

25. 8. 2017

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

Nad jedním rozhodnutím aneb právní úprava ve vztahu k multimodálním přepravám v České republice

Předmětem tohoto příspěvku je úvaha týkající se právní úpravy smlouvy o multimodální přepravě v mezích českého právního řádu – úvaha inspirovaná rozsudkem Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 9. 2016, sp. zn. 23 Cdo 5160/2014.

Rödl & Partner

Máme za to, že dále popsané závěry tohoto rozsudku jsou z hlediska odborné literatury týkající se smlouvy o multimodální přepravě nejasné či spíše nepřesvědčivé a neudržitelné.

Z odůvodnění uvedeného rozhodnutí lze dovodit, že soud v dané věci rozhodoval o nároku týkajícím se (pravděpodobně) mezinárodní multimodální přepravy. Konkrétně se jednalo o nárok na zaplacení náhrady škody vzniklé nepředáním konosamentů k přepravovanému zboží.

V odůvodnění rozsudku se uvádí, že soud zjistil, že mezi právním předchůdcem žalobkyně a první žalovanou byly uzavřeny formou akceptace dvou objednávek dvě přepravní smlouvy, jejichž předmětem bylo přepravení zboží po silnici do Hamburku a dále po moři do Dubaje. Bohužel již se z odůvodnění blíže nepodává, zda se jednalo o dvě smlouvy týkající se téhož zboží, jedna na jeho přepravu silniční a druhá na jeho přepravu námořní. Nebo naopak o dvě smlouvy na různé zboží zahrnující přepravu silniční a(i) námořní. Tato okolnost je pak pro další posouzení věci zásadního významu. V dalších úvahách budeme vycházet z toho, že se jednalo o dvě smlouvy na různé zboží zahrnující přepravu silniční a námořní, neboť z celkového vyznění odůvodnění rozsudku se toto jeví více pravděpodobným.

Soud závěrem žalobu zamítl z důvodu promlčení, k němuž dospěl aplikací čl. 20 Hamburských pravidel (Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, která byla v České republice vyhlášena pod č. 193/1996 Sb.). Soud aplikoval Hamburská pravidla na danou věc jednoduše bez dalšího bližšího odůvodnění s tím, že „... Právně věc posoudil tak, že na věc se aplikuje Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, která byla v České republice vyhlášena pod č. 193/1996 Sb. (dále jen „Hamburská pravidla“), neboť tvrzená škoda má svůj původ v námořní části přepravy ...“

Rozbor právní úpravy

Podle § 2555 odst. 1 občanského zákoníku se smlouvou o přepravě věci dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.

Český občanský zákoník žádným způsobem nedefinuje dále blíže smlouvu o multimodální přepravě a ani tedy pro ni nepředvídá žádnou zvláštní úpravu, nad rámec obecné úpravy smlouvy o přepravě

(věci).

Podle literatury jsou multimodálními přepravami přepravy, při nichž je zboží přepravováno z místa odeslání do místa dodání postupně různými druhy dopravních prostředků. Naopak při unimodální přepravě je průběžně bez překládky použit jeden dopravní prostředek nebo jsou ve smyslu průběžně přepravy postupně použity přepravní prostředky stejného druhu.[1] Předpokladem ale je, že pro celou přepravu bylo dohodnuto jednotné přepravní plnění[2]. Resp. ze smluvního hlediska se musí jednat o jednotnou přepravní smlouvu. Smlouva o přepravě se takto musí vztahovat přímo na celou přepravní trasu. Bezvýznamné je, že smluvní strany v určitých místech sjednaly změnu dopravních prostředků.[3]

Máme tedy za to, že lze učinit závěr, že nebude-li obsažena jiná zvláštní úprava v jiných předpisech, jako zejména v příslušných mezinárodních úmluvách týkajících se přepravy, je třeba i na smlouvu týkající se multimodální přepravy, bude-li tato podléhat českému právnímu řádu, aplikovat obecnou úpravu smlouvy o přepravě (věci). A to bez ohledu na to, v jaké části takové přepravy případně i došlo ke škodě. To vše s odůvodněním, že česká právní úprava neobsahuje ve vztahu ke smlouvě o multimodální přepravě žádnou zvláštní úpravu, tím spíše pak ne úpravu v mezích dále popsaného takzvaného network principu.

Jinak by tomu samozřejmě bylo v případě, kdy by se na smlouvu o multimodální přepravě použil právní řád státu, jehož právní úprava obsahuje například speciální úpravu smlouvy o multimodální přepravě. Tak je tomu například v Německu, jehož obchodní zákoník (HGB) v § 452 až 452d obsahuje zvláštní úpravu smlouvy o multimodální přepravě a to, zjednodušeně řečeno, tak, že na ni aplikuje zásadně takzvaný network princip. Tedy, v případě lokalizovatelné škody, na odpovědnost dopravce za škodu na zásilce či z překročení dodací lhůty použití práva té části přepravy, při níž vznikla škoda.[4]

Jak je zřejmé, ve shora citovaném rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR soud na daný případ použil v rámci svého odůvodnění pravděpodobně právě takzvaný network princip, aniž by však takovýto postup, v mezích českého právního řádu, jakkoliv dostatečně a řádně odůvodnil. Nebo aniž by vysvětlil, že a proč se snad na daný právní vztah z předmětné smlouvy použije jiné, než české právo, zakotvující takzvaný network princip. Navíc, jak dále popsáno, není takovéto odůvodnění (tedy, network princip bez dalšího) ani plně v souladu se samotným zněním Hamburských pravidel. Je i maximálně sporné, zda by se skutečně v případě aplikace tzv. network principu bez dalšího použila i příslušná úprava promlčení zejména za situace, kdy se spor netýkal škody na zásilce či z překročení dodací lhůty. Nehledě k tomu, že z odůvodnění rozsudku neplyne, na základě čeho soud danou škodu lokalizoval a to tím spíše, že se mělo jednat o škodu z nepředložení konosamentů a ne o škodu na zásilce či z překročení dodací lhůty.

Je sice třeba říci, že například starší německá judikatura dovodila v mezích německého právního řádu aplikaci takzvaného network principu i před přijetím současné úpravy v § 452 až 452d HGB zakotvující výslovně jeho použití přímo v zákoně. S tím, že v případě nelokalizovatelné škody se vycházelo z domněnky, že škoda vznikla v té části přepravy, která je nejvýhodnější pro oprávněného. Nicméně, tato judikatura byla velmi pečlivě propracována, odůvodněna a opírala se o příslušnou německou právní úpravu.[5] Máme za to, že v mezích aktuálně platného českého právního řádu nejsou pro podobný výklad dány předpoklady.

Co se pak týče úpravy v samotných mezinárodních úmluvách týkajících se smluv o různých druzích přepravy, nestanoví-li tyto samy výslovně své použití i na smlouvy o multimodální přepravě a to případně i na jednotlivé příslušné části takové multimodální přepravy, pak je nelze bez dalšího na smlouvy o multimodální přepravě použít[6]. A to ani tehdy, pokud by se jednalo o škodu

lokalizovatelnou v té části přepravy, na niž by se jinak daná úmluva vztahovala, jednalo-li by se o smlouvu o odpovídajícím druhu unimodální přepravy.[7]

Takto tedy například zřejmě nebude možné zásadně na multimodální přepravy, při nichž dochází k překládce zboží z jednoho druhu dopravního prostředku na jiný, až na určité výjimky výslovně v čl. 2 Úmluvy CMR stanovené, použít Úmluvu CMR na takovoto multimodální přepravy a to ani tehdy, bude-li se jednat o otázku odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou v průběhu silniční části přepravy.[8]

Jednou z výjimek upravujících v určitém rozsahu své použití i na multimodální přeprav, respektive jejich příslušné části, i tehdy, dochází-li k překládce, je však například právě ustanovení čl. 1 odst. 6 Hamburských pravidel, které stanoví, že: „'Smlouva o námořní přepravě' znamená jakoukoliv smlouvu, kterou se dopravce zavazuje za úhradu přepravného přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého; avšak smlouva, která zahrnuje námořní přepravu a také přepravu nějakým jiným prostředkem, se pokládá za smlouvu o námořní přepravě pro účely této úmluvy jenom potud, pokud se vztahuje na námořní přepravu.“ Z tohoto lze pak dovodit, že tam, kde se na příslušnou smlouvu o námořní přepravě aplikují Hamburská pravidla, tak tyto se použijí na škodu lokalizovatelnou v její námořní části i tehdy, je-li námořní přeprava pouze jednou z částí multimodální přepravy.[9]

Nicméně, shora popisované rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR tak, jak se podává z jeho odůvodnění, neopřelo své závěry o aplikaci Hamburských pravidel výslovně o ustanovení jejich čl. 1 odst. 6. Ale obecně o aplikaci takzvaného network principu bez dalšího, což podle našeho názoru není v mezích českého právního řádu možné. Ledaže by soud tento závěr opřel o aplikaci jiného příslušného zahraničního právního řádu zakotvujícího tento princip, což se ovšem z odůvodnění daného rozhodnutí také nepodává.

Závěr

Tento příspěvek si neklade za cíl být podrobným odborným rozbořem dané problematiky. Chtěli jsme spíše upozornit na (nemalé) problémy související s řešením otázek smluv o multimodální přepravě v mezích českého právního řádu. A na naprosto nedostatečnou úpravu této problematiky v České republice, stejně jako na nešvary českých soudních rozhodnutí v této oblasti.

De lege ferenda lze dle našeho názoru jednoznačně doporučit podrobnější zvláštní zákonnou úpravu dané problematiky.



JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.,
advokátka

Platněřská 2
110 00 Praha 1

Tel.: +420 236 163 111
Fax: +420 236 163 799
e-mail: prag@roedl.cz



- [1] Rammig, Klaus: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. 1. vydání, C.H. Beck, München, 2011, s. 1
- [2] Viz. např. Herber, Rolf: Seehandelsrecht: Systematische Darstellung. 2. vydání, De Gruyter, 2016, s. 341
- [3] Koller, Ingo: Transportrecht. 9. vydání, C.H. Beck, München, 2016, s.652
- [4] Viz. např. Herber, Rolf: Seehandelsrecht: Systematische Darstellung. 2. vydání, De Gruyter, 2016, s. 343
- [5] Blíže viz. např. Herber, Rolf: Seehandelsrecht: Systematische Darstellung. 2. vydání, De Gruyter, 2016, s. 342 až 344. Nebo Rammig, Klaus: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. 1. vydání, C.H. Beck, München, 2011, s. 3 až 5
- [6] Zde samozřejmě nejsou zohledněny možnosti případné odpovídající volby práva či odchylných smluvních ujednání, která nejsou v rozporu s kogentní úpravou apod.
- [7] Obdobně např. viz. Rammig, Klaus: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. 1. vydání, C.H. Beck, München, 2011, s. 59 až 60
- [8] Viz. např. Rammig, Klaus: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. 1. vydání, C.H. Beck, München, 2011, s. 59
- [9] Viz. např. i Rammig, Klaus: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. 1. vydání, C.H. Beck, München, 2011, s. 58

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

Další články:

- [Postoupení pohledávky na výživné jako novinka právní úpravy účinné od 1. 1. 2026](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [Mimořádné vydržení a vývoj judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Preventivně-sankční funkce náhrady nemajetkové újmy za porušení osobnostních práv pohledem Ústavního soudu](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Zápis ochranné známky bez komplikací. Klíčem k úspěchu je kvalitní předběžná rešerše](#)
- [Zneužití práva na přístup podle GDPR](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [Právní povaha sítě elektronických komunikací - režim náhrady škody](#)

- [Náhrada ušlého nájemného při předčasném ukončení nájemní smlouvy na nebytové prostory](#)
- [Jak fungují plánovací smlouvy v reálných situacích \(2. díl\)](#)