosamentu, který má povahu cenného papíru. Osoba, na kterou je konosament převeden, totiž nemusí mít absolutně ponětí o obsahu ujednání mezi dopravcem a odesilatelem, rozhodující jsou proto údaje v konosamentu.

Problematická může být dále rovněž otázka, zda se smlouvou o přepravě ve smyslu nařízení Řím I rozumí i smlouvy charterové. V případě charterových smluv jde o smlouvy nájemní, přičemž najímán je dopravní prostředek a to pochopitelně za tím účelem, aby byl využit k přepravě. Charterové smlouvy mají svůj původ námořní přepravě a to dokonce již v době starověku. V současné době můžeme rozlišovat dvě hlavní kategorie těchto smluv: *voyage charter* a *time charter*. V případě smluv na jednu cestu (*voyage/trip charter*) nám pomůže výklad historický, jelikož Římská úmluva, ze které nařízení Řím I vychází, považovala charterové smlouvy na jednu cestu za smlouvy o přepravě. Dnes se k tomuto problému výslovně vyjadřuje i bod 22 preambule k nařízení Řím I. Postavení smluv, které jsou sjednávány na určitý časový úsek (*time charter*), však zůstávalo dlouhou dobu sporné. K této otázce se však již vyjádřil SDEU a to sice ve věci C-133/08, když judikoval, že smlouva charterová se za smlouvu o přepravě pro potřeby určení rozhodného práva považuje v případě, že hlavním předmětem smlouvy není poskytnutí dopravního prostředku, ale provedení přepravy. Závisí totiž na obsahu přepravní smlouvy, zda se závazky pronajímatele týkají pouze poskytnutí dopravního prostředku, nebo i přepravy jako takové.

Složitě bývá rovněž nalezení hranice mezi přepravní smlouvou a smlouvou zasilatelskou. Ve stručnosti lze říci, že rozdíl mezi oběma smlouvami tkví především v tom, k čemu se zavazuje dopravce a k čemu zasilatel. Přepravní smlouvou (pro potřeby tohoto článku uvažujme pouze smlouvu o přepravě nákladu) se zavazuje dopravce odeslateli, že pro něj přepraví náklad, mezi dvěma místy, zatímco smlouvou zasilatelskou se zavazuje zasilatel příkazci, že pro něj obstará

(vhodnou) přepravu. Tato jednoduchá hranice se však v praxi snadno stírá. Je totiž třeba mít na paměti, že zasilatel může provést tzv. samovstup. Jedná se o situaci, kdy zasilatel sám přepravu provede, namísto toho, aby jí „jen“ obstaral. Většina evropských právních úprav tuto možnost připouští, v ČR v současnosti účinný občanský zákoník není výjimkou (§ 2474). Stejně tak je ale běžně přípustné, aby dopravce sám přepravu neprováděl, ale aby provedením její části, nebo provedením přepravy celé pověřil tzv. poddopravce. V praxi pak dochází k tomu, že v případě škody na přepravovaném nákladu při přepravě, kterou prováděl subjekt odlišný od dopravce smluvního (tedy přeprava za pomoci poddopravce), se dopravce smluvní hájí tím, že byl „pouze“ zasilatelem, přepravu na účet žalující strany obstaral a jeho úloha tím tedy skončila, není tudíž pasivně legitimován - pasivní legitimace je na straně dopravce, který přepravu provedl. Žalobce se pak snaží prokázat, že jím uzavřená smlouva byla smlouvou přepravní a nikoli smlouvou zasilatelskou.

Problém odlišení smlouvy přepravní od smlouvy zasilatelské se potom v mezinárodní přepravě týká jak oblasti unifikačních souborů přímých norem tak i vymezení rozsahu kolizních norem. Otázkou, zda je zasilatelská smlouva optikou nařízení Řím I smlouvou o přepravě, se musel nedávno zabývat i SDEU a to konkrétně ve věci C - 305/13. SDEU zde mj. odkázal na výše citovaný rozsudek ve věci C - 133/08 a připomněl, že kolizní normy pro přepravní smlouvu by měly mít co nejširší použití a dopadat na smlouvy, jejichž hlavním předmětem je právě přeprava (přemístění) zboží. Předmětem smlouvy zasilatelské je však obstarání přepravy a nikoli její provedení a obecně tedy smlouvu zasilatelskou za smlouvu o přepravě ve smyslu nařízení Řím I považovat nelze. Za určitých okolností se však může ukázat, že hlavním předmětem smlouvy je přemístění zboží jako takové. Vodítkem by nám v takovém případě měl být účel smluvního vztahu, skutečně poskytnuté plnění jakož i všechny závazky smluvní strany, která měla poskytnout plnění pro smlouvu příznačné. Vyjde-li z tohoto posouzení jako hlavní předmět posuzované smlouvy přeprava zboží, je třeba určit rozhodné právo na základě kolizních norem pro přepravní smlouvu.

Zbývá dodat, že z české judikatury plyne, že označením smluvního typu v podání nebude soud vázán (tedy zda smluvní vztah v podání označíme za smlouvu zasilatelskou nebo za smlouvu přepravní), jelikož se jedná o právní posouzení. Podstatný bude obsah dané smlouvy - tedy povaha sjednaných práv a závazků smluvních stran [5].

Pár slov závěrem

Je třeba na závěr připomenout, že unifikace kolizních norem je rovněž příspěvkem k právní jistotě, jelikož odstraňuje rozdílné rozsahy i navázání kolizních norem v jednotlivých státech. I když není tento příspěvek k právní jistotě stejný jako v případě unifikace norem přímých, svému účelu může sloužit dobře. Mnohem lépe, než přehnaně extenzivní výklad přímých norem a jejich použití v situacích, pro které nebyly zamýšleny. V případě kolizních norem pro přepravní smlouvu obsažených v nařízení Řím I lze potom říci, že většina bodů, které mohly vyvolávat otazníky, již byla judikaturou SDEU vysvětlena.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

[1] Na druhou stranu není potřeba zvláštní úpravy kombinované přepravy jednotně nazírána ani ve vnitrostátním zákonodárství evropských států.

[2] HERBER, R.; PIPER, H. CMR Internationales Strassentransportrecht. 1. vydání. München: C.H.Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1996, s. 56. LIESER, B. Ergänzung der CMR durch unvereinheitliches deutsches Recht. 1. Vydání. Neuwied-Kriftel-Berlin: Alfred Metzner Verlag, 1991,

s. 23 a násl.

[3] Body preambule č. 45 a 46 nařízení Řím I.

[4] K tomu blíže PAUKNEROVÁ, M. Evropské mezinárodní právo soukromé. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008. s. 61 a násl.

[5] Usnesení NS 23 Cdo 5051/2009 ze dne 28.6.2010.

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

Další články:

- [DEAL MONITOR](#)
- [Tři dekády v advokacii a otevřený pohled na to, co profesi i justici nejvíc škodí](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Ombudsman na Maltě - základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v Česku?](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na sportovní právo](#)
- [DEAL MONITOR](#)