

MASARYKOVA UNIVERZITA V BRNĚ
PRÁVNICKÁ FAKULTA

Práce do předmětu Základy práva mezinárodního obchodu

Kolizní a přímé normy v mezinárodní přepravě

Pavla Bařinová

UČO 108596

Právo a podnikání, 2. ročník

8.6.2005

Kolizní a přímé normy v mezinárodní přepravě

Jednotný vnitřní trh, volný pohyb zboží, služeb a kapitálu v rámci Evropské Unie, globalizace. To jsou fenomény, které je možno pozorovat dnes a denně. Přináší s sebou mnoho výhod, výzev, ale i problémů, na které bychom měli být připraveni. Situace, ke kterým docházelo před několika desítkami let téměř výhradně mezi obyvateli či obchodními společnostmi jednoho státu, jsou nahrazovány stále častěji situacemi, kdy je účastníkem vztahu zahraniční fyzická či právnická osoba. Tento vývoj se zrcadlí i ve vývoji práva. Právě mezinárodní právo soukromé, které určuje právním řád, jímž se bude právní vztah řídit, ilustruje počtem norem a smluv, upravujících právě oblast mezinárodních soukromoprávních vztahů, tuto tendenci. Je ovšem nutno podotknout, že tyto tendence nejsou něčím novým. Metody, určující které právo použít, vznikly již ve 12. - 13. století. Samotné mezinárodní smlouvy států, jež upravují práva a povinnosti účastníků v mezinárodních vztazích, se objevují v 19. století.

S růstem mezinárodního obchodu úzce souvisí i rozvoj mezinárodní přepravy. Jak určíme právní řád, jímž se bude spor mezi přepravcem a jeho zákazníkem řídit v případě, že se jedná o přepravu do jiného státu? Jaký je rozdíl mezi kolizními normami a přímými normami? Které mají přednost? Právě těmito otázkami se budeme v této práci zabývat.

1. Kolizní a přímé normy

Mezinárodní právo soukromé upravuje vztahy, které překračují rámeček jednoho státu, jednoho právního řádu, a říká nám, jakým právním řádem se tyto vztahy budou řídit. Stěžejními **prameny** mezinárodního práva soukromého jsou *mezinárodní smlouvy*, které mají vždy přednost před vnitrostátní právní úpravou (§ 2 ZMPS), a *vnitrostátní normy*, kam patří Zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním (Zákon č. 97/1963, dále jen ZMPS), který mezinárodní právo soukromé upravuje, ale také obchodní zákoník či zákoník práce.

Normy mezinárodního práva soukromého můžeme dělit na:

- *kolizní normy* – podle určitých kritérií odkazují na právní řád některého státu, kterým se řídí určitý právní vztah s mezinárodním prvkem. Jsou zásadně

- vnitrostátního původu (jsou však také předmětem unifikace mezinárodních smluv),
- *věcné normy* - aplikují se až na základě kolizní normy,
 - *přímé normy* (hmotněprávní) - upravují hmotněprávně práva a povinnosti účastníků vztahu s mezinárodním prvkem. Jsou obvykle mezinárodního původu,
 - *normy upravující postavení cizinců* (např. azylový zákon č. 326/1999 Sb., zákoník práce) - Mají povahu přímých norem, jsou vnitrostátního původu (mohou být sjednávány i v mezinárodních smlouvách),
 - *procesní normy* - upravují postup orgánů při řízení s mezinárodním prvkem,
 - *imperativní normy* - kogentní, nutně použitelné.

1.1. Kolizní normy

Kolizní normy v oblasti soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem **určují rozhodné právo**. Od jiných norem se liší svojí strukturou. Kolizní norma má:

- *rozsah* - určuje, na jaký okruh právních vztahů se norma vztahuje,
- *navázání* - spojuje rozsah kolizní normy s určitým právním řádem. K tomu potřebuje **hraniční určovatel**, což je klíč, podle kterého právo vybírá.

Kolizní normy vnitrostátního původu jsou obsaženy v ZMPS, kolizní normy mezinárodního původu nalezneme v mezinárodních smlouvách unifikujících kolizní normy.

Druhy hraničních určovatelů:

- mající souvislost s prvky právního vztahu
 - souvislost se subjektem právního vztahu - státní příslušnost, bydliště, domicil, sídlo,
 - souvislost se skutečností, kterou vznikl právní vztah - kde byl právní úkon učiněn, místo deliktu, místo vzniku škody,
 - souvislost s primárním předmětem právního vztahu - chování účastníků - např. místo výkonu práce (*lex loci laboris*), místo plnění (*lex loci solutionis*),
 - souvislost se sekundárním předmětem právního vztahu - věc nebo jiná hodnota - např. poloha věci (*lex rei sitae*), místo odeslání věci (*lex loci expeditionis*), místo určení věci (*lex loci destinationis*), měna, v níž se má plnit peněžní závazek (*lex monetae*),

- souvislost s obsahem právního vztahu (zde se přidružují a řeší také další otázky např. forma právního úkonu, jímž se vztah zakládá, ručení,...), používá se právní řád, kterým se řídí základní vztah, či obsah právního vztahu (*lex causae*),
- mající souvislost s jinými skutečnostmi
 - volba práva, zvoleno může být jakékoliv platné právo. Volba musí splňovat podmínky právních řádů obou účastníků. Podle ZMPS (§ 9) může být volba práva výslovná i konkludentní. Jestliže by byla zvolena dvě práva, jednalo by se o neurčitý právní úkon, tím pádem neplatný. Možná je i dodatečná volba jiného práva,
 - místo sídla soudu (*lex fori*), místo registrace letadla, právo státu vlajky námořní lodi (*lex banderae*).

1.2. Přímé normy

Přímé normy jsou takové, které upravují výlučně soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem; **samy obsahují hmotněprávní úpravu** a aplikují se přímo bez předchozí aplikace kolizní normy.

Zatímco u kolizních norem převažují prameny vnitrostátního původu (např. ZMPS), vznikají přímé normy nejčastěji ujednáním mezi státy, tj. formou **mezinárodní smlouvy**. Mezinárodní smlouvy musí být ratifikovány a publikovány. Jen ojediněle se setkáváme s přímými normami vnitrostátního původu (např. opatrovnická péče § 28 ZMPS).

1.3. Vztah kolizních a přímých norem

Při rozhodování, zda použít k rozhodnutí kolizní normu či přímou normu platí **zásada speciality**. Přímá metoda je metodou speciální vůči kolizní metodě, má tedy přednost. Kolizní metoda se používá subsidiárně.

2. Mezinárodní přeprava

2.1. Charakteristika

V případě mezinárodní přepravy se jedná o přepravu z místa odeslání na místo určení, přičemž tato místa leží v odlišných státech. K přepravě dochází na základě přepravní smlouvy. Rozlišujeme smlouvu o:

- přepravě zboží,
- přepravě osob,
- smlouvu zasilatelskou - zasilatel vlastním jménem na účet příkazce obstará přepravu věci z určitého místa do jiného,
- smlouvu o provozu dopravního prostředku - provozce se zavazuje přepravit náklad a k tomu vykonat cesty podle určení objednatele, který mu zaplatí úplatu,
- o nájmu dopravního prostředku - pronajímatel se zavazuje přenechat nájemci dopravní prostředek k dočasnému užívání a nájemce zaplatí nájemné.

2.2. Právní úprava mezinárodní přepravy

Mezinárodní přeprava je unifikovaná rozsáhlou sítí mezinárodních smluv, přičemž platí, že tam, kde není mezinárodní jednotná úprava, popř. je, ale není závazná pro ČR, postupuje se dle pravidel mezinárodního práva soukromého o závazkových vztazích

V praxi se mezinárodní přeprava uskutečňuje hlavně na základě formulářových smluv. Tyto smlouvy ovšem musí být v souladu s kogentními ustanoveními příslušné právní úpravy.

Kolizní normy

Dle §10 ZMPS se v případě, že si účastníci nezvolí rozhodné právo, řídí u smluv o dopravě závazkové vztahy právem místa, kde má dopravce nebo zasilatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy.

Hraniční určovatel místa polohy věci

Věcná práva k nemovitostem i k věcem movitým se řídí, pokud v tomto zákoně nebo ve zvláštních předpisech není stanoveno jinak, právem místa, kde věc je (ZMPS § 5). Užití

polohy věci jako hraničního určovatele je v případě mezinárodní přepravy poněkud složitější. Poloha věci se mění a proto ji ZMPS váže k určitému časovému okamžiku - „právo místa, kde věc byla v době, kdy nastala skutečnost, která zakládá vznik nebo zánik práva“. Právo nové polohy se uplatní pro posouzení obsahu a účinky nabytého věcného práva. ZMPS v této souvislosti používá místo odeslání věci (*lex loci expeditionis*, ZMPS § 6). Za místo odeslání věci se považuje místo, odkud byla započata celá přeprava (ne např. místo přeložení věci z lodi na železnici).

Někdy se dispozice se zbožím děje formou dispozice s cenným papírem (náložní list, konosament). V takovém případě se použije práva místa polohy cenného papíru.

V zahraničí se používá hraniční určovatel místo odeslání (Slovensko, Španělsko, Rusko), nebo místo určení (Maďarsko, Portugalsko, Švýcarsko). Věci k osobní službě k osobní potřebě cestujících se řídí státní příslušností cestujícího.

Je-li sjednána výhrada vlastnického práva a věc je přemístěna do jiného státu, podle jehož práva již jsou splněny podmínky k přechodu vlastnického práva, výhrada se stává bezúčinnou. Tyto důsledky zmírňuje § 12 ZMPS - stanoví, že se výhrada vlastnictví mezi stranami (ne vůči třetím osobám) bude řídit stejným právem jako smlouva.

Přímé normy

Většího významu než kolizní úprava nabyla úprava přímá v podobě mnoha mezinárodních smluv pro jednotlivé typy mezinárodní přepravy. V následujících řádcích podáme stručný přehled jednotlivých úprav a v krátkosti se dotkneme i jejich obsahu, a to hlavně z praktického aspektu pro odesílatele a dopravce.

Železniční přeprava

ČR vázána *Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě /COTIF/* (8/1985, 61/1991, 251/1991, 29/1998, 60/1999 Sb., 9/2002 Sb. m. s.), podepsané roku 1980 v Bernu, ratifikované roku 1983. [2] K Úmluvě jsou připojeny právní předpisy o mezinárodní železniční přepravě – tzv. přípojky, z nichž lze například zmínit:

- Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob CIV
- Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží CIM

- Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí RID

Zmíníme nyní některá pravidla upravená v **příloze A Úmluvy COTIF o přepravě osob**:

Doklad

Pro smlouvu o přepravě osob a zavazadel jsou dokladem jízdenka a zavazadlový lístek, na kterých se uvede, že přeprava podléhá i při opačném ujednání Jednotným právním předpisům Úmluvy; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV.

Odpovědnost

Železnice odpovídá za *škodu vzniklou usmrcením, zraněním*, která vznikla v souvislosti s železničním provozem během pobytu ve vagonu nebo při nastupování a vystupování. Provádějí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, na sebe navazující dopravci, odpovídá při usmrcení a zranění cestujících dopravce, který byl podle přepravní smlouvy povinen poskytnout přepravní službu, při které se úraz stal.

Železnice odpovídá též za *ztrátu / škodu na zavazadle* od přijetí k přepravě do výdeje a také nese odpovědnost při *odřeknutí nebo zpoždění spoje a při zmeškání přípoje*.

Náhrada škody

Náhrada škody při *usmrcení a zranění* je omezena maximální částkou 175.000 zúčtovacích jednotek. Při *ztrátě nebo poškození* věci je-li výše škody prokázána, odškodnění v této výši, nepřesahuje-li 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 1 200 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla. Není-li výše škody prokázána, paušální odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla.

Při škodách zaviněných dopravcem na předmětech umístěných ve vozidle, je výše náhrady limitována výší 1.400 zúčtovacích jednotek. Při odřeknutí, zpoždění stroje a zmeškání přípoje železnice zaplatí poškozenému cestujícímu přiměřené výdaje s přenocováním a informováním čekajících osob.

Uplatnění nároku na náhradu škody

Je nutno uplatnit do 1 roku. Nároky při usmrcení a zranění se promlčují po 3 letech, ostatní se promlčují po 1 roce. Promlčecí lhůta však činí dva roky kvůli škodě způsobené jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností.

Přípojek B Úmluvy COTIF definuje pravidla pro mezinárodní přepravu zboží:

Dokladem je nákladní list.

Hrazení nákladů

Nedohodnou-li se odesílatel a dopravce jinak, hradí náklady (přepravné, vedlejší poplatky, cla a ostatní náklady, které vzniknou od uzavření smlouvy až po dodání) odesílatel.

Nakládka a vykládka zboží

Zde je ponecháno na odesílateli a dopravci, jak se dohodnou; komu přísluší nakládka a vykládka zboží. Pokud taková dohoda chybí, týká se povinnost nakládky a vykládky u kusového zboží dopravce, zatímco u vozových zásilek se povinnost nakládky týká odesílatele a povinnost vykládky po dodání se týká příjemce.

Uzavření smlouvy

Smlouva je uzavřena, jakmile odesílací železnice přijala zboží k přepravě s nákladním listem.

Odpovědnost

Železnice odpovídá za provedení přepravy po celé přepravní cestě, za škodu vzniklou ztrátou / poškozením zboží v době od přijetí do dodání i za škodu při překročení dodací lhůty. O případné škodě se musí sepsat *komerční zápis*, reklamaci je nutno provést vždy písemně, nároky se promlčí většinou za 1 rok, v určitých případech za 2 roky.

Silniční přeprava

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě /CMR/ (11/1975 Sb.) byla sjednána v Ženevě dne 19.5.1956, vstoupila v platnost roku 1961 a pro Československou socialistickou republiku dnem 3.12.1974. [3]

Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek po silnici za úplatu v případech, kdy převzetí a dodání v různých státech, z nichž alespoň 1 je smluvním státem.

Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je nákladní list, který se vystavuje ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. Dovoluje-li to právní řád státu, ve kterém se nákladní list vystavuje, mohou být tyto podpisy vytištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce. První vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, druhé doprovází zásilku a třetí si ponechá dopravce.

Odpovědnost a náhrada

Doprovce odpovídá za ztrátu zásilky / poškození, a to od převzetí zásilky do jejího dodání, odpovídá také za překročení dodací lhůty. Náhrada je omezena maximální částkou.

Reklamace, nárok na náhradu

Reklamace při ztrátách a poškození zjevně znatelných je nutno uplatnit nejpozději při převzetí, u zjevně neznatelných do 7 dnů od vydání zásilky.

Nárok na náhradu za překročení dodací lhůty může být uplatněn jen tehdy, byla-li dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci.

Promlčení

Nároky se promlčují za 1 rok, v případě úmyslu nebo zavinění, jež se považuje za rovné úmyslu, za 3 roky.

Úpravu přepravy cestujících obsahuje *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel /CVR/*, podepsaná v Ženevě dne 1.3.1973. [4]

Přepřavu nebezpečných věcí silniční dopravou upravuje *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí /ADR/* (64/1987, 159/1997, 186/1998, 54/1999 Sb., 93/2000, 6/2002 Sb. m. s.), která byla sjednána v Ženevě dne 30.9.1957 pod patronací EHK OSN a vstoupila v platnost dne 29.1.1968. Dohoda byla pozměněna Protokolem pozměňujícím článek 14 (3), který vstoupil v platnost dne 19.4.1985. [5]

Letecká přeprava

V oblasti mezinárodní letecké přepravy platí *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě* (243/1933, 15/1935 Sb.), uzavřená roku 1929 ve Varšavě.

Upravuje takovou dopravu, kdy leží místo odletu a místo určení na území 2 smluvních stran nebo 1 strany, je-li zastávka na území jiného státu (i když tento není sml. stranou).

Přepravním dokumentem je letenka pro cestující, zavazadlový lístek a letecký nákladní list.

Úprava *odpovědnosti* za škodu u osob v letadle, za zavazadla a náhrada škod je velmi podobná systému úpravy dopravy silniční a železniční. *Reklamační lhůta* při poškození činí 7 dní u zavazadel, 14 dní u zboží, zpoždění do 21 dnů od předání zavazadel / zboží. *Promlčecí doba* obnáší 2 roky.

Dne 28.9.1955 spatřil světlo světa tzv. Haagský protokol - *Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929* - Haag, 28.9.1955 (15/1966 Sb.), který doplňuje Varšavskou úmluvu.

Varšavská úmluva v podstatě sjednocuje pravidla. Byla následně doplněna *Guadalajarskou úmluvou* (18.9.1961), která rozšiřuje použití Varšavské úmluvy na případy, kdy smluvním dopravcem je cestovní kancelář a skutečným dopravcem je letecká společnost.

Odpovědnost leteckého dopravce se v mezinárodní dopravě řídí *Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě* - Montreal, 28.5.1999 (123/2003 Sb. m. s.). Montrealská úmluva, která nahrazuje systém založený Varšavskou úmluvou z roku 1929, vstoupila v platnost dne 4.11.2003, tj. 60 dní po uložení třicáté ratifikační listiny uložené Spojenými státy americkými. [8]

Zajímavé je zmínit i přímé úpravy v rámci evropského práva. Jedná se o Nařízení rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9.10.1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod [6] a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002. [7]

Námořní přeprava

Oblast mezinárodní námořní přepravy je upravena *Úmluvou OSN o námořní přepravě zboží po moři* z 31.3.1978, uzavřené v Hamburgu (193/1996 Sb.). ČR je taktéž smluvním státem. Do českého práva byla inkorporována vyhláškou. [9]

Kombinovaná přeprava

Na oblíbenosti nabývá v současné době kombinovaná přeprava, přitažlivá především díky nízkým nákladům. V oblasti mezinárodních smluv se jí věnují např. *Mezinárodní úmluva o bezpečnosti kontejnerů* - Ženeva, 2.12.1972 (62/1986 Sb.) či *Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech /AGTC/* - Ženeva, 1.2.1991 (35/1995 Sb.).

3. Závěr

Volba práva v oblasti mezinárodních právních vztahů je prvek, jemuž by měli účastníci mezinárodních právních vztahů věnovat zvýšenou pozornost. V případě, že si nezvolí právo, jímž se bude jejich vztah řídit, zasahuje tu právo se svou přímou a kolizní úpravou. Přímá úprava převážně v podobě mezinárodních mnohostranných smluv upravuje oblast mezinárodní přepravy od přepravy silniční a železniční, přes přepravu vodní a leteckou až po přepravu kombinovanou. Kolizní úprava naopak pouze volí právo, jímž se bude právní vztah řídit. Užívá k tomu hraničního určovatele, kterým je u věcných v případě přepravy věci její poloha.

Důležité je i zmínit vliv Evropské unie v oblasti úpravy norem mezinárodního práva. Evropská unie svými nařízeními již nejednou přiměla své členy k inkorporaci mezinárodních úprav do svých právních řádů, jako tomu byla například v úpravě mezinárodní letecké dopravy.

Prameny:

[1] Zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním 97/1963 Sb. [cit. 6.5.2005].

Dostupný z WWW: <<http://www.leoprsk.pescz.cz/zakony/0193.htm>>

[2] Ministerstvo dopravy. Úmluva COTIF ve znění Vilniuského protokolu. [cit.13.5. 2005].

Dostupný z WWW:

<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/umluvaCOTIF.htm>

[3] VYHLÁŠKA ministra zahraničních věcí ze dne 27. listopadu 1974. [cit.13.5. 2005].

Dostupný z WWW: <<http://www.dfdstransport.cz/cm89.asp?d=1>>

[4] Úmluva o přepravní smlouvě CVR. [cit.13.5. 2005]. Dostupný z WWW:

<<http://80.188.1.100/text/archiv2003/mnohosml.rtf>>

[5] Ministerstvo dopravy. Přeprava nebezpečných věcí. [cit.13.5. 2005]. Dostupný

z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/>

[6] Ministerstvo dopravy. NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997

o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod [cit. 24.5.2005]. Dostupný z WWW:

<[www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BFA68808-6969-4E17-AC22-](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BFA68808-6969-4E17-AC22-E3B79B085004/0/20271997.pdf)

[E3B79B085004/0/20271997.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BFA68808-6969-4E17-AC22-E3B79B085004/0/20271997.pdf)>

[7] Ministerstvo dopravy. NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č.

889/2002 [cit. 24.5.2005]. Dostupný z WWW: <[www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/8A091619-](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/8A091619-7ABD-4819-924E-F16ECD1EAB9E/0/8892002.pdf)

[7ABD-4819-924E-F16ECD1EAB9E/0/8892002.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/8A091619-7ABD-4819-924E-F16ECD1EAB9E/0/8892002.pdf)>

[8] Ministerstvo dopravy. Montrealská úmluva.[cit. 24.5.2005]. Dostupný z WWW:

<<http://80.188.1.100/text/oblasti/letecka/zpr040506.html>>

[9] Seznam mnohostranných mezinárodních smluv v dopravě (stav k 31. 5. 2005).

[cit. 24.5.2005]. Dostupný z WWW: <[www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0BEAAB19-9A88-](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0BEAAB19-9A88-459E-BE8E-03F8721FDF9D/0/MDSMS2.doc)

[459E-BE8E-03F8721FDF9D/0/MDSMS2.doc](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0BEAAB19-9A88-459E-BE8E-03F8721FDF9D/0/MDSMS2.doc)>