19. 4. 2024

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

Kombinovaná přeprava podle čl. 2 CMR překvapivě jako ožehavé téma před Nejvyšším soudem

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR, u nás publikována pod č. 11/1975 Sb.) tak jako jiné úmluvy unifikující přímé normy pro přepravní smlouvy v mezinárodní nákladní přepravě [1], upravuje primárně přepravu unimodální – v tomto případě silniční. Stejně však jako jiné unifikační úmluvy v této oblasti obsahuje doplňkovou úpravu pro některé přepravy kombinované, konkrétně je tato úprava provedena v čl. 2 CMR. Výklad tohoto článku před soudy České republiky je však poněkud svérázný, i když se toto ustanovení povětšinou jeví jako bezproblémové. Důvodem jsou odůvodnění rozhodnutí Nejvyššího soudu (dále jen „NS“), která se aplikací čl. 2 CMR v posledních letech zabývala [2].

Podstata sporů

Ve starší věci projednávané NS pod sp. zn. 32 Cdo 2812/2018 je třeba za účelem zjištění skutkového stavu nahlédnout do usnesení NS ve věci sp. zn. 32 Cdo 1829/2015, v němž se NS touto věcí zabýval rovněž. Z uvedeného staršího usnesení vyplynulo, *„že účastníci řízení mezi sebou uzavřeli smlouvu o letecké přepravě zásilky MP4 přehrávačů z místa odeslání ze sídla žalobce v Praze do místa určení v Londýně. Smlouva zahrnovala přepravní podmínky žalované, které v článku 4 bod b) druhá odrážka obsahují ujednání o tom, že jde o smlouvu o letecké přepravě zboží. Následně v článku 12 přepravních podmínek je rozsah odpovědnosti pro leteckou přepravu vymezen s odkazem na Montrealskou úmluvu.“* Použití Montrealské úmluvy[3] na daný případ však NS v uvedeném usnesení vyloučil. Ve svém novějším usnesení v téže věci pak NS uvedl, že *„v rámci silniční přepravy **nedošlo k překročení hranic dvou států, neboť nejprve byla zásilka přepravována v rámci České republiky a následně pouze na území Spojeného království Velké Británie a Severního Irska**. Odvolací soud proto správně uzavřel, že není naplněno ustanovení článku 1 odst. 1 Úmluvy CMR a tato úmluva se na daný vztah neaplikuje.“*

V nedávném sporu se pak jednalo o aplikaci úmluvy CMR na skutkově podobný případ (či případy). Uzavřeny zde byly dvě přepravní smlouvy pro mezinárodní přepravy: *„1) ze dne 17. 3. 2016, kdy zboží bylo naloženo v Kolíně, nákladním automobilem odvezeno na letiště do Mošnova, odtud letecky přepraveno do Prahy, poté letecky přepraveno do Stockholmu a nakonec z tohoto města opět nákladním automobilem přepraveno do města Södertälje, a 2) ze dne 18. 3. 2016, kdy bylo zboží naloženo v Kolíně, odvezeno nákladním automobilem do Hradce Králové, odtud letecky přepraveno do Stockholmu a z tohoto města opět nákladním automobilem přepraveno do Södertälje.“* [4] Aplikace úmluvy CMR byla podstatná, jelikož pokud by se tato úmluva použila, nárok mohl být podle jejího ustanovení v čl. 32 promlčen.

Podle názoru NS však úmluva CMR ani na tuto přepravu nejspíše nedopadá, když tento soud uvedl, že: *„V poměrech nynější věci, ve které silniční nákladní přeprava mezinárodní rozměr ve výše uvedeném smyslu postrádala, neboť podle soudem prvního stupně zjištěného skutkového stavu došlo*

k silniční přepravě z Kolína do Mošnova (tj. uvnitř ČR), z Kolína do Hradce Králové (tj. uvnitř ČR) a samostatně ze Stockholmu do Södertälje (tj. uvnitř Švédska), tak výše zmíněné závěry znamenají, že odvolací soud pochybil, pokud uzavřel, že soud prvního stupně nárok žalobkyně správně posoudil podle Úmluvy CMR. ***Právě absence překročení hranic při mezinárodní nákladní silniční přepravě vylučuje možnost na daný vztah účastníků Úmluvu CMR aplikovat****."* [5] Jinými slovy NS vyloučil aplikaci úmluvy CMR na uvedenou přepravu, jelikož zásilka na silničním vozidle nepřešla státní hranici. Nezbytnost překročení státní hranice pak dovozoval NS jednak z ustanovení čl. 1 odst. 1 CMR, dále pak ze zahraniční judikatury, kterou citoval prostřednictvím české odborné literatury[6].

Aplikace úmluvy CMR dle jejího čl. 1 odst. 1

Jakkoliv se to může zdát překvapivé, otázka aplikace úmluvy CMR podle jejího prvního ustanovení skrývá určitá úskalí, nicméně správný výklad tohoto ustanovení je nezbytný, pokud má být správně vyložen i čl. 2 této úmluvy. Článek 1 odst. 1 CMR konkrétně říká: *„Tato Úmluva se vztahuje* ***na každou smlouvu*** *o přepravě zásilek za úplatu 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."*

Prvním z problematických bodů aplikace čl. 1 odst. 1 CMR je tendence aplikovat tuto úmluvu **na přepravu** (samotný proces přemístění zásilky) **a nikoli na přepravní smlouvu** (závazkový vztah sjednaný stranami), jakkoliv z výše uvedeného vyplývá, že průběh přepravy není pro aplikaci CMR rozhodující. Autor připouští, že v mluvném projevu se často tohoto zjednodušení dopouští také (řada odborníků přednášejících tuto problematiku přistupuje k tomuto zjednodušení v zájmu plynulosti projevu rovněž). Stejně tak je třeba si říci, že soudy obvykle nezkoumají, zda byla přeprava silničním vozidlem sjednána, především v situaci, kdy zásilka byla silničním vozidlem přepravována a žádná ze stran nenamítá, že přeprava byla co do dopravního prostředku provedena v rozporu s přepravní smlouvou. Podstatné je však pro aplikaci CMR vždy to, co bylo stranami přepravní smlouvy sjednáno, nikoli to, jak přeprava probíhala, jelikož jak byla přeprava sjednána, vědí strany přepravní smlouvy v době jejího uzavření (pomineme nyní skutečnost, že ex post vidí strany smlouvy její obsah často odlišně), a obě mají obvykle možnost toto nějakým způsobem ovlivnit, zatímco při kladení důrazu na průběh přepravy by dopravce de facto mohl jednostranně dle svého uvážení měnit přepravní smlouvu a tím i odpovědnostní režim, což rozhodne není stav, který by byl žádoucí.

Pro aplikaci úmluvy CMR podle jejího čl. 1 odst. 1 pak tedy není rozhodné, zda zásilka přešla hranici nebo nikoliv (faktický stav), podstatné je, že měla být předána příjemci v jiném státě. Tuto skutečnost naznačuje zřetelně již sama úmluva, když uvádí, že důraz má být kladen na *„předpokládané místo dodání"*, jak je uvedeno ve smlouvě. Výše uvedená konstrukce má pak jasné důsledky. Škoda na zásilce, která nepřešla hranici, jelikož byla ještě ve státě odeslání zničena (při dopravní nehodě) nebo odcizena, bude spadat pod režim úmluvy CMR (bude-li přepravní smlouva splňovat podmínky uvedené v čl. 1 odst. 1 CMR) a to dokonce i v případě, kdy vozidlo od nakládky neurazilo ještě ani metr. Naopak pokud si dopravce zkrátí přepravu přes území druhého státu (např. silniční přeprava mezi dvěma místy na Moravě přes Makovský průsmyk, kde silnice vede asi kilometr přes území Slovenska), ale podle smlouvy půjde o přepravu vnitrostátní (místo odeslání a předpokládané místo dodání budou ležet obě na území České republiky), nebude spadat pod úmluvu CMR, i když vozidlo se zásilkou hranice překročí hned dvakrát (aplikaci některých ustanovení úmluvy CMR na vnitrostátní přepravy na základě § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ponechejme pro zjednodušení a nesouvislost s řešeným problémem stranou). Důvod, proč k takovéto konstrukci tvůrci úmluvy přistoupili, je jednoduchý, odpadá problém se zjišťováním průběhu přepravy (kde má dopravce v podstatě všechny informace, zatímco odesílatel nebo příjemce téměř žádné) a potřeba přesné lokalizace místa vzniku škody, což posiluje právní jistotu stran přepravní

smlouvy, případně osoby oprávněné uplatňovat u dopravce náhradu škody. Ad absurdum bychom v opačném případě u krádeže zásilky zjišťovali, zda tato byla odcizena ještě na území ČR, nebo až v zahraničí.

V souvislosti s uvedenými rozhodnutími NS a analýzou aplikačního rozsahu čl. 1 odst. 1 CMR se pak jeví ještě podstatné odpovědět si na několik otázek: Co to je „smlouva o přepravě zásilek“ (či spíše zásilky, jelikož rozhodná znění používají pojmu „zboží“, angl. „goods“, namísto pojmu „zásilka“, čímž odkazují nikoli ke kupní smlouvě, ale k tomu, že se jedná o nákladní přepravu)? A kolik přepravních smluv mám v rámci daného obchodního případu?

Úmluva sama nedefinuje, co to je „smlouva o přepravě zásilek“. Jakkoliv je s ohledem na unifikační charakter této úmluvy třeba vykládat tento pojem autonomně, lze pro ilustraci využít definici smlouvy o přepravě věci podle § 2555 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „**OZ**“), jehož úprava se v tomto podstatně neliší od pohledu jiných právních řádů a podle nějž platí, že: *„Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.“* Každá přepravní smlouva je tedy určena dvěma konkrétními stranami z nichž jedna žádá zásilku přepravit (odesílatel) a druhá se zavazuje, že tak učiní (dopravce). Mezi stranami smlouvy je specifikována zásilka (jaká věc se má tedy přepravovat) a je dosažena shoda na tom, odkud kam má být zásilka dopravena tedy kde má být dopravcem převzata a kde má být příjemci dodána (jaký výkon co do přemístění se tedy po dopravci požaduje). Pro úplnost má jít o činnost úplatnou.

Dodáním zásilky se pak myslí její dodání určenému příjemci, kdy tímto dvoustranným právním jednáním přeprava končí a dopravce svůj závazek přemístit zásilku mezi dvěma body splnil (že přeprava může skončit i jinými úkony postavenými naroveň dodání, ponechejme v zájmu zjednodušení stranou, v podrobnostech srov. čl. 16 odst. 2 CMR). Dodáním zboží není jakákoliv dispozice se zásilkou v průběhu přepravy, kdy se tato dostane z jakéhokoliv důvodu mimo sféru „původního“ dopravce a naopak se dostane do držení třetí osoby. Příklady, kdy se tak stane, mohou být administrativního charakteru (vyřízení celních formalit etc.) stejně jako charakteru provozního, zde jde typicky o předání zboží jiné osobě v rámci samotného přepravního procesu. Typicky půjde o předání následnému dopravci (k přepravě jsou společně zavázání dva dopravci a více, kteří si zásilku předávají a odpovídají za celou přepravu) nebo výkonnému dopravci (smluvní dopravce, který za přepravu odpovídá, předá zásilku jinému dopravci, který je jeho subdodavatelem, aby přepravu zcela nebo z části vykonal). Předávání zásilky mezi různými subjekty účastnícími se přepravního procesu **není dodáním zásilky**[7].

Pokud tedy vyjdeme z výše uvedeného, můžeme teoreticky určit, kolik máme v uvedených případech, o nichž NS rozhodoval, přepravních smluv. V uvedeném případě lze učinit závěr, že je zde jedna přepravní smlouva. Závěr o jedné přepravní smlouvě vychází z toho, že z obou rozsudků lze dovodit, že přeprava byla sjednána jako **jeden výkon** z České republiky do Velké Británie či Švédska týkající se **týchž stran** a **téže zásilky**. Pak ovšem není správný závěr NS o tom, že místo převzetí a místo dodání zásilky neleží ve dvou různých státech, když opak je zcela evidentní, přičemž opětovně je třeba připomenout, že dodání má nastat u příjemce, nebo osoby jím pověřené, nikoli u kohokoliv v rámci přepravního procesu (např. do skladu na letišti).

Dodejme pro úplnost, že se také mohlo teoreticky jednat o zasílatelskou smlouvu podle § 2471 OZ s částečným samovstupem podle § 2474 OZ (za předpokladu, že pro smlouvu bylo rozhodným právo české). Jelikož se NS zabýval aplikací Montrealské úmluvy a úmluvy CMR, pak lze vyjít z toho, že v obou uvedených případech dospěli soudy k závěru, že závazek uzavřený mezi stranami zněl na provedení přepravy, nikoli na její „obstarání“ a tudíž šlo skutečně o smlouvu přepravní (a nikoli zasílatelskou).

Rozhodující skutková okolnost pro volbu aplikovatelného právního režimu pro tuto přepravní smlouvu pak tedy nespočívá v tom, zda zásilka přešla při silniční přepravě hranici, ale v tom, že mezi dvěma místy v dvou různých státech byla sjednána i jiná přeprava než silniční, přičemž sjednané provedení přepravy nesplňuje požadavky čl. 2 CMR a tudíž z aplikačního rozsahu této úmluvy vypadává.

Kombinované přepravy podle čl. 2 CMR

Jak už bylo řečeno, i když je úmluva CMR primárně zaměřena na mezinárodní silniční nákladní přepravy, některé přepravní smlouvy pro kombinované přepravy se ustanoveními této úmluvy řídí rovněž. Podmínky pro aplikaci této úmluvy na kombinované přepravy jsou uvedeny v čl. 2 věta první CMR a sice: *„Je-li ložené vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, vztahuje se tato Úmluva na celou přepravu, pokud nebyla zásilka, s výjimkou případů uvedených v článku 14, přeložena.“*

Z výše uvedeného ustanovení pak především vyplývá, že je možné, aby přeprava probíhala i jiným druhem dopravního prostředku, než silničním vozidlem, podmínkou však je, (i) aby využití tohoto jiného dopravního prostředku bylo sjednáno pro určitý úsek přepravy (tudíž přeprava musí být sjednána alespoň částečně – ve zbylém úseku - jako silniční, CMR však už nevyžaduje explicitně, aby tato silniční přeprava byla mezinárodní) a aby (ii) bylo sjednáno, že zásilka nebude v průběhu přepravy přeložena na jiný druh dopravního prostředku (nejčastěji půjde o přepravu s využitím trajektu, přívozu, nebo speciálních, obvykle snížených, železničních vagonů umožňujících naložení návěsu nebo celé soupravy[8]). Takovéto ujednání nemusí být nutně výslovné, zda bylo dosaženo shody na tomto způsobu přepravy se posoudí při výkladu přepravní smlouvy jakožto právního jednání. Bude-li se v tomto přepravní smlouva řídit českým právním řádem, pak půjde především o pravidla obsažená v ustanoveních § 555 až 558 OZ.

Byla-li potud situace v doktríně k úmluvě CMR poměrně jasná, spory se už vedou především o to, (i) jak ještě může takovýto nesilniční úsek vypadat, případně (ii) kolik nesilničních úseků může v rámci jedné přepravní smlouvy být, anebo (iii) co ještě je a co už není překládka a někdy též (iv) zda je při aplikaci čl. 2 CMR zakázána jakákoliv překládka, nebo jen překládka mezi dvěma druhy dopravních prostředků[9].

Otázka ad (i) je patrně nejfrekventovanější a narazil na ni i NS. Obvykle je v rámci ní spekulováno, zda se musí jednat v případě využití jiného dopravního prostředku o přepravu doplňkovou a zda může nebo musí (případně nesmí) být takový úsek překonaný jiným dopravním prostředkem mezinárodní, nebo zda musí být mezinárodní naopak (či také) silniční úsek. NS v uvedených rozsudcích vycházel z ojedinělého rozsudku německého soudu, konkrétně z rozsudku Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe, kde uvedený německý soud vyslovil názor, že silniční úsek přepravy musí být mezinárodní. Uvedenému názoru lze přiznat systematickým výkladem určitou logiku vzhledem k rozsahu použití jiných mezinárodních úmluv pro jiné druhy pozemní přepravy[10], proti tomuto názoru však stojí historický výklad uvedeného ustanovení.

Ustanovení čl. 2 CMR bylo totiž do této úmluvy zaneseno ve snaze rozšířit aplikaci úmluvy CMR na přepravní smlouvy pro silniční přepravy mezi kontinentem a Velkou Británií[11], jelikož bez uvedeného článku by tyto vypadly z rozsahu aplikace této úmluvy zcela (v době sjednání textu CMR byl jedinou možností přepravy z Velké Británie na kontinent trajekt, k tomu se později přidal železniční tunel, při jehož využití ovšem opět silniční vozidla najíždějí na vagony). Nelze však nevidět, že smysl zařazení čl. 2 do úmluvy CMR by se v důsledku názoru zastávaného výše uvedenými soudy notně zmenšil, a to nejen o případy smluv pro silniční přepravy mezi Francií a Británií (např. mezi Manchesterem a Lyonem), Británií a Nizozemskem či Belgií, ale stejně tak by z aplikace čl. 2 CMR vypadly i některé další případy přepravních smluv např. pro přepravy s využitím

trajektu mezi Německem (či Polskem) a Švédskem (nebo Finskem). Historický výklad pak lze doplnit o komentář prof. R. Loewa, který byl účasten sjednávání textu CMR a v rámci UNIDROIT (Mezinárodního ústavu pro sjednocení soukromého práva) byl v roce 1975 požádán, aby vypracoval k CMR ex post komentář[12]. V bodě 54 tohoto svého komentáře pak prof. Loewe uvádí, že **přeprava jiným druhem dopravního prostředku může dokonce změnit přepravní smlouvu pro vnitrostátní přepravu na smlouvu spadající pod CMR**, jinými slovy zde tedy prof. Loewe uvádí, že samotná silniční přeprava vnitrostátní může spadat pod CMR v případě, kdy je hranice překonána na jiném dopravním prostředku (tedy kdy přeprava směřuje do sjednaného místa dodání v zahraničí, ale na toto místo se dostane zásilka tímto jiným druhem dopravního prostředku spolu se silničním vozidlem). Ani podle názoru prof. Loewa tedy nemusí být silniční úsek mezinárodní.

Oproti tomu je třeba si říci, že uvedený rozsudek OLG Karlsruhe, kterého se dovolává náš NS je sice rozhodnutím vydaným v druhém stupni, nicméně nikoli nejvyšším soudním orgánem v zemi, kterým je německý Spolkový soud (Bundesgerichtshof – BGH), v německé literatuře není tento rozsudek zmiňován, či je spíše ignorován a více takovýchto rozsudků, které by tento názor v Německu či jinde následovaly, se autorovi nepodařilo najít. Dlužno dodat, že rovněž ze strany NS citovaný názor JUDr. Václava Roubala na případ nedopadá, jelikož se jednalo o přepravu s překládkou, která z ustanovení čl. 2 CMR vypadává sama o sobě, a to s ohledem na text uvedeného ustanovení bez jakýchkoliv pochybností.

(ii) Co se týče počtu nesilničních úseků v rámci jedné přepravní smlouvy, pak se názory různí a jednoznačnou odpověď dát nelze. Na jedné straně je zde gramatický výklad, podle nějž by měl být úsek pouze jeden[13], na druhé straně není zcela zřejmé, proč by měla přeprava zahrnující např. přepravu trajektem a po nějaké době ještě přívozem (přes fjord či větší řeku či jezero) z aplikačního rozsahu úmluvy CMR vypadnout, byla-li takto sjednána.

K bodům (iii) a (iv) lze uvést, že překládka není povolena jen při naložení a vyložení na jiný dopravní prostředek. Pokud dojde po cestě ke (smluvně předvídané) překládce mezi dvěma silničními prostředky a posléze (nebo dříve) dojde k přepravě vozidla i se zásilkou jiným dopravním prostředkem, tato překládka nemá na aplikaci CMR dle jejího čl. 2 vliv[14]. Je pak otázka, zda je pro čl. 2 CMR podstatné přeložení, nebo samotná přeprava zásilky jiným dopravním prostředkem bez vozidla, tedy jak se dívat na případy, kdy je zásilka složena z vozidla např. za účelem lepší nakládky na loď (odlehčení vozidla, snížení profilu vozidla) a na lodi je na vozidlo opět naložena. Dle gramatického výkladu rozhodných znění lze dospět k závěru, že takovéto provedení přepravní smlouvy (bylo-li sjednáno), již aplikaci CMR na základě jejího čl. 2 vylučuje[15].

Dopad rozhodnutí NS

Dopad výše řečeného na v úvodu zmiňovaná rozhodnutí NS je již patrně čtenáři zřejmý. Rozhodnutí uvedených případů není ve výsledku špatné, jelikož úmluva CMR se na uvedené případy nepoužije. Nikoli však proto, že by zásilka na silničním vozidle nepřešla hranici, ale jelikož přeprava byla uskutečněna s překládkou. Jakkoliv není pro aplikaci úmluvy CMR rozhodná přeprava, ale přepravní smlouva, lze z odůvodnění zmíněných rozhodnutí NS dovodit, že v uvedených řízeních nebylo stranami (tedy ex post) namítáno, že přeprava byla provedena v rozporu se smlouvou, navíc, pokud bylo sjednáno, že přeprava bude provedena z části letecky, bylo v podstatě zřejmé, že se tak stane s překládkou, jelikož v letecké přepravě, kde se počítá každý kilogram, by s ohledem na povahu zásilky přeprava nákladního vozidla společně se zásilkou byla naprosto zbytečná. Minimálně v jednom z uvedených případů lze vycházet i z dříve realizovaných přeprav mezi stranami přepravní smlouvy, které nejspíše s překládkou probíhaly rovněž. Kombinované přepravy, kde je letecky přepravována zásilka ve vozidle, jsou totiž skutečně naprosto výjimečné.

Nejvyšší soud si tak měl při posouzení případů a v odůvodnění rozhodnutí vystačit s tím, že

mezi stranami byla sjednána přeprava mezinárodní, kde místo převzetí zásilky (Česká republika) a předpokládané místo jejího dodání (Velká Británie resp. Švédsko) leží ve dvou různých státech. Tato přeprava však neměla probíhat pouze silničním vozidlem, tudíž se samotný čl. 1 CMR na danou přepravní smlouvu neaplikuje, přičemž lze usoudit, že přeprava měla proběhnout dle dohody stran přepravní smlouvy s překládkou do letadla, tudíž se neuplatní ani výjimka obsažená v čl. 2 CMR.

Namísto výše uvedeného se NS pustil do nesouvisejícího zkoumání, zda zásilka přešla hranici, což není (a nikdy nebylo) pro aplikaci úmluvy CMR rozhodující. Snad jen pro úplnost lze uvést, že úmluva CMR se dle čl. 1 CMR vztahuje na přepravní smlouvu, nikoli na „část“ přepravní smlouvy, když tato je určena právě místem předání zásilky dopravci a místem dodání zásilky příjemci. I kdybychom tedy modifikovali skutkový stav tak, že by zásilka byla dopravci předána v Praze, tento zásilku vezl na letiště do Norimberku, a odtud jí letecky přepravil do Londýna a následně tato pokračovala silničním vozidlem třeba do Liverpoolu, nepoužila by se úmluva CMR ani na část přepravní smlouvy (přepravy) mezi Prahou a Norimberkem. Autor rozumí tomu, že ustanovení čl. 2 věta první CMR za použití výkladu *a contrario* může vést k závěru, že na část přepravy, která pokud by sama byla sjednána jako předmět přepravní smlouvy, by požadavkům čl. 1 CMR vyhovovala, nicméně takovýto tzv. „chameleon-systém“ (tedy přizpůsobování jednotlivých dílčích plnění jedné přepravní smlouvy tomu, zda by samy o sobě splnily podmínku pro aplikaci té které úmluvy) úmluva CMR neobsahuje a pokud bývá v praxi aplikován, pak obvykle vyplývá z příslušné mezinárodní úmluvy[16] nebo je aplikován na základě normy národního právního řádu, který se na danou přepravní smlouvu pro kombinovanou přepravu na základě kolizní normy použije. Z úmluvy CMR samotné jej podle převládajícího názoru dovodit nelze.

Výše uvedený postup NS pak tedy nic nemění na rozhodnutí daného případu, jak měl být podle CMR rozhodnut, ale vnáší nejistotu do aplikace úmluvy CMR na celou řadu přepravních smluv pro trajektové (a částečně železniční) přepravy v rámci Evropy. Navíc vnáší nejistotu též do výkladu čl. 1 CMR, když je otázka, zda metodou kopírování odůvodnění (což se již evidentně v této otázce děje) se tato argumentace neobjeví za čas v jiných rozhodnutích, jejichž předmětem již bude právě čl. 1 CMR a nikoli čl. 2 této úmluvy. Takovýto postup pak bude nejen v rozporu s textem úmluvy a historií jejího vzniku, ale i s názorem zastávaným evropskou doktrínou a judikaturou, stejně jako s legitimním očekávám stran přepravní smlouvy.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.,
advokát

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D., advokát

Tel.: +420 773 570 314

e-mail: judr.lojda@email.cz

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

[1] Přípojek B - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM) k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF), publikována pod č. srov. č. 65/2016 Sb. m. s.; Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách, publikována pod číslem 32/2006 Sb. m. s. atd.

[2] Usnesení NS ve věci sp. zn. 32 Cdo 2812/2018 ze dne 27.03.2019 a rozsudek téhož soudu ve věci 24 Cdo 2221/2023 ze dne 12.09.2023.

[3] Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě, publikována pod č. 123/2003 Sb. m. s.

[4] Bod 3 odůvodnění rozsudku NS ve věci 24 Cdo 2221/2023 ze dne 12.09.2023.

[5] Bod 19 odůvodnění rozsudku NS ve věci 24 Cdo 2221/2023 ze dne 12.09.2023.

[6] Body 17 a 18 odůvodnění rozsudku NS ve věci 24 Cdo 2221/2023 ze dne 12.09.2023.

[7] Ani jejím „vydáním“, když může vyvstat otázka, zda vydání a dodání zásilky je totéž, když úmluva CMR používá oba pojmy (srov. její čl. 1 odst. 1 a čl. 17 odst. 1). Jelikož však anglické znění (jedno z rozhodných - srov. čl. 51 CMR) používá v obou případech slovo „delivery“, jde v případě uvedených českých pojmů v tomto případě o synonyma.

[8] Takovýmto přepravám se někdy říká roll-on/roll-off, piggy-back nebo RoLa.

[9] Autor se zde věnuje pouze těm aplikačním problémům souvisejícím s čl. 2 CMR, které jsou relevantní pro zde popisované téma. Podrobnější popis problémů souvisejících s aplikací úmluvy CMR může autor nabídnout zde: LOJDA, J. The Impact of CMR on Multimodal Transport, Czech Yearbook of International Law (CYIL) 2015, s. 149 a násl.

[10] Typicky může nastat problém s ustanovením čl. 1 § 3 COTIF-CIM, kde doplňková silniční přeprava k mezinárodní přepravě železniční spadá pod aplikační rozsah předpisů CIM, za předpokladu, že železniční přeprava je mezinárodní a silniční přeprava je vnitrostátní a co do délky doplňkem k přepravě železniční.

[11] Při přijímání úmluvy Spolkovou republikou Německo byla tato skutečnost uvedena v doprovodném tisku č. 1144 pro 3. volební období (Drucksache des Deutschen Bundestages Nr. 1144 - 3. Wahlperiode), konkrétně na str. 35. Dostupné >>> zde. Podrobně pak popisuje historii přijetí uvedeného ustanovení např. i HAAK, K.F. The Liability of the Carrier under the CMR. The Hague: Stichtig Vervoeraders. 1986. s. 93 a násl. dostupné >>> zde.

[12] LOEWE, R. COMMENTARY on the Convetion of 19 May 1956 on the Contract for teh International Carriage of Goods by Road (CMR). Ženeva: United Nations. 1975. dostupné >>> zde.

[13] JESSER-HUSS, H. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In DRESCHER, I.; HOLGER, F., SCHMIDT, K. (ed.). Münchener

Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7. 5.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2023. s. 1601 a násl.; KOLLER, I. Transportrecht. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s. 1158.

[14] KOLLER, I. Transportrecht. 6.vydání. München: Verlag C.H. Beck München, 2007, s.1159.

[15] JESSER-HUSS, H. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR). In DRESCHER, I.; HOLGER, F., SCHMIDT, K. (ed.). Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7. 5.vydání. München: Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen München, 2023. s. 1603.

[16] Srov. např. čl. 38 odst. 1 Montrealské úmluvy.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Civilněprávní prostředky ochrany při koupi falzifikátu
- Novela zákona o pyrotechnice: likvidace profesionálů namísto zmírnění negativních vlivů
- Konec zákonné koncentrace řízení? Návrh Nejvyššího soudu před Ústavním soudem
- Soudní poplatky v řízení o rozvodu manželství a úpravy poměrů k nezletilému dítěti po tzv. rozvodové novele
- Imise ve stavebním řízení aneb kde končí veřejný zájem a začíná soukromé právo?
- Užívání prostoru nad pozemkem třetí osobou
- Přístup k nemovitosti přes pozemek třetí osoby
- PŘEHLEDNĚ: Jak funguje předkládání plné moci? Postačí soudu jen její „fotokopie“? Aneb vývoj právní úpravy požadavků na plnou moc v našem právním systému.
- Využívání nástrojů umělé inteligence: proč je GDPR relevantní?
- Transfer Pricing: Na co si dát pozor s blížícím se koncem roku
- Byznys a paragrafy, díl 24.: Digitalizace korporátního práva: EU cílí na snížení administrativy při přeshraničním podnikání