

Limity volby práva v mezinárodní silniční nákladní přepravě



JUDr. JIŘÍ LOJDA, LL.M. EUR., Ph.D.

advokát se specializací na dopravní a přepravní právo, bpv Braun Partners, s. r. o., člen předsednictva České společnosti pro dopravní právo

I když se strany přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní přepravě mnohdy spoléhají na to, že jejich právní vztah upravuje Úmluva CMR, je dobré nezapomínat, že i tato Úmluva vykazuje určité mezery, které se mnohdy nedají zacelit jinak než rozhodným národním právem. I při volbě tohoto práva stranami přepravní smlouvy obsahuje Úmluva CMR několik případů, kdy si rozhodné právo pro určitou otázku určuje sama. Je-li rozhodným právem právo české, nebývá vždy snadné určit konkrétní normy našeho právního řádu, které mají být použity. Tento článek navrhuje, jak postupovat v těchto situacích, kdy Úmluva CMR sama povolává k řešení určité otázky právo české.

Přepravní smlouva pro mezinárodní nákladní přepravu musí podléhat některému národnímu právnímu řádu. Tento právní řád pak podává odpověď na otázky, které nejsou upraveny určitou mezinárodní úmluvou, která se na danou přepravu (či přesněji přepravní smlouvu) vztahuje. Ne zvolí-li si toto právo strany přepravní smlouvy, určí je za ně kolizní norma obsažená v právním řádu toho státu, jehož soud se bude věcí zabývat. V rámci Evropské unie půjde většinou o kolizní normu obsaženou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (dále jen „Řím I“)¹. Přenechání volby práva k rozhodnutí soudu může ovšem pro strany přepravní smlouvy vést k nečekaným důsledkům

v případě, kdy soud bude práva a povinnosti stran určovat na základě právního řádu, jehož obsah je stranám přepravní smlouvy zcela neznámý². Pro ilustraci odkazuje autor na rozsudek Okresního soudu Plzeň – město ze dne 4. října 2019, sp. zn. 12 C 32/2018, který je publikován rovněž v tomto čísle časopisu (s. 19), a v němž mimo jiné hrála důležitou roli absence volby práva v dané přepravní smlouvě. Volbu práva není vhodné opomenout ani v situaci, kdy se daná přepravní smlouva řídí úmluvou CMR³, nicméně i pokud dojde k volbě práva v situaci, kdy daná přepravní smlouva spadá pod rozsah aplikace této úmluvy (srov. čl. 1 a 2 úmluvy CMR), nejsou touto volbou práva vyřešeny všechny komplikace spojené

¹ Autor připomíná jedno ze základních pravidel mezinárodního práva soukromého a sice pravidlo, že soud zabývající se danou věcí aplikuje „svoje“ kolizní normy, tedy normy sloužící k určení rozhodného práva. V rámci EU budou sice soudy povětšinou aplikovat kolizní normy obsažené v nařízení Řím I a výsledek se tedy lišit zásadně nebude, ovšem při řešení sporů mimo EU může být složité dopředu vůbec určit, jakým právním řádem se smlouva bude nakonec řídit, jelikož unifikace kolizních norem podobná nařízení Řím I mimo EU chybí.

² Zdá se ovšem, že takový stav praxi „vyhovuje“ v mezinárodní nákladní přepravě železniční. Zde volba práva nepřichází zcela automaticky v úvahu, jelikož čl. 8 § 2 a 3 Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF, č. 65/2016 Sb. m. s.) určuje pro otázky úmluvou COTIF (tedy včetně přípojek) neupravené právo „státu, ve kterém oprávněný uplatňuje svůj nárok, včetně kolizních norem“. Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží (SMGS) v čl. 5 stanoví, že v případě, kdy se nemůže uplatnit žádné ustanovení dohody, platí vnitrostátní předpisy státu, v němž oprávněná osoba uplatňuje svoje právo. Potenciálně přichází v obou případech (COTIF-CIM i SMGS) v úvahu více soudů, u nichž lze spor vést.

³ Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), č. 11/1975 Sb.

s určením rozhodného práva. Na některé problémy s volbou rozhodného práva při přepravách podléhajících úmluvě CMR by autor rád poukázal v tomto článku⁴.

Volba práva podle Nařízení Řím I a její limity

Bude-li spor řešen před soudy České republiky, stejně jako v případech, kdy bude řešen před soudy většiny států EU, bude rozhodné právo určovat Nařízení Řím I. Toto nařízení s volbou rozhodného práva pro smluvní vztahy ve svém čl. 3 počítá a podle systematiky tohoto nařízení lze říci, že situaci, kdy si strany pro svou smlouvu rozhodné právo zvolí, dokonce preferuje. Možnost zvolit si právní řád je v nařízení Řím I navíc poměrně široká, když lze volbu práva učinit nejen výslovně, ale může k ní dojít dokonce i konkludentně, pokud volba práva „jasně vyplývá z ustanovení smlouvy nebo okolností případu“⁵. Zvolit je pak možné nejen právo členského státu EU, ale i právo státu nečlenského⁶.

Určité omezení pro volbu práva, které z nařízení Řím I vyplývá (a týká se volby práva obecně), spočívá v tom, že stranami musí být zvoleno právo státu, nikoli např. mezinárodní organizace ať už vládní nebo nevládní, nelze rovněž smlouvu podřídit dobrým mravům, zavedené obchodní praxi nebo zásadám poctivého obchodního styku bez dalšího.

Další omezení je obsaženo v ustanovení čl. 3 odst. 3 nařízení Řím I, podle něž „V případě, že všechny ostatní prvky pro situaci významné se v okamžiku volby nacházejí v jiné zemi než v zemi, jejíž právo bylo zvoleno, není volbou práva, kterou strany učinily, dotčeno použití ustanovení práva této jiné země, od nichž se nelze smluvně odchýlit.“ Pro mezinárodní silniční nákladní přepravu má ovšem toto omezení v podstatě nulový význam, když dle převládajícího názoru dopadá toto ustanovení na volbu práva v čistě vnitrostátních

právních vztazích, které lze rovněž podřídit zahraničnímu právnímu řádu, nicméně tato volba nemá vliv na kogentní ustanovení národního právního řádu, který by se uplatnil, nebýt odchýlné volby stran. V podstatě nulové využití má v mezinárodní silniční nákladní přepravě rovněž tzv. doložka vnitřního trhu, tedy ustanovení čl. 3 odst. 4 Nařízení Řím I.

Omezení vyplývající z úmluvy CMR

Úmluva CMR sama neobsahuje obecnou kolizní normu pro určení tzv. subsidiárního statutu, tedy pro určení rozhodného práva, podle něž se posoudí všechny otázky úmluvou CMR neupravené⁷. To ovšem neznamená, že by úmluva CMR neobsahovala žádnou kolizní normu. Kolizní normy obsahuje úmluva CMR na několika místech, přičemž tyto normy obsahují tři rozdílná kritéria pro určení rozhodného práva (tzv. hraniční určovatele), kterými jsou: místo vystavení nákladního listu, poloha zásilky a právo soudu, který vede řízení. Jelikož jsou ustanovení úmluvy CMR v mezinárodní nákladní přepravě kogentní (srov. čl. 41 této úmluvy), nemá volba práva pro přepravní smlouvu vliv na použití rozhodného práva určeného přímo úmluvou CMR pro určitou konkrétní otázku.

a) Místo vystavení nákladního listu

Prvním případem, kdy úmluva CMR stanoví rozhodné právo pro posouzení určité otázky, je ustanovení čl. 5 odst. 1. Podle tohoto ustanovení se podle práva místa vystavení nákladního listu posoudí, zda je možné podpisy odesílatele a dopravce vytisknout nebo nahradit razítkem, a to tedy bez ohledu na to, jaké právo bylo zvoleno pro přepravní smlouvu. Bude-li nákladní list vystaven v České republice, bude se tato otázka posuzovat podle ustanovení § 561 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „OZ“). Podle tohoto ustanovení může být fyzický podpis osoby nahrazen mechanickými prostředky. Mechanickým prostředkem ve smyslu uvedeného

⁴ Autor na okraj pouze poznamenává, že určení rozhodného práva není podstatné jen pro obsah závazku (smlouvy), ale samozřejmě je třeba podřídit určitému právnímu řádu např. otázku zastoupení při uzavírání smlouvy, určení rozhodného práva může být podstatné také pro určení vlastnického práva k zásilce. Řešení těchto otázek jde ovšem již nad rámec tohoto článku.

⁵ V této souvislosti lze doporučit ostražitost, objevují-li se v textu smlouvy, která výslovně volbu práva neobsahuje, odkazy na ustanovení právní normy nebo norem některého státu (např. HGB, BGB, ABGB, Codice Civile, Kodeks cywilny, slovenský Obchodný zákoník, etc.), jelikož takovéto odkazy mohou podpořit závěr o konkludentní volbě práva daného státu.

⁶ Zde je možná dobré zmínit, že podle některých názorů by měla volba práva směřovat k některému právnímu řádu členského státu úmluvy CMR (KOLLER, I. *Transportrecht*. 8. vydání. München: Verlag C. H. Beck, 2013., s. 923). Autor ovšem s tímto názorem nesouhlasí.

⁷ Jako modelový příklad bývá zmiňováno určení subjektu odpovědného za nakládku a vykládku, což je otázka, kterou úmluva CMR sama neřeší (srov. čl. 13 COTIF – CIM).

ustanovení OZ je nepochybně razítko zmiňované úmluvou CMR, lze rovněž souhlasit s názorem, že o nahrazení podpisu mechanickým prostředkem jde i v případě, kdy je podpis na nákladním listě vytištěn⁸. Aby bylo takovéto nahrazení podpisu mechanickými prostředky podle českého práva platné, musí být takovéto nahrazování podpisu obvyklé. Z poměrně volné formulace ustanovení § 561 odst. 1 OZ („tam, kde je to obvyklé“) lze dovozovat, že postačí obvyklost v rámci daného odvětví, nevyžaduje se, aby bylo nahrazení obvyklé mezi stranami daného právního vztahu (zde přepravní smlouvy).

b) Místo, kde se nachází zásilka

Úmluva CMR přikládá důležitost místu, kde se zásilka nachází, ve dvou případech, a sice při prodeji zásilky v situaci, kdy nastaly překážky při přepravě nebo při dodání (čl. 16 odst. 3 a 5 úmluvy CMR) a při dispozici se zásilkou, která byla považována za ztracenou a za kterou byla již vyplacena náhrada (čl. 20 úmluvy CMR).

Co se týče prvního případu, může dopravce tento postup zvolit, pokud nastaly překážky při přepravě nebo při dodání zásilky⁹ a jedná se o snadno zkazitelné zboží, dále o zboží, jehož stav to vyžaduje, případně o zboží, jehož hodnota je neúměrná nákladům na skladování. Ve všech těchto případech může dopravce přistoupit k prodeji zásilky, aniž by vyčkával pokynů oprávněné osoby. Pokud dojde k překážce při přepravě nebo při dodání, avšak nejedná se o žádný z uvedených případů, může dopravce k prodeji zásilky přistoupit až tehdy, nedostal-li od oprávněného opačné pokyny, a to v přiměřené lhůtě. Pokyny však nemohou být jakékoliv, ale musejí být přiměřené okolnostem.

Pokud je dopravce tedy oprávněn přistoupit k prodeji zásilky, může tak učinit jen postupem podle práva státu, kde se zásilka nachází, nikoli podle práva státu, jež si strany zvolily pro smlouvu. Úmluva CMR zde ovšem přenechává národnímu právu pouze určení postupu při prodeji, nikoli již vymezení okruhu případů, kdy je dopravce oprávněn k prodeji přistoupit. Tyto upravuje úmluva CMR výlučně sama, tudíž případně širší vymezení případů, kdy může dopravce přistoupit k prodeji zásilky obsažené v právu místa, kde se zásilka nachází, nerozšiřuje oprávnění

doprovce zásilku prodat. Obdobně pokud by okruh případů byl v právu místa polohy zásilky užší, dopravce může zásilku prodat i v případech, na něž pamatuje úmluva CMR, i když v daném vnitrostátním právu takovýto důvod pro prodej obsažen není. Zvolit jiné právo pro prodej zásilky nelze, stejně jako nelze smluvně upravit rozsah případů, kdy je její prodej přípustný (čl. 41 úmluvy CMR).

Bude-li se zásilka nacházet v České republice a budou-li splněny podmínky čl. 16 odst. 3 úmluvy CMR, pak bude pro dopravce situace poměrně komplikovaná, jelikož české právo podrobnější postup v této situaci nestanoví. Již dříve poměrně stručná úprava obsažená v § 623 odst. 2 zákona č. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku (dále jen „ObchZ“) byla nahrazena ještě stručnější úpravou v § 2570 OZ. I když oproti ustanovení ObchZ zmizela z příslušného ustanovení zmínka o tom, že dopravce je povinen prodat zboží „vhodným způsobem“, neznamená to, že by mohl vědomě postupovat jinak, už jen s ohledem na ustanovení § 6 OZ, které požaduje jednat v právním styku poctivě. Nalezení vhodného způsobu prodeje v situacích dle čl. 16 odst. 3 úmluvy CMR pak působí v současnosti v praxi značné těžkosti a mělo by být nepochybně předmětem novelizace právní úpravy přepravní smlouvy v OZ.

Právo místa polohy zásilky se dále dostane ke slovu v situaci, kdy oprávněná osoba přijme náhradu za ztracenou zásilku, avšak písemně nepožádá o zprávu v případě jejího nalezení, dále v případě, kdy o tuto zprávu sice písemně požádá, ale k předání nalezené zásilky následně nevydá ve lhůtě 30 dní od obdržení zprávy pokyn, nebo uplyne-li v době nalezení zásilky lhůta jednoho roku od vyplacení náhrady. Ve výše uvedených případech popsaných v čl. 20 úmluvy CMR má dopravce právo se zásilkou naložit (nikoli ji tedy pouze prodat jako v předchozím případě, přičemž anglické i francouzské znění, tedy znění rozhodná, hovoří stejně) podle práva místa, kde se zásilka nachází. Opět na věci nic nezmění skutečnost, že na základě volby práva se smlouva řídí jiným právem, než právem místa polohy zásilky.

Bude-li se zásilka nacházet v České republice, existuje několik možných postupů. Jedním z nich je postup podle § 2581 odst. 1 OZ, který říká, že: „Je-li osoba

⁸ Srov. ŠVESTKA, J. Občanský zákoník: komentář. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019, k § 561. Srov. též konstrukci § 40 odst. 3 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku.

⁹ Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch--Band 7. Transportrecht: Viertes Buch. Handelsgeschäfte. Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft (407-452d), Fünfter Abschnitt. Speditionsgeschäft (453-466), Sechster Abschnitt. Lagergeschäft (467-475h), Fünftes Buch. Seehandel (476-619), CMR, CIM, MÜ, CMNI. 2. Auflage. München: C. H. Beck, 2009, s. 968.

oprávněná vyzvednout zavazadlo či zásilku v prodlení s vyzvednutím věci déle než šest měsíců, může dopravce věc na účet této osoby prodat...“ Poměrně silným argumentem pro tento postup je skutečnost, že tento postup předepisuje v případě domněnky ztráty rovněž § 24 odst. 4 Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu¹⁰, a tudíž je zde prostor pro aplikaci analogie. Na druhou stranu nelze nevidět, že ustanovení § 2581 odst. 1 OZ tak úplně nedopadá na případy podle čl. 20 CMR. Především v případech popsaných čl. 20 CMR zde není osoba oprávněná vyzvednout zásilku bez dalšího. Pokud dopravce zásilku nalezne, nemá povinnost jí automaticky dodat, a to i v případě, že oprávněná osoba uvedla, že si přeje být vyrozuměna o nálezu zásilky. Dopravce musí zásilku dodat pouze pokud jej oprávněná osoba vyzve, aby tak učinil, po obdržení informace o nálezu zásilky a ve lhůtách předepsaných čl. 20 úmluvy CMR. V ostatních případech dopravce nemá povinnost dodání, není zde tedy ani osoba, která by byla oprávněna zásilku vyzvednout a tato osoba ani nemůže být v prodlení. Autor má rovněž za to, že dohodou dopravce a osoby oprávněné o uplatnění domněnky ztráty zaniká původní závazek z přepravní smlouvy a tento je nahrazen závazkem dopravce vyplatit náhradu a případně informovat o nálezu zásilky a zásilku až na případnou výzvu oprávněné osoby dodat. Druhý postup, který tedy může přicházet dle autora v úvahu, je postup podle ustanovení § 1045 odst. 1 OZ, tedy přivlastnění zásilky dopravcem, a případně postup podle § 1051 a násl. OZ, tedy úprava nálezů. Rozlišujícím kritériem je v tomto případě podle názoru autora skutečnost, zda osoba oprávněná k vyplacení náhrady je vlastníkem zásilky či nikoliv.

Pokud by si měl dopravce zásilku bez dalšího přivlastnit (tedy nabýt k ní vlastnické právo), pak takovýto postup přichází dle § 1045 odst. 1 OZ v úvahu jen u movité věci, kterou opustil její vlastník. Jiná osoba věc platně opustit nemůže. V případě, že oprávněná osoba jakožto vlastník převezme náhradu za ztracenou zásilku, avšak nepožádá písemně o zprávu v případě, že zásilka bude nalezena ve lhůtě jednoho roku od vyplacení náhrady, případně o tuto zprávu požádá, ale ve lhůtě třiceti dní od obdržení této zprávy neprojeví o zásilku zájem, dává oprávněná osoba najevo svou vůli věc (zásilku) opustit a spokojit se s náhradou, jakkoliv tato může být limitovaná

dle hmotnosti zásilky (čl. 23 úmluvy CMR). Dopravce tedy k zásilce může nabýt vlastnické právo, v zásadě jej dokonce bude muset nabýt, jelikož jakákoliv další dispozice s dodatečně nalezenou zásilkou bude podmíněna jeho vlastnictvím k předmětné věci. Obdobně by bylo nejspíše možné postupovat v případě, že se zásilka nalezne ve lhůtě delší než jeden rok od vyplacení náhrady. Zde sice nedává oprávněná osoba jakožto vlastník věci zcela jasně najevo, že o zásilku nestojí, nicméně nelze nevidět, že považovat zásilku za ztracenou je oprávněním, nikoli povinností oprávněné osoby (srov. znění čl. 20 odst. 1 úmluvy CMR, který říká: „Oprávněný **může** považovat zásilku bez dalších důkazů za ztracenou...“).

Pokud ovšem oprávněná osoba není vlastníkem ztracené věci, nebylo by možné použít úpravu pro opuštěnou věc, jelikož tato osoba věc podle § 1045 odst. 1 OZ opustit nemůže. V těchto případech by bylo podle všeho třeba postupovat podle ustanovení o nálezů. Zde by si dopravce nemohl věc bez dalšího přivlastnit, jelikož vlastník se věci nevzdal, a podle § 1051 OZ se má za to, „že si každý chce podržet své vlastnictví a že nalezená věc není opuštěná.“ V případě nálezů zásilky v České republice by pak dopravce musel postupovat podle ustanovení § 1052 OZ a ztracenou věc vrátit vlastníkov¹¹, a to proti úhradě nutných nákladů a nálezného. Nálezný činí dle ustanovení § 1056 odst. 2 OZ desetinu ceny nálezů. Jelikož v případě přepravní smlouvy bude možné z okolností nepochybně určit, komu má být věc vrácena, lze považovat další postup, jež se uplatní v případě nálezů, u něž nelze určit, komu má být nalezená věc vrácena (oznámení obci a z toho vyplývající oznámení nálezů obcím a uschování věci, případně prodej věci, nabytí vlastnického práva nálezcem atd.) za čistě hypotetický scénář.

c) Právo místa soudu

Patrně každý, kdo se v oboru mezinárodní silniční nákladní přepravy již nějakou dobu pohybuje, ví, že právo soudu, u něž se řízení vede, přijde ke slovu v případě tzv. kvalifikovaného zavinění podle čl. 29 úmluvy CMR. Podle ustanovení čl. 29 odst. 1 CMR se dopravce „nemůže odvolávat na ustanovení této kapitoly, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, byla-li škoda způsobena

¹⁰ „Nepožádá-li odesílatel o výdej nalezené zásilky ve lhůtě podle odstavce 3 nebo byla-li zásilka nalezena až po uplynutí jednoho roku od možné doby vydání, dopravce s ní zachází podle § 2581 odst. 1 občanského zákoníku.“

¹¹ Pro úplnost autor dodává, že ustanovení § 1052 odst. 1 OZ požaduje, aby věc byla vrácena tomu, kdo jí ztratil, nebo vlastníkov. Vracet věc tomu, kdo jí ztratil, by ovšem postrádalo smysl, jelikož tou osobou je dopravce, případně poddopravce.

úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.“ V této souvislosti je třeba připomenout snad jen krátce, že podle ustanovení čl. 31 úmluvy CMR lze žalobu podat ve více státech, přičemž případně učiněná volba příslušného soudu není výlučná a jen tento katalog možných soudů rozšiřuje. Pokud by se však měl spor vést před soudy v České republice, přijde dopravce o ochranu podle Kapitoly IV. úmluvy CMR v případě, že jeho jednání vedoucí ke škodě bylo provázeno úmyslem, nebo hrubou nedbalostí. K tomuto závěru vede rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 9. října 2015 ve věci sp. zn. 23 Cdo 1837/2015. Volba práva rozhodného pro smlouvu na této věci nic nemění.

Druhým případem aplikace hraničního určovatele legis fori je ustanovení čl. 32 odst. 3 úmluvy CMR, podle něž se stavení a přerušení¹² promlčecí lhůty řídí právem místa soudu, s výjimkou písemné reklamace podle ustanovení čl. 32 odst. 2 úmluvy CMR, která staví běh promlčecí doby tak dlouho, dokud jí dopravce písemně neodmítne a nevrátí k ní přiložené podklady. V případě, kdy by byl případ projednáván českými soudy, bude pro přerušení a stavení promlčecí lhůty rozhodná právní úprava obsažená v § 645 a násl. OZ. Promlčecí lhůtu tak např. staví dohoda mezi dopravcem a oprávněnou osobou o mimosoudním jednání, když po dobu takového jednání promlčecí doba neběží a rozběhne se co do zbývajících částí až v okamžiku, kdy jedna strana výslovně odmítne v takovém jednání pokračovat (§ 647 OZ). Takto stavět lze promlčecí lhůtu podle všeho i opakovaně¹³. Ke stavení promlčecí lhůty dojde rovněž v situaci, kdy oprávněná osoba uplatní v promlčecí lhůtě právo u orgánu veřejné moci (zde u soudu) a pokračuje-li řádně v zahájeném řízení (§ 648 OZ). Promlčecí lhůta neběží rovněž po dobu, po níž trvá vyšší moc, která oprávněné osobě v posledních šesti měsících promlčecí lhůty znemožnila právo uplatnit. Ve výše zmíněných a některých dalších případech

uvedených v § 646 až 651 OZ pak platí, že promlčecí lhůta neskončí dříve než za šest měsíců ode dne, kdy začala znovu běžet.

Je třeba připomenout, že úmluva CMR stanoví promlčecí lhůtu pro veškeré nároky z přepravní smlouvy a to, co bylo řečeno výše o promlčení nároků na náhradu škody, platí obdobně i v případě jiných nároků z přepravní smlouvy (typicky např. nároky dopravce na přepravné). V neposlední řadě je pak třeba poznamenat, že Úmluva CMR přenechává právu soudu jen otázku toho, kdy se promlčecí doba přerušuje, nebo staví, nikoli, jak dlouhá tato lhůta je. Délka promlčecí lhůty činí jeden nebo tři roky, přičemž delší je promlčecí lhůta v případech, kdy byl vznik škody provázen úmyslem nebo zaviněním rovnocenným úmyslu podle práva soudu (v České republice tedy hrubou nedbalostí – viz výše). Sama úmluva CMR navíc stanoví okamžik, kdy promlčecí lhůta začne běžet, a to rozdílně pro různé nároky (čl. 32 odst. 1).

Závěr

Jakkoliv ve výše uvedených případech volba práva nenahradí právo určené úmluvou CMR, má nepochybně vždy smysl si právo pro přepravní smlouvu v mezinárodní silniční nákladní přepravě zvolit. Strany přepravní smlouvy se tím vyhnou nejednomu překvapení. Úmyslem autora bylo v tomto článku nejen říci, kde jsou limity volby práva, ale především ukázat, kam vedou kolizní normy v úmluvě CMR obsažené v případě, že odkazují na české právo a tak postihnout problematiku, které se odborná literatura (nejen ta česká) obvykle vyhýbá, nebo o ní pojednává jen stručně. Pokud tento článek nabídl řešení dlouho nejasných otázek, nebo podnítl čtenáře k zamyšlení, pak nepochybně splnil svůj účel.

«

¹² Jakkoliv bývají oba pojmy zaměňovány, nejde o synonyma. Pokud se promlčecí lhůta staví, znamená to, že z důvodu určité právní skutečnosti nějakou dobu neběží, nicméně jakmile tato právní skutečnost odpadne, běží promlčecí lhůta ve zbývajícím rozsahu dále. Oproti tomu při přerušení promlčecí lhůty vede určitá právní skutečnost k tomu, že se běh promlčecí lhůty zastaví a po odpadnutí této právní skutečnosti běží promlčecí lhůta znovu.

¹³ Srov. ŠVESTKA, J. Občanský zákoník: komentář. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019, k § 647.