

Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta

Marek Machálek

Odpovědnost dopravce v mezinárodní námořní přepravě

Diplomová práce

Olomouc 2019

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Odpovědnost dopravce v mezinárodní námořní přepravě vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.“

V Olomouci dne 27. srpna 2019

Marek Machálek

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval JUDr. Mag.i. Michalu Malackovi, Ph.D., MBA, za jeho cenné rady, pomoc a připomínky, které přispěly k vypracování mé diplomové práce, především také i za čas, který odbornému vedení diplomové práce věnoval.

Obsah

1. Seznam použitých zkratk.....	5
2. Úvod.....	6
3. Pojem odpovědnosti dopravce a přepravy v českém právním řádu	9
3.1 Odpovědnost	9
3.2 Přepravní smlouva a smluvní strany	11
3.3 Odpovědnost dle přepravní smlouvy	11
4. Prameny mezinárodního práva	13
5. Unifikace v mezinárodní námořní přepravě	15
5.1 Haagská a Haagsko-Visbyjská pravidla.....	16
5.2 Hamburská pravidla	17
5.3 Rotterdamská pravidla	18
6. Povaha odpovědnosti.....	20
6.1 Povaha odpovědnosti v Hamburských pravidlech	20
6.2 Odpovědnost za zpoždění	21
6.3 Povaha odpovědnosti v Haagsko-Visbyjských pravidlech	22
6.4 Opožděné dodání v Haagsko-Visbyjských pravidlech	23
7. Doba trvání odpovědnosti.....	25
7.1 Doba trvání odpovědnosti dle Hamburských pravidel.....	25
7.2 Doba trvání odpovědnosti dle Haagsko-Visbyjských pravidel.....	26
8. Zproštění odpovědnosti.....	28
8.1 Způsobilost lodi k plavbě.....	28
8.2 Snížení rozsahu odpovědnosti.....	30
8.3 Zproštění odpovědnosti v Haagsko-Visbyjských pravidlech	30
9. Výjimky z odpovědnosti.....	34
9.1 Požár	34
9.2 Živá zvířata	35
9.3 Společná havárie	36
9.4 Výjimky z odpovědnosti dle Haagsko-Visbyjských pravidel	37
10. Omezení odpovědnosti.....	39
10.1 Historický vývoj odpovědnostních limitů.....	39
10.2 Zúčtovací jednotka.....	40
10.3 Výše omezení odpovědnosti.....	41
10.4 Subjekty oprávněné z odpovědnostních limitů.....	42
10.5 Ztráta práva na omezení odpovědnosti.....	43

10.6	Omezení odpovědnosti v OZ	44
10.7	Omezení odpovědnosti v Haagsko-Visbyjských pravidlech	44
11.	Přeprava zboží na palubě.....	48
11.1	Podmínky pro palubní přepravu.....	48
11.2	Sankce za nedodržení podmínek pro přepravu zboží na palubě	48
11.3	Přeprava na palubě dle Haagsko-Visbyjských pravidel	49
12.	Odpovědnost dalšího dopravce	51
12.1	Odpovědnost ve vztahu k odesílateli	51
12.2	Vztahy mezi subjekty podílejícími se na přepravě	52
12.3	Odpovědnost dalšího dopravce dle OZ.....	53
12.4	Odpovědnost dalšího dopravce dle Haagsko-Visbyjských pravidel	53
13.	Závěr	55
14.	Seznam použitých zdrojů	60
14.1	Monografie.....	60
14.2	Odborné články.....	61
14.3	Komentáře	62
14.4	Právní předpisy	62
14.5	Judikatura	62
14.6	Internetové zdroje	62
14.7	Ostatní zdroje	63
15.	Shrnutí.....	65
16.	Abstract	66
17.	Klíčová slova	67
18.	Keywords.....	68

1. Seznam použitých zkratek

DP	Diplomová práce
HaP	Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, přijatá v Bruselu 25. července 1924
HP	sdělení Ministerstva zahraničí č. 193/1996 Sb., Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží 1979
H-VP	Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, přijatá v Bruselu 25. července 1924, ve znění Protokolu o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, přijatého v Bruselu 23. února 1968
MMF	Mezinárodní měnový fond
MPS	mezinárodní právo soukromé
OSN	Organizace spojených národů
OZ	zákon č. 89/2019 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
RP	Úmluva Organizace spojených národů o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři, 23. září 2009
SDR	zvláštní právo čerpání
UNCITRAL	Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo
Vyhláška MD	vyhláška ministerstva dopravy č. 160/1956 Ú. I., o podmínkách přepravy nákladu po moři

2. Úvod

Téma námořní přepravy se může z pohledu českého právního řádu zdát na první pohled poněkud exotické, protože Česká republika vzhledem ke své poloze pravděpodobně nikdy námořní velmocí nebude. Přesto má tato problematika značný vliv na mezinárodní obchod, což kromě tuzemské ekonomiky přirozeně ovlivňuje také nás všechny.

Námořní přeprava se mj. dělí na dva základní druhy – liniovou a trampovou. Liniová přeprava udržuje námořní spojení mezi vybranými přístavy podle předem stanoveného jízdního řádu a její ceny jsou uvedeny v tarifech. Naproti tomu trampová doprava je provozována na nepravidelných trasách zvolených podle potřeby, na základě individuálních charterových smluv (*Charter party*).¹

Moderní kontejnerové lodě absolvují vzdálenost mezi Evropou a východním pobřežím USA za 8–9 dní, z Arabského zálivu do USA doplují za 23 dní.² Pokud si tedy tyto dodací lhůty srovnáme s leteckou přepravou, námořní přeprava jí v žádném případě nemůže konkurovat. Jejich výhoda ovšem tkví v množství nákladu, který jsou schopné transportovat najednou. S technologickým vývojem se kapacita lodí neustále zvyšuje, což významně snižuje náklady i přesto, že je zboží často přepravováno na značné vzdálenosti. V globálním měřítku je dokonce okolo 90 % mezinárodně obchodovaného zboží a materiálu přepravováno prostřednictvím námořní přepravy.³ Je velmi pravděpodobné, že ani v dohledné budoucnosti její význam upadat nebude.

Co se týče vědecké činnosti ohledně této právní oblasti v ČR, autoři zabývající se přepravním právem námořní přepravu často zcela přehlížejí, nebo pouze velmi povrchně čtenáře seznamují se základními aspekty dané legislativy. Z tohoto hlediska je tedy tato oblast i přes svůj nepochybný význam značně zanedbaná, stojící ve stínu letecké a silniční přepravy.

Tento kontrast Autora zaujal natolik, že se rozhodl na téma odpovědnosti dopravce v mezinárodní námořní přepravě vypracovat tuto diplomovou práci (dále jen „DP“). Jejím cílem je nejprve čtenáře seznámit s legislativou regulující danou

¹ NOVÁK, Radek, KOLÁŘ, Petr. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2016. 90-91 s.

² ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ MACHYTKOVÁ VACA SEDLÁČEK & SPOL. Dodání zboží bez předložení konosamentu. *E-bulletin dopravního práva*, 2012, roč. 22, č. 2, s.2.

³ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. *Shipping and World Trade* [online]. ics-shipping.org, 20. dubna 2018 [cit. 20. dubna 2018]. Dostupné na <<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>>.

oblast, a to nejen tou vnitrostátní, ale rovněž i zahraniční. Důraz zde bude kladen zejm. na rozdílnou regulaci ve světě a odlišný výklad předmětné právní úpravy jednotlivými národními soudy, čímž se DP bude lišit od ostatních prací pojednávajících o stejném tématu. Co se týče judikatury, Autor se bude nejčastěji zabývat přístupem anglických soudů, který bude v jednotlivých případech rozebírat. To jednak z důvodu jejich značného vlivu na námořní přeprav a také proto, že většinu poznatků o této problematice získal v průběhu jeho studijního výjezdu v rámci programu Erasmus+ v severoanglickém Liverpoolu, který byl díky své geografické poloze velmi významným přístavním městem. DP z velké části vznikala během autorova studijního pobytu, čemuž odpovídají i použité zdroje.

Cílem této práce je seznámit čtenáře s teoretickou stránkou dané materie a také s jejími praktickými dopady. Pro budoucí strany přepravní smlouvy je důležité znát jak rozdíly, tak možnosti, které jim nabízí relevantní právní úprava, aby se podle nich případně mohli zařídit ještě před vznikem odpovědnostního závazku nebo sporu. Poměr mezi jejich vzájemnými právy a povinnostmi může mít rovněž vliv na cenu přepravného a výši pojistného na pojištění nákladu. Hlavním cílem DP je proto vymezit rozdíly mezi odlišnou právní úpravou odpovědnosti dopravce v globálním měřítku. Na základě komparace Autor také zhodnotí, který ze zkoumaných pramenů práva je pro dopravce nejvýhodnější.

Přestože se tato DP zabývá mezinárodním právem, je dle názoru Autora nejdříve nezbytné vysvětlit základní pojmy, se kterými bude dále pracovat, a to z pohledu české vnitrostátní úpravy. Toto bude tématem třetí kapitoly. Předmětnými pojmy budou odpovědnost, přepravní smlouva a odpovědnost z přepravní smlouvy. V případě odpovědnosti bude Autor zkoumat, jaké druhy odpovědnosti jsou v ČR a podmínkami pro její vznik. Přepravní smlouvou se bude v této kapitole zabývat pouze z pohledu právní úpravy obsažené v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ“). Bude zkoumat podmínky vzniku a zániku odpovědnosti dopravce z přepravní smlouvy a délkou jejího trvání.

Ve čtvrté kapitole Autor své zkoumání z vnitrostátní úpravy přesune již do práva mezinárodního. Vzhledem k tomu, že bude v dalších částech DP pracovat s prameny tohoto právního odvětví, bude předmětem této části jejich teoretické vymezení.

Unifikace je z hlediska námořní přepravy jedním ze zásadních pojmů, z tohoto důvodu se jím Autor bude zabývat v 5. kapitole. Nejdříve daný pojem vymezí. Dále

bude zkoumat, jaký byl historický vývoj relevantních unifikací, obecné znaky, kterými se vyznačují, vývojem jejich ratifikace, stav ratifikací dnes a také jejich vlivem na námořní přepravu. Cílem této kapitoly bude identifikovat relevantní prameny, s jejichž aplikací se v praxi můžeme reálně setkat, a kterými se Autor bude podrobněji zabývat v dalších kapitolách DP.

V kapitolách č. 6, 7, 8, 9, 10 a 11 se již zaměří na konkrétní části jednotlivých unifikací. Předmětem první části dané kapitoly bude vždy úprava platná pro ČR. Pro pochopení jednotlivých institutů bude Autor zkoumat, jakým způsobem se vyvíjely z historického hlediska do své dnešní podoby. Také se bude zabývat způsobem, jakým je daná materie regulována v ostatních státech, včetně přístupu jednotlivých národních soudů. Závěrem každé z těchto kapitol bude krátké srovnání s úpravou přepravní smlouvy dle OZ, které má za cíl vymezit rozdíly u mezinárodní a vnitrostátní legislativy.

Předmětem poslední kapitoly bude shrnutí výsledku komparace jednotlivých částí DP a jeho vysvětlení. Na základě těchto závěrů Autor zhodnotí, jaká unifikace je pro dopravce nejvýhodnější, což je odpověď na hlavní výzkumnou otázku této práce.

Při psaní DP Autor aplikuje historickou metodu, na základě které získá poznatky o vývoji jednotlivých zkoumaných institutů, což povede k jejich hlubšímu pochopení. Dále také teleologický výklad a komparaci, která bude převažovat, jelikož je samotná struktura práce postavená právě na srovnávání odlišných právních úprav regulujících odpovědnost dopravce v mezinárodní námořní přepravě.

3. Pojem odpovědnosti dopravce a přepravy v českém právním řádu

3.1 Odpovědnost

Právní odpovědnost je zákonem stanovená povinnost snášet sankci (újmu). Vedle mravní, politické a jiné, je tedy jedním z druhů společenské odpovědnosti. Spočívá ve vzniku sekundární odpovědnosti toho, kdo porušil svou povinnost primární. Například pokud jedna ze smluvních stran poruší svůj smluvní závazek, bude za vzniklou škodu odpovědná. Přitom ale předmětná obligace stále trvá, pouze k ní přibude nová povinnost.⁴

Dle Bezoušky⁵ pojem odpovědnosti za škodu na základě dikce OZ od roku 2014 již zcela přesně neodpovídá použité terminologii, jelikož v nové úpravě došlo k odklonu od retrospektivní odpovědnosti k odpovědnosti perspektivní (bývá označována i za aktivní, nebo pozitivní). Na základě nového pojetí již subjekt odpovídá za náležité plnění svých povinností, nikoliv až následně za jejich porušení.

Pro rozlišení základních druhů odpovědnosti je ústředním pojmem zavinění. To je vnitřní stav škůdce k jednání, které je v rozporu s objektivním standardem chování, a k následku předmětného jednání.⁶ Na základě toho, jestli je zavinění škůdce ke vzniku odpovědnosti požadováno, dělíme odpovědnost na objektivní a subjektivní.

V prvním případě se zavinění nevyžaduje. Zprostit této odpovědnosti se daný subjekt může splněním podmínek liberace, pokud to OZ v dané části výslovně stanoví. U některých ustanovení není téměř žádná možnost liberace a jedná se tedy o případy absolutní nebo téměř absolutní objektivní odpovědnosti.⁷

Naopak pro vznik subjektivní odpovědnosti se zavinění vyžaduje, ale dochází k jeho presumpci v nedbalostní formě. Pokud tedy poškozenému vznikla škoda zakládající subjektivní odpovědnost, nemusí její vznik prokazovat. Škůdce se může zprostit odpovědnosti v případě exkulpace, tzn., že z jeho strany dojde k prokázání nezavinění vzniku dané škody.⁸ Presumpce nedbalosti velmi ulehčuje postavení

⁴ KUBŮ, Lubomír a kol. *Teorie práva*. Praha: Linde, 2007. 142 s.

⁵ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan (ed). *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 1497 (§ 2894 OZ).

⁶ Tamtéž, s. 1500 (§ 2895 OZ).

⁷ FIALA, Josef. In: ŠVESTKA, Jiří (ed). *Občanský zákoník Komentář (Svazek VI)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 878 (§ 2894 OZ).

⁸ § 2199 OZ

poškozeného. Podle Bezoušky⁹ je existence tohoto pravidla v evropském měřítku spíše výjimkou, která u nás byla zavedena po roce 1964 dle sovětského vzoru.

Pro zjištění, zda došlo ke vzniku zavinění či nikoliv, vymezila podle Hrádka¹⁰ judikatura pojem nedbalého jednání. To je definováno, jako neúmyslné porušení objektivního standardu chování, jež zahrnuje pečlivost a dovednost, které jsou vyžadovány za všech okolností a jsou posuzovány z hlediska jednání průměrné osoby v daném případě.

Odpovědnost můžeme rozlišovat také na smluvní a mimosmluvní. V prvním případě se vychází z užšího vztahu mezi stranami smlouvy, vzhledem k tomu není vyžadováno zavinění. Povinnost k náhradě újmy škůdci vzniká, pokud jsou splněny kumulativně následující předpoklady:

- a) porušení smluvní povinnosti,
- b) vznik újmy,
- c) příčinná souvislost mezi a) a b).

Na svou obranu může škůdce uvádět liberační důvody.¹¹ Základním je prokázání existence mimořádné překážky vzniklé nezávisle na jeho vůli, která mu dočasně nebo trvale zabránila ve splnění smlouvy.¹² Speciální liberační důvody jsou uvedeny u jednotlivých smluvních typů.

Mimosmluvní, neboli deliktní odpovědnost, vzniká při kumulativním splnění následujících předpokladů:

- a) porušení právní povinnosti nebo vznik škodné události, resp. protiprávní stav;
- b) vznik újmy;
- c) příčinná souvislost mezi a) a b);
- d) v některých případech je požadováno i zavinění ve formě úmyslu, či nedbalosti.¹³

Možnost zproštění se tohoto druhu odpovědnosti závisí na tom, jestli je objektivní, nebo subjektivní, a také na konkrétním ustanovení zakládajícím odpovědnost dle OZ.

⁹ BEZOUŠKA: *Občanský zákoník*, s. 1562 (§ 2911 OZ).

¹⁰ HRÁDEK, Jiří. IN: ŠVESTKA, Jan (ed). *Občanský zákoník Komentář (Svazek IV)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 953 (§ 2911 OZ).

¹¹ BEZOUŠKA: *Občanský zákoník ...*, s. 1565 (§ 2913 OZ).

¹² § 2913 odst. 2 OZ

¹³ ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo: Obecná část deliktní právo*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. 121 s.

3.2 Přepravní smlouva a smluvní strany

Závazky ze smluv o přepravě jsou upraveny v dílu 7 OZ, ten se dále dělí na dvě části, kterými jsou přeprava osoby a přeprava věci. 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.¹⁴ Pojmovými znaky přepravní smlouvy jsou tedy:

- a) závazek dopravce přepravit zásilku;
- b) místo odeslání zásilky;
- c) místo, kam má být zásilka doručena;
- d) závazek odesílatele zaplatit přepravné.

Jedná se o konsenzuální, úplatnou smlouvu mezi odesílatelem a dopravcem. Odesílatelem může být jakákoliv osoba v pozici objednatele přepravy. Dopravcem je jakákoliv osoba, která provádí přepravu pro odesílatele. Pojmem přeprava se označují veškeré úkony související s tím, aby se zboží či osoby pomocí dopravního prostředku přemístily. Tato činnost zahrnuje i další úkony s tím související, jako je podání zboží k přepravě, naložení, vyložení, skladování, odbavení vývozní a celní dokumentace, pojištění atd.¹⁵

Dopravce je mj. povinen provést přepravu s odbornou péčí a v ujednané době nebo bez zbytečného odkladu po převzetí zásilky.¹⁶

3.3 Odpovědnost dle přepravní smlouvy

Dopravce je odpovědný za škodu vzniklou na zásilce v době od převzetí do vydání příjemci.¹⁷ Odpovědnost vzniká bez ohledu na zavinění. Jedná se tedy o objektivní odpovědnost, která není absolutní, ale existuje několik možností liberace, kterými jsou:

- a) Prokázání, že škodě nebylo možné obrátit ani při vynaložení odborné péče.
- b) Prokázání, že škodu způsobil odesílatel, příjemce, vlastník zásilky, vada, nebo přirozená povaha zásilky.
- c) Škoda způsobená vadným obalem, přičemž dopravce musí také dokázat, že odesílatele na tuto vadu při převzetí zásilky upozornil.

¹⁴ § 2555 odst. 1 OZ

¹⁵ HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016. 74 s.

¹⁶ § 2558 OZ

¹⁷ § 2566 odst. 1 OZ

Druhá podmínka neplatí v případě, že dopravce nemohl vadu při převzetí poznat.¹⁸

Nepřihlíží se k ujednáním omezujícím povinnost dopravce dle § 2566 odst. 1–3 OZ.¹⁹ Jedná se o částečně kogentní ustanovení. Tzn., že je zakázáno zmírnění či vyloučení odpovědnosti dopravce, její zpřísnění je naopak povoleno.²⁰

Právo na náhradu škody se promlčí, pokud není uplatněno u dopravce do 6 měsíců od převzetí nebo doručení zásilky.²¹

¹⁸ § 2566 odst. 2–3 OZ

¹⁹ §2566 odst. 4 OZ

²⁰ HORÁČEK, Tomáš. IN: ŠVESTKA, Jiří (ed). *Občanský zákoník Komentář (Svazek IV)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 72 (§ 2566).

²¹ §2569 OZ

4. Prameny mezinárodního práva

Stejně jako u práva vnitrostátního, je základním dělením mezinárodního práva rozlišení na veřejné a soukromé. Pro tuto DP je relevantní právě mezinárodní právo soukromé (dále jen „MPS“). To může být dle Kučery definováno, jako souhrn právních norem, které upravují soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem, včetně norem upravujících postup soudů a jiných orgánů a účastníků, a vztahy mezi nimi v řízení o soukromoprávních věcech nesuverénních subjektů, přesahujících hranice jednoho státu. Toto právo je součástí právního řádu každého státu. Rozehnalová vymezuje MPS jako právní disciplínu, která má za cíl řešení kolizí právních řádů.²²

Normy MPS nalezneme jak ve vnitrostátních aktech, tak v mezinárodních smlouvách. Mezinárodní smlouva je ujednání dvou, nebo více subjektů mezinárodního práva, které má z vůle těchto subjektů mezinárodněprávní účinky a řídí se mezinárodním právem. Výraz smlouva se v češtině používá pro obecné pojmenování, zatímco konkrétní smlouvy bývají příležitostně nazývány jako dohody, protokoly, úmluvy, pakty, charty ad. Toto pojmenování ovšem není z hlediska teorie ani praxe relevantní.²³

Dále můžeme dělit normy mezinárodního práva soukromého na kolizní, přímé, věcné a normy mezinárodního práva procesního.

Normy kolizní jsou zvláštním druhem, který neobsahuje pravidlo chování. Jejich účelem totiž není věcně upravit práva a povinnosti účastníků právního vztahu, ale pouze při střetu více právních řádů určit dle stanovených hledisek právní řád státu, jehož normami se daný vztah řídí.²⁴ Těmito hledisky bývají například bydliště, nebo sídlo; poloha věci, místo vzniku škody, sídlo soudu aj.

Přímé normy upravují výlučně soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem takovým způsobem, že samy obsahují hmotněprávní úpravu práv a povinností účastníků, a k jejich použití dochází bezprostředně bez předchozí aplikace kolizních norem. Vznikají nejčastěji ujednáním mezi zainteresovanými státy nebo přijetím

²² HRNČIŘÍKOVÁ, Miluše, RYŠAVÝ, Lukáš. *Mezinárodní právo soukromé: procesní otázky*. Olomouc: Vydavatelství Univerzity Palackého v Olomouci, 2014. 8 s.

²³ Tamtéž 155-156 s.

²⁴ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 4. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. 249 s.

usnesení orgánu mezinárodní organizace. Přímá metoda přistupuje ke kolizní a obě jsou základními metodami používanými v současném MPS.²⁵

Věcné normy se aplikují pouze tehdy, jestliže kolizní norma odkáže na české právo. Na rozdíl od norem kolizních, věcné normy přímo obsahují úpravu práv a povinností účastníků právního vztahu. Od norem přímých se liší tím, že jsou aplikovány jen na základě použití kolizního postupu.²⁶

Normy mezinárodního práva procesního upravují procesněprávní vztahy s cizím prvkem. Patří sem oblasti úpravy příslušnosti justičních orgánů, uznávání a výkon cizích soudních rozhodnutí a rozhodčích nálezů, uznávání cizích veřejných listin ad.²⁷

²⁵ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 4. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. 257-258 s.

²⁶ HRADILOVÁ, Veronika, SVOBODOVÁ, Klára. *Úvod do mezinárodního práva soukromého* [online]. Evropské mezinárodní právo soukromé. 25. června 2015 [cit. 23. května 2019]. Dostupné na <<https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/praf/js09/mps/web/pages/01.html>>.

²⁷ HRNČÍŘIKOVÁ, Miluše, RYŠAVÝ, Lukáš. *Mezinárodní právo ...* 7 s.

5. Unifikace v mezinárodní námořní přepravě

Pojem unifikace nemá přesné vymezení, různými autory je odlišně definován. Dle Haasové²⁸ unifikací neboli sjednocením práva můžeme například rozumět záměrnou, společně podniknutou činnost unifikujících subjektů (států) za účelem vytvoření jednotného textu právních norem, který bude uveden jako platné právo do právních řádů těchto států na základě jejich mezinárodněprávního závazku.

Můžeme je dělit na unifikace materiálního, kolizního a procesního práva. První obsahuje regulaci práv a povinností účastníků daného vztahu. Zabývají se jí zejm. Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (dále jen „UNCITRAL“) a Mezinárodní ústav pro sjednocení MPS (UNIDROID). Kolizní unifikace se zaměřují na vytvoření jednotlivých kolizních norem pro vytvoření jednotného určení rozhodného práva. Tímto typem se zabývá zejm. Haagská konference MPS. Unifikace procesních norem se zaměřuje hlavně na problematiku jednotného určení pravomoci soudů ad.²⁹

V případě mezinárodní přepravy, jednotlivé unifikace obsahují práva a povinnosti účastníků, čímž je můžeme řadit mezi materiální. Z pohledu dělení pramenů mezinárodního práva Autor na základě předchozí kapitoly dovozuje, že se řadí mezi přímé normy. Bývají označovány jako pravidla, konvence nebo úmluvy.

Autor se domnívá, že unifikace může být velmi efektivním nástrojem eliminujícím negativní dopady jako jsou například finanční a časové náklady pro subjekty budoucího smluvního vztahu, které jim vznikají kvůli rozdílnosti právních řádů. Tímto může unifikace přispět nejen k rozvoji přepravy, ale jednoznačně také k rozvoji mezinárodního obchodu.

První významné unifikační snahy v námořním právu se objevily již v 19. století, kdy na základě několika mezinárodních konferencí byla přijata tzv. Yorsko-Antwerpská pravidla, která zavedla princip společně havárie. Tato zásada upravovala způsob kompenzace za obětování části nákladu pro záchranu lodě, jež poskytnou vlastníci zachráněného nákladu těm, jejichž náklad byl za tímto účelem obětován.³⁰ Na rozdíl od pravidel zmíněných níže, nejde o mezinárodní úmluvu a tyto tak nejsou všeobecně závazné. Pro jejich aplikaci je potřeba, aby byla součástí

²⁸ HAASOVÁ, Tereza. *Smluvní závazkové vztahy v mezinárodním právu soukromém*. Praha, 2016. 34 s. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

²⁹ ROZEHNALOVÁ, Naděžda a kol. *Úvod do mezinárodního práva soukromého*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. 67 s.

³⁰ SVATOŠ, Miroslav a kol. *Zahraniční obchod: Teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing, 2009. 270 s.

konosamentu. Jejich použití je tedy závislé čistě na vůli stran. Podle Hudsona³¹ se i přes dobrovolnost dočkala v praxi hojného užívání, což se paradoxně nedá úplně tvrdit o všech mezinárodních smlouvách regulujících tuto oblast.

5.1 Haagská a Haagsko-Visbyjská pravidla

První významnou úmluvou regulující vztahy mezi odesílatelem a dopravcem, byla tzv. Haagská pravidla (dále jen „HaP“), vytvořená v roce 1921 Výborem pro námořní právo Mezinárodní právnické asociace (*Maritime Law Committee of the International Law Association*). Byla přijata jako Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů 25. srpna 1924 v Bruselu.³² Je poměrně stručná, obsahuje pouze 16 článků. Co se týče této unifikační snahy, dopad HaP je zjevný díky značnému množství států, které je ratifikovaly. Mezi nimi jsou i světové a námořní velmoci.³³ Naopak problém, který snižuje jejich unifikační význam, je ten, že státy přijaly do svého vnitrostátního zákonodárství různé verze této smlouvy. To může být způsobeno i jejím relativně krátkým rozsahem. Proto můžeme tvrdit, že HaP jsou stejná pouze rámcově a odchylují se zejm. ve výši limitů náhrady škody.³⁴ Mohou se tedy v různých státech lišit a budoucí strany přepravní smlouvy musejí znát jednotlivé vnitrostátní předpisy regulující danou oblast.

Postupem času praxe vytvořila potřebu HaP upravit. Výše zmíněný výbor uspořádal konferenci ve Stockholmu a vytvořil několik změn původní úmluvy. Tyto změny, leč modifikovány, byly přijaty v Bruselu v roce 1968, jakožto Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů. Tomuto protokolu se říká Visbyjský. Hlavními změnami byla výše limitů odpovědnosti dopravce a poskytnutí ochrany, kterou tato konvence poskytuje i přístavním dělníkům (*stevedores*). Později, v roce 1979 byl přijat SDR (*Special Draving Rights*) protokol, který změnil způsob přepočítávání výše limitů odpovědnosti dopravce ze zlatého standardu na SDR dle Mezinárodního měnového fondu.³⁵ V současnosti se úmluva a protokol souhrnně označují, jako Haagsko-Visbyjská pravidla (dále jen „H-VP“).

Co se týče ratifikace protokolu, ne všechny státy, které ratifikovaly HaP, přistoupili i k protokolu. Přesto Autor konstatuje, že jejich množství není

³¹ HUDSON, Geoffrey. *The York-Antwerp Rules*. London: Lloyd's List, 2010. 9-10 s.

³² WOLFE, Archibald John. *The Hague Rules, 1921 Defining The Liabilites of Ocean Cargo Carriers Analyzed Clause of Clause*. *Trade Information Bulletin*, 1922, roč. 19, č. 2, s. 3-4.

³³ COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL. *Status of Ratifications to Brussels Conventions*. *CMI YEARBOOK 2009*, 2009, roč. 16, č. 1, s. 441-444.

³⁴ RICHARDSON, John. *The Hague and Hague-Visby Rules*. London: LLP Limited, 1998. xiii s.

³⁵ BURROWS, Adrew. *English Private Law*. Oxford: Oxford University Press, 2013. 719 s.

zanedbatelné.³⁶ Je ovšem potřeba zdůraznit, že existuje ještě skupina států, které sice k protokolu nebo ani k úmluvě formálně nepřistoupily, ale obsah pravidel recipovaly do své vnitrostátní legislativy, která upravuje přepravu zboží po moři. Těmto předpisům se zkráceně říká COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act*). Na základě tohoto postupu se mohou přirozeně, od původního obsahu pravidel více či méně odchýlit. ČR HaP ani H-VP neratifikovala. Vondráčková³⁷ konstatuje podobnost mezi zásadami právní úpravy HaP a vyhláškou ministerstva dopravy č. 160/1956 Ú.I., o podmínkách přepravy nákladu po moři (dále jen „vyhláška MD“), která byla později derogována. S ohledem na tento fakt lze teoreticky tvrdit, že základy HaP byly recipovány i do československého právního řádu.

5.2 Hamburská pravidla

Další unifikační snahy se uskutečnily již pod vedením Organizace spojených národů (dále jen „OSN“), konkrétně byla tato oblast v působnosti UNCITRAL. Na konferenci v Hamburku byla přijata Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, 1978; tzv. Hamburská pravidla (dále jen „HP“). Ta jsou méně spřízněna s právní vědou a přístupem anglo-amerického práva, než HaP a H-VP. Autor se domnívá, že i struktura HP více připomíná ostatní mezinárodní smlouvy upravující přepravu, konkrétně se jedná o železnice (CIM) a silnice (CMR).

Signatářským státem bylo i Československo, které tuto konvenci podepsalo v roce 1979 v New Yorku. ČR se jakožto nástupnický stát považuje rovněž za signatáře HP, která po svém vzniku i ratifikovala. Vstoupila pro ni v platnost 1. července 1996. Byla publikována ve formě sdělení Ministerstva zahraničí č. 193/1996 Sb., Úmluva OSN spojených národů o námořní přepravě zboží 1979. Množství států, které úmluvu podepsalo, není vysoké (34), ale jsou mezi nimi i některé námořní velmoci. Ovšem pouze zlomek těchto států přistoupil i k ratifikaci. HP nebyla ratifikována dokonce ani Německem, přestože se tam konala zmíněná konference. Státy, které tento proces dokončily jsou většinou rozvojové, žádný z nich rozhodně za námořní velmoc považovat nemůžeme. Na druhou stranu podle Lojdy³⁸

³⁶ COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL. Status of Ratifications ..., s. 441

³⁷ VONDRÁČKOVÁ, Kristýna. *Odpovědnost v mezinárodní námořní přepravě*. Praha, 2012. 32 s. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí Práce Jan Brodec.

³⁸ LOJDA, Jiří. *Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití* [online]. epravo.cz, 25. března 2018 [cit. 25. března 2018]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>>.

některé země inkorporovaly části této úmluvy do svého vnitrostátního zákonodárství, přestože k ní ani formálně nepřistoupily, k těm patří například skandinávské státy.

5.3 Rotterdamská pravidla

I přes relativní neúspěch HP, za který lze dle Autora považovat nízký počet ratifikací, UNCITRAL iniciovala další snahu o sjednocení námořní přepravy. Výsledkem bylo v roce 2009 přijetí rezoluce Generálním shromážděním OSN pod číslem 63/122, obsahující Úmluvu OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři, zkráceně se označuje, jako Rotterdamská pravidla (dále jen „RP“). Její zkratka opět vychází z místa konání konference.

Záměrem UNCITRAL³⁹ bylo vytvořit rámec pro unifikaci přepravy, která se uskutečňuje buď zcela nebo pouze z části po moři. Měla nahradit předchozí úmluvy a její přínos měl být zejm. v tom, že na rozdíl od těch starších reaguje na technologický pokrok v námořní přepravě, kde největší rozmach náleží kontejnerizaci. Jedná se o formu přepravy, při které je zboží přepravováno v kontejnerech, aniž by z nich bylo překládáno. Tyto skladovací a přepravní obaly jsou určeny k opakovanému použití a mají typizované rozměry.⁴⁰ Dalším cílem RP bylo zavést uzavírání pouze jedné smlouvy na celou přepravu (tzv. *door-to-door* přeprava). Také měla zmodernizovat způsob vydávání přepravních dokumentů, protože umožnila jejich vydávání v elektronické podobě.

Ani tento pokus nepřinesl kýženu globálně závaznou moderní unifikaci námořní přepravy. Pro nabytí účinnosti byl stanoven požadavek minimálního počtu ratifikací na 20 států. RP od roku 2009 podepsalo sice 25 států, mezi nimi byly některé evropské státy a USA, ovšem ratifikaci uskutečnily pouze 4 z nich. ČR k úmluvě nepřistoupila.⁴¹

Závěrem této kapitoly Autor upozorňuje, že v praxi ovšem může být význam výše zmíněných mezinárodních úmluv zcela odlišný, než je jejich prosté porovnání dle počtu dosažených ratifikací. Pro strany přepravní smlouvy platí smluvní volnost,

³⁹ UNCITRAL. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")* [online]. uncitral.org, 25. března 2018 [cit. 25. března 2018]. Dostupné na http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html.

⁴⁰ KÁŠEK, Ondřej. *Analýza manipulačních prostředků a zařízení pro realizaci ložných operací*. České Budějovice, 2011. 27 s. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zemědělská fakulta. Vedoucí práce Ivo Celjak.

⁴¹ UNCITRAL. *United Nations Convention...*
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html.

tudíž si mohou zvolit, dle které úmluvy nebo kterého právního řádu se bude řídit jejich právní vztah. Například HP explicitně stanovují, že se jimi řídí i smluvní vztahy v případech, kdy je v konosamentu uvedeno, že se smlouva řídí ustanovením této úmluvy nebo právním řádem státu, který ji přijal⁴², bez ohledu na přístav nakládky, nebo vykládky.

Dle Tassiose⁴³ nejvíce arbitrážních řízení ve sporech vznikajících z námořních přepravních smluv probíhá v Londýně. Odhaduje se, že nejméně 3000 ročně (90 % z toho je mezinárodní přeprava), což je 70 % všech těchto arbitráží na světě. Nejvíce jich probíhá u *The London Maritime Arbitrators Association*. Anglie má, vzhledem ke své poloze a historii, dlouhodobou tradici námořního práva. Významné množství stěžejních rozhodnutí v tomto odvětví bylo vydáno právě zde. Ovšem i Velká Británie ratifikovala pouze HaP a pozdější protokoly.⁴⁴ Autor se domnívá, že i na základě tohoto lze oprávněně předpokládat, že v praxi budou nejčastěji užívány právě H-VP.

⁴² čl. 2 odst. 1, písm. e HP

⁴³ TASSIOS, Petros. Choosing the Appropriate Venue: Maritime Arbitration in London or New York. *Journal of International Arbitration*, 2004, roč. 21, č. 4, s. 355.

⁴⁴ COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL. Status of Ratifications ..., s. 443-448.

6. Povaha odpovědnosti

6.1 Povaha odpovědnosti v Hamburských pravidlech

Ve 2 bylo pojednáváno mimo jiné také o druzích odpovědnosti. HP přímo nestanovují, o jaký druh odpovědnosti se dle jejich pojetí jedná. V původním znění HP, v příloze číslo II, můžeme nalézt, že odpovědnost dopravce je založena na principu presumovaného zavinění nebo nedbalosti. Přestože tato příloha není součástí sdělení Ministerstva zahraničí, kterým byla HP inkorporována, může být vodítkem, jakým způsobem lze na odpovědnost nahlížet.

Vzhledem k tomu, že je pro vznik odpovědnosti dopravce vyžadováno zavinění, byť presumované, Autor ji považuje za subjektivní. Můžeme zde najít podobnost s domněnkou nedbalosti při porušení zákonné povinnosti obsaženou v OZ.⁴⁵ Oproti tomu je zde diametrální odlišnost se speciální úpravou přepravní smlouvy v tomto zákoně, kde je stanovena odpovědnost objektivní.⁴⁶

Důvod, proč jsou HP postavena na principu subjektivní odpovědnosti, můžeme podle Heraleckého⁴⁷ najít opět ve Velké Británii. V *common law* se historicky uplatňoval spíše princip odpovědnosti za zavinění. Díky významu Velké Británie v námořní přepravě se právě tento princip projevil v H-VB, později jej převzala i HP. V poslední době se u přepravních smluv spíše inklinuje k objektivní odpovědnosti, na které je například postavena i odpovědnost dopravce v letecké přepravě.

Dále tuto odpovědnost také lze označit za smluvní, jelikož vztah mezi odesílatelem a dopravcem nevzniká až na základě způsobení škody na přepravovaném zboží, ale již uzavřením přepravní smlouvy, která může podmínky a obsah tohoto nároku do značné míry ovlivnit.

Základní odpovědnostní klauzuli obsahuje čl. 5 HP. Stanovuje, že dopravce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, při splnění následujících podmínek:

- a) došlo ke škodě a zároveň
- b) škodná událost nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči.

⁴⁵ § 2911 OZ

⁴⁶ kapitola č. 2.3

⁴⁷ HERALECKÝ, Antonín. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží*. Praha, 2009. s.19. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

Výslovné uvedení, že „dopravce odpovídá za...“, má být podle Lojdy⁴⁸ právě projevem zmíněného principu presumovaného zavinění, který je pro námořní dopravní konvence typický. HP se liší pouze v tom, že na rozdíl od starších pravidel, tento princip definují pozitivně, čímž má být více patrný.

6.2 Odpovědnost za zpoždění

Jak již bylo uvedeno výše, dopravce kromě přímé škody na zboží odpovídá i za to, že není dodáno včas. Platí nevyvratitelná právní domněnka na základě objektivního a subjektivního hlediska. Opožděné dodání nastane, pokud:

- a) zboží nebylo vydáno v přístavu vykládky ve výslovně ujednané době (subjektivní hledisko), nebo
- b) v případě neexistence tohoto ujednání, v přiměřené době s ohledem na okolnosti případu (objektivní hledisko).⁴⁹

Pokud není zboží dodáno ani do 60 dnů následujících po uplynutí doby pro dodání, nastane konverze domněnky zpoždění na domněnku ztracení.⁵⁰ Stanovení této přesné hranice odlišující zpoždění od ztráty je velmi praktické. Odesílatel může po uplynutí uvedené doby uplatnit svůj nárok na náhradu za ztracené zboží a nemusí dále vyčkávat v domněnku pouhého opožděného dodání. Daná úprava také eliminuje případné spory mezi odesílatelem a dopravcem v tom, jestli se jedná ještě o zpoždění, nebo již nastává prodlení takového rozsahu, jenž lze považovat za ztrátu. Autor se ovšem domnívá, že by se mělo rozlišovat mezi zpožděním:

- a) v případě vědomosti o tom, kde se náklad nachází; a
- b) v případě, kdy jeho umístění známo není.

Vzhledem k dnešnímu stavu technologického rozvoje je velmi jednoduché zjistit, kde se při námořní plavbě loď i s nákladem právě nachází. V případě varianty a) by se jednalo například o případy technické závady na lodi, kdy náklad musí být přeložen, nebo nedbalosti přístavních dělníků, kteří náklad opomenou naložit.

V případě varianty b) se jedná o okolnosti, kdy není dopravci vůbec známo, kde se zboží nachází, tzn., že je ztraceno. V tomto případě Autor pokládá lhůtu 60 dní za příliš dlouhou. Je zbytečné, aby odesílatel čekal na její uplynutí a teprve poté požadoval náhradu za ztracený náklad. Pro srovnání před přijetím HP byla lhůta pro

⁴⁸ LOJDA, Jiří. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na přepravu námořní*. Praha, 2013. s. 159. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Školitelka Monika Pauknerová.

⁴⁹ Čl. 5 odst. 2 HP

⁵⁰ Čl. 5 odst. 3 HP

konverzi domněnky zpoždění na domněnku ztracení 30 dní a v případě zboží podléhajícího rychlé zkáze pouze 15 dní.⁵¹

6.3 Povaha odpovědnosti v Haagsko-Visbyjských pravidlech

Vzhledem k tomu, že tato pravidla vycházejí z *common law*, jak již Autor uvedl výše, jsou rovněž postavena na subjektivní odpovědnosti. Shodují se s HP rovněž v tom, že dle Janssonové⁵² stojí na principu presumovaného zavinění. V dalších aspektech se povaha odpovědnosti dopravce v pojetí obou úmluv významně odlišuje.

Elementárním závazkem dopravce je vykonat náležitou péči v povinnostech, které jsou mu kladeny v H-VP ve člancích 2 a 3, a také v požadavcích vymezených ve smlouvě. Článek 3 obsahuje výslovný seznam těchto jednotlivých povinností. Obecně je lze charakterizovat jako operace, které jsou prováděny při nalodování nákladu, manipulací s ním, jeho uskladněním a vyloděním.⁵³

Ridley⁵⁴ za nejdůležitější povinnost považuje vynaložení odborné péče k tomu, aby byla loď v době před začátkem cesty a při jejím započetí ve stavu způsobilém k plavbě (*seaworthiness*).⁵⁵ Je to primární závazek dopravce (*overriding obligation*). Na jeho splnění se trvá bezvýhradně, dopravce se jej tedy nemůže zprostit na základě aplikace nějaké ze zvláštních výjimek z odpovědnosti. Dokonce, pokud by se těchto výjimek dovolával, musí prokázat splnění předmětného závazku.

Mohou nastat případy, kdy škoda vznikne z důvodu nezpůsobilosti lodi k plavbě. Za účelem zproštění se této odpovědnosti nese dopravce břemeno důkazní ohledně vynaložení náležité péče, aby zajistil loď, která je k plavbě způsobilá.⁵⁶

Podle Girvina⁵⁷ spor v tomto případě probíhá následovně. Odesílatel musí tvrdit a prokázat, že žalovaný dopravce je odpovědný za škodu, protože mu bylo zboží svěřeno v dobrém stavu a bylo doručeno poškozené nebo k doručení vůbec nedošlo. Ke splnění této povinnosti mu bude zpravidla postačovat konosament, který

⁵¹ § 6 odst. 6 vyhlášky MD

⁵² Jansson, Madeleine. *The consequences of a deletion of the nautical fault*. Göteborg, 2007. s. 13. Diplomová práce. Göteborg University, School of Economics and Commercial Law. Vedoucí práce Svante O Johansson.

⁵³ Čl. 2 H-VP

⁵⁴ RIDLEY, Jasper Godwin, HARRIS, Brian. *Ridley's law of the carriage of goods by land, sea and air*. 8. vydání. London: Sweet & Maxwell, 2010. 269 s.

⁵⁵ Čl. 3 odst. 1 písm. a) H-VP

⁵⁶ Čl. 4 odst. 11 H-VP

⁵⁷ GIRVIN, Stephen. *Carriage of goods by sea*. 2. vydání. Oxford: Oxford University Press, 2011. 247-248 s.

obsahuje popis zboží. Na svou obranu druhá strana musí namítnout a prokázat naplnění alespoň jedné z odpovědnostních výjimek. Odesílatel poté musí zpochybnit jeho tvrzení, nebo prokázat, že dopravce nevykonal náležitě své povinnosti a nezajistil, aby byla loď ve stavu způsobitelném plavby, přičemž tento defekt způsobil škodu. Uvedené procesní povinnosti odesílatele se mohou možná zdát složité, ale typicky bude stačit prokázat zapříčinění vzniku škody mořskou vodou, což je, vzhledem k povaze této přepravy, velmi obvyklé. Proti tomuto se může druhá strana bránit prokázáním, že nezpůsobilost lodi k plavbě vznikla i přes její náležitou péči.⁵⁸

Stejně, jako HP i H-VP stanovují, že jakékoliv snížení rozsahu odpovědnosti dopravce za škodu vzniklou z jeho nedbalosti pod míru stanovenou v H-VP je zakázáno. Resp. takové ujednání by bylo v přepravní smlouvě neúčinné. Za toto zakázané jednání se považuje i případ, kdy je dopravce osobou oprávněnou z pojistného plnění za přepravované zboží.⁵⁹

6.4 Opožděné dodání v Haagsko-Visbyjských pravidlech

H-VP nemají, na rozdíl od HP, explicitně stanovenou povinnost náhrady škody v případě, kdy není zboží dodáno včas. Původní znění pravidel stanovuje v čl. 4 pouze povinnost nahradit škodu vzniklou ztrátou zboží, nebo jeho poškozením. Nicméně, jak již bylo uvedeno výše, jednotlivé vnitrostátní verze H-VP se mohou více, či méně lišit. Tento případ nastává právě při stanovení odpovědnosti za opožděné dodání. Některé státy tuto povinnost zakotvují ve svých vnitrostátních předpisech upravujících mezinárodní námořní přepravu. Wilson⁶⁰ uvádí, že v *common law* jurisdikcích tato povinnost spadá obvykle do rámce odpovědnosti za splnění důvodného očekávání stran smlouvy (to se zjišťuje testem stanoveným v rozhodnutí *Hadley proti Baxendale*), vycházejícího z vnitrostátního práva, který je opožděným dodáním porušen. V kontinentálních jurisdikcích naopak není úplně jasné, jestli nastává i odpovědnost za zpoždění, či nikoliv. V těchto případech bývá velmi obvyklé, že konosament obsahuje ustanovení, které ji vylučuje.

Jedním z příkladů, kdy se v této oblasti liší vnitrostátní úprava od původního znění je již zmiňovaná Vyhláška MD. Obsahovala sice pouze základy H-VP, ale

⁵⁸ Tamtéž 248 s.

⁵⁹ Čl. 3 odst. 8 H-VP

⁶⁰ FURNESS WILSON, John. *Carriage of goods by sea*. 7. vydání. Harlow: Pearson Longman, 2010. 220 s.

právě v přístupu k této problematice se výrazně lišila, protože stanovovala, že dopravce odpovídá kromě ztráty a poškození nákladu i za jeho opožděné dodání.⁶¹

Na základě toho, co bylo uvedeno v této kapitole, je pochopitelné, že H-VP nedefinují, kdy nastává opožděné dodání. Nevymezují ovšem ani okamžik, kdy je zboží považováno za ztracené. Tyto pojmy se budou muset v praktické rovině nějakým způsobem vymezit. Obecně platí, že dopravce má povinnost zboží doručit včas. Pokud tomu tak není, porušuje přepravní smlouvu a dále bude záležet na okolnostech případu, zda dojde i ke vzniku nároku na náhradu škody, či nikoliv. Určení, zdali došlo ke zpoždění, nebo ztracení zboží, bude tak patrně provedeno ad hoc. Vyhláška MD tento nedostatek vyřešila stanovením 30denní lhůty, v případě nákladu podléhajícímu rychlé zkáze činila lhůta 15 dní.⁶²

⁶¹ § 5 odst. 1 vyhlášky MD

⁶² § 6 odst. 6 vyhlášky MD

7. Doba trvání odpovědnosti

7.1 Doba trvání odpovědnosti dle Hamburských pravidel

HP v článku 4 přesně vymezují dobu, po kterou odpovědnost dopravce trvá. Platí vyvratitelná domněnka, že dopravce má zboží ve své péči od doby, kdy:

- a) převzal zboží od odesílatele, jeho zástupce; nebo
- b) od úředního orgánu; nebo
- c) jiné třetí osoby.⁶³

Tato doba následně končí:

- a) předáním zboží příjemci; nebo
- b) vydáním zboží k dispozici příjemci v souladu se smlouvou, právem nebo se zvyklostí platnou v daném odvětví v přístavu určení; nebo
- c) předání úřednímu orgánu, nebo jiné třetí osobě na základě zákonné povinnosti.⁶⁴

Z výše uvedeného vyplývá, že je dopravce odpovědný po celou dobu transportu z přístavu odeslání do přístavu určení (*port-port*). V liniové přepravě tato perioda započne typicky okamžikem vydání konosamentu odesílateli. Pokud by nastala situace, kdy dopravce předmětné zboží převezme mimo prostor přístavu, jeho odpovědnost za případnou škodu vzniklou mimo tyto prostory do daného časového vymezení nezapadá, tudíž by se ani neřídila ustanoveními HP.⁶⁵ V těchto případech se tedy pravděpodobně aplikuje vnitrostátní úprava, pokud se nebude jednat o případ multimodální přepravy, dle jiné úmluvy.⁶⁶

Vzhledem k tomu, že na námořní přepravě často participuje mnohem více subjektů, než pouze odesílatel a dopravce, může dopravce naopak za škodu odpovídat, přestože zboží ještě nepřevzal. To nastává typicky, když zboží v přístavu převezme zmocněnec dopravce (často jím bude další participující dopravce), a to je následně poškozeno. Nicméně, podle Lüddekeho⁶⁷ je tato povinnost dispozitivní a lze ji vyloučit v konosamentu. Toto odchýlení se od ustanovení HP ovšem nesmí být

⁶³ Čl. 4 odst. 2 písm. a) HP

⁶⁴ Čl. 4 odst. 2 písm. b) HP

⁶⁵ LÜDDEKE, Christof, JOHNSON, David. *The Hamburg rules: from Hague to Hamburg via Visby*. 2. vydání. London: Lloyd's of London, 1995. 9 s.

⁶⁶ Multimodální přeprava je transport zboží nejméně dvěma různými druhy přepravy.

⁶⁷ LÜDDEKE: *The Hamburg rules...*, 10 s.

v rozporu s článkem 23. To znamená, že nesmí vést k poškození odesílatele, jinak by za vzniklou škodu odpovídal dopravce.⁶⁸

Další možností, jak v souladu s pravidly může dopravce nepatrně zkrátit předemtnou dobu, je uvedení následující klauzule do konosamentu: „Zboží se považuje za doručené okamžikem, kdy je v přístavu vykládky k dispozici pro příjemce.“ Důsledek je tedy takový, že odpovědnost se od uvedené doby automaticky převádí na příjemce i bez toho, aniž by si náklad vyzvedl. Ale samozřejmě má dopravce mezitím povinnost schovatele. V praxi se má jednat o velmi často užívanou klauzuli.⁶⁹

Na základě úpravy v OZ, trvá odpovědnost dopravce od převzetí zásilky až do jejího předání příjemci.⁷⁰ Po porovnání s předemtnou úpravou v HP Autor konstatuje, že je prakticky totožná.

7.2 Doba trvání odpovědnosti dle Haagsko-Visbyjských pravidel

Vymezení trvání odpovědnosti je v H-VP zcela odlišné, než v HP. Přeprava zboží dle této úmluvy shodně zahrnuje dobu, která začíná naložením a končí vykládkou.⁷¹ To ovšem neznamená, že by dopravce byl za zboží odpovědný po celou dobu trvání přepravy tak, jak je tomu u HP.

Pro vymezení předemtné doby je potřeba opět zkoumat základní povinnost dopravce, kterou je vynaložit náležitou péči k zajištění lodi způsobilé plavby.⁷² Tento závazek ale nemá po celou dobu plavby, nýbrž překvapivě jen v době před začátkem plavby, až do jejího započetí. Uvedené časové vymezení se ovšem ukázalo po velmi krátké době aplikace pravidel, jako nedostatečně určité, což mělo za následek jeho upřesnění anglickým soudem v klíčovém rozhodnutí *Maxime Footwear Co. Ltd. proti Canadian Government Merchant Marine Ltd.* Soud rozhodl, že tento časový interval začíná bezprostředně před započtetím naložování nákladu a končí okamžikem, kdy loď zvedne kotvy, nebo spustí plachty k vyplutí.⁷³ Z tohoto rozhodnutí, i z předemtného ustanovení H-VP jasně vyplývá, že pokud nastane v průběhu plavby závažná technická závada, která v důsledku zapříčiní škodu, odpovědnost dopravce nevznikne.

⁶⁸ Čl. 23 odst. 3, 4 HP

⁶⁹ LÜDDEKE: *The Hamburg rules...*, 10 s.

⁷⁰ § 2566 OZ

⁷¹ Čl. 1, písm. e H-VP

⁷² Čl. 3 odst. 1, písm. a H-VP

⁷³ RICHARDSON: *The Hague and ...*, 20 s.

Co se týče uvedeného rozhodnutí, Autor pokládá za poněkud překvapivé, že ukončení doby trvání odpovědnosti, kromě zvednutí kotev, výslovně uvádí i variantu spuštění plachet. Anglie je známá svou právní kontinuitou, proto některá i stovky let stará rozhodnutí dodnes ovlivňují platné právo. Ovšem předmětné rozhodnutí je staré pouze cca 50 let, tudíž již v době svého vydání znělo archaicky. V žádné z publikací, ze kterých Autor čerpal, se nad tím nikdo nepozastavil. Z toho usuzuje, že se nejspíš jedná pouze o jakýsi způsob soudcovské kreativity spojený s odkazem na historické zvyklosti, které jsou pro toto tradiční odvětví práva běžné, prakticky ovšem nevyužitelný.

Kromě způsobilosti lodi vykonat konkrétní plavbu, může být z hlediska zkoumání doby trvání odpovědnosti relevantní i související povinnost, kterou je zajištění lodi způsobilé naložit zboží určené k přepravě. Dopravce zde musí vynaložit náležitou péči v takovém rozsahu, aby byla loď způsobilá k naložce po celou dobu naložení. Ovšem požadovanou péči musí vynaložit pouze na jeho začátku.⁷⁴ Opět je zde zřejmé, že pokud nastane v průběhu naložení nějaká neočekávaná událost, která zapříčiní, že loď nebude k naložce způsobilá, dopravce v tomto případě nebude odpovědný.

⁷⁴ RIDLEY, Jasper Godwin, HARRIS, Brian. *Ridley's law of the carriage of goods by land, sea and air*. 8. vydání. Londonn: Sweet & Maxwell, 2010. 154-155 s.

8. Zproštění odpovědnosti

Již základní odpovědnostní klauzule obsahuje exkulpační důvod. Dopravce se zproští odpovědnosti, pokud prokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům.⁷⁵ Z tohoto vyplývá povinnost prokázání podniknutí všech rozumně požadovaných opatření, aby bylo zabráněno vzniku příčiny i následkům škodné události.

8.1 Způsobilost lodi k plavbě

Součástí povinnosti zmíněné v předchozím odstavci je podle Lüddekeho⁷⁶ taktéž již zmíněný závazek vynaložení náležité péče, aby byl zajištěn technický stav lodi, který jí umožní vykonat konkrétní přepravu.

Původ předmětné povinnosti můžeme hledat opět v *common law*. Z počátku byla absolutní, čímž dopravce za následek odpovídal, přestože byla nezpůsobilost lodi zapříčiněna na základě okolností, které ovlivnit ani nemohl. Později se změnila do podoby relativní, kterou známe dnes.⁷⁷

Jako obligatorní předpoklad pro možnost zproštění se odpovědnost jí podle Philipse⁷⁸ stanovil na začátku 19. století anglický soud v soudním řízení *Christie proti Secretan*. Tímto přístupem se patrně inspirovaly všechny pozdější unifikace, které Autor zmiňoval v kapitole č. 5.

Co se týče obsahu předmětné povinnosti, loď musí být ve stavu, ve kterém je schopna čelit veškerým nebezpečím, včetně nahodilých událostí, jež mohou na moři nastat během přepravy. Toto nezahrnuje pouze technický stav, jak by se mohlo na první pohled zdát, ale také lidské zdroje, kterými má být kompetentní, řádně vyškolená posádka, kromě toho také dostatek paliva, ostatní zásoby a prostory vhodné pro přepravu konkrétního nákladu.⁷⁹

K určení, jestli byla loď způsobilá plavby, používají anglické soudy podle Girvina⁸⁰ objektivní test, který byl stanoven soudním rozhodnutím *McFadden proti*

⁷⁵ Čl. 5 HP

⁷⁶ LÜDDEKE: *The Hamburg* ... 18 s.

⁷⁷ DEFOSSEZ, Delphine Aurelie Laurence. Seaworthiness: the adequacy of the Rotterdam Rules approach. *Maritime Law Journal*, 2016, roč. 28, č. 2, s. 245.

⁷⁸ PHILIPS, Zhang. Safety first: Reconstructing the concept of seaworthiness under the maritime labour convention 2006. *Marine Policy*, 2016, roč. 67, č. 2, s. 54-59.

⁷⁹ FURNESS WILSON. *Carriage of goods*..., 9 s.

⁸⁰ GIRVIN: *Carriage of goods* ..., 385 s.

Blue Star Line. Plavidlo musí být ve stavu, který by průměrně obezřetný vlastník lodi považoval za dostačující k vykonání určité přepravy, s ohledem na všechny okolnosti plavby. V případě, kdy má loď vadu, pokládáme si otázku, jestli by průměrně obezřetný vlastník považoval za potřebné tuto vadu před začátkem cesty opravit. Pokud ano, není loď ve způsobilém stavu. Na základě tohoto testu Autor konstatuje, že se nejedná o povinnost zajistit špičkový stav lodi bez jediné technické závady, ani o povinnost vykonat náležitou péči k zajištění takového stavu. Patrně se vychází z předpokladu, že u tak složitého stroje, obsahujícího značné množství relativně nezávislých částí, kterým loď nepochybně je, by zajištění bezvadného stavu vedlo k nepřiměřeným nákladům. Pravděpodobně i k objektivní nemožnosti tohoto závazku dostát.

Povinnost poskytnout loď způsobilou k plavbě obsahuje i požadavek, aby technický stav lodi umožňoval naložit náklad, vézt jej a vyložit. Toto nezahrnuje pouze technický stav pro příjem, skladování a výdej nákladu obecně, ale zaměřuje se na konkrétní náklad, který má být přepravován.⁸¹ Prakticky tedy například loď s nefunkčním chladicím zařízením nesplní předmětný požadavek v případě přepravy nákladu obsahujícího zeleninu, naopak k jeho splnění dojde, pokud bude přepravovat pšenici.

Vzhledem k tomu, že jedna podmínka obsahuje druhou, bude muset dopravce tedy prokázat naplnění obou, jinak by se nemohl zprostit odpovědnosti dle předmětného ustanovení.

Z hlediska veřejnoprávních regulací musí technický stav lodi splnit veškeré požadavky dle národního a mezinárodního práva. Některé z nich můžeme nalézt například v Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři, sjednané dne 10. června 1948 v Londýně.⁸² Ta obsahuje kromě konstrukčních požadavků také požadavky na vybavení lodi a zavádí pro jejich kapitány řadu povinností k zajištění bezpečnosti.

Kromě uvedeného musí dopravce splnit i povinnosti, kterými se zavázal v přepravní smlouvě, což může klást na technický stav plavidla ještě vyšší požadavky.⁸³

⁸¹ GIRVIN: *Carriage of goods ...*, s. 390.

⁸² LESNI, Claudiu. The Ship Owner's Obligation to Ensure Seaworthiness of the Ship - Implicit Obligation of the Ship Owner in the Charter Party. *Contemporary Readings in Law and Social Justice*, 2012, roč. 4, č. 2, s. 564.

⁸³ Tamtéž, 564 s.

8.2 Snížení rozsahu odpovědnosti

Bez ohledu na omezení odpovědnosti, kterým se Autor bude zabývat v kapitole č. 10, může dopravce v případě, kdy nastává jeho odpovědnost za škodu, její rozsah poměrně snížit. A to za podmínky, že prokáže, jakou částku připadající na škodu lze připisovat jeho zavinění.⁸⁴

Toto ustanovení bývá předmětem diskusí. Z jeho jazykového vyjádření není jasné, jestli dopravce musí prokázat míru zavinění, nebo rozsah škody. Dle některých názorů se může dostávat do kolize s čl. 5.1 (základní odpovědnostní klauzule). Nicméně kdyby se měl prokazovat rozsah škody, mohlo by se pro dopravce jednat o břemeno, jehož unesení by mu v některých případech mohlo činit problémy. Preferuje se tedy druhá varianta.⁸⁵

Úprava zproštění odpovědnosti dopravce je v HP velmi podobná té v OZ. Dopravce se dle OZ zproští odpovědnosti, pokud prokáže, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení náležité péče.⁸⁶ V případě, kdy prokáže poskytnutí náležité péče pouze částečně, měl by být rovněž odpovědný pouze v rozsahu, ve kterém se mu to prokázat nepodařilo, nikoliv za celý způsobený následek.

8.3 Zproštění odpovědnosti v Haagsko-Visbyjských pravidlech

H-VP uvádí, na rozdíl od HP, v čl. 4 odst. 2 písm. a–q seznam okolností, na základě kterých za vznik škody dopravce neodpovídá. Tento výčet obsahuje širokou škálu případů. Obecně je lze vymezit, jako okolnosti způsobené vyšší mocí, náhodou, nedbalostí odesílatele nebo třetími osobami, jejichž jednání nelze z pozice dopravce objektivně zabránit. Autor se nebude zabývat všemi případy, ale pouze dvěma, které jej zaujaly.

Nejdříve ale k podmínkám jejich uplatnění. Jak již Autor několikrát zmínil, H-VP striktně požadují dodržení požadavku zajištění lodi způsobilé k plavbě. Pokud chce dopravce využít jednu z exkulpačních klauzulí, musí primárně prokázat jeho splnění.⁸⁷ Prakticky se tedy jedná o identickou povinnost, kterou se Autor zabýval v předchozí podkapitole, jelikož zmíněný výklad uskutečňovaly anglické soudy v rámci H-VP.

⁸⁴ Čl. 5 odst. 7 HP

⁸⁵ LÜDDEKE: *The Hamburg ...*, 15 s.

⁸⁶ § 2566 odst. 1 OZ

⁸⁷ Čl. 4 odst. 1, poslední věta H-VP

Co se týká aplikace exkulpačních klauzulí, v různých státech se podle Heraleckého⁸⁸ liší způsob dokazování. Na základě judikatury francouzských a belgických soudů je dostačující, pokud dopravce prokáže, že událost zahrnutá mezi výjimky z odpovědnosti zapříčinila škodu. Pokud ovšem odesílatel tvrdí, že vznik této události měl způsobit dopravce, tíží jej rovněž břemeno důkazní. Tento přístup kontrastuje s požadavkem dle předchozího odstavce, který se aplikuje například v Anglii a USA.

Na základě francouzského výkladu bude pro dopravce v praxi velmi výhodné, pokud prokáže, že příčina vzniku škody spadá pod jednu z exkulpačních klauzulí. Dá se totiž očekávat, že s ohledem na okolnosti daného případu, může být možná obrana odesílatele značně omezená, protože udržení důkazního břemene bude pro něj často velmi náročné, ne-li nemožné. Exkulpační klauzule jsou výhodou pro dopravce samy o sobě. Nabízí se zde tedy otázka, jestli je spravedlivé dopravce zvýhodňovat ještě více na úkor odesílatele. Požadavek na prokázání poskytnutí lodi způsobilé k plavbě, je tedy dle názoru Autora oprávněný.

První z výjimek, kterou se Autor bude zabývat podrobněji, jsou námořní rizika, nehody na moři, nebo na jiných splavných vodách.⁸⁹ Přestože je námořní doprava, vzhledem k technologickému pokroku relativně bezpečná a lodě jsou schopné překonat i velmi nepříznivé počasí, není nehoda zapříčiněná tímto elementem ojedinělá. Pochopitelně tedy patří k jedné z výjimek. Autora ovšem zaujalo, že existují rozdíly i v tom, jakým způsobem jsou námořní rizika vykládána jednotlivými národními soudy. Podle Heraleckého⁹⁰ je přístup soudů v USA a Kanadě ohledně této věci poněkud restriktivní. Škoda musí mít původ v neodvratitelné a nepřekonatelné síle, proti níž nemůže být zakročeno vynaložením řádného úsilí, při využití odbornosti a prozíravosti. Naproti tomu uvádí, že například v Anglii a Austrálii není k aplikaci tohoto ustanovení vyžadováno, aby se jednalo o mimořádnou událost. Pokud tedy vznik škody zapříčiní špatné počasí, jež nemohlo být rozumně očekáváno, považuje se tato příčina za námořním riziko.

Příliš extenzivní výklad může v tomto případě působit poněkud vágně a pro praxi nemusí být jasným vodítkem k oddělení hranice toho, co námořním rizikem je a co nikoliv. Na druhou stranu může být výhodou pro dopravce, který se bude snažit

⁸⁸ HERALECKÝ, Antonín. *Odpovědnost dopravce ...*, s. 41.

⁸⁹ Čl. 4 odst. 2, písm. c H-VP

⁹⁰ HERALECKÝ, Antonín. *Odpovědnost dopravce ...*, s. 42.

dokázat, že příčina vzniku škody tomuto výkladu vyhovuje. Stanovisko soudů v USA a Kanadě pokládá Autor za mnohem preciznější a splňující jeho představy o tom, na jaké případy se tato výjimka vztahuje.

Oba přístupy mají nicméně společné to, že pro exkulpací vyžadují ze strany dopravce prověření předpovědi počasí na zamýšlenou plavbu. Autor tento požadavek považuje za oprávněný, protože se jedná o vynaložení náležité péče na přípravu přepravy. Očekávání odesílatele, že kapitán, případně jiná kompetentní osoba, ověří před platbou předpověď počasí, je i vzhledem k povaze námořní přepravy zcela legitimní.

Dalším případem exkulpace je tzv. *nautické zavinění*. Dopravce není odpovědný, pokud škodu zapříčiní jednání dopravce (a osob, jejichž jednání se mu přičítá), tkvící v navigaci a správě (management) lodi.⁹¹ První pojem můžeme podle Yongganga⁹² vykládat, jako vedení lodi po určité dráze, včetně procesu kotvení. Správa lodi na základě její interpretace nezahrnuje provozní, ani správní řízení, ale spíše se týká údržby provozuschopnosti lodi.

Tuto možnost zproštění odpovědnosti zavedl již zmiňovaný *Harter Act* v USA, později ji převzaly i další námořní konvence. Důvodem k jejímu zavedení bylo to, že majitel lodi na otevřeném moři už nad ní nemá kontrolu, čímž pro něj není objektivně možné ovlivnit technický stav plavidla. Yonggang⁹³ rovněž uvádí, že předmětná výjimka měla podpořit rejdářské odvětví ve značném rozsahu, protože touto často využívanou excecí se jim snížily náklady, které mohly být následně investovány do rozvoje námořní přepravy. Tímto mělo dojít také k podpoře pojišťovnictví, protože se tímto přeneslo riziko na odesílatele, který se přirozeně tohoto břemene může zprostit pojištěním.

Výjimka v podobě *nautického zavinění* se v jistých aspektech shoduje s již zmiňovanou povinností zajistit loď způsobilou k plavbě. Rozdíl mezi nimi je, že tento závazek, jak už Autor zmínil v kapitole č. 7, vyplutím zaniká. Dopravce tedy poté může využít předmětnou výjimku.

Autor si klade otázku, jestli je existence tohoto exkulpačního důvodu spravedlivá. S ohledem na markantní technologický rozvoj za posledních 100 let se

⁹¹ Čl. 4 odst. 2, písm. a H-VP

⁹² YONGGANG, Liang, ZHONSHENG, Li. Abolishing the Exemption of Liability for Fault in Ship Management in the Nautical Fault Exemption System. *China Oceans Law Review*, 2006, roč. 537, s. 4.

⁹³ Tamtéž s. 7-9.

spíše nabízí odpověď, že jeho oprávněnost již pominula a v současnosti spíše tvoří nerovnováhu ve vzájemných právech a povinnostech stran přepravní smlouvy. Vzhledem k rozvoji komunikačních technologií má dopravce svou loď pod kontrolou prakticky neustále. I zajištění technického stavu a bezchybné navigace může být z jeho strany bezproblémové. Argument, že se odesílatel může pojistit, a že by neexistenci této výjimky v konečném důsledku stejně zaplatil příjemce, dle Autora z pohledu práva neobstojí. Oprávněné případy, kdy je příčinou vyšší moc, pokrývají ostatní exkulpační důvody. Tento pohled na věc se projevuje i v USA, které přestože vycházejí z H-VP a *Harter Act*, od této možnosti zproštění se odpovědnosti ve svém vnitrostátním předpisu upravujícím mezinárodní námořní přepravu již upustili.

Může nastat souběh, kdy na jedné straně sice nastane jeden z případů zprošťujících dopravce odpovědnosti dle čl. 4 odst. 2 H-VP, na té druhé ale své přispění ke vzniklé škodě zde má i nesplnění všech povinností ze strany dopravce. Podle Wilsona⁹⁴ je v některých zemích dopravce odpovědný pouze za škodu, kterou lze připsat jeho zavinění, a to pouze pokud je možné přesně vymezit jeho rozsah, což odpovídá obdobné úpravě HP. V ostatních státech uvedená možnost neplatí, jelikož se vychází z předpokladu, že dopravce náležitě nesplnil své povinnosti, proto by nebylo spravedlivé, aby mohl využít této výhody. Druhý přístup Autorovi připomíná pojetí objektivní odpovědnosti, jak ji známe z vnitrostátního práva.

Pokud nenastane žádná z okolností dle čl. 4 odst. 2 písm. a–q, neznamená to automaticky, že by se odpovědnosti dopravce nemohl zprostit. H-VP mu poskytuje možnost se exkulpat v kterémkoliv jiném případě, pokud prokáže, že příčina škody nastala z viny, nebo přispění, na straně dopravce nebo osob, za které odpovídá (jeho zmocněnci, zaměstnanci).⁹⁵ Toto ustanovení se ve svém důsledku shoduje se základní klauzulí pro zproštění se odpovědnosti dle HP.

⁹⁴ FURNESS WILSON: *Carriage of goods...*, 219-220 s.

⁹⁵ Čl. 4 odst. 2, písm. q H-VP

9. Výjimky z odpovědnosti

Výjimky z odpovědnosti jsou speciální odpovědnostní klauzule, pro které je typické, že se odchyľují od generálního ustanovení obsaženého v čl. 5 odst. 1 HP.

9.1 Požár

Dopravce odpovídá za škodu, jejíž příčinou byl požár, pokud osoba uplatňující nárok prokáže splnění následujících podmínek:

- a) škoda byla způsobena požárem; a zároveň
- b) požár vznikl zaviněním, nebo nedbalostí dopravce.⁹⁶

Dopravce může být odpovědný rovněž v případě, kdy sice požár nezavinil, ale odpovídá až za své následné jednání po vzniku požáru, pokud osoba uplatňující nárok prokáže, že:

- a) dopravce nepodniknul všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby byl požár uhašen a jeho následky vyloučeny nebo zmírněny;
a
- b) tímto jednáním vznikla škoda.⁹⁷

Standardně dokazování v případném sporu bude probíhat následujícím způsobem. Na základě generální odpovědnostní klauzule osoba uplatňující nárok prokáže, že škoda nastala v rámci doby trvání odpovědnosti vymezené v čl. 4 HP. Poté dopravce musí prokázat, že podnikl všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům.⁹⁸ Nebo si může vybrat alternativní cestu, kterou je uplatnění jedné z výjimek, v tomto případě požáru. Na základě zmíněné úpravy musí prokázat, že škoda byla způsobena požárem, což pravděpodobně nebude obtížné. Poté se důkazní břemeno obrací na osobu uplatňující nárok, která musí prokázat, že požár způsobila nedbalost dopravce.

Důvodem pro toto obrácení dané procesní povinnosti může být dle Wilsona⁹⁹, že na moři bývá často složité přesně zjistit zdroj požáru, který nemusí být způsoben nedbalostí dopravce, ale naopak samovznícením přepravovaného zboží. Dalším důvodem může být princip presumovaného zavinění, které má být pro dopravce těžkým břemenem, tudíž důvodem vzniku této výjimky může být vyrovnání vzájemných práv a povinností obou stran. V anglo-americkém prostředí totiž není

⁹⁶ Čl. 5 odst. 4 písm. a, bod i HP

⁹⁷ Čl. 5, odst. 4, písm. a, bod ii HP

⁹⁸ Čl. 5 odst. 1 HP

⁹⁹ FURNESS WILSON: *Carriage of goods...*, 218 s.

presumované zavinění u přepravní smlouvy tak běžné, jako je to například v tuzemské úpravě dle OZ.

Přestože se může na první pohled zdát, že uhašení požáru na lodi obklopené ze všech stran vodou nebude činit problémy, opak je pravdou. Jejich následky mohou patřit k jedněm z nejničivějších vůbec. Také s ohledem na množství nákladu a velikost lodi může být složité ohnisko lokalizovat. Podrobné požadavky pro předcházení požárů a jejich následkům stanovuje v ČR zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. Dozorovým orgánem nad námořními loděmi je Ministerstvo dopravy.¹⁰⁰

Autor považuje využití této výjimky pro dopravce za obzvláště výhodné, jelikož nemusí v přímé návaznosti na vznik škody prokazovat náležité splnění svých povinností, jako je tomu obvykle při vzniku škody, ale pouze prokáže příčinu škody. Zatímco osoba uplatňující nárok je postavena do nevýhodné pozice, kdy ona sama musí nesplnění povinností dopravce prokázat. Nicméně, aby byla vůbec objektivně schopná toto důkazní břemeno unést, je oprávněna požadovat provedení prohlídky autorizovaným inspektorem v souladu s praxí námořní přepravy, za účelem zjištění příčiny a okolností požáru.¹⁰¹

Toto obrácení důkazního břemena je nezvyklé i z pohledu českého civilního řízení, jelikož platí zásada přesně opačná a to ta, že negativní skutečnosti se neprokazují. Co se týká oprávnění požadovat provedení prohlídky autorizovaným inspektorem, i bez jeho existence by v případném soudním řízení pravděpodobně bylo dopravci určeno, aby tuto prohlídku strpěl, jelikož by se odesílatel dostal do informačního deficitu. Díky tomuto ustanovení ovšem může odesílatel vznést předmětný požadavek okamžitě, ne až v průběhu sporu.

9.2 Živá zvířata

Další z výjimek je případ přepravy živých zvířat. Dopravce neodpovídá za škodu vyplývající ze zvláštních nebezpečí vlastních takovému druhu přepravy, pokud dopravce prokáže, že:

- a) splnil všechny pokyny odesílatele ohledně zvířat; a zároveň

¹⁰⁰ § 85 odst. 1, písm. d zákona č. 133/1985 Sb, zákon o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰¹ Čl. 5 odst. 4, písm. b HP

- b) za daných okolností případu vznik škody může být připisován těmto nebezpečím.¹⁰²

Pokud dopravce prokáže naplnění obou podmínek, platí vyvratitelná domněnka způsobení škody zvláštním nebezpečím vlastního takového druhu přepravy, v důsledku které za škodu na živých zvířatech neodpovídá. Aby jeho odpovědnost nastala, muselo by v tomto případě dojít k prokázání vzniku škody alespoň částečně na základě zavinění nebo nedbalosti dopravce.¹⁰³

Tímto ustanovením opět dochází ke zvýhodnění postavení dopravce v daném speciálním případě, jelikož je zvýhodněna jeho důkazní situace. Stačí mu prokázat naplnění podmínek předmětného ustanovení a dále se důkazní břemeno obrací na osobu uplatňující nárok, která proti tomu musí prokázat zavinění druhé strany, jinak dojde k naplnění vyvratitelné domněnky a úspěchu dopravce ve sporu.

Nabízí se zde otázka, co se stane v případě, kdy odesílatel dopravci zvláštní pokyny týkající se nákladu neudělí. Dle Autora lze vycházet z čl. 17 odst. 1 HP, který stanovuje ručení odesílatele za přesnost údajů, vztahujících se ke zboží. Z toho vyplývá, že nelze znevýhodňovat dopravce nemožností aplikace předmětné výjimky v případě neudělení pokynu odesílatelem.

Na druhou stranu se Autor domnívá, že z dikce HP vyplývá povinnost dopravce náležitě plnit své závazky, z tohoto důvodu by měl postupovat s náležitou péčí a brát ohledy na povahu přepravovaného zboží, přestože mu odesílatel neudělil pokyny. Míra této péče by se mohla posuzovat objektivně podle obdobných podmínek, jako je tomu u povinnosti zajistit plavidlo schopné plavby. Každopádně bude pro dopravce pravděpodobně nejvýhodnější si pokyny aktivně vyžádat, protože poté se na jejich splnění může odvolávat a zamezí tím případným rizikům z určení toho, kdo za neudělení pokynů odpovídá.

9.3 Společná havárie

Dle další výjimky dopravce neodpovídá za škodu v případě společné havárie, jestliže škoda nastala v důsledku:

- a) opatření k záchraně života, nebo
b) rozumných opatření k záchraně majetku na moři.¹⁰⁴

¹⁰² Čl. 5 odst. 5 HP

¹⁰³ Čl. 5 odst. 5 HP

¹⁰⁴ Čl. 5 odst. 6 HP

HP touto výjimkou nepředstavují žádnou novinku, můžeme ji rovněž nalézt v čl. 4 odst. 4 H-VP. Při vytváření HP se dle Lüddekeho¹⁰⁵ debatovalo o tom, jestli tuto výjimku omezit pouze na záchranu života, nebo do ní zahrnout i záchranu majetku. Nakonec zůstaly zachovány obě varianty, což mělo za následek množství kritických ohlasů, jelikož k záchraně majetku na moři je dopravce motivován vidinou solidního zisku ze zachráněného nákladu. Na základě Mezinárodní úmluvy o záchraně z roku 1989 totiž dopravci, který zachrání zboží z jiné lodi, náleží odměna. Ta se určuje podle hodnoty zachráněného zboží, míry rizika, které dopravce záchranou podstupuje, míry vynaloženého úsilí a podle dalších aspektů.¹⁰⁶

Vychýlení z kurzu a záchrana zboží z jiné lodi může být naopak na újmu přepravovanému zboží, pokud při realizaci záchrany vznikne škoda, protože za ni dopravce nebude odpovídat. Dopravce k podstoupení většího rizika může také ovlivnit fakt, že se mu tímto zvyšuje nárok na odměnu. Na druhou stranu, aby neodpovídal za případnou škodu vzniklou na nákladu, který sám převáží, musí být jeho jednání racionální, což bude dopravce i prokazovat.¹⁰⁷ Tato podmínka může dle názoru Autora působit jako prevence před podstupováním nepřiměřených rizik ze strany dopravce.

Co se týče existence této výjimky z odpovědnosti, povinnost poskytnout pomoc osobám nacházejícím se v nouzi je typickým projevem křesťanské etiky, která se odráží v řadě dalších předpisů, a nejedná se tedy o nic nezvyklého. Autor ovšem pochybuje o tom, jestli je spravedlivé, aby riziko tohoto jednání nesl pouze odesílatel. Tomu paradoxně nevzniká ani nárok na náhradu škody vzniklé při záchranné akci, kterou realizuje dopravce ze své vůle. Tato situace může vzdáleně připomínat nepřikázané jednatelství dle OZ, na základě kterého má ovšem poškozený právo na náhradu.¹⁰⁸ Autor se domnívá, že by bylo vyváženější, kdyby měl odesílatel alespoň právo na náhradu škody a to i v případě, pokud by se záchranné jednání nezdařilo.

9.4 Výjimky z odpovědnosti dle Haagsko-Visbyjských pravidel

H-VP jsou více než na výjimkách z odpovědnosti, postavena na exkulpačních důvodech dle čl. 4. Tyto obsahují mj. i případ požáru. Pokud se chce dopravce

¹⁰⁵ LÜDDEKE: *The Hamburg rules...*, 16 s.

¹⁰⁶ Čl. 13 Mezinárodní úmluvy o záchraně z roku 1989.

¹⁰⁷ Čl. 5 odst. 6 HP

¹⁰⁸ § 3014 OZ

odvolávat na tuto výjimku, musí prokázat, že požár nevznikl zaviněním, nebo přičiněním dopravce a osob, za které odpovídá.¹⁰⁹ Důkazní břemeno se zde neobrací na osobu uplatňující nárok, jako je tomu v HP.¹¹⁰ Autor se ztotožňuje s ponecháním důkazního břemene na straně dopravce, jako je tomu dle H-VP, protože mnohem lépe odpovídá tomu, že by dopravce primárně měl prokázat splnění svých povinností, když požaduje výjimku z odpovědnosti.

Podobným způsobem upravují H-VP případ společné havárie, která je zde jedním z exkulpačních důvodů.¹¹¹ V zásadě se neliší od HP, jelikož ta předmětnou úpravu převzala.

Co se týká živých zvířat, je výslovně stanoveno, že se H-VP neaplikují, pokud:

- a) konosament stanovuje, že budou přepravována živá zvířata; a zároveň
- b) tento druh nákladu, se skutečně realizuje.¹¹²

Aby byla aplikace H-VP vyloučena, je nezbytně nutné naplnění obou podmínek. Následek může být pro dopravce velmi výhodný, protože není vázán žádným kogentním ustanovením H-VP. Uplatní se absolutní smluvní volnost mezi oběma stranami přepravní smlouvy, tudíž si mohou upravit podmínky zcela dle svého uvážení. To v důsledku může znamenat i minimální odpovědnost dopravce, se kterou odesílatel bude souhlasit, pokud jako protihodnotu dostane například nízkou cenu přepravného.

Doprovce, který bude chtít předejít aplikaci této konvence, kromě 2 zmíněných podmínek, musí dle anglických soudů také přesně popsat, jaké zboží a v jakém množství bude přepravováno. Jinak může nastat situace, že vágní vyjádření v konosamentu bude považováno za nedostatečné, a nebude tedy naplněna první podmínka.¹¹³

Autor zákaz aplikace pravidel na přepravu tohoto druhu zboží považuje za jeden z nedostatků H-VP. Tvůrci této úmluvy se patrně chtěli vyhnout řešení specifických aspektů, které je potřeba při transportu živého nákladu zohlednit. Z tohoto pohledu Autor pokládá za zcela dostačující úpravu dle HP, kde se přeprava předmětného nákladu řadí mezi jednu z odpovědnostních výjimek.¹¹⁴

¹⁰⁹ Čl. 4 odst. 2, písm. b H-VP

¹¹⁰ Čl. 5 odst. 5, písm. a, bod i H-VP

¹¹¹ Čl. 4 odst. 2, písm. l H-VP

¹¹² Čl. 1 odst. c H-VP

¹¹³ England and Wales High Court: Rozsudek ze dne: 30. listopadu 2011, *Sideridraulic Systems SpA and Anor v BBC Chartering and Logistic GmbH & Co KG*. EWHC 3106 (Comm).

¹¹⁴ Čl. 5 odst. 5 H-VP

10. Omezení odpovědnosti

Jak už Autor několikrát předestřel v předchozích kapitolách, rozsah odpovědnosti dopravce neodpovídá rozsahu škody, kterou zavinil, nebo za kterou odpovídá dle ustanovení o objektivní odpovědnosti. Jeho odpovědnost je limitována pouze do určité výše. Odesílatel tedy automaticky nemůže očekávat, že při úspěchu v soudním sporu bude jeho nárok přiznán v plném rozsahu způsobené škody.

10.1 Historický vývoj odpovědnostních limitů

Omezení odpovědnosti v námořní přepravě vzniklo dle Lannanové¹¹⁵ v Itálii v 11. století, kdy přeprava po moři, zejm. tedy v oceánech, byla velmi riskantní. Ztroskotání lodi nebylo ničím výjimečným. Pravděpodobnost vzniku škody na přepravovaném zboží byla tedy velmi vysoká, což vyvolalo potřebu zvýhodnit dopravce, aby došlo k vyrovnání práv a povinností smluvních stran.

Anglo-americké právo, na rozdíl od toho kontinentálního, velmi hluboce lpí na smluvní volnosti. Toto vedlo v případě omezení odpovědnosti až do extrémních důsledků, kdy konosamenty často obsahovaly ustanovení, která vylučovala odpovědnost dopravce v širokém spektru případů, což prakticky vedlo až k tomu, že dopravce nebyl odpovědný vůbec. Konosamentu se přezdívalo „dokument neodpovědnosti“. Tento vývoj na konci 19. století zastavil *Harter Act*. Sice ponechal možnost limitace odpovědnosti, ale pouze do určité částky. Toto později inspirovalo autory HaP, kteří předmětný institut převzali.¹¹⁶

Existence omezené odpovědnosti měla historicky své opodstatnění. Otázkou zůstává, jestli je na místě i dnes. Ale jak již Autor zmiňoval, vzhledem k technickému pokroku, je pravděpodobnost vzniku nezaviněné škody ze strany dopravce nízká. V těchto případech má navíc řadu možností, jak se odpovědnosti zprostit. Limity tedy chrání dopravce před následky jeho nedbalosti, což se Autorovi jeví minimálně jako vhodné k zamyšlení. Přesto je jejich existence běžná v současnosti i v ostatních mezinárodních přepravních konvencích. Jako ochrana dopravce před odpovědností za škodu vzniklou na excesivně hodnotném nákladu by omezení odpovědnosti měla své opodstatnění. Na druhou stranu přední přepravní společnosti dle svých

¹¹⁵ LANNAN, Kate. Behind the Numbers: The Limitation on Carrier Liability in the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, 2009, roč. 14, č. 4, s. 902-903.

¹¹⁶ RHIDIAN, Thomas. *The modern law of marine insurance. Volume 4*. 4. vydání. Abingdon: Informa Law from Routledge, 2016. 124 s.

obchodních podmínek i přes existenci limitů odmítají poskytovat přepravu pro takový náklad.

Neexistence odpovědnostních limitů by patrně vedla ke zdražení přepravného, jelikož by dopravci byly odpovědní neomezeně, čímž by se jim zvýšily náklady na pojištění. K této věci Autor opět konstatuje, že podle jeho názoru by mělo právo sloužit spíše jako prostředek ke spravedlivému rozdělení práv a povinností jednotlivých adresátů daných norem, nikoliv sledovat pouze ekonomické zájmy.

10.2 Zúčtovací jednotka

Pro výpočet výše omezení odpovědnosti HP používají pojem zúčtovací jednotka, přičemž odkazují na článek 26.¹¹⁷ Zde nastávají dva rozdílné postupy, a jejich aplikace záleží na tom, jestli je konkrétní stát, na jehož měnu se omezení vypočítává, členem Mezinárodního měnového fondu či nikoliv.

V případě, kdy stát členem je, tak se zúčtovací jednotka rovná zvláštnímu právu čerpání (*Special Drawing Unit*) (dále jen „SDR“).¹¹⁸ SDR je aktivum, které bylo vytvořeno k plnění funkce devizové rezervy. Nejedná se ovšem o měnu. Jeho hodnota se odvíjí od pěti měn (amerického dolaru, eura, čínského jüanu, japonského jenu a britské libry).¹¹⁹ Podle podmínek SDR se hodnota národní měny vypočítává v souladu s metodou hodnocení, používanou Mezinárodním měnovým fondem (dále jen „MMF“) k příslušnému datu pro jeho vlastní operace a transakce.¹²⁰

Na základě druhé varianty, kdy určitý stát členem MMF není, se hodnota národní měny počítá dle jeho vnitrostátních podmínek. Tyto země mohou také prohlásit, že výše omezení odpovědnosti bude stanovena pro jejich území následovně:

- a) 12 500 peněžních jednotek za kus, nebo jinou přepravní jednotku; nebo
- b) 37,5 peněžních jednotek za kilogram hrubé hmotnosti zboží.¹²¹

Následně je peněžní jednotka přepočítána na zlato, kdy odpovídá 65,5 miligramům zlata při ryzosti devět set tisícin. Dle hodnoty zlata se poté provádí přepočet do národní měny na základě vnitrostátního práva příslušného státu.¹²²

¹¹⁷ Čl. 6 odst. 3 HP

¹¹⁸ Čl. 26 odst. 1 HP

¹¹⁹ MMF. *Special Drawing Right (SDR)* [online]. International Monetary Fund, 8. března 2019 [cit. 17. března 2019]. Dostupné na <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>.

¹²⁰ Čl. 26 odst. 1 HP

¹²¹ Čl. 26 odst. 2 HP

¹²² Čl. 26 odst. 3 HP

10.3 Výše omezení odpovědnosti

Pro určení konkrétní výše limitu rozlišují HP, jestli škoda vznikla ze ztráty zboží, jeho poškození, nebo opožděným dodáním.

V případě ztráty zboží, nebo jeho poškození, je omezena částkou odpovídající:

- a) 835 zúčtovacím jednotkám za kus, nebo za jinou přepravní jednotku; nebo
- b) 2,5 zúčtovacím jednotkám za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného, nebo poškozeného zboží.

Aplikační přednost má vyšší hodnota.¹²³

Odpovědnost za opožděné dodání je omezena na částku odpovídající 2,5násobku přepravného připadajícího na zboží, u kterého došlo k opožděnému dodání. Maximální hodnota této částky je limitována celkovou hodnotou přepravného.¹²⁴ Na základě jednoduchého výpočtu Lüddecke¹²⁵ konstatuje, že pokud je hodnota tohoto zboží vyšší, než 40% hodnoty přepravného, dochází automaticky k limitaci hodnotou přepravného. Pro odesílatele je klíčové přepravit co největší množství zboží s co nejnižšími náklady. Autor tedy předpokládá, že v praxi limit celkové hodnoty přepravného v případě opožděného dodání bude spíše pravidlem než výjimkou.

Často může nastat souběh více odpovědnostních závazků, například pokud je dopravce odpovědný za opožděné dodání i za poškození zboží. V těchto případech je kromě výše uvedených pravidel potřeba také počítat s dalším omezením. Celková maximální výše limitu odpovědnosti za dané zboží nesmí přesáhnout výši omezení určenou pro ztrátu zboží.¹²⁶

Pro určení, která částka je dle odstavce 1, písm. a) předmětného ustanovení vyšší, se použijí následující pravidla:

- a) V případě použití přepravní pomůcky (např. kontejner, paleta), se jednotka zboží vyčíslená v konosamentu, popř. v jiném dokumentu prokazujícím uzavřenou přepravní smlouvu, považuje za kus nebo přepravní jednotku.
- b) Pokud konosament nevyčísluje počet kusů v přepravní pomůcce, je tato považována za jeden kus.

¹²³ Čl. 6 odst. 1 písm. a) HP

¹²⁴ Čl. 6 odst. 1 písm. b) HP

¹²⁵ LÜDDEKE: *The Hamburg rules...*, 16 s.

¹²⁶ Čl. 6 odst. 1, písm. c) HP

- c) Jestli není poškozená nebo ztracená přepravní pomůcka ve vlastnictví dopravce, ani nebyla dopravcem poskytnuta, považuje se za jednu samostatnou přepravní jednotku.¹²⁷

Autor konstatuje, že řádné vyčíslení počtu přepravních pomůcek a počtu kusů, které každá z nich obsahuje, je pro odesílatele elementární povinností, kterou by neměl opomenout, jelikož by to pro něj mohlo mít v případě vzniku škody značně negativní následky.

Pro znázornění Autor uvádí příklad menšího kontejneru, který má standardizované rozměry 6 x 2,4 x 2,4 m (délka x šířka x výška), kam se v průměru vejde 400 LED televizorů.¹²⁸ Při nákupní ceně 12 000 Kč/ks by byla hodnota zboží v tomto kontejneru 4,8 mil. Kč, hmotnost zboží při 20 kg/ks by byla 8 tun. Pokud by tento kontejner vinou dopravce spadl do moře, což není úplně neobvyklé (každoročně na světě spadne přes palubu i několik tisíc kontejnerů¹²⁹), odesílatel by se následně domáhal náhrady škody. Odpovědnost dopravce by v případě nevyčíslení počtu kusů v konosamentu byla omezena pouze na částku ve výši 315 360 Kč (vypočítáno dle hodnoty SDR 24.2.2019).¹³⁰ V případě řádného vyčíslení počtu kusů by byly limity ještě vyšší, než hodnota zboží, tj. 10,5 mil. Kč.¹³¹

Ustanovení o limitech je kogentní ve prospěch odesílatele, tudíž dohodou mezi odesílatelem a dopravcem lze stanovit vyšší hodnotu omezení, ale nikoliv nižší.¹³²

10.4 Subjekty oprávněné z odpovědnostních limitů

Limity pro omezení odpovědnosti a důvody pro vyloučení z ní se vztahují na jakoukoliv žalobu proti dopravci, opírající se o škodu v souvislosti s přepravovaným zbožím. Bez ohledu na to, zda se jedná o smluvní nebo mimosmluvní nároky.¹³³ Této

¹²⁷ Čl. 6 odst. 2

¹²⁸ ICONTAINERS INC. *What Fits in a 20-Foot Shipping Container?* [online]. iContainers, 1. ledna 2011 [cit. 17. března 2019]. Dostupné na <<https://www.icontainers.com/help/what-fits-20-foot-container>>.

¹²⁹ KOUKAL, JAN. *Kolik plave v moři kontejnerů.* [online]. lodninoviny.cz, 3. dubna 2018 [cit. 18. března 2019]. Dostupné na <<https://www.lodninoviny.cz/Cruising/kolik-plave-v-mori-kontejneru>>.

¹³⁰ Tato hodnota je vypočtena vynásobením hmotnosti nákladu (20 tis. kg) a 2,5 zúčtovacích jednotek na kilogram dle čl. 6 odst. 1 písm. a) HP přepočtených na Kč (788,4 Kč).

¹³¹ Výpočet této hodnoty byl proveden vynásobením počtu kusů vypočtených v konosamentu (400) a přepočtem 835 zúčtovacích jednotek za kus dle čl. 6 odst. 1 písm. a) HP přepočtených na Kč (26 333 Kč).

¹³² Čl. 6 odst. 4 HP

¹³³ Čl. 7 odst. 1 HP

výhody mohou využít rovněž zaměstnanci, pokud je žaloba podána přímo proti nim. Musí jen prokázat, že jednali v rámci svých pracovních povinností.¹³⁴

Důvodem rozšíření výhody z omezení odpovědnosti na další subjekty má být dle Mangoneho¹³⁵ ten, aby je žalobce neobcházel tak, že bude žalovat zaměstnance nebo zmocněného dopravce, na které by se předmětná výsada nevztahovala. K tomuto obcházení docházelo při uplatňování nároků z přepravních smluv řídicích se vnitrostátním právem v anglo-amerických státech. K zamezení uvedeného jednání stanovila judikatura v USA a Anglii pravidlo, že musí být výslovně ujednáno v konosamentu, na které jiné subjekty kromě dopravce se limity vztahují, toto ujednání se nazývá *Himalaya clause*.

10.5 Ztráta práva na omezení odpovědnosti

Doprovce a další subjekty uvedené v čl. 7 odst. 2, pozbývají výhody z omezení odpovědnosti, pokud odesílatel prokáže, že:

- a) škoda nastala v důsledku jejich jednání, nebo opomenutí učiněných v úmyslu ji způsobit, nebo
- b) škodu způsobili z hrubé nedbalosti s vědomím, že pravděpodobně nastane.¹³⁶

Podobná ustanovení můžeme najít i v ostatních mezinárodních smlouvách upravujících přepravu (H-VB, Montrealská úmluva¹³⁷, Athénská úmluva¹³⁸ ad.). Při výkladu pojmu „pravděpodobně nastane“ předmětného ustanovení, platí podle Lüddeckeho¹³⁹ ustálená soudní praxe, která vyžaduje, aby pravděpodobnost vzniku této události byla jednoznačně vyšší, než jen při pouhé možnosti vzniku škody. Toto zvýšené riziko se musí vztahovat přímo na škodu, která vznikla. Předmětný stupeň zavinění není v českém právu běžný, protože typicky u subjektivní odpovědnosti postačuje prostá nedbalost (viz kapitola č. 3). V některých případech zákon požaduje zvlášť hrubou nedbalost, což je ale, dle názoru Autora, ještě vyšší stupeň zavinění, než je tomu v uvedeném výkladu ustanovení Varšavské úmluvy.

¹³⁴ Čl. 7 odst. 2 HP

¹³⁵ MANGONE, Gerrard. *United States Admiralty Law*. Haag: 1997, Kluwer Law International 114-116 s.

¹³⁶ čl. 8 odst. 1, 2 HP

¹³⁷ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s., Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Montrealská úmluva).

¹³⁸ Úmluva o přepravě pasažérů a jejich zavazadel po moři podepsaná v Athénách 13. prosince 1974

¹³⁹ LÜDDEKE: *The Hamburg rules...*, 19-21 s.

10.6 Omezení odpovědnosti v OZ

Dle obecných ustanovení o závazcích z deliktu platí primárně *zásada restitutio in integrum*, eventuálně pekuniární kondemnace.¹⁴⁰ I speciální úprava přepravní smlouvy stanovuje, že při ztrátě nebo zničení zásilky dopravce nahradí cenu zásilky, kterou měla v době, kdy ji převzal.¹⁴¹ Při poškození se hradí rovněž rozdíl v ceně před a po jejím převzetí.¹⁴² OZ tedy institut omezení odpovědnosti, ani žádný podobný, nezná.

Co se týká aplikace tohoto omezení, Autor se za svou krátkou praxi již několikrát setkal s tím, že příjemci zásilky při uplatňování nároku na náhradu škody zcela chybně dovozují odpovědnost dopravce při mezinárodní přepravě z úpravy uvedené v OZ.¹⁴³ Jedná se o případy, kdy odesílatel nedeklaruje hodnotu zásilky, a to má za následek omezení odpovědnosti dopravce dle úmluvy. Aplikace OZ je pro příjemce v tomto ohledu jednostranně výhodnější, jelikož obdobná omezení, na rozdíl od úmluvy, neobsahuje. Z tohoto důvodu požadují náhradu škodu v plné výši (někteří dokonce i ušlý zisk), ovšem na to nárok nemají. Na druhou stranu, pokud jsou zastoupeni advokátem, jedná se možná pouze o úmyslnou ignoraci ze strategických důvodů.

10.7 Omezení odpovědnosti v Haagsko-Visbyjských pravidlech

H-VP rovněž pro určení konkrétní hodnoty používají k přepočtu jednotku SDR. Omezení odpovědnosti je stanoveno ve výši 666,67 SDR za jednotku, nebo 2 SDR za kilogram. Aplikuje se opět vyšší hodnota.¹⁴⁴ Po porovnání s limity HP dle kapitoly 10.3 jsou H-VP pro dopravce výhodnější, protože omezení odpovědnosti je o cca 20 % vyšší. Vzhledem k tomu, že pravidla nepovažují opožděné dodání za škodné jednání, neupravují pro tento případ ani odlišnou výši omezení odpovědnosti.¹⁴⁵

Platí vyvratitelná právní domněnka, že hodnota zboží pro určení výše odpovědnosti dopravce se rovná hodnotě uvedené v konosamentu.¹⁴⁶ Pokud by dopravce tvrdil opak, musel by to prokázat.

¹⁴⁰ § 2951 odst. 1 OZ

¹⁴¹ § 2567 odst. 1 OZ

¹⁴² § 2567 odst. 2 OZ

¹⁴³ Pozn. Autora: V těchto případech se sice nejednalo o námořní přepravu, nýbrž silniční, přesto mnohé principy v CMR jsou stejné, jako v HP, a toto je jeden z nich.

¹⁴⁴ Čl. 4 odst. 5, písm. a H-VP

¹⁴⁵ viz kapitola č. 5.4

¹⁴⁶ Čl. 4 odst. 5, písm. f H-VP

Rozdílně od HP je přesně stanoven způsob, jakým se zjišťuje hodnota zboží pro vyčíslení nároku v případě, kdy není uvedena v konosamentu. Vzhledem k tomu, že se hodnota stejného zboží může v jednotlivých státech lišit, pokládá se za relevantní stát vykládky.¹⁴⁷ V dalším kroku se aplikuje postupně jedna ze tří domněnek. Nejdříve se zjišťuje hodnota dle komoditní burzy. Burzy vydávají pravidelně přehledy hodnot komodit, rozlišené dle kvality, tudíž v případě řešení sporů není složité hodnotu určit.¹⁴⁸ Za předpokladu neexistence komoditní burzy v daném státě, nebo pokud se zbožím na této burze neobchoduje; nastupuje druhá domněnka, a to že směrodatná je tržní cena. Pokud nelze aplikovat žádnou z předchozích dvou variant, zjišťuje se, za jakou cenu lze běžně v daném místě a čase pořídit zboží stejného druhu a kvality, což odpovídá pojmu obvyklá cena.¹⁴⁹

Tento způsob určení hodnoty zboží je dle názoru Autora velmi podrobný, čímž je zabráněno nejasnostem při výkladu. Určení hodnoty dle komoditní burzy může být výhodné pro dopravce, ale nevýhodné pro odesílatele. Konkrétně v případech, kdy poškozený nebyl schopen nabýt zboží za tuto hodnotu, což se dá v mnoha případech očekávat. Zejména u subjektů, které nejsou schopny pořídit zboží v určité kvantitě, aby dosáhly nízké ceny. V těchto případech se nedá hovořit o náhradě škody v plném rozsahu, jak ji známe z OZ, ale spíše o dalším snížení odpovědnosti dopravce. Pokud bylo zboží pořízeno za kupní cenu nižší, než je jeho hodnota dle komoditní burzy daného státu, pochopitelně se mu vyplatí ji do konosamentu neuvádět. Nicméně v praxi nejspíš většina odesílatelů tuto povinnost splní.

V případě použití přepravních pomůcek platí pro H-VP obdobné pravidlo, jako pro HP, z tohoto důvodu musí být odesílatel obezřetný, aby řádně vyčíslil množství zboží v konosamentu.¹⁵⁰

U ztráty práva na omezení odpovědnosti je zjevné, že se tvůrci HP pravděpodobně inspirovali H-VP, protože úprava je prakticky identická. První možností, kterou má odesílatel k dispozici, je prokázání, že ze strany dopravce došlo k jednání či nečinnosti dopravce s úmyslem způsobit škodu. Druhou možností je prokázání hrubé nedbalosti způsobené dopravcem ve spojení s vědomím, že škoda

¹⁴⁷ Čl. 4 odst. 5, písm. b H-VP

¹⁴⁸ LLOYDS OF LONDON. *A Guide to the Hague and Hague-Visby rules: an LLP special report*. Londýn: Lloyd's of London, 1985. 47 s.

¹⁴⁹ Čl. 4 odst. 5, písm. b H-VP

¹⁵⁰ Čl. 4 odst. 5 písm. b H-VP

nastane.¹⁵¹ Anglické soudy se podle Berlingieriho¹⁵² zabývaly otázkou, jestli se pro ztrátu tohoto práva v případě úmyslně způsobené škody požaduje úmysl způsobit škodu pouze na konkrétním zboží, na kterém byla opravdu způsobena, anebo na převáženém zboží obecně. Přiklonily se ke druhé variantě, odesílateli tedy bude stačit prokázání způsobení škody jednáním dopravce s úmyslem ji způsobit na jakékoliv části přepravovaného nákladu nebo na zboží jako celku.

H-VP výslovně stanovují, že jednání uvedeného v předchozím odstavci se musí dopustit přímo dopravce. Soud na Novém Zélandu podle Baatzové¹⁵³ judikoval v kauze, kdy se předmětného jednání dopustil zaměstnanec dopravce při nakládání zboží na palubu, že za toto jednání odpovídá zaměstnavatel, čímž tedy ztratil právo na omezení své odpovědnosti za vzniklou škodu. Později bylo zmíněné rozhodnutí překonáno. Opět je zajímavé, jak se liší výklad H-VP v jednotlivých zemích, protože některé státy se stále řídí obdobným přístupem a odpovědnost tedy nese dopravce.

Stanovená výše limitů je stejně jako v případě HP kogentní ve prospěch odesílatele, tudíž se od ní lze vzájemnou dohodou stran odchýlit a ujednat si limity vyšší, nebo neomezené.¹⁵⁴

V porovnání s HP ovšem obsahují jednu zásadní odlišnost. Odesílatel je sankcionován za vědomé uvedení nesprávné hodnoty, nebo popisu zboží v konosamentu. A to až do té míry, že pozbývá práva na náhradu škody, která mu vznikne při přepravě.¹⁵⁵ Z jazykového výkladu tohoto ustanovení vyplývá, že k jeho naplnění postačuje vědomá nedbalost, není tedy potřeba úmyslné zavinění.

Sankce dle předchozího odstavce by sama o sobě v praxi měla být pro odesílatele dostatečně odstrašující, aby se uvedeného jednání nedopustil. Autor si klade otázku, jestli je spravedlivé toto jednání postihovat tak fatálním následkem, například v případech, kdy odesílatel, ať už z jakéhokoliv důvodu, pouze přiměřeně odhadne množství zboží, bez úmyslu sebe nebo jiného obohatit. To může nastat z různých důvodů, jako jsou časová tíseň apod. Vzdáleně taková sankce může připomínat angloamerický koncept *punitive damages*, kdy právní řád dává jednotlivcům výhodu z protiprávního jednání jiného, aby škůdce tímto postihem od

¹⁵¹ Čl. 4 odst. 5 písm. c H-VP

¹⁵² BERLINGIERI, Francesco. *International maritime conventions*. Abingdon: Informa law, 2014. 67 s.

¹⁵³ BAATZ, Yvonne. *The Rotterdam Rules: a practical annotation*. Londýn: Informa, 2009. 190-191 s.

¹⁵⁴ Čl. 4 odst. 5, písm. g H-VP

¹⁵⁵ Čl. 4 odst. 5, písm. h H-VP

předmětného jednání odradil. Dle Autora je sankce za uvedené jednání pro dopravce nepřiměřeně přísná.

V praxi lze očekávat, že se odesílatel bude snažit prokázat nevědomou nedbalost, aby mohl uplatnit své nároky proti dopravci. Oproti tomu je také pravděpodobné v případech, kdy bude uplatňovat své právo na náhradu škody oprávněná osoba, bude mít dopravce enormní zájem o to, aby došlo k aplikaci právě tohoto ustanovení.

Autor si klade otázku, jestli dojde k naplnění předmětné klauzule i v případě, kdy odesílatel vědomě uvede nižší množství zboží, nebo uvede, že se jedná o zboží nižší hodnoty. Formálně naplní všechny znaky tohoto jednání. Ovšem, účelem předmětného ustanovení bude pravděpodobně ochrana dopravce před nepoctivým úkonem odesílatele, který by jej poškodil. Uvedené jednání spíše vykazuje znaky dobrovolného vzdání se práva, než nepoctivého záměru.

11. Přeprava zboží na palubě

Čl. 9 HP upravuje podmínky pro přepravu zboží přímo na palubě. Jedná se o speciální úpravu, která se odchyľuje od obecného režimu.

11.1 Podmínky pro palubní přepravu

Doprovce je oprávněn přepravovat zboží na palubě pouze při splnění alespoň jedné z následujících podmínek. Tento druh přepravy musí být:

- a) ujednán s odesílatelem, nebo
- b) v souladu se zvyklostí příslušného obchodního odvětví, nebo
- c) vyžadována obecně závaznými platnými předpisy.¹⁵⁶

Předmětné ustanovení uvádí pojem „*soulad se zvyklostí obchodního odvětví*“. Pro splnění této podmínky není postačující, aby bylo u konkrétního dopravce běžné, že on přepravuje zboží právě tímto způsobem, přestože by dokázal, že odesílatel o tomto faktu věděl. Požaduje se, aby v tomto odvětví existovala speciální pravidla pro palubní náklad. Příkladem jsou kontejnerové lodě, u kterých je běžné, že kontejnery jsou umístěny přímo na palubě.¹⁵⁷ Konkrétní parametry kontejnerů upravuje Mezinárodní úmluva o bezpečnosti kontejnerů z roku 1972.¹⁵⁸

Doprovce má v souvislosti s přepravou zboží na palubě ještě další povinnost. Tento způsob transportu musí být uveden v konosamentu nebo v jiném dokumentu prokazujícím přepravní smlouvu. V opačném případě dopravce nese důkazní břemeno o uzavření tohoto ujednání. Navíc se jej nelze dovolávat vůči třetí osobě, která konosament nabyla v dobré víře, že doprava na palubě ujednána nebyla.¹⁵⁹

S ohledem na výše uvedené by měl dopravce dbát na to, aby svou povinnost splnil, protože z toho pro něj plyne řada výhod. Nebude muset prokazovat existenci ujednání mimo konosament, ani třetí osoby se nebudou moci dovolávat dobré víry.

11.2 Sankce za nedodržení podmínek pro přepravu zboží na palubě

V případě, kdy dopravce nesplní některou z podmínek uvedených v předchozí podkapitole, může navíc čelit následujícím dvěma sankcím. První je odpovědnost za škodu, včetně škody vzniklé opožděným dodáním, pokud byla zapříčiněna přepravou

¹⁵⁶ Čl. 9 odst. 1 HP

¹⁵⁷ LÜDDEKE: *The Hamburg rules...*, 22 s.

¹⁵⁸ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 62/1986 Sb., o Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti kontejnerů

¹⁵⁹ čl. 9 odst. 2 HP

na palubě. Dopravce se nemůže exkulповat ani prokázáním, že podnikl všechna rozumně požadovaná opatření k zabránění vzniku škodné události dle čl. 5 odst. 1 HP. Tímto není dotčena možnost využití limitů odpovědnosti dle čl. 6.¹⁶⁰

Druhá sankce nastává v případě, kdy byla provedena přeprava na palubě i přes výslovné ujednání, že zboží nebude přepravováno tímto způsobem. Uvedené jednání vede ke ztrátě práva na omezení odpovědnosti, jelikož se pokládá za opomenutí učiněné s úmyslem způsobit škodu.¹⁶¹

11.3 Přeprava na palubě dle Haagsko-Visbyjských pravidel

Stejně, jako je tomu u přepravy zvířat¹⁶² H-VP stanovují, že se neaplikují, pokud:

- a) konosament stanovuje, že bude přepravován náklad na palubě; a zároveň
- b) tento druh přepravy se skutečně realizuje.¹⁶³

Pro úplnost Autor opakuje, že k vyloučení aplikace H-VP, je nezbytně nutné naplnění obou podmínek. Dalším požadavkem je dle judikatury anglických soudů také přesně popsat, jaké zboží a v jakém množství bude přepravováno. Jinak nemusí dojít k naplnění první podmínky.¹⁶⁴

Pro přepravu na palubě, je podle Furnesse¹⁶⁵ v některých státech stanoven požadavek určit v přepravní smlouvě povinnost, nikoliv pouze možnost zboží takto přepravovat, tudíž si odesílatel musí být jistý, že bude skutečně přepravováno tímto způsobem.

V případě, že dopravce nesplní výše uvedené povinnosti, může pro něj mít vznik škody při neoprávněné palubní přepravě dalekosáhlý dopad. Znovu se tento následek liší v jednotlivých státech. V některých zemích pozbyde možnost uplatnit limity výše odpovědnosti, což jeho odpovědnost zvyšuje až do hodnoty reálné škody. Tento přístup uplatňují například soudy v USA. Evropské soudy, včetně anglických, tímto způsobem H-VP nevykládají.¹⁶⁶ Dle Squirese¹⁶⁷ poměrně nedávno svůj přístup

¹⁶⁰ Čl. 9 odst. 3 HP

¹⁶¹ Čl. 9 odst. 4 HP

¹⁶² Kapitola č. 8.4

¹⁶³ Čl. 1 odst. c H-VP

¹⁶⁴ Kapitola č. 8.4

¹⁶⁵ FURNESS, Wilson: *Carriage of goods...*, 179 s.

¹⁶⁶ FURNESS, Wilson: *Carriage of goods ...*, 179-180 s.

¹⁶⁷ SQUIRES, Robin, SWEET Sarah. *Canada: Swept Overboard: Federal Court Finds Undeclared On-Deck Carriage Did Not Prevent Carrier From Limiting Liability Under Hague-Visby Rules.* [online] mondaq.com, 11. května 2017 [cit. 17. března 2019]. Dostupné na <<http://www.mondaq.com/canada/x/593456/Marine+Shipping/Swept+Overboard+Federal+Court+Find>

v této věci, který se shodoval s tím v USA, změnil soudy v Kanadě. Dospěly k závěru, že ztráta práva na omezení odpovědnosti by byla v přímém rozporu s výkladem čl. 4 odst. 5, písm. a; který uvádí, že dopravce nemůže mít v žádném případě vyšší odpovědnost než jsou uvedené limity. Toto ustanovení ovšem nelze vykládat absolutně, čímž nevylučuje možnost ztráty práva na omezení odpovědnosti dle čl. 4 odst. 5, písm. e H-VP.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti, bude tedy v případě palubní přepravy pro dopravce zásadní splnění všech formálních povinností, které pro něj na základě tohoto plynou. Autor se neztotožňuje s přístupem soudů v USA. Pokud vůbec připustíme oprávněnost existence limitů jako takových, byla by jejich ztráta v tomto případě nepřiměřenou sankcí. Dostatečnou sankcí pro dopravce bude podle Autora samotný fakt, že dojde k aplikaci H-VP, která mohou vyloučit mnohá ujednání v přepravní smlouvě. Z tohoto důvodu by ztráta práva omezení odpovědnosti, na kterém je tato úmluva z velké části postavena, byla nepřiměřená.

Autor se dále také domnívá, že předmětné ustanovení může mít vzhledem k hegemonii H-VP zásadní vliv na dané odvětví. Hlavně v současnosti, kdy dominuje kontejnerová přeprava na palubě lodi a nelze tuto konvenci aplikovat. Může se zdát, že nastává patová situace a H-VP jsou dnes již prakticky neaplikovatelná. Rozřešení opět přináší národní úpravy. Například dle anglického práva je možné, aby se strany v konosamentu dohodly, že se H-VP aplikují i na přepravu palubního nákladu. Nejvhodnější je ovšem dle názoru Autora úprava HP, která s touto variantou počítá.

12. Odpovědnost dalšího dopravce

HP v čl. 10 upravují právní vztahy vzniklé při přepravě, na které se na straně dopravce podílí více subjektů.

12.1 Odpovědnost ve vztahu k odesílateli

Pokud byl provedením alespoň části přepravy pověřen další dopravce, zůstává dopravce odpovědný za celou přepravu, bez ohledu na to, jestli toto pověření bylo oprávněné či nikoliv. Je rovněž odpovědný i za zaměstnance a zmocněnce dalšího dopravce, jednajících v rámci svých povinností.¹⁶⁸ Z tohoto ustanovení dle názoru Autora plyne, že se dopravce nemůže zprostit své odpovědnosti ani dle základní klauzule dokázáním, že podnikl všechna rozumně požadovaná opatření, aby předešel vzniku škody. Nicméně, i v tomto případě se aplikují všechna ustanovení upravující limity odpovědnosti.¹⁶⁹

Furness¹⁷⁰ konstatuje, že účelem tohoto ustanovení je usnadnění vedení případného sporu poškozenému, protože se nemusí zabývat někdy složitým vztahem mezi subjekty uskutečňujícími přepravu, aby identifikoval odpovědnou osobu, proti které se má domáhat nároku. Obvykle je totiž do celého procesu zapojeno více subjektů – zprostředkovatel přepravy, majitel lodi, nájemce, který uskutečňuje přepravu, ostatní dopravci ad.¹⁷¹

Co se týče vymáhání nároku, přinášejí HP odesílateli další nespornou výhodu. Může se domáhat náhrady škody jak po dopravci, tak i po dalším dopravci, protože úmluva stanovuje pasivní solidaritu, čímž se tyto subjekty stávají odpovědné společně a nerozdílně.¹⁷² Své nároky tedy může uspokojit na více subjektech, bez ohledu na rozsah jejich odpovědnosti.

Aplikace čl. 10 odst. 1 HP neplatí absolutně. Dopravce může předejít své odpovědnosti dle předchozích odstavců této kapitoly, při splnění následujících podmínek:

- a) smlouva o námořní přepravě musí výslovně stanovit, že určitá část přepravy má být provedena jinou osobou, přičemž dopravce neodpovídá za škodu

¹⁶⁸ Čl. 10 odst. 1 HP

¹⁶⁹ Čl. 10 odst. 2, 5 Tamtéž

¹⁷⁰ FURNESS, Wilson: *Carriage of goods ...*, 225 s.

¹⁷¹ Tamtéž

¹⁷² Čl. 10 odst. 4 HP

způsobenou událostí, která nastala v době, kdy má zboží v péči další dopravce;

- b) dopravce musí unést důkazní břemeno ohledně vzniku příčiny škody v této době;
- c) proti dalšímu dopravci může být zahájeno soudní řízení před orgánem příslušným dle ustanovení čl. 21 odst. 1 a 2 HP.¹⁷³

Autor se domnívá, že pro dopravce bude klíčové splnit všechny podmínky a)–c) v předchozím odstavci. Nejen z pohledu jeho odpovědnosti za celou dobu přepravy na základě čl. 10 odst. 1 HP. Zásadní bude v tomto případě také to, že pokud nevznikne jeho odpovědnostní závazek, nemůže ani nastat solidární odpovědnost mezi ním a dalším dopravcem.

12.2 Vztahy mezi subjekty podílejícími se na přepravě

Přestože je dopravce odpovědný za další subjekty dle čl. 10 odst. 1 HP, toto nevyklučuje jeho právo na následný regres mezi ním a osobou, která škodu zavinila.¹⁷⁴

Doprovce a další dopravce si mohou upravit vzájemná práva a povinnosti mezi sebou odlišně od HP. Jedna strana může převzít povinnosti té druhé a naopak. Aby tato zvláštní ujednání zavazovala i dalšího dopravce, je zde požadována speciální forma, souhlas musí být:

- a) výslovný a zároveň
- b) písemně.¹⁷⁵

Opět je zde stanovena přísnější forma, z toho důvodu bude cílem pravděpodobně ochrana dalšího dopravce před jednáním dopravce, ze kterého by nebylo zcela zjevné nabývání dalších povinností. Tomu svědčí i fakt, že tento požadavek je pouze jednostranný a svých práv se další dopravce může domáhat, přestože nebyla přísnější forma dodržena.

Závěrem je stanovena další podmínka. Další dopravce může odpovídat pouze za předpokladu, pokud událost, která způsobila škodu, nastala v době, kdy měl zboží ve své péči.¹⁷⁶ Toto ustanovení jasně vymezuje časový okamžik, ve kterém musí nastat příčina. Pokud tedy nastane v době, kdy další dopravce zboží ještě ve své

¹⁷³ Čl. 11 odst. 1 HP

¹⁷⁴ Čl. 10 odst. 6 HP

¹⁷⁵ Čl. 10 odst. 3 HP

¹⁷⁶ Čl. 11 odst. 2 HP

péči nemá, přestože následek vznikne v době, kdy jej ve své péči má, nebude na základě tohoto ustanovení odpovědný. Dle názoru Autora je předmětné ustanovení také kogentní, protože slouží k ochraně dalšího dopravce, stejně jako ta předchozí, tudíž zmíněná odpovědnost nemůže být převzata ani smluvně.

12.3 Odpovědnost dalšího dopravce dle OZ

OZ sice tuto problematiku upravuje poněkud stručně, avšak výsledek je obdobný, jako v HP. V případě, kdy se na přepravě podílí více dopravců, mohou si přepravními řády stanovit, který z nich a za jakých podmínek bude za škodu odpovídat.¹⁷⁷ Citované ustanovení stanovuje požadavek písemného převzetí povinnosti před vznikem škodné události. Pokud si dopravci uvedeným způsobem odpovědnost mezi sebou neupraví, může se odesílatel náhrady škody domáhat standardně po dopravci, se kterým má uzavřenou přepravní smlouvu.¹⁷⁸ Tímto se nevylučuje právo na následný regres.

12.4 Odpovědnost dalšího dopravce dle Haagsko-Visbyjských pravidel

Přestože je v dnešní době zcela běžné, že si odesílatel objedná přepravu přímo z místa svého podnikání až do místa podnikání příjemce (*door-door* přeprava), H-VP se nijak nezabývají variantou, kdy se na transportu podílí více subjektů. Odpovědnost z přepravní smlouvy má tedy pouze dopravce, se kterým byla uzavřena, nemůže se jí tedy zprostit pouhým prokázáním, že za škodu odpovídá jiný subjekt a odesílatel by tedy musel žalovat někoho jiného. Pro dopravce by tato varianta byla samozřejmě velmi výhodná. V Anglii již existuje bohatá judikatura ohledně případů, kdy se dopravci tohoto snažily všemožnými, často velmi vynalézavými způsoby dosáhnout.

Jedním z nich je rozhodnutí *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. proti Lancashire Shipping Co.* (rovněž označováno, jako *The Muncaster Castle*), které uvádí Baatzová.¹⁷⁹ Zde dopravce uvedl výslovně do konosamentu, že určitá část přepravy bude provedena dalším (konkrétním) dopravcem. Škoda vznikla právě v okamžiku, kdy tento zmocněnec uskutečňoval svou část přepravy. Odesílatel zažaloval dopravce, se kterým byla přepravní smlouva uzavřena. Ten ovšem namítal, že není pasivně věcně legitimován, což potvrdil konosamentem a také tvrdil a prokazoval

¹⁷⁷ § 2579 OZ

¹⁷⁸ § 2566 odst. 1 OZ

¹⁷⁹ BAATZ, Yvonne. *Maritime law*. 4. vydání. Abingdon: Informa Law from Routledge, 2017. 203-204 s.

vykonání náležité péče při výběru dalšího dopravce. Soud judikoval, že žalovaný je odpovědný za každého pracovníka, zmocněnce a dodavatele, který vykoná některou z jeho povinností plynoucích z přepravní smlouvy, přičemž tento výklad má být potvrzen i ustálenou judikaturou. Autor zde připomíná, že pravidlo odpovědnosti dopravce za ostatní subjekty nelze brát zcela absolutně, protože jak uvedl v případě ztráty výhody z odpovědnostních limitů v kapitole č. 10, nelze toto jednání zaměstnance připisovat zaměstnavateli.

13. Závěr

Autor pokládá za nesporné, že mezinárodní námořní přeprava svým způsobem ovlivňuje jak české podnikatele, tak v důsledku i tuzemské spotřebitele, což je zapříčiněno z několika důvodů. Jak již Autor uvedl, naprostá většina mezinárodně obchodovaného zboží je přepravena právě tímto způsobem a podnikatel své zboží potřebuje dopravit k zákazníkovi, nebo jej importovat do České republiky. Náklady na přepravu následně ovlivňují kupní cenu pro spotřebitele a případně i tuzemskou zaměstnanost, pokud jej v ČR vyrábí. Proto je i z pohledu vnitrozemského státu důležitá efektivní právní úprava námořní přepravy. Na základě informací získaných při psaní diplomové práce Autor konstatuje, že tohoto cíle zatím dosaženo nebylo.

Co se týče jednotné unifikace, došlo k ní pouze částečně a nejvyšší zásluhu na tom mají patrně Haagsko-Visbyjská pravidla. Pokud zobecníme skutečnosti uvedené v diplomové práci, mají tato pravidla tři zásadní nedostatky. Prvním je pochopitelně to, že neexistují jako jednotná pravidla, kterými by se sjednotila úprava na celém světě, ale regulují pouze ty přepravní smlouvy, na základě kterých byl vydán konosament v jednom ze signatářských států, nebo zboží bylo odesláno z přístavu nacházejícího se v některé z těchto zemí, a nebo si strany smlouvy ujednaly volbu práva tohoto státu.¹⁸⁰ Dalším je rozdílnost v jejich aplikaci. Mnoho států je sice ratifikovalo, ale dále si pravidla upravilo dle svých potřeb, což má za následek existenci řady variant s odlišným obsahem. Autor několikrát poukázal také na to, že i obdobnou úpravu vykládají jednotlivé národní soudy zcela rozdílně. Třetím a posledním nedostatkem je to, že se v mnoha směrech projevuje jejich archaičnost, která má za následek nerovnoměrné rozdělení práv a povinností mezi strany přepravní smlouvy. Základní principy většinou stále vycházejí ze starých námořních zvyklostí, modifikovaných *Harter Actem* v 19. století.

Hamburská pravidla sice v mnoha ohledech vycházejí z pravidel Haagsko-Visbyjských, ale je na nich znát, že jsou o něco mladší, jelikož zohledňují aktuální aspekty ovlivňující námořní přepravu, čímž jsou vzájemná práva a povinnosti rozdělena mnohem spravedlivěji. Nicméně, jak už Autor uvedl výše, jejich dopad v praxi je na tento druh přepravy násobně nižší. Důvodů, proč nevešly v širší užívání, může být celá řada. Prvním z nich je možný tlak určitých zájmových skupin. Při

¹⁸⁰ Čl. 10, písm. a-c H-VP

zákonodárném procesu se často projevuje tzv. *lobby*, která ovlivňuje přijetí určitého předpisu. Toto se může projevovat i zde. Rejdařské korporace mohou mít nezanedbatelný vliv v jednotlivých národních parlamentech a úprava Haagsko-Visbyjských pravidel je pro ně v mnoha ohledech výrazně výhodnější. To neznamená, že by v České republice žádná *lobby* nebyla, ale námořní přeprava zde asi pochopitelně není mezi nejdůležitějšími tématy. S tímto může jít i ruku v ruce *lobby* pojišťovací, jelikož většina vlastníků nákladu nechá své přepravované zboží s velkou pravděpodobností pojistit.

Druhým důvodem jsou základní principy, na kterých jsou Hamburská pravidla postavena. Autorovi v některých případech připomínají českou úpravu, což se v diplomové práci projevilo mnohokrát, a to v kapitolách pojednávajících o dané materii v občanském zákoníku. To může plynout z jejich podobnosti s kontinentálním právem, z tohoto důvodu pro státy, jejichž právní řád je postaven na *common law*, může být úprava v Hamburských pravidlech v mnoha ohledech nová a neznámá. Lidé mají často tendence spoléhat na to, o čem ví, že alespoň nějakým způsobem funguje a mají to už vyzkoušené, z čehož potom může plynout neochota přijmout novou úpravu. Odrazem tohoto může být poslední pokus o globální unifikaci ve formě Rotterdamských pravidel, která jsou v porovnání s Haagsko-Visbyjskými pravidly modernější, ale na druhou stranu se jim podobají více než Hamburská. Autorovi to evokuje možnou snahu UNCITRAL pokusit se o kompromis mezi oběma pravidly, který ale nakonec stejně nebyl pro jednotlivé státy dostačujícím důvodem k ratifikaci.

Vzhledem k tomu, že je úprava přepravní smlouvy v občanském zákoníku postavena na objektivní odpovědnosti¹⁸¹, může být z pohledu českého práva překvapivá objektivní odpovědnost obsažená v Hamburských i v Haagsko-Visbyjských pravidlech. Autor považuje subjektivní odpovědnost obecně za jednoznačně výhodnější pro dopravce, to primárně kvůli tomu, že odesílatel musí prokázat zavinění dopravce a sekundárně tento druh odpovědnosti může dopravci přinášet více možností pro zproštění se předmětného závazku, než mu přináší taxativní výčet liberačních důvodů. Hamburská a Haagsko-Visbyjská pravidla uvedenou primární výhodu dopravci nepřinášejí, protože se v nich uplatňuje presumpce zavinění. Pokud jde o škodu způsobenou opožděným dodáním, jsou pro

¹⁸¹ § 2566 odst.1 OZ

dopravce výhodnější Haagsko-Visbyjská pravidla, jelikož tuto povinnost nestanovují. To ovšem nevylučuje její dobrovolné převzetí dopravcem v konosamentu, což se v praxi patrně často nestane vzhledem k tomu, že pravděpodobnost opožděného dodání může být vysoká, mnohem větší, než pravděpodobnost poškození nákladu.

Z pohledu trvání odpovědnosti jsou pro dopravce rovněž výhodnější Haagsko-Visbyjská pravidla. Na jednu stranu sice přímo uvádějí, které povinnosti je dopravce povinen splnit, čímž jsou z tohoto pohledu konkrétnější než Hamburská. Na stranu druhou ale jeho odpovědnost trvá dle Haagsko-Visbyjských pravidel po mnohem kratší časový úsek. Tento rozdíl mezi dobou bezprostředně předcházející vyplutí a dobou trvajícím od převzetí zboží až do jeho dodání, je na první pohled značný. Autor se domnívá, že se jedná z pohledu odpovědnosti dopravce o možná největší rozdíl mezi oběma pravidly.

Předmětné konvence shodně stanovují povinnost dopravce splnit náležitě své povinnosti, aby se dále mohl zprostit odpovědnosti na základě ostatních okolností. Obecně lze konstatovat, že také totožně stanovují možnost dopravce se exkulpat, pokud nastal případ, který nezavinil nenáležitým plněním svých povinností. Ale Haagsko-Visbyjská pravidla mu navíc dávají možnost zprostit se odpovědnosti i v některých dalších případech. Jedním z nich je například i nautické zavinění, které může být zapříčiněno chybou na straně dopravce. Pro něj jsou tedy i z pohledu této problematiky Haagsko-Visbyjská pravidla výhodnější.

Pokud škodu způsobí požár, jsou pro dopravce výhodnější pravidla Hamburská, protože se zde obrací důkazní břemeno v jeho prospěch. Dle úpravy v Haagsko-Visbyjských pravidlech musí prokázat, že jej nezavinil.

V případě společné havárie jsou obě konvence totožné, tudíž se nedá určit, která je pro dopravce výhodnější. Ohledně škody způsobené při přepravě živých zvířat je závěr v zásadě podobný. Dle úpravy v Hamburských pravidlech se dopravce může odvolávat na splnění pokynů daných odesílatelem. Naopak Haagsko-Visbyjská pravidla se v případě přepravy toho druhu nákladu neaplikují, v jejich režimu se tedy uplatní absolutní smluvní volnost. Záleží tedy, na jakých podmínkách se smluvní strany dohodnou. Lze předpokládat, že dopravce bude ve většině případů fakticky silnější smluvní stranou a bude mít tak tendence prosazovat podmínky, které budou nejvýhodnější právě pro něj. Z tohoto úhlu pohledu mu lze doporučit, aby se volbě Hamburských pravidel vyhnul.

Z hlediska omezení odpovědnosti, jsou pro dopravce výhodnější opět pravidla Haagsko-Visbyjská. Limity jsou nižší, čímž dopravce odpovídá méně. Dle tohoto režimu také v některých státech neztratí zmíněnou výsadu ani při způsobení škody jeho zaměstnancem z hrubé nedbalosti, což dle Hamburských pravidel nelze, protože tam se jednání zaměstnanců zaměstnavateli přičítá. Další výhoda, kterou mu Haagsko-Visbyjská pravidla mohou přinést je ustanovení o úplné ztrátě práva na náhradu škody v případě, kdy odesílatel do konosamentu vědomě uvede nesprávné údaje ohledně specifikace zboží.

Ohledně přepravy na palubě musí dopravce dbát zvýšenou pozornost, aby splnil podmínky pro oprávněnost takovéto přepravy stanovené v Hamburských pravidlech. Oproti tomu Haagsko-Visbyjská pravidla se na tento druh transportu neaplikují. Aby k tomuto došlo, musí být splněny ještě další podmínky, jejichž nesplnění by mohlo mít pro dopravce negativní dopad v podobě aplikace Haagsko-Visbyjských pravidel a ztráty některých výsad, které dopravci standardně poskytují. Pro něj je tedy výhodnější splnění všech požadavků, aby k aplikaci těchto pravidel nedošlo a opět nastala absolutní smluvní volnost, kterou bude pravděpodobně preferovat i před dobrovolnou volbou Hamburských pravidel.

Naopak nevýhodný může být pro dopravce režim Haagsko-Visbyjských pravidel v případě, kdy se na přepravě podílí více dopravců. Tato konvence vůbec předmětnou situaci neupravuje, čímž odesílateli odpovídá pouze subjekt, se kterým uzavřel přepravní smlouvu. Záleží čistě na vůli dopravců, jestli si spolu dohodnou nějaký regres. Z pohledu odesílatele to není relevantní. Hamburská pravidla jsou v tomto ohledu pro dopravce výhodnější. Stanovují podmínky, jejichž splněním nastane v případě vzniku škody výhradní odpovědnost dopravce, který měl v době jejího vzniku zboží ve své péči.

Hlavním cílem této diplomové práce byla odpověď na výzkumnou otázku, jestli jsou pro dopravce výhodnější Hamburská nebo Haagsko-Visbyjská pravidla. S ohledem na předešlé odstavce Autor konstatuje, že pro dopravce jsou jednoznačně výhodnější Haagsko-Visbyjská pravidla, a to z následujících důvodů:

1. Na rozdíl od Hamburských pravidel nestanovují odpovědnost za opožděné dodání.
2. Doba trvání odpovědnosti dopravce, jenž zahrnuje pouze časový úsek bezprostředně před a po vyplutí, je v Haagsko-Visbyjských pravidlech výrazně

kratší, než doba zahrnující celou přepravu, jako je tomu v pravidlech Hamburských.

3. Stanovují také více výjimek z odpovědnosti, čímž dávají dopravci více možností, jak se jí zprostit.
4. Neaplikují se na přepravu živých zvířat, strany mají tedy absolutní smluvní volnost. Hamburská pravidla tento druh přepravy naopak výslovně upravují.
5. Mají o 20% nižší limity pro omezení odpovědnosti a maximální částka, jakou dopravce odpovídá za škodu je tedy nižší.
6. Haagsko-Visbyjská pravidla se neaplikují na palubní přepravu, strany mají tedy opět absolutní smluvní volnost. Hamburská pravidla tomuto druhu přepravy nepřinášejí z pohledu dopravce výrazné výhody.
Naopak jejich volbu by měl dopravce zvážit z těchto důvodů:
 1. V případě škody vzniklé požárem, musí dopravce na základě Haagsko-Visbyjských pravidel prokázat, že vznik škody nezavinil. Hamburská pravidla u požárů důkazní břemeno obracejí, zavinění musí prokázat odesílatel.
 2. Jejich zásadním nedostatkem z pohledu Autora je odpovědnost dopravce za další dopravce podílející se na přepravě, kterou si sice tyto subjekty mohou upravit mezi sebou, ale daná dohoda nemá žádné účinky vůči odesílateli, jak je tomu při splnění určitých podmínek na základě Hamburských pravidel.

14. Seznam použitých zdrojů

14.1 Monografie

- BAATZ, Yvonne. *Maritime law*. 4. vydání. Abingdon: Informa Law from Routledge, 2017.
- BAATZ, Yvonne. *The Rotterdam Rules: a practical annotation*. Londýn: Informa, 2009.
- BERLINGIERI, Francesco. *International maritime conventions*. Abingdon: Informa law, 2014.
- BURROWS, Andrew. *English Private Law*. Oxford: Oxford University Press, 2013.
- FURNESS WILSON, John. *Carriage of goods by sea*. 7. vydání. Harlow: Pearson Longman, 2010.
- GIRVIN, Stephen. *Carriage of goods by sea*. 2. vydání. Oxford: Oxford University Press, 2011.
- HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016.
- HRNČIŘIKOVÁ, Miluše, RYŠAVÝ, Lukáš. *Mezinárodní právo soukromé: procesní otázky*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2014.
- HUDSON, Geoffrey. *The York-Antwerp Rules*. London: Lloyd's List, 2010.
- LLOYDS OF LONDON. *A Guide to the Hague and Hague-Visby rules: an LLP special report*. London: Lloyd's of London, 1985.
- LÜDDEKE, Christof, JOHNSON, David. *The Hamburg rules: from Hague to Hamburg via Visby*. 2. vydání. London: Lloyd's of London, 1995.
- KUBŮ, Lubomír a kol. *Teorie práva*. Praha: Linde, 2007.
- MANGONE, Gerrard. *United States Admiralty Law*. Haag: 1997, Kluwer Law International 114-116 s.
- NOVÁK, Radek, KOLÁŘ, Petr. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2016. 90-91 s.
- ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*. 4. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012.
- RHIDIAN, Thomas. *The modern law of marine insurance. Volume 4*. 4. vydání. Abingdon: Informa Law from Routledge, 2016.

- RIDLEY, Jasper Godwin, HARRIS, Brian. *Ridley's law of the carriage of goods by land, sea and air*. 8. vydání. London: Sweet & Maxwell, 2010.
- ROZEHNAL, Aleš. *Závazkové právo Obecná část deliktní právo*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014.
- ROZEHNALOVÁ, Naděžda a kol. *Úvod do mezinárodního práva soukromého*. Praha: Wolters Kluwer, 2017.
- SVATOŠ, Miroslav a kol. *Zahraniční obchod: Teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing, 2009.
- RICHARDSON, John. *The Hague and Hague-Visby Rules*. London: LLP Limited, 1998.

14.2 Odborné články

- ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ MACHYTKOVÁ VACA SEDLÁČEK & SPOL. Dodání zboží bez předložení konosamentu. *E-bulletin dopravního práva*, 2012, roč. 22, č. 2.
- COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL. Status of Ratifications to Brussels Conventions. *CMI YEARBOOK 2009*, 2009, roč. 16, č. 1.
- DEFOSSEZ, Delphine Aurelie Laurence. Seaworthiness: the adequacy of the Rotterdam Rules approach. *Maritime Law Journal*, 2016, roč. 28, č. 2.
- LANNAN, Kate. Behind the Numbers: The Limitation on Carrier Liability in the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, 2009, roč. 14, č. 4.
- LESNI, Claudiu. The Ship Owner's Obligation to Ensure Seaworthiness of the Ship - Implicit Obligation of the Ship Owner in the Charter Party. *Contemporary Readings in Law and Social Justice*, 2012, roč. 4, č. 2.
- PHILIPS, Zhang. Safety first: Reconstructing the concept of seaworthiness under the maritime labour convention 2006. *Marine Policy*, 2016, roč. 67, č. 2.
- TASSIOS, Petros, Choosing the Appropriate Venue: Maritime Arbitration in London or New York. *Journal of International Arbitration*, 2004, roč. 21, č. 4.
- WOLFE, Archibald John. The Hague Rules, 1921 Defining The Liabilities of Ocean Cargo Carriers Analyzed Clause of Clause. *Trade Information Bulletin*, 1922, roč. 19, č. 2.
- YONGGANG, Liang, ZHONSHENG, Li. Abolishing the Exemption of Liability for Fault in Ship Management in the Nautical Fault Exemption System. *China Oceans Law Review*, 2006, roč. 537.

14.3 Komentáře

- BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan (ed). *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014.
- FIALA, Josef. IN: ŠVESTKA, Jiří (ed). *Občanský zákoník Komentář (Svazek VI)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014.
- HORÁČEK, Tomáš. IN: ŠVESTKA, Jiří (ed). *Občanský zákoník Komentář (Svazek VI)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014.
- HRÁDEK, Jiří. IN: ŠVESTKA, Jiří (ed). *Občanský zákoník Komentář (Svazek VI)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014.

14.4 Právní předpisy

- sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s., Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montrealská úmluva).
- sdělení Ministerstva zahraničí č. 193/1996 Sb., Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží 1979
- vyhláška ministerstva dopravy č. 160/1956 Ú. I., o podmínkách přepravy nákladu po moři
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 62/1986 Sb., o Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti kontejnerů
- zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

14.5 Judikatura

- England and Wales High Court: Rozsudek ze dne: 30. listopadu 2011, *Sideridraulic Systems SpA and Anor v BBC Chartering and Logistic GmbH & Co KG*. EWHC 3106 (Comm).

14.6 Internetové zdroje

- HRADILOVÁ, Veronika, SVOBODOVÁ, Klára. *Úvod do mezinárodního práva soukromého* [online]. Evropské mezinárodní právo soukromé. 25. června 2015. Dostupné na <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/praf/js09/mps/web/pages/01.html>.

- INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. *Shipping and World Trade* [online]. ics-shipping.org, 20. dubna 2018 [cit. 20. dubna 2018]. Dostupné na <<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>>.
- ICONTAINERS INC. *What Fits in a 20-Foot Shipping Container?* [online]. iContainers, 1. ledna 2011 [cit. 17. března 2019]. Dostupné na <<https://www.icontainers.com/help/what-fits-20-foot-container>>.
- KOUKAL, JAN. *Kolik plave v moři kontejnerů.* [online]. lodninoviny.cz, 3. dubna 2018. Dostupné na <<https://www.lodninoviny.cz/Cruising/kolik-plave-v-mori-kontejneru>>.
- LOJDA, Jiří. *Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití* [online]. epravo.cz, 25. března 2018. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>>.
- MMF. *Special Drawing Right (SDR)* [online]. International Monetary Fund, 8. března 2019. Dostupné na <<https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>>.
- SQUIRES, Robin, SWEET Sarah. *Canada: Swept Overboard: Federal Court Finds Undeclared On-Deck Carriage Did Not Prevent Carrier From Limiting Liability Under Hague-Visby Rules.* [online] mondaq.com, 11. května 2017. Dostupné na <<http://www.mondaq.com/canada/x/593456/Marine+Shipping/Swept+Overboard+Federal+Court+Finds+Undeclared+OnDeck+Carriage+Did+Not+Prevent+Carrier+From+Limiting+Liability+Under+HagueVisby+Rules>>.
- UNCITRAL. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")* [online]. uncitral.org, 25. března 2018. Dostupné na <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html>.

14.7 Ostatní zdroje

- HAASOVÁ, Tereza. *Smluvní závazkové vztahy v mezinárodním právu soukromém.* Praha, 2016. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová.

- HERALECKÝ, Antonín. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží*. Praha, 2009. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí práce Monika Pauknerová.
- Jansson, Madeleine. *The consequences of a deletion of the nautical fault*. Göteborg, 2007. Diplomová práce. Göteborg University, School of Economics and Commercial Law. Vedoucí práce Svante O Johansson.
- KÁŠEK, Ondřej. *Analýza manipulačních prostředků a zařízení pro realizaci ložných operací*. České Budějovice, 2011. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zemědělská fakulta. Vedoucí práce Ivo Celjak.
- LOJDA, Jiří. *Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží se zaměřením na přepravu námořní*. Praha, 2013. s. 159. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Školitel Monika Pauknerová.
- Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, Brusel 23. února 1968
- Úmluva o přepravě pasažérů a jejich zavazadel po moři podepsaná v Athénách 13. prosince 1974
- Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, Brusel 25. července 1924
- Úmluva Organizace spojených národů o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či zčásti po moři, 23. září 2009
- VONDRÁČKOVÁ, Kristýna. *Odpovědnost v mezinárodní námořní přepravě*. Praha, 2012. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí Práce Jan Brodec.

15. Shrnutí

Autor se v této práci s názvem „Odpovědnost dopravce v mezinárodní námořní přepravě“ zabývá problematikou mezinárodního a občanského práva. Komplexně zkoumá jednotlivé oblasti ovlivňující toto téma jak z pohledu české, tak zahraniční právní úpravy.

V úvodu osvětluje volbu tématu této práce a stanovuje výzkumné otázky. Dále se zabývá pojmy českého občanského práva, které jsou pro diplomovou práci stěžejní. Konkrétně se jedná o vymezení pojmů odpovědnost, přepravní smlouva a odpovědnost z přepravní smlouvy. Také se zabývá prameny mezinárodního práva v obecné rovině.

Poté vymezuje základní pojem mezinárodní přepravy, kterým je unifikace. V návaznosti na něj zkoumá jednotlivé unifikace mezinárodní námořní přepravy, jejich historický vývoj, obecné znaky, kterými se vyznačují, procesem jejich ratifikace, stavem ratifikací dnes a také jejich vlivem na námořní přepravu.

V následujících kapitolách se zabývá konkrétními částmi jednotlivých unifikací, jež upravují odpovědnost dopravce. Každá z jednotlivých kapitol nejprve čtenáře seznamuje s úpravou platnou pro ČR, poté s historickým vývojem jednotlivých institutů, s komparací dané materie s úpravou přepravní smlouvy v občanském zákoníku a je zakončena pojednáním o způsobu regulace v ostatních státech, včetně přístupu národních soudů

Závěrem Autor shrnuje nabyté poznatky a vymezuje rozdíly mezi jednotlivými unifikacemi. Na základě tohoto porovnání dochází k závěru, že pro dopravce jsou nejvýhodnější Haagsko-Visbyjská pravidla, přičemž za jejich významnou nevýhodu považuje odpovědnost dopravce za dalšího dopravce, které se ve vztahu s odesílatelem nemůže zprostit.

16. Abstract

In this thesis, the Author deals with an issue belonging to an area of international and civil law called “Liability of carrier in international carriage by sea“. He comprehensively examines specific areas affecting the topic, including Czech as well as foreign legislation.

In the introduction, the Author’s choice of the topic is clarified and research questions for his thesis are specified. Further, the Author deals with the terms of Czech civil law, which are crucial for the rest of the thesis. Specifically, the Author defines terms such as liability, contract of carriage and liability from a contract of carriage. He also deals with the sources of international law in general.

Subsequently, he delimits unification as a basic term of international transport. In relation to that he examines individual unifications of international maritime transport, their historical development, general features they are characterized by, process of their ratification, the current state of ratifications and also their influence on maritime carriage.

In the following chapters, the Author deals with specific parts of particular unifications regulating the liability of the carrier. Each chapter acquaints the reader with Czech applicable law at first, then with the historical development of individual institutes, the comparison of the matter at hand with the relevant legislation of contract of carriage according to the civil code and lastly with the method of regulation in other countries including the approach of national courts.

Finally, the Author summarizes acquired knowledge and delimits the differences between individual unifications. Based on the comparison, he draws a conclusion that the Hague-Visby rules are the most advantageous for the carrier, while he considers the liability of the carrier for carriers performing a part of the voyage to be the most significant disadvantage, as the carrier cannot be relieved from its responsibility in relation to the shipper.

17. Klíčová slova

odpovědnost dopravce

přeprava

mezinárodní přeprava

námořní přeprava

Hamburská pravidla

Haagsko-Visbyjská pravidla

18. Keywords

liability of carrier

carriage

international carriage of goods

carriage by sea

Hamburg Rules

Hague-Visby Rules