

UNIVERZITA KARLOVA
PRÁVNICKÁ FAKULTA
Katedra obchodného práva

DIPLOMOVÁ PRÁCA

Téma diplomovej práce:

**Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej preprave tovarov so zvláštnym
zameraním na námornú prepravu**

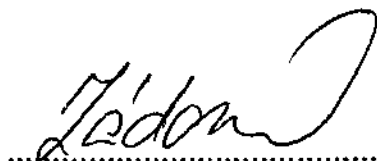
Vedúci diplomovej práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Katarína Zádorová
Cestice 255
044 71 Košice - okolie
Slovenská republika

PREHLÁSENIE

Prehlasujem, že som túto diplomovú prácu spracovala samostatne a že som vyznačila pramene, z ktorých som pre svoju prácu čerpala, spôsobom vo vedeckej práci obvyklým.

V Prahe dňa 07. januára 2008



.....

Dátum zahájenia diplomovej práce: 23. novembra 2006

Dátum ukončenia diplomovej práce: 07. januára 2008

Obsah:

1.	Úvod	1
2.	Medzinárodná preprava tovarov	2
2.1.	Všeobecná charakteristika	2
2.2.	Právna úprava vzťahov	3
2.2.1.	Materiálnoprávna priama úprava	3
2.2.2.	Kolízneprávna úprava	5
2.3.	Zmluvy uzatvárané v preprave	7
2.3.1.	Úvod	7
2.3.2.	Zmluva o preprave veci	7
2.3.3.	Zmluva o preprave nákladu	8
2.3.4.	Zmluva o preprave osôb	9
2.3.5.	Zmluva zasielateľská	9
2.3.6.	Zmluva o prevádzke dopravného prostriedku	10
2.3.7.	Zmluva o nájme dopravného prostriedku	10
2.3.8.	Záver	10
3.	Dopravné odbory	11
3.1.	Úvod	11
3.2.	Jednotlivé odbory	12
3.2.1.	Medzinárodná železničná preprava	12
3.2.2.	Medzinárodná cestná preprava	13
3.2.3.	Medzinárodná letecká preprava	14
3.2.4.	Vnútrozemská vodná preprava	16
3.2.5.	Námorná preprava	17
3.2.5.1.	Líniová doprava	18
3.2.5.2.	Trampova doprava	18
3.2.5.3.	Medzinárodná právna úprava – stručná charakteristika	18
3.2.6.	Multimodálna preprava	20
3.3.	Záver	21
4.	Zodpovednosť dopravcu v medz. námornej preprave tovarov	22
4.1.	Úvod	22
4.2.	Koncepcia zodpovednosti dopravcu	23

4.2.1.	Pojem	23
4.2.2.	Zodpovednosť dopravcu podľa občianskeho zákonníka	25
4.2.2.1.	Zodpovednosť za škodu na zásielke	25
4.2.2.2.	Zodpovednosť dopravcu za neprevedenie prepravy včas	26
4.2.2.3.	Zodpovednosť za škodu na zdraví alebo na batožine	27
4.2.3.	Zodpovednosť dopravcu podľa obchodného zákonníka	27
4.2.3.1.	Zodpovednosť za škodu na zásielke	27
4.2.5.	Záver	29
4.3.	Právna úprava zodpovednostných vzťahov v medzinárodnej námornej preprave tovarov	30
4.3.1.	Vývoj a charakteristika	30
4.3.1.1.	Komisia OSN pre medzinárodné obchodné právo	31
4.3.1.2.	Medzinárodný ústav pre zjednocovanie súkromného práva v Ríme	31
4.3.2.	Haagske pravidlá 1924	32
4.3.2.1.	Označenie, účinnosť, význam a vzťahy	32
4.3.2.2.	Obsah Dohody 1924	34
4.3.3.	Haagsko-visbyské pravidlá 1968 (Protokol 1968)	37
4.3.3.1.	Úvod	37
4.3.3.2.	Ratifikačný proces	37
4.3.3.3.	Význam a úloha	39
4.3.3.4.	Zvláštnosti úpravy	41
4.3.3.5.	Záver	41
4.3.4.	Hamburgské pravidlá 1978 (Dohoda 1978)	42
4.3.4.1.	Priebeh tvorby Dohody 1978	42
4.3.4.2.	Obsah Dohody 1978	43
4.3.4.2.1.	Definície	44
4.3.4.2.2.	Rozsah použitia	44
4.3.4.2.3.	Zodpovednosť dopravcu	45
4.3.4.3.	Ratifikačný proces Dohody 1978	52
4.3.5.	Záver	53
4.4.	Pramene právnej úpravy	55
4.4.1.	Európska Únia	55
4.4.2.	Česká republika	56

5.	Prepravné dokumenty	57
5.1.	Konosament	57
5.1.1.	Pojem	57
5.1.2.	Význam a funkcie	58
5.1.3.	Druhy konosamentu	60
5.1.4.	Konosament v Dohode 1978	60
5.2.	Charter-party	62
5.2.1.	Všeobecná charakteristika	62
5.2.2.	Druhy Charter-party	63
5.2.3.	Určenie námorného dopravného	63
5.3.	Námorná sprievodka	64
6.	Poistenie v nákladnej námornej preprave	65
6.1.	Všeobecná charakteristika	65
6.2.	Poistenie nákladu/tovaru (tzv. Cargo)	65
6.3.	Poistenie zodpovednosti vlastníka/prevádzkovateľa lode	67
6.3.1.	Bežné krytie	67
6.3.2.	Prípady nekrytia	68
6.3.3.	P&I Clubs	68
7.	Havária	69
7.1.	Pojem a druhy	69
7.2.	General Average	70
7.2.1.	Yorsko-antverpské pravidlá	70
7.2.2.	Hamburgské pravidlá	71
7.2.3.	Česká republika	71
7.2.4.	Záver	71
8.	Záverom	72
	Zoznam použitých skratiek	74
	Zoznam prameňov a literatúry	76

1. Úvod

S realizáciou medzinárodného obchodu, a s tým neodmysliteľne spojeného vývozu a dovozu, súvisí celá rada činností, z ktorých preprava predstavuje nezastupiteľnú zložku. Prax neustále potvrdzuje, že obchod a doprava sú nerozlučne späté a že dobre fungujúce dopravné služby sú predpokladom úspešného obchodovania¹. V súčasnom globalizovanom svete, ktorého jednotlivé články sa čoraz viac navzájom prepájajú a od seba závisia, vzrastá záujem o celú radu aktivít, ktorých existencia je pre globalizáciu práve nevyhnutná. Medzi jednu z takto charakterizovaných činností patrí bez pochyby námorná preprava.

Význam námornej prepravy je úzko spätý jednak s geografickou polohou Českej republiky ako vnútrozemského štátu², ktorý nemá bezprostredný prístup k námorným prístavam ako aj s nutným rozsiahlym zapojením českej ekonomiky do medzinárodnej obchodnej spolupráce.

Námorná preprava je veľmi rozsiahly odbor a zahŕňa celú radu priemyselných, administratívnych, obchodných, právnych a ďalších činností. V medzinárodnom námornom svete sa používa pre túto činnosť ako celku výrazu „námorný priemysel“³.

Námorná preprava má, objektívne vzato, celú radu tzv. „naj“. Je celosvetovo najrozšírenejším, najstarším, ale patrne aj najzložitejším dopravným oborom, aký kedy ľudstvo dosiaľ poznalo. Námorná preprava veľmi aktívne spoluvytvárala všetky výrobné a obchodné vzťahy. Nemožno sa preto diviť, že je napríklad medzi obchodnými aktivitami nazývaná „the mother of business“⁴ a medzi jednotlivými dopravnými odbormi „matkou dopravných odborov“. Preto by mala byť aj vnútrozemskými štátmi práve v tomto kontexte chápaná a hodnotená.

¹ ŠUBERT, M. *Realizace Incoterms v dopravě a pojištění*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003. str. 11

² definícia vnútrozemského štátu vid'.: čl. 124 odst. 1 písm. a) Dohody OSN o morskom práve z roku 1982, POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Obecně mezinárodní právo v dokumentech*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2000. str. 103

³ z anglického originálu „shipping industry“

⁴ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspi, 2005. str. 5

Je zrejmé, že si súčasné svetové obchodné vzťahy už nemožno predstaviť bez námornej prepravy⁵, ktorá vo vzájomnej medzinárodnej ekonomickej spolupráci zohráva významnú akceleračnú úlohu, a to ako po kvalitatívnej, tak aj po kvantitatívnej stránke. Námorná preprava tak sama veľmi aktívne ovplyvňuje nie len ekonomickú podstatu svetového reprodukčného procesu, ktorý rozvíja, ale preniká aj do rady ďalších vzťahov mimo ekonomiku.

V mojej práci som sa zamerala na jednu z dôležitých problematik medzinárodnej prepravy, a to na oblasť zodpovednostných vzťahov, konkrétne na zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej preprave tovarov so zvláštnym zameraním na námornú prepravu. Cieľom tejto práce nie je komplexný rozbor tejto veľmi rozsiahlej problematiky, ale poskytnutie zrozumiteľného prehľadu medzinárodnej unifikovanej právnej úpravy, ako aj stručného popisu so zodpovednosťou dopravcu v námornej preprave bezprostredne súvisiacich otázok, pojmov prepravných dokumentov, poistení a spoločnej havárie. S ohľadom na rozsah tejto práce som sa obmedzila len na niekoľko vybraných problémov, ktorých rozbor považujem za zvlášť aktuálny a často opomínaný. Než pristúpim k vlastnej téme tejto práce, domnievam sa, že je dôležité poskytnúť aspoň všeobecnú charakteristiku právnej úpravy vzťahov z medzinárodnej prepravy tovarov, ako aj prehľad a rozbor právnej úpravy regulujúcej jednotlivé dopravné odbory.

2. Medzinárodná preprava tovarov

2.1. Všeobecná charakteristika

Medzinárodná preprava býva spravidla definovaná ako preprava, ktorej miesto východzie a miesto cieľové (miesto odoslania a miesto určenia tovaru) sa nachádzajú v rôznych štátoch, tzn. že sa tovar alebo osoby prepravujú cez hranice štátov, a to na základe jedinej prepravnej zmluvy. V niektorých prípadoch sa východzie a cieľové miesto dokonca môžu nachádzať v jednom a tom samom štáte, avšak časť prepravy sa uskutočňuje na území iného štátu⁶.

⁵ ročne sa námornou cestou prepraví cca 8,1 mrd. tón tovaru

⁶ KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M. et. al. *Úvod do práva medzinárodného obchodu*. 1. vyd. Dobrá voda u Pelhřimova: Aleš Čeněk, 2003. str. 261

S narastajúcim počtom medzinárodnej výmeny a obehu tovaru stúpa automaticky aj význam medzinárodnej prepravy, teda prepravy prekračujúcej hranice štátov. Tento fakt zo sebou prináša dôležitú problematiku liberalizácie a odstraňovania prekážok medzinárodnej dopravy. Bez slobody medzinárodnej prepravy by neexistoval ani medzinárodný obeh tovaru⁷, tak nevyhnutný pre medzinárodné obchodné vzťahy.

Medzinárodná preprava tovarov vtláča právnej úprave zodpovednosti dopravcu jeden z výrazných rysov. Pohľad na túto otázku sa rozširuje o zvláštnu právnu problematiku, ktorá je daná existenciou medzinárodného prvku vo skúmaných vzťahoch. Celá téma sa tak presúva do úrovne právnej úpravy občianskoprávných vzťahov s medzinárodným prvkom⁸.

Medzinárodné právo súkromné predpokladá pre právnu úpravu vzťahov v medzinárodnej preprave riešenia kolízne právne v rámci právnych poriadkov jednotlivých štátov, ako aj riešenia pomocou medzištátne unifikovaných občianskoprávných noriem materiálne právneho, prípadne kolízne právneho charakteru.

2.2. Právna úprava vzťahov

2.2.1. Materiálnoprávna priama úprava

Typickou oblasťou medzinárodného obchodu, v ktorej právna unifikácia dosiahla významných úspechov, je práve oblasť medzinárodnej prepravy tovarov. Zjednocovanie úpravy medzinárodnej prepravy tovarov pomocou zvláštnych materiálne právnych noriem obsiahnutých v medzištátne prijímaných právnych inštrumentoch⁹ je vecne opodstatnené.

Zvláštny charakter právnych vzťahov, ktorý so sebou prináša existencia medzinárodného prvku, vecne odôvodňuje prijímanie spoločných právnych riešení, ktoré sa prípadne môžu odchyľovať od jednotlivých vnútroštátnych úprav. Medzinárodne jednotná úprava je predsa len vždy určitým kompromisom medzi pojatím rôznych právnych poriadkov, a to ako po

⁷ HERDEGEN, M. *Internationales Wirtschaftsrecht*. 5. vyd. Mnichov: C.H.Beck, 2005. str. 167

⁸ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. In *Studie ČSAV*. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. číslo 22. str. 42

⁹ bližšie k problematike zmluvného práva viď.: POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 3. vyd. Praha: C.H.Beck, 2002. str. 163 a nasl.

stránke formálnej, v zmysle rôzneho právneho vyjadrenia, tak prirodzene aj po stránke obsahovej.

V oblasti medzinárodnej prepravy existuje v súčasnosti rozsiahla medzinárodne unifikovaná právna úprava prepravnej zmluvy, obsiahnutá v medzinárodných zmluvách. Do značných podrobností sú medzinárodne upravené najmä otázky prepravných dokumentov a zodpovednosti dopravcu, teda kľúčové momenty celej úpravy. Kogentné ustanovenia medzinárodných zmlúv sú zamerané často tiež na ochranu užívateľa prepravy, ktorý je v týchto právnych vzťahoch slabšou zmluvnou stranou¹⁰.

Unifikácia materiálnoprávnej úpravy zmluvných vzťahov z medzinárodnej prepravy má na jednej strane svoje nesporné praktické výhody a prednosti, pretože podstatne uľahčuje realizáciu týchto vzťahov, na strane druhej sa jedná o komplikovaný proces, v ktorom je potreba skĺbiť širokú škálu problémov. Prirodzene sa nejedná iba o problém právny.

V unifikovanej úprave sa premietajú a stretávajú rôzne záujmy, výrazne sa odrážajú ekonomické a politické podmienky, ktoré vedú k určitému právnemu riešeniu, adekvátnemu situácii na dopravnom trhu. Konkrétne sa jedná o tlak dopravcov, tzn. subjektov realizujúcich dopravu, v smere k čo možno najmiernejšej úprave ich zodpovednosti, na druhej strane o presadzovanie záujmov užívateľov prepravy, tzn. odosielateľov a príjemcov tovaru, resp. predávajúcich a kupujúcich, ktorí všeobecne smerujú k čo najprísnejšej právnej úprave zodpovednosti dopravcov. Svoje slovo majú však aj ďalšie subjekty zainteresované na preprave, ako sú zasielateľia, poisťovatelia a banky, ktoré môžu uvedené kontradiktórne záujmy zmluvných strán na konkrétnej úprave zodpovednosti výrazne ovplyvňovať a dokonca aj modifikovať ich zásadné stanoviska k prísnosti či miernosti určitej úpravy. Nesmieme taktiež pozabudnúť na fakt, že spoločné právne riešenia sú prijímané na úrovni štátov s rôznymi politickými a ekonomickými záujmami a s rozdielnymi právnymi systémami, ktoré sa môžu na týchto riešeniach, výrazne podieľať¹¹.

¹⁰ KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M. et. al. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. 1. vyd. Dobrá voda u Pelhřimova: Aleš Čeněk, 2003. str. 262

¹¹ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. In *Studie ČSAV*. 1. vyd. Praha: Academia, 1985. číslo 22. str. 11

Taktiež paralelnosť unifikovaných právnych úprav, teda existencia zmlúv staršieho dátumu vedľa nových právnych inštrumentov, prináša so sebou nie malé problémy. Okrem rozdielnych úprav právnych vzťahov z hľadiska predmetu úpravy, zahrňujú veľa aj rozdielnych účastníkov, tzn. zmluvné štáty. Roztrieštenosť a nepriehľadnosť právnych úprav, ktoré vo svojich dôsledkoch vedú k právnej neistote, môžu len ťažko prispievať k naplneniu cieľov, ktoré sú vyjadrované v preambulách medzinárodných unifikácií, tzn. k predovšetkým k uľahčeniu priebehu medzinárodného obchodného styku a odstraňovania prekážok rozvoja medzinárodného obchodu.

V právnej úprave medzinárodného obchodu zaujíma významné miesto rozlišovanie medzi univerzálnou a regionálnou unifikáciou, ktoré vychádzajú predovšetkým z územného hľadiska. Všeobecne sa má za to, že vedľa univerzálnej unifikácie sa môže aj vo svetovom obchode významne uplatňovať unifikácia obmedzená iba na určitú oblasť, ktorej štáty majú k sebe ekonomicky a aj z hľadiska svojich právnych tradícií bližšie. Regionálna unifikácia sa tak stáva realitou a nutnosťou a často môže predstavovať nevyhnutný medzistupeň, ktorý neskôr vedie k prijatiu úpravy univerzálnej¹².

2.2.2. Kolízneprávna úprava

Kolízne právna problematika právnej úpravy zodpovednostných vzťahov pri medzinárodnej preprave tovarov je vzhľadom ku značnému úspechu unifikovanej materiálne právnej úpravy na tomto poli odsunutá do pozadia, resp. je obmedzená na otázky, v ktorých sa zatiaľ unifikácie nepodarilo dosiahnuť, alebo kde sa materiálna unifikácia zatiaľ nejaví ako najvhodnejšia metóda regulácie.

Tam, kde nebola prijatá medzinárodne jednotná úprava, poprípade kde takáto úprava síce existuje, ale nie je záväzná pre Českú republiku¹³, a tam kde nebude aplikované komunitárne právo¹⁴, je potrebné postupovať podľa obvyklých pravidiel medzinárodného práva

¹² PAUKNEROVÁ, M. *Unifikace práva v mezinárodním obchodě a její limity*. Právník, 1986, str. 34 a nasl.

¹³ k problematike vzťahu ústavného poriadku ČR k medzinárodnému právu bližšie viď :

PAVLÍČEK, V. et. al. *Ústavní právo a státověda: II. Díl, Ústavní právo české republiky, část 1.*. 1 vyd. Praha: Linde Praha a.s., 2001. str. 121 a nasl.

¹⁴ k pojmom bližšie viď TICHÝ, L. et. al. *Evropské právo*. 3. vyd. C.H.Beck, 2006. str. 285 a nasl., DĚDIČ, J.; ČECH, P. *Obchodní právo po vstupu ČR do EU*. 1.vyd. Praha: Bova Polygon, 2004. str. 356-362

súkromného pre oblasť záväzkových vzťahov¹⁵. To znamená, že sa v regulácii vzťahov s medzinárodným prvkom uplatňujú kolízne normy, ktoré určujú právny poriadok rozhodný pre posúdenie daného právneho vzťahu. Zložitost' prepravne právnych vzťahov sa tu pritom prejavuje nie len rozmanitosťou materiálne právnych riešení právnych poriadkov jednotlivých štátov, ale aj rozmanitosťou kolíznych kritérií, podľa ktorých je rozhodné právo určované.

Pre záväzkové vzťahy vyplývajúce zo zmlúv sa v prevažujúcej väčšine právnych poriadkov používa na prvom mieste práva zvoleného stranami. Voľba práva sa všeobecne pripúšťa pre zmluvy záväzkového práva, niektoré úpravy používajú širšieho pojmu záväzkov z právnych úkonov¹⁶.

Pokiaľ nebol účastníkmi daného prepravného vzťahu zvolený rozhodný právny poriadok, ponúka sa pre jeho určenie niekoľko kolíznych kritérií, z ktorých ale ani jedno jediné nedáva a priori uspokojivé riešenie. V úvahu prichádzajú najmä právny poriadok sídla dopravcu, právny poriadok miesta odoslania tovaru alebo miesta určenia, miesta kde nastala škodná udalosť, miesta uzatvorenia prepravnej zmluvy, ale aj miesta, kde sa tovar nachádza, a pod.¹⁷.

Kolízny normám pripadá zvláštny význam najmä vo vnútrozemskej plavbe a sčasti v kombinovanej preprave, v námornej preprave vtedy, ak sa jedná o charter-party; a ďalej prirodzene vo všetkých ďalších otázkach, ktoré jednotná medzinárodná úprava nepokrýva, najmä v úprave zasielateľskej zmluvy a ďalších zmluvných typov¹⁸.

¹⁵ k pojmom bližšie viď KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 6. vyd. Brno: Doplněk, 2004. str.295 a nasl.

¹⁶ KUČERA, Z. *Srovnávací otázky mezinárodního práva soukromého*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1996. str. 80 a nasl.

¹⁷ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. In *Studie ČSAV*. 1. vyd. Praha: Academia. 1985. číslo 22. str. 43

¹⁸ KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M. et. al. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. 1. vyd. Dobrá voda u Pelhřimova: Aleš Čeněk, 2003. str. 262

2.3. Zmluvy uzatvárané v preprave

2.3.1. Úvod

Zmluvy uzatvárané v medzinárodnej preprave nadobúdajú pre medzinárodný obchodný styk čoraz väčšieho významu, a to najmä v súvislosti s postulátmi ako sú napr. voľný pohyb tovarov, osôb a služieb, tzn. v súvislosti s ekonomickou integráciou štátov. Význam dopravy všeobecne, ako aj pre fungovanie spoločného trhu Európskeho spoločenstva, to znamená aj pre ekonomiku Českej republiky, každoročne stúpa¹⁹.

Medzi zmluvy o doprave²⁰ patrí niekoľko rozdielnych zmluvných typov. Ich úpravu nachádzame v českom právnom poriadku v ustanoveniach občianskeho zákonníka, obchodného zákonníka, ale aj v jednotlivých prevádzacích predpisoch²¹.

V oblasti medzinárodnej prepravy budú mať pred úpravou v občianskom zákonníku alebo v obchodnom zákonníku prednosť medzinárodné zmluvy, pokiaľ sú pre Českú republiku záväzné a boli uverejnené v Zbierke zákonov²². Ustanovenia občianskeho alebo obchodného zákonníka sa použijú iba v prípade, že takáto medzinárodná zmluva neobsahuje úpravu odlišnú²³.

2.3.2. Zmluva o preprave vecí

Zmluvou o preprave vecí sa dopravca zaväzuje odosielateľovi, že prepraví vec (zásielku) z určitého miesta (miesto odoslania) do určitého iného miesta (miesto určenia), a odosielateľ

¹⁹ k pojmom bližšie vid'.: TICHÝ, L. et. al. *Evropské právo*. 3. vyd. C.H.Beck, 2006. str. 699 a nasl.

²⁰ v zmysle zákona č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, v znení noviel a doplnkov, §10, odst. 2, písm. c, ďalej len „ZMPS“

²¹ KNAPPOVÁ, M; ŠVESTKA, J. et. al. *Občianské právo hmotné, Svazek II., díl třetí: Závazkové právo*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2002. str. 292 a nasl.

²² § 756 n. ObchZ

²³ PELIKÁNOVÁ, I. et. al. *Obchodní právo – 2.díl*. 2. vyd. Praha: Aspi. 2003. str. 320; zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, v znení noviel a doplnkov, § 82, odst. 2 stanoví: „Pokiaľ medzinárodná zmluva, ktorou je Česká republika viazaná, nestanoví inak, použije sa vo veciach námornej prepravy ustanovení občianskeho zákonníka a obchodného zákonníka o preprave.“

sa zaväzuje zaplatiť mu odplatu (prepravné)²⁴. Obchodný zákonník upravuje tento zmluvný typ ako tzv. relatívny obchod .

Úprava zmluvy o preprave vecí má všeobecnú povahu a týka sa všetkých druhov prepravy. Zvláštnosti jednotlivých druhov prepravy avšak vyvolávajú potrebu základnú všeobecnú úpravu doplniť podrobnejšie úpravou v prevádzacích predpisoch, ktoré tieto zvláštnosti rešpektujú. Prevádzacími predpismi sú prepravné poriadky. V súčasnej dobe platia prepravné poriadky pre verejnú železničnú dopravu (nariadenie vlády č. 1/2000 Sb., v novelizovanom znení), cestnú dopravu (vyhl. č. 133/1964 Sb., v novelizovanom znení) a leteckú dopravu (vyhl. č. 17/1996 Sb., v novelizovanom znení)²⁵.

Zmluva o preprave vecí podľa obchodného zákonníka bude uzatváraná predovšetkým medzi podnikateľmi²⁶ pri ich podnikateľskej činnosti, eventuálne v prípadoch predpokladaných § 261 odst. 2 a § 262 ObchZ. V ostatných prípadoch sa bude na právny vzťah účastníkov zmluvy o preprave vecí aplikovať úprava občianskoprávna.

2.3.3. Zmluva o preprave nákladu

Zmluvou o preprave nákladu odosielateľovi vzniká právo, aby mu dopravca za prepravné zásielku prepravil do určeného miesta a vydal ju určitému príjemcovi²⁷. Nákladnou prepravou sa rozumie preprava hnutelných vecí, zásielok, realizovaná dopravcom v prospech osôb, tzv. prepravcov, ktorí vystupujú v konkrétnom právnom vzťahu o preprave nákladu ako odosielateľ a príjemca.

²⁴ zákon č. 40/1964 Sb., občiansky zákonník, v znení noviel a doplnkov, § 765 n., ďalej len „občiansky zákonník“ alebo „OZ“ a zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákonník, v znení noviel a doplnkov, § 610 n., ďalej len „obchodný zákonník“ alebo „ObchZ“;

v slovenskom práve pre porovnanie zákon č. 40/1964 Zb., občiansky zákonník, v znení noviel a doplnkov, § 765 n. a zákon č. 513/1991 Zb., obchodný zákonník, v znení noviel a doplnkov, § 610 n.

²⁵ ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. et. al. *Obchodní zákonník: komentář*. 11. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006. str. 1305 a nasl.

²⁶ § 2 odst. 2, § 21 ObchZ

²⁷ § 765 n. OZ

Ustanovenia o nákladnej preprave obsiahnuté v občianskom zákonníku upravujú vzťahy, ktoré sú spoločné pre všetky druhy nákladnej prepravy²⁸. Obe právne úpravy sú do určitej miery odlišné, najmä z hľadiska zodpovednosti dopravcu za škodu na zásielke a preukazovaní existencie liberačných dôvodov.

2.3.4. Zmluva o preprave osôb

Zmluvou o preprave osôb sa dopravca zaväzuje prepraviť cestujúceho do miesta určenia riadne a včas a cestujúci sa zaväzuje zaplatiť cestovné²⁹. Vzťah zo zmluvy o preprave osôb sa riadi obchodným zákonníkom iba v prípade, že takúto zmluvu uzatvárajú podnikatelia pri svojej podnikateľskej činnosti.

2.3.5. Zmluva zasielateľská

Zmluvou zasielateľskou³⁰ sa zasielateľ zaväzuje príkazcovi, že mu vo vlastnom mene na jeho účet obstará prepravu vecí z určitého miesta do určitého iného miesta, a príkazca sa zaväzuje zaplatiť zasielateľovi odplatu³¹. K splneniu svojho záväzku môže zasielateľ použiť tzv. medzizasielateľa, tzn. ďalšieho zasielateľa. Voči príkazcovi však zostáva zodpovedný zasielateľ. Za škodu vzniknutú na prevzatej zásielke pri realizovaní prepravy zodpovedá zasielateľ. Tejto objektívnej zodpovednosti sa zbaví iba v prípade, že preukáže, že škodu nemohol odvrátiť ani pri vynaložení náležitej starostlivosti³². Obstaraním prepravy sa rozumie predovšetkým uzatvorenie zmlúv o preprave vecí do dohodnutého miesta určenia. Zmluva zasielateľská je druhom zmluvy komisionárskej.

Právna úprava Českej republiky je prísnejšia ako úprava zasielateľskej zmluvy v ktoromkoľvek inom európskom štáte, kde sú všeobecne stanovené hranice zodpovednosti zasielateľa. Dokonca aj v Slovenskej republike bola už zodpovednosť zasielateľa vymedzená stanovením určitej limitnej hranice³³.

²⁸ ŠVESTKA, J. et. al. *Občianský zákoník: komentář*. 10. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006. str. 1341 a nasl.

²⁹ § 760 n. OZ

³⁰ bližšie k problematike vid'.: MAREK, K. *Smlouva zasílatelská*. Právní rozhledy, 1999, 7/11, str. 566-569

³¹ § 601 n. ObchZ

³² PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. 1. vyd. Praha: Aspi, a.s., 2006. str. 252-253

³³ ŠUBERT, M. *Realizace Incoterms 2000 v dopravě a pojištění, Přílohy*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003.

2.3.6. Zmluva o prevádzke dopravného prostriedku

Zmluvou o prevádzke dopravného prostriedku (tzv. Charter-party) sa poskytovateľ prevádzky dopravného prostriedku (prevádzkovateľ) zaväzuje prepraviť náklad určený objednávateľom prevádzky dopravného prostriedku. Ku splneniu tohto záväzku sa prevádzkovateľ zaväzuje s dopravným prostriedkom buď vykonať jednu alebo viac vopred určených ciest (tzv. trip charter), alebo v priebehu dohodnutej doby vykonať cesty podľa určenia objednávateľa prevádzky dopravného prostriedku (tzv. time charter). Objednávateľ sa zaväzuje zaplatiť odplatu³⁴. Predmetom prevádzky podľa tejto zmluvy môže byť vo všeobecnosti každý dopravný prostriedok, aj keď praktické použitie je najmä u lodí, lietadiel a kamiónov. Predmetom prepravy podľa tejto zmluvy je iba náklad, nie však osoby. Vzťah zmluvou založený sa riadi vždy obchodným zákonníkom³⁵.

2.3.7. Zmluva o nájme dopravného prostriedku

Zmluvou o nájme dopravného prostriedku sa prenajímateľ zaväzuje prenechať nájomcovi dopravný prostriedok na dočasné užívanie a nájomca sa zaväzuje zaplatiť odplatu (nájom)³⁶. Táto zmluva je taktiež použiteľná na všetky druhy dopravných prostriedkov, a to ako aj pre dopravu nákladnú, tak aj pre dopravu osobnú.

2.3.8. Záver

Vedľa predpisov správnej povahy k jednotlivým odborom dopravy, majú z hľadiska úpravy práv a povinností účastníkov prepravných vzťahov zásadný význam prepravné poriadky a tarify. Tie poskytujú podrobnejšiu úpravu osobnej a nákladnej prepravy. V rámci tejto úpravy môžu prepravné poriadky tiež prevziať ustanovenia platné v medzinárodnej preprave pre prepravu vnútroštátnu³⁷.

Prepravné poriadky sú prevádzacie právne predpisy, ktoré upravujú základné prepravné podmienky pre jednotlivé odbory dopravy, dopĺňujú všeobecnú úpravu občianskeho

³⁴ porovnaj § 638 n. ObchZ

³⁵ PELIKÁNOVÁ, I. et. al. *Obchodní právo – 2. díl. 2. vyd.* Praha: Aspi. 2003. str. 324

³⁶ § 630 n. ObchZ

³⁷ § 772 OZ

a obchodného zákonníka tým, že podrobnejšie vymedzujú práva a povinnosti účastníkov prepravných zmlúv.

Stručným opisom jednotlivých zmluvných typov uzatváraných v preprave, upravených českým právnym poriadkom, som chcela vytvoriť teoretický základ pre možnosť rozboru samotnej problematiky zodpovednostných vzťahov v jednotlivých dopravných odboroch, ktorým venujem pozornosť v ďalšej stati mojej práce.

3. Dopravné odbory

3.1. Úvod

Medzinárodne unifikovaná materiálnoprávna úprava hospodárskych vzťahov vznikajúcich zo zmluvy o preprave tovarov existuje dnes už takmer vo všetkých dopravných odboroch: v železničnej, cestnej, leteckej a námornej preprave, ako aj v kombinovanej či multimodálnej preprave, tzn. preprave uskutočňovanej najmenej dvoma druhmi dopravných prostriedkov, za použitia jedinej prepravnej zmluvy³⁸. Občianskoprávne vzťahy z vnútrozemskej vodnej dopravy sú doposiaľ upravované iba regionálne v rámci niektorých dôležitých riečnych systémov, v Európe najmä v oblasti Dunaja a Rýna.

Voľba dopravnej cesty a dopravného prostriedku je predovšetkým vymedzená určením dodacej doložky v kúpnej zmluve. Pri rozhodovaní zohrávajú taktiež veľkú úlohu hlavne charakteristické vlastnosti toho ktorého dopravného odboru, a to konkrétne rýchlosť, spoľahlivosť, dostupnosť, flexibilita, nákladnosť, prípadne tradície a zaužívané spôsoby prepravy.

³⁸ k problematike bližšie viď.: ROGERT, M. *Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransport*. (Dizertačná práca). Hamburg: 2005. str. 35 a nasl. – Universität Hamburg

3.2. Jednotlivé odbory

3.2.1. Medzinárodná železničná preprava

Železničná preprava je jednou z tradičných dopravných odborov v strednej Európe. Najdôležitejšou medzinárodnou zmluvou upravujúcou medzinárodnú železničnú prepravu, ktorou je Česká republika viazaná je Dohoda o medzinárodnej železničnej preprave³⁹, ktorá bola uzatvorená v Berne v r. 1980 a ktorá jednotne upravuje prepravu po železniciach zmluvných štátov⁴⁰. Dňa 01.07.2006 vstúpila v účinnosť revidovaná COTIF v znení podľa meniaceho protokolu podpísaného na Valnom zhromaždení Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu⁴¹ v apríli 1999 vo Vilniuse⁴².

V tejto tzv. priamej železničnej preprave sa aplikujú:

a) jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožiny (CIV), tvoriacu prípojku A k Dohode COTIF;

b) jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej preprave tovaru (CIM)⁴³, tvoriacu prípojku B k Dohode COTIF.

Pre prepravu tovaru je prepravným dokladom náložný list. Zmluva o preprave je uzatvorená, akonáhle odosielajúca železnica prijala k preprave tovar s náložným listom. Náložný list, ktorý je orazítkovaný, je dôkazom o uzatvorení a obsahu prepravnej zmluvy. Železnica, ktorá prijala tovar s náložným listom k preprave, zodpovedá za realizáciu prepravy po celej prepravnej ceste až do jej dodania. Každá nasledujúca železnica tým, že prevzala tovar s náložným listom, vstupuje do prepravnej zmluvy podľa tohto dokladu a preberá na seba z toho vyplývajúce záväzky. Železnica zodpovedá za škodu, ktorá vznikla úplnou alebo čiastočnou stratou alebo poškodením tovaru v dobe od prijatia tovaru k preprave až do jeho dodania, ako aj za škodu, ktorá vznikla prekročením dodacej lehoty. Železnica je zbavená

³⁹ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, ďalej len „COTIF“

⁴⁰ vyhlásená pod č. 8/1985 Sb., v novelizovanom znení

⁴¹ Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, ďalej len „OTIF“

⁴² publikovaná v Sbírcе mezinárodních smluv č. 49/2006, časťka 26

⁴³ vyhláška č. 106/1975 Sb.

tejto zodpovednosti v prípade, že bol vznik škody zavinený oprávneným, príkazom oprávneného nevyplývajúcim zo zavinenia železnice, vlastnou vadou tovaru alebo okolnosťami, ktoré železnica nemohla odvrátiť a ktorej následkom nemohla predísť.

Jednotné právne predpisy CIM rozpoznávajú odškodnenie, ktoré je železnica povinná poskytnúť pri úplnej alebo čiastočnej strate tovaru, pri úbytku hmotnosti, pri poškodení tovaru a pri prekročení dodacej lehoty. Hranica odškodnenia za každý chýbajúci kilogram hrubej hmotnosti činí 17 SDR⁴⁴.

3.2.2. Medzinárodná cestná preprava

Výhody tohto dopravného odboru spočívajú v jeho rýchlosti, všeobecnej dostupnosti, dodávke „z domu do domu“ a možnej úspore obalov.

Česká republika je zmluvným štátom Dohody o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave⁴⁵, ktorá bola uzatvorená v Ženeve v roku 1956⁴⁶. Dohoda CMR sa vzťahuje na každú zmluvu o preprave zásielok po ceste za úplatu, pokiaľ miesto prevzatia zásielky a predpokladané miesto jej dodania ležia v dvoch rôznych štátoch, z ktorých aspoň jeden je zmluvným štátom tejto Dohody, a to bez ohľadu na trvalé bydlisko/sídlo a štátnu príslušnosť strán prepravnej zmluvy⁴⁷.

Dokladom o uzatvorení prepravnej zmluvy je náložný list, ktorý je v prípade, že nie je preukázaný opak, vierohodným dokladom o uzatvorení a obsahu prepravnej zmluvy, ako aj o prevzatí zásielky dopravcom.

Dopravca zodpovedá za úplnú alebo čiastočnú stratu zásielky alebo za jej poškodenie, ktoré vznikne od okamžiku prevzatia zásielky k preprave až do okamžiku jej vydania, ako aj za prekročenie dodacej lehoty. Dopravca je zbavený tejto zodpovednosti v prípade, že bol vznik škody zavinený oprávneným, príkazom oprávneného ktorý nebol vyvolaný nedbalosťou

⁴⁴ tzv. zvláštne právo čerpania, v angl. originále „Special Drawing Right“, ďalej len „SDR“ (viď. ďalej)

⁴⁵ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, ďalej len „CMR“

⁴⁶ vyhlásená pod č. 11/1975 Sb., v novelizovanom znení

⁴⁷ MURRAY, C. et. al. *The Law and Practice of International Trade*. 11. vyd. Londýn: Sweet & Maxwell, 2007. str. 389

dopravcu, vlastnou vadou zásielky alebo okolnosťami, ktoré dopravca nemohol odvrátiť a ktorej následkom nemohol predísť. Dopravca sa nemôže dovolávať, v snahe zbaviť sa svojej zodpovednosti, ani závad vozidla použitého k preprave, ani zavinenia alebo nedopatrenia osoby, od ktorej najal vozidlo, alebo jej zástupcov alebo pracovníkov. Všetky dojednania, ktoré sa priamo alebo nepriamo odchyľujú od ustanovenia Dohody, prehlasuje CMR za neplatné a právne neúčinné⁴⁸.

Zodpovednosť dopravcu je stanovená hranicou 8,33 SDR za 1 kg chýbajúcej váhy pre dopravcov zo štátov, ktoré sú signatármi Protokolu č. 1 Dohody CMR z roku 1978. To sa bohužiaľ netýka dopravcov z ČR, ktorá doposiaľ k tomuto protokolu nepristúpila. Voči českým dopravcom zostáva v platnosti hranica zodpovednosti stanovená v CMR z roku 1956 v čl. 23, tzn. vo výške 25 zlatých frankov (o hmotnosti 10/31 g a o rýdzosti 0,9) za 1 kg hrubej hmotnosti nákladu, ktorá v súčasnej dobe predstavuje až šesť násobok hranice určenej Protokolom z roku 1978.

3.2.3. Medzinárodná letecká preprava

Nákladná letecká preprava je jedným z najmladších dopravných odvetví, ktoré ale od svojho vzniku zaznamenalo najväčší rozvoj. Jedny z najvýznamnejších predností tejto dopravy sú jej rýchlosť, bezpečnosť, nižšie náklady poistenia a úspora baliaceho materiálu, ako aj jej spoľahlivosť. V povojnovom období bolo technicky možné prepravovať letecké náklady o celkovej hmotnosti maximálne okolo 2,9 ton, v súčasnej dobe je nosnosť dopravných lietadiel 20-krát vyššia. Pozornosť sa taktiež zameriava na účelné zapojovanie leteckej nákladnej dopravy do efektívneho realizovania multimodálnej dopravy vo väzbe na pozemné, popriprade námorné dopravné prostriedky (viď. ďalej).

V medzinárodnej leteckej preprave platí Varšavská dohoda o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave z roku 1929, ktorou je viazaná aj Česká republika⁴⁹. Varšavská dohoda bola niekoľkokrát revidovaná, Česká republika je zmluvným štátom Haagskeho protokolu z roku 1955, ktorým sa mení Varšavská dohoda⁵⁰. Varšavskú

⁴⁸ HERBER, R. *Transportgesetze*. 2 vyd. Mnichov: C.H.Beck. 2000. str. 201 a nasl.

⁴⁹ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, nariadenie č. 15/1935 Sb., v novelizovanom znení

⁵⁰ vyhlásená pod č. 15/1966 Sb., v novelizovanom znení

dohodu doplňuje Guadalajarský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave vykonávanej inou osobou než zmluvným dopravcom z roku 1961⁵¹. Tzv. Varšavský systém nahradzuje Montrealská dohoda o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave. Táto moderná dohoda, ktorá bola uzatvorená v Montreale v roku 1999, zjednocuje podmienky prepravnej zmluvy, ktorej úprava bola roztrieštená v rôznych novelizáciách Varšavského systému. Táto dohoda nadobudla dňa 4. novembra 2003 účinnosti a bola medzičasom 68 štátmi, vrátane štátov Európskeho spoločenstva, ratifikovaná.

V zmysle týchto dohôd je za medzinárodnú dopravu považovaná každá doprava, pri ktorej podľa dohody strán miesto odletu a miesto určenia, či už dôjde k prerušeniu dopravy alebo k prekladaniu či nie, buď na území dvoch zmluvných strán, alebo na území iba jednej zmluvnej strany, ak je stanovená zastávka na území iného štátu, aj keď tento štát nie je zmluvnou stranou.

Prepravným dokumentom pre prepravu tovarov je letecký náložný list, ktorý je dôkazom o uzatvorení a podmienkach prepravnej zmluvy. Dopravca je povinný vystaviť odosielateľovi na požiadanie potvrdenie o prevzatí nákladu k preprave (tzv. cargo receipt).

Zodpovednosť dopravcu za škodu v prípade zničenía, straty alebo poškodenia prepravovaného nákladu vzniká za podmienky, že udalosť, ktorá poškodenie spôsobila sa stala v priebehu leteckej prepravy. Dopravca za škodu na náklade nezodpovedá, pokiaľ preukáže, že škoda bola spôsobená vlastnou vadou, kvalitou alebo nedokonalosťou prepravovaného nákladu, vadným balením spôsobeným inou osobou ako dopravcom alebo jeho zamestnancami a agentmi, vojnou alebo následkom ozbrojeného konfliktu, zásahom úradného orgánu vykonaným v súvislosti s príchodom, odchodom alebo tranzitom nákladu⁵². Zodpovednosť dopravcu je zodpovednosťou objektívnou. Ustanovenia Montrealskej dohody sú kogentné⁵³.

⁵¹ Supplementary Convention to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Transport by Air Performed by Person Other Than the Contracting Carrier, vyhláška č. 27/1968 Sb.

⁵² KOLLER, I. *Transportrecht*. 5. vyd. Mnichov, C.H.Beck. 2004. str. 1041, 1360 a nasl.

⁵³ BRINKMANN, J. *Frachtgüterschaden im internationalen Straßen- und Lufttransportrecht*. *Transportrecht*, 2006, Jahrgang 30, 4, str. 146-150

Pri preprave nákladu je zodpovednosť dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania obmedzená na čiastku 17 SDR za 1 kg, pokiaľ sa nejedná o tzv. prehlásenú hodnotu. Toto obmedzenie neplatí, pokiaľ sa preukáže, že ku škode došlo jednaním alebo opomenutím dopravcu učeným úmyselne so zámerom spôsobiť škodu alebo z nedbalosti s vedomím, že ku škode pravdepodobne dôjde, čo je ale nutné preukázať.

3.2.4. Vnútrozemská vodná preprava

Vnútrozemskou vodnou dopravou rozumieme dopravu po vnútrozemských vodných cestách. Vnútrozemská vodná preprava je vhodná pre prepravu substrátov, u ktorých nie je rozhodujúca rýchlosť prepravy, tzn. predovšetkým pre prepravu hromadného sypkého a tekutého tovaru, a je mimoriadne vhodná pre prepravu ťažkých a nadrozmerných kusov. Ide o prepravu, ktorá spôsobuje relatívne najmenšie škody na životnom prostredí. Taktiež z hľadiska energetickej účinnosti a hmotnosti nákladu, ktoré je možné prepraviť na vzdialenosť 1 km pri spotrebe jedného litra pohonných hmôt, vyplýva, že u cestnej dopravy je to 50 t, u železničnej 97 t a u vnútrozemskej vodnej 127 t. Vnútrozemská vodná preprava sa na českom zahraničnom obchode podieľa iba 1,5 – 2 percentami, zatiaľ čo v Európe sa po vnútrozemských vodných cestách realizuje okolo 38 percent prepráv. V súčasnej dobe je možné pre medzinárodnú prepravu tovarov využiť iba rieky Labe, ktorej vodný tok spája ČR s Nemeckom⁵⁴.

Ako som už úvode spomenula, riečna preprava je regulovaná zatiaľ iba regionálne, väčšinou na základe jednotných podmienok v rámci určitého riečného systému, ako sú napr. Jednotné prepravné podmienky na Dunaji⁵⁵ alebo Rýnske konosamentné podmienky. Aj v tomto dopravnom odbore sa však pripravuje už dlhšiu dobu medzinárodná dohoda, ktorá by mala obsahovať záväznú úpravu právnych vzťahov zo zmluvy o preprave tovaru pre širší okruh zmluvných štátov. Na celoeurópskej úrovni bola v roku 2000 prijatá Budapešťská dohoda o zmluve o preprave tovaru po vnútrozemských vodných cestách⁵⁶, podpísaná menom

⁵⁴ ŠUBERT, M. *Realizace Incoterms v dopravě a pojištění*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003. str. 31

⁵⁵ bližšie k problematike viď.: TROST, J. *Die Haftung des Frachtführers in der Donauschiffahrt*. 1. vyd. Duisburg: Binnenschiffahrtsverlag, 1999.

⁵⁶ Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, ďalej len „CMNI“

ČR bola dňa 22. 6. 2001, dosiaľ ale nevstúpila v účinnosť⁵⁷. Obsahovo najdôležitejším medzinárodným dokumentom, ktorý sa týka vnútrozemskej vodnej dopravy, je Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu⁵⁸. Bilaterálnou dohodou s praktickým významom pre prepravu tovaru riečnymi plavidlami je najmä Dohoda o vnútrozemskej vodnej plavbe s Nemeckom⁵⁹.

Zodpovednosť dopravcu je podľa CMNI stanovená hranicou na 666,67 SDR za každé balenie alebo nákladovú jednotku uvedenú v prepravnom doklade alebo na 2 SDR za každý kilogram hrubej hmotnosti alebo za 20 000 SDR za každý TEU⁶⁰ vrátane tovaru v ňom naloženého.

3.2.5. Námorná preprava

Námorná preprava je ekonomicky a energeticky najefektívnejším a environmentálne najpriateľnejším spôsobom dopravy. Jej relatívna „pomalosť“ je vyvažovaná jej schopnosťou prepravovať ťažké, nadrozmerné a hromadné náklady, ktorých preprava inými dopravnými prostriedkami by bola nemysliteľná. Odhliadnuc od týchto vymenovaných vlastností je veľkou devízou námornej prepravy najmä jej schopnosť prepravovať náklad z kontinentu na kontinent, ktorých spojenie by bolo pri preprave určitých nákladov iným spôsobom absolútne nemožné.

Námornú prepravu môžeme vo všeobecnosti z hľadiska jej pravidelnosti spojenia deliť na líniovú a trampovu dopravu.

⁵⁷ KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M. et. al. *Úvod do práva medzinárodného obchodu*. 1. vyd. Dobrá voda u Pelhřimova: Aleš Čeněk, 2003. str. 271

⁵⁸ pre ČR vstúpila v platnosť 26.7.1999 jako Sdělení MZV č. 163/1999 Sb.

⁵⁹ Sdělení MZV č. 330/1990 Sb.

⁶⁰ Twenty Foot Equivalent Unit, tzv. dvadsať stopový ISO štandardizovaný kontajner, ďalej len „TEU“

3.2.5.1. Líniová doprava

Líniová doprava je charakterizovaná udržiavaním pravidelného námorného spojenia v určitej oblasti spoločnosťami podľa prepravného poriadku (tzv. Sailing List), prevádzkovaním dopravy medzi stanovenými prístavmi podľa vopred známych podmienok za úhradu dopravného, ktorého výška je určovaná tarifom. Kvalita takejto služby je určovaná hodnotená podľa úrovne pravidelnosti, rýchlosti, technického vybavenia lode a spoľahlivosti odjazdov a príjazdov, ktoré sú publikované v prepravnom poriadku. Líniová doprava sa uplatňuje predovšetkým pre prepravu kusových zásielok prepravovaných buďto konvenčne alebo v kontajneroch.

3.2.5.2. Trampova doprava

Trampova doprava je tradične realizovaná bez vymedzenej prepravnej oblasti, bez vopred stanoveného prepravného poriadku, bez vyhláseného a publikovaného tarifu dopravných sadzieb a dopravné je dohodované prípad od prípadu podľa trhovej situácie. Trampova doprava sa uplatňuje predovšetkým v prepravách hromadných nákladov ako je obilie, uhlie, rudy, fosfáty, cement, železo atď., to znamená v prípadoch, keď prichádza do úvahy preprava celolodných nákladov.

3.2.5.3. Medzinárodná právna úprava – stručná charakteristika

Námornú prepravu upravujú predovšetkým tzv. Haagske pravidlá o konosamentoch⁶¹, ktoré boli revidované Bruselským protokolom v roku 1968 (tzv. Haagsko-visbyské pravidlá)⁶². Haagsko-visbyské pravidlá sú v medzinárodnej obchodnej praxi široko využívané. Česká republika nie je zmluvným štátom týchto medzinárodných zmlúv. Zásady úpravy Haagskych pravidiel boli síce recipované do čs. právneho poriadku vyhláškou o podmienkach prepravy nákladu po morí z roku 1956⁶³, táto vyhláška ale bola zrušená zákonom o námornej plavbe č. 61/2000 Sb.

⁶¹ Medzinárodná zmluva o zjednotení niektorých pravidiel pre konosamenty z r. 1924

⁶² International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading

⁶³ vyhláška č. 160/1956 Úředního listu, o podmínkách přepravy nákladů po moři

V roku 1978 boli dohodnuté tzv. Hamburgské pravidlá o konosamentoch⁶⁴, ktoré vstúpili v platnosť pre ČR dňom 1.7.1996⁶⁵. Hamburgské pravidlá sú novo koncipovanou modernou medzinárodnou úpravou, ktorá medzi zmluvnými štátmi, medzi ktoré však dosiaľ patrí iba relatívne málo hospodársky významných štátov, nahrádza dosiaľ platné Haagske pravidlá. Haagske pravidlá, revidované ako Haagsko-visbyské pravidlá, zostávajú naďalej v platnosti vo vzťahu ku zmluvným štátom, ktoré ku Hamburgským pravidlám nepristúpili. Riadia sa nimi s určitými modifikáciami dopravcovia prakticky všetkých najsilnejších námorných štátov sveta, a to často na základe recepcie do vlastného právneho poriadku⁶⁶.

Doprovca zodpovedá za škodu vyplývajúcu zo straty tovaru alebo jeho poškodenia, ako aj za omeškané dodanie, pokiaľ udalosť, ktorá spôsobila stratu, poškodenie alebo omeškanie, nastala v dobe, kedy tovar bol v jeho starostlivosti, pokiaľ dopravca nepreukáže, že on, jeho zamestnanci alebo zmocnenci podnikli všetky opatrenia, ktoré mohli byť rozumne požadované, aby bolo zabránené udalosti a jej následkom⁶⁷.

Náhrada škody vyplývajúca zo straty tovaru alebo jeho poškodenia je limitovaná čiastkou zodpovedajúcou 835 SDR za kus alebo za inú prepravnú jednotku alebo 2,5 SDR za kilogram hrubej hmotnosti strateného alebo poškodeného tovaru, podľa toho, čo je vyššie. Pri oneskorení dodania je náhrada škody limitovaná 2,5 násobkom prepravného prípadajúceho na tovar, u ktorého k oneskoreniu došlo, avšak nesmie presiahnuť celkové prepravné.

Reklamačná doba v prípade straty alebo poškodenia činí 1 pracovný deň od predania tovaru, a pokiaľ strata alebo škoda nie sú zjavné, 15 dní. V prípade oneskorenia dodania činí 60 dní po dni, kedy bol tovar predaný príjemcovi.

Každá žaloba týkajúca sa prepravy tovaru podľa Hamburgských pravidiel je premlčaná, pokiaľ súdne alebo rozhodcovské konanie nebolo zahájené do 2 rokov odo dňa vydania

⁶⁴ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

⁶⁵ vyhlásená pod č. 193/1996 Sb.

⁶⁶ HERDEGEN, M. *Internationales Wirtschaftsrecht*. 5. vyd. Mníchov: C.H.Beck, 2005. str. 171

⁶⁷ HONKA, H. *New Carriage of Goods by Sea*. I. vyd. Abo: Institute of Maritime and Commercial Law, 1997. str. 36 a nasl.

tovaru, resp. v prípadoch, kedy nebol žiaden tovar vydaný, od posledného dňa, kedy mal byť tovar vydaný.

V súčasnej dobe sa pripravuje nová Dohoda o zmluve o námornej preprave tovarov (Convention Relating to the Contract of Carriage of Goods by Sea), ktorá by mala konsolidovať dosiaľ roztriešтенú právnu úpravu⁶⁸.

3.2.6. Multimodálna preprava

Prenikanie na vzdialené zámorské trhy je nerozlučne späté s rastúcimi nárokmi na zaistenie prepravy tovarov. Stále častejšie dochádza k nutnosti zaistiť prepravu do končín, do ktorých ju nemožno zaistiť iba jedným dopravným prostriedkom, ale v kombinácii dvoch alebo viacerých druhov.

Odborná literatúra definuje pojem multimodálnej prepravy ako prepravu tovaru, ktorá je uskutočňovaná minimálne dvoma rôznymi spôsobmi dopravy (železnica, cesta, loď atď.), v prípade že je na celú jeho dopravu jej organizátorom vystavený jediný dopravný dokument⁶⁹.

Úprava multimodálnej prepravy tovarov je doposiaľ značne roztriešтенá. Jednotlivé ustanovenia medzinárodných zmlúv, ktoré upravujú mnou vyššie zmienené dopravné odbory, okrajovo upravujú aj problematiku tohto spôsobu dopravy. Konkrétne napr. čl. 2 Dohody CMR upravuje jeden zvláštny prípad v medzinárodnej cestnej preprave tovarov, a to prípad, v ktorom je nákladné auto prepravujúce tovar, na úseku stanovenej destinácie, samo nákladom, teda predmetom železničnej prepravy alebo námornej prepravy. Podobnú úpravu nájdeme v čl. 2 Dohody CIM, ktorá sa týka prepravy železničných vagónov na určitom úseku námornou prepravou. Odhliadnuc od týchto dvoch konkrétnych zvláštnych prípadov, sa čiastočne s reguláciou multimodálnej prepravy zaoberajú aj Dohody COTIF-CIM (čl. 1 §3,4),

⁶⁸ KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M. et. al. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. I. vyd. Dobrá voda u Pelhřimova: Aleš Čeněk, 2003. str. 273

⁶⁹ ROBERT, M. *Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransport*. (Dizertačná práca). Hamburg: 2005. str. 35 a nasl. – Universität Hamburg. Rechtswissenschaftliche Fakultät.

Varšavská Dohoda (čl. 31) a Montrealská Dohoda (čl. 38 § 1)⁷⁰. Dohoda OSN o medzinárodnej multimodálnej preprave tovarov z roku 1980⁷¹ bola žiaľ ratifikovaná iba veľmi malým počtom štátov⁷². Je veľmi málo pravdepodobné, že niekedy v budúcnosti vôbec nadobudne účinnosti.

Iniciatívy sa taktiež ujal Baltický medzinárodný námorný výbor⁷³ a v januári 1971 vydal pre potreby vlastných členov Kombinovaný nákladný list, tzv. Combicobill. Tento prepravný doklad si získal všeobecnú obľubu a začal sa v praxi používať.

Multimodálne prepravné podmienky sa opierajú o Pravidlá pre dokumenty multimodálnej prepravy, ktoré boli vydané v roku 1992. V súlade s týmito pravidlami bol organizáciou FIATA⁷⁴ vydaný vzor multimodálneho konosamentu označeného „FIATA FBL“ s tým, že vystavovať takýto dokument môže iba oprávnený zasielateľ po náležitom splnení podmienok vyhlásených federáciou FIATA.

3.3. Záver

Rozhodujúci význam pre právnu reguláciu zodpovednostných vzťahov v medzinárodnej preprave pripadá medzinárodne unifikovaným právnym inštrumentom, ktoré paralelne upravujú otázky zodpovednosti pre jednotlivé dopravné odbory. Zodpovednostné ustanovenia sú pritom v týchto úpravách ťažiskom právnej úpravy, a preto bývajú niekedy medzinárodné dohody o prepravnej zmluve nazývané „zodpovednostné dohody“.

Prehľad a rozbor právnej úpravy regulujúcej jednotlivé dopravné odbory poskytuje základ a je dôležitým aspektom pre hlbší rozbor vlastnej problematiky tejto práce, konkrétne zodpovednosti dopravcu so zvláštnym zameraním na námornú prepravu.

⁷⁰ HERBER, R. *Neue Entwicklung im Recht des Multimodaltransports*. TransportR, 2006, Jahrgang 30, 11/12, str. 435-439

⁷¹ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980

⁷² KOLLER, I. *Transportrecht*. 5. vyd. Mnichov, C.H.Beck. 2004. str. 1041, 1415 a nasl.

⁷³ ďalej len „BIMCO“

⁷⁴ Medzinárodné združenie zasielateľov, ďalej len „FIATA“

4. Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej námornej preprave tovarov

4.1. Úvod

Zodpovednostné vzťahy majú v námornej preprave značný komerčný i právny význam. Úspešná komerčná činnosť v podnikaní na svetovom trhu námornej prepravy je v dnešnej dobe nemysliteľná bez patričných znalostí práve zodpovednostných vzťahov a s tým spojeným ich ekonomickým vyhodnocovaním.

Kľúčovú otázku tu pritom predstavuje koncepcia zmluvnej zodpovednosti dopravcu za škody vzniknuté na prepravovanom tovare. Vymedzenie zodpovednosti dopravcu z prepravnej zmluvy patrí bez zveličovania k najzložitejším a zároveň najspornejším problémom tejto oblasti, a to nie len v teórii, ale prirodzene aj v praxi, pre ktorú má riešenie uvedenej otázky zásadný význam.

Unifikované právne riešenia zmluvnej zodpovednosti dopravcu za škody na prepravovanom tovare, ktoré sú často, ako už bolo naznačené, výslednicou značne komplikovaných vzťahov, sa veľakrát navzájom odlišujú, napriek tomu, že in concreto ide o podobné či porovnateľné skutkové podstaty zodpovednosti. Značné rozdiely sa vyskytujú už v samotnej základnej konštrukcii zodpovednosti dopravcu, tzn. v zakotvení princípu, z ktorého zodpovednosť vychádza a v stanovení prípadov, kedy je zodpovednosť vylúčená.

Medzinárodné dohody o prepravnej zmluve obsahujú v tomto smere najrozličnejšie úpravy, ktoré vytvárajú široké spektrum právnych riešení: od „čistej“ zodpovednosti za zavinenie, cez určité modifikácie v smere k princípu objektívnej zodpovednosti, až po prísne koncipovanú objektívnu zodpovednosť, ktorá je zmiernovaná iba minimálnymi možnosťami liberácie.

Ani tendencie ďalšieho vývoja úpravy tejto otázky nie sú jednoznačné a nesmerujú vždy ku zhodnému právnemu riešeniu. Odlišnosti nachádzame aj v úprave ďalších dôležitých otázok zodpovednosti, ako je zodpovednosť dopravcu za tretie osoby, ktorých použil pri plnení svojich povinností, sankcie za oneskorené dodanie tovaru, v určitých prípadoch zodpovednosť odosielateľa, atď. Veľmi rozdielne sú ustanovenia jednotlivých právnych

inštrumentov o finančných limitoch náhrady škody, tzn. ustanovenia, ktoré majú značný ekonomický dopad a ktoré sú prakticky pre celkové hodnotenie určitej úpravy zodpovednosti rozhodujúce⁷⁵.

4.2. Koncepcia zodpovednosti dopravcu

4.2.1. Pojem

Právna teória rozoznáva občianskoprávnu zodpovednosť za majetkovú a nemajetkovú ujmu a ďalej zodpovednosť deliktú (tzn. mimozáväzkovú) a zodpovednosť záväzkovú (zmluvnú). Porušenie zmluvnej povinnosti môže síce byť predpokladom ako zodpovednosti za škodu, tak zodpovednosti za vady či za omeškanie, avšak záleží na tom, aká konkrétna povinnosť bola porušená a aké následky toto porušenie vyvolalo. V závislosti na tom je totiž treba aplikovať príslušnú právnu normu, ktorá vo svojej sankčnej zložke stanoví konkrétny právny následok. Spôsobenie škody je samostatným právnym dôvodom vzniku záväzku, je právnou skutočnosťou zakladajúcou záväzkový (zodpovednostný) právny vzťah. Podľa občianskeho zákonníka zodpovedá každý za škodu, ktorú spôsobil porušením právnej povinnosti. Hovorí sa o tzv. zodpovednosti založenej na prezumovanom zavinení.

Ustanovenia občianskeho zákonníka o zodpovednosti za škodu platia nie len pre oblasť občianskoprávných vzťahov, ale aj pre ďalšie oblasti súkromného práva, pokiaľ ich však nevyklučuje *lex specialis*. V oblasti obchodnoprávných vzťahov sú použiteľné ustanovenia občianskeho zákonníka o všeobecnej zodpovednosti, ako aj o zodpovednosti zvláštnej (napr. zodpovednosť za škody z prevádzkovej činnosti, zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov, zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou zvláštne nebezpečnou atď.)⁷⁶. Obchodný zákonník upravuje taktiež zodpovednosť za škodu z porušenia povinnosti zo záväzkového vzťahu. Pokiaľ však na konkrétny prípad nedopadá

⁷⁵ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. In *Studie ČSAV*. 1. vyd. Praha: Academia. 1985. číslo 22. str. 11

⁷⁶ k problematike bližšie viď.: KNAPPOVÁ, M; ŠVESTKA, J. et. al. *Občanské právo hmotné, Svazek II., díl třetí: Záväzkové právo*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2002. str. 555 a nasl.

špeciálna úprava obchodného zákonníka, platí občiansky zákonník aj vo vzťahu medzi podnikateľmi⁷⁷.

Obchodný zákonník stanovuje: „Kto poruší svoju povinnosť zo záväzkového vzťahu, je povinný nahradiť škodu tým spôsobenú druhej strane, ibaže preukáže, že porušenie povinnosti bolo spôsobené okolnosťami vylučujúcimi zodpovednosť“⁷⁸.

Zodpovednosť za škodu spôsobenou porušením záväzku v obchodných vzťahoch je objektívnou zodpovednosťou, neuplatňuje sa tu hľadisko, či podnikateľ, ktorý porušil svoj záväzok, toto porušenie zaviniť alebo nie. Na druhej strane však nejde o zodpovednosť, ktorá by dopadala na všetky prípady, vždy a bez výnimky. Prísnosť objektívnej zodpovednosti je zmiernená tak, aby nedochádzalo k neprimeranej tvrdosti, ale podľa jej charakteru ide stále o prísnu, objektívne dopadajúcu koncepciu, zodpovedajúcu tomu, že sa obchodný partner spolieha vo svojej podnikateľskej činnosti na to, že záväzok bude riadne a včas splnený, a tento jeho oprávnený záujem musí byť dostatočne chránený⁷⁹.

Na úrovni medzinárodnej regulácie právnej úpravy považujem za nutné spomenúť napríklad Dohovor LLCM⁸⁰, ktorý sa uplatní na všetky typy škôd spôsobených loďou. Ten predpokladá, že námorný dopravca môže svoju zodpovednosť obmedziť istými stropmi, s výnimkou prípadu, ak sa dopustil tzv. neospravedliteľnej chyby⁸¹, keď obmedzenie zodpovednosti neplatí.

Obmedzenie zodpovednosti je „inštitúciou“ námorného práva. Hoci sa podoby princípu obmedzenia zodpovednosti v priebehu storočí vyvíjali, odôvodnenie tohto princípu bolo stále rovnaké: námorná doprava, ktorá je rizikovou hospodárskou činnosťou, sa musí chrániť; obmedzenie zodpovednosti ponúka túto ochranu; okrem toho obchodník, ktorý požiada

⁷⁷ ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O.; ŠKÁROVÁ, M.; SPÁČIL, J. et. al. *Občiansky zákonník: komentár*. 10. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006. str. 705 a nasl.

⁷⁸ § 373 ObchZ

⁷⁹ ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. et. al. *Obchodní zákoník: komentár*. 11. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006. str. 1110

⁸⁰ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims z roku 1996 Medzinárodnej námornej organizácie IMO, ďalej len „LLCM“

⁸¹ v angl. znení „wilful misconduct“

vlastníka lode o prepravu svojho tovaru po mori, akceptuje skutočnosť, že poniesie isté riziko a musí znášať dôsledky; obmedzenie zodpovednosti vlastníka lode odráža túto skutočnosť.

Tieto princípy sa musia opätovne preskúmať z dvoch dôvodov: na jednej strane sa občianskoprávna zodpovednosť v iných spôsoboch dopravy na konci 20. storočia výrazne vyvinula. Režim leteckej dopravy, akokoľvek je to vysoko riziková činnosť, zaručuje oveľa viac ochrany než sa to deje v námornom práve, aj železničná doprava prijíma postupne náročnejší systém zodpovednosti. Na druhej strane, ak aj pochopíme ekonomické faktory, ktoré odôvodňujú obmedzenia výšky náhrady škody u tých, čo nakladajú alebo vlastnia náklad, teda tých, ktorí zo siete námornej dopravy priamo odvodzujú zisk, je obmedzenie menej prípustné pri tretích osobách, ktoré sa dopravy nezúčastňujú a ktoré utrpia škodu spojenú s námornou činnosťou, z ktorej priamo neprofitujú.

Jeho nevýhoda spočíva taktiež v skutočnosti, že princíp obmedzenia zodpovednosti je takmer absolútny – prah, za ktorým vlastník lode stráca právo obmedziť svoju zodpovednosť, je takmer neprekročiteľný. Neprekročiteľný prah, to je zvýhodňovanie námorných dopravcov na úkor obetí, ak spôsobené škody presiahnu stanovené stropy. Je to tiež zvýhodňovanie „zlých“ námorných dopravcov na úkor „dobrých“, keďže námorný dopravca, ktorý nesleduje kvalitu svojich lodí, musí prekročiť prah neospravedliteľnej chyby, čo je veľmi ťažko dokázateľné, aby niesol skutočnú zodpovednosť⁸².

4.2.2. Zodpovednosť dopravcu podľa občianskeho zákonníka

4.2.2.1. Zodpovednosť za škodu na zásielke

„Doprovca zodpovedá za škodu, ktorá vznikla na prepravovanej zásielke v dobe od prevzatia k preprave až do jej vydania, ibaže škoda bola spôsobená odosielateľom alebo príjemcom, vadnosťou zásielky, jej obalu alebo balenia, zvláštnou povahou zásielky, alebo okolnosťou, ktorú nemohol dopravca odvrátiť“⁸³.

⁸² SAVARY, G.: Návrh správy o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí (KOM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD)), [online]. Dostupné z www URL <http://europarl.europa.eu/sides>

⁸³ § 769 OZ

Občiansky zákonník obsahuje zvláštnu úpravu zodpovednosti dopravcu za škodu na zásielke. Preto sa v týchto prípadoch nepoužijú ustanovenia o predpokladoch všeobecnej zodpovednosti za škodu podľa § 420 OZ a podľa výslovnej úpravy obsiahnutej v § 769 odst. 3 OZ ani ustanovenia o zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku⁸⁴.

Táto úprava zodpovednostných vzťahov sa vzťahuje aj na škody spôsobené na batožine, ktorá je dopravovaná oddelene od cestujúceho. Dopravca zodpovedá iba za škody, ktoré vznikli na prepravovanej zásielke v dobe od jej prevzatia k preprave do jej vydania. Pokiaľ ide o dôkaz, že ku škode došlo práve v tomto časovom rozmedzí, je potrebné vychádzať z úpravy v prepravných poriadkoch.

Zodpovednosť dopravcu podľa § 769 OZ je zodpovednosťou objektívnou, nie však absolútnou. Občiansky zákonník stanoví kogentne okolnosti, ktoré zbavujú dopravcu zodpovednosti, tzv. liberačné dôvody. Za okolnosti predstavujúce nežiadúci zásah prepravcov (škoda spôsobená odosielateľom či príjemcom) sa všeobecne považujú najmä okolnosti, ktoré súvisia s naložením a zaistením zásielky alebo s jej vyložením; za škody spôsobené vadnosťou zásielky sa považujú najmä škody vzniknuté za prepravy v dôsledku vady výrobku (vady materiálu, výrobné vady); škodou spôsobenou vadnosťou obalu alebo balenia je taká škoda na zásielke, ktorej pôvod tkvie v tom, že obal chýba, je nedostatočný alebo vzhľadom k povahe tovaru a druhu prepravy nevhodný. Z škody spôsobené zvláštnou povahou zásielky sa považujú škody vzniknuté prirodzenou povahou prepravovanej veci (napr. krehkosťou). Za okolnosť, ktorú nemohol dopravca odvrátiť, je treba považovať živelné pohromy ako aj neodvrátiteľné jednanie cudzích osôb, nie však osôb použitých v prevádzke. Ako okolnosť, ktorú nemohol dopravca odvrátiť, neprichádza teda v úvahu náhoda, ktorá má pôvod v prevádzke dopravcu, odcudzeníu časti zásielky atď.

4.2.2.2. Zodpovednosť dopravcu za neprevedenie prepravy včas

Zodpovednosť za omeškanie dopravcu je stanovená odlišne od všeobecnej úpravy. Za škody spôsobené porušením povinnosti zo zmluvy o preprave nákladu zodpovedá dopravca,

⁸⁴ ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O. ; ŠKÁROVÁ, M. ; SPÁČIL, J. et. al. *Občianský zákonník: komentár*. 10. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006. str. 1343 a nasl.

len keď bola táto škoda spôsobená prekročením lehoty, v ktorej mala byť zásielka prepravená do miesta určenia, a za škodu na zásielke. Dopravca zodpovedá za škodu, ktorá vznikla na zásielke od jej prevzatia k preprave až do jej vydania príjemcovi. Zodpovednosť za škodu je objektívna, nie je však absolútna⁸⁵.

Zodpovednosť dopravcu za porušenie povinnosti previesť prepravu cestujúceho včas je riešená podľa toho, či sa jedná o zodpovednosť pri pravidelnej preprave osôb (tzn. zákon úpravu práv cestujúceho zveruje úplne prepravným poriadkom), či pri nepravidelnej preprave osôb. V druhom prípade síce ukladá dopravcovi nahradiť cestujúcemu vzniknutú škodu, avšak podmienky a rozsah náhrady opäť prenecháva prepravným poriadkom, tie ale dnes úpravu (až na leteckú prepravu) neobsahujú.

Pre podmienky a rozsah náhrady škody z nepravidelnej prepravy osôb vo vzťahu zmluvných účastníkov (objednávateľa prepravy a dopravcu) bude, vedľa všeobecných ustanovení o zodpovednosti za škodu podľa občianskeho zákonníka, eventuálne podľa obchodného zákonníka, rozhodné znenie zmluvných podmienok.

4.2.2.3. Zodpovednosť za škodu na zdraví alebo na batožine

Zodpovednosť dopravcu za iné škody ako tie, ktoré vznikli porušením povinnosti previesť prepravu včas, podriaďuje občiansky zákonník, pokiaľ ide o škodu na zdraví cestujúceho alebo na batožine prepravovanej spoločne s ním, či na veciach, ktoré mal u seba, jednak úprave zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov, ako aj úprave zodpovednosti dopravcu pri nákladnej preprave, ak sa jedná o batožinu prepravovanú oddelene od cestujúcich. Zodpovednosť za škodu na zdraví stanovenú občianskym zákonníkom nesmie byť obmedzená.

4.2.3. Zodpovednosť dopravcu podľa obchodného zákonníka

4.2.3.1. Zodpovednosť za škodu na zásielke

⁸⁵ KNAPPOVÁ, M; ŠVESTKA, J. et. al. *Občianske právo hmotné, Svazek II., díl třetí: Závazkové právo*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2002. str. 300 a nasl.

Obchodný zákonník obsahuje zvláštnu úpravu zodpovednosti dopravcu za škodu na zásielke, ktorá je odchylná od všeobecnej úpravy náhrady škody spôsobenej porušením povinnosti zo záväzkového vzťahu podľa § 373 a nasl. ObchZ. Je založená na princípe objektívnej zodpovednosti, pri nej sa nevyžaduje zavinené porušenie právnej povinnosti. Jedná sa teda o zodpovednosť za výsledok. Dopravca zásadne zodpovedá za škodu, ktorá na zásielke vznikla behom prepravy, tzn. v dobe od prevzatia zásielky dopravcom do jej vydania príjemcovi⁸⁶.

Táto objektívna zodpovednosť nie je zodpovednosťou absolútnou. Súčasne sú obchodným zákonníkom kogentne stanovené tzv. liberačné dôvody, teda okolnosti, ktoré zbavujú dopravcu zodpovednosti za škodu na zásielke, aj keby vznikla počas prepravy. Tieto liberačné dôvody sú dvojakého druhu. Jednak je to dôvod všeobecný spočívajúci v tom, že dopravca škodu nemohol odvrátiť, ani pri vynaložení odbornej starostlivosti, ako aj dôvody konkrétne, stanovené taxatívnym spôsobom v § 622 odst. 2 ObchZ.

Dopravca sa zodpovednosti zbaví iba v prípade, že v konkrétnom prípade existenciu niektorého liberačného dôvodu, ako príčiny vzniku škody, preukáže. Dôkazné bremeno teda ťaží dopravcu. Ustanovenia prepravných poriadkov ponechaných v platnosti, pokiaľ stanovia v určitých prípadoch právnu domnienku, že škoda bola spôsobená okolnosťou, ktorá ma povahu liberačného dôvodu a poškodený sa môže domáhať škody iba v prípade, že preukáže opak, sú nepoužiteľné. To výslovne vyplýva z ustanovenia § 773 ObchZ.

Zodpovednosť dopravcu za škodu na zásielke nie je možné obmedziť proti úprave v obchodnom zákonníku. Ustanovenia zmluvy, ktoré by tak činili, sú zo zákona neplatné. Nevylučuje sa však taká zmluvná úprava podmienok zodpovednosti dopravcu za škodu na zásielke, ktorá nebude predstavovať obmedzenie zákonom stanovenej zodpovednosti, ale naopak jej zvýšenie. Zodpovednosť dopravcu môže byť obmedzená iba medzinárodnou zmluvou, ktorá je pre ČR záväzná a bola uverejnená v Zbierke zákonov (od 1.1.2000 v Zbierke medzinárodných zmlúv)⁸⁷.

⁸⁶ ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. et. al. *Obchodní zákoník: komentář*. 11. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006. str. 1305 a nasl.

⁸⁷ § 756 ObchZ

Rozsah povinnosti dopravcu k náhrade škody je taktiež upravený odlišne od všeobecnej úpravy v obchodnom zákonníku. Rozlišuje sa, či škoda vznikla stratou alebo zničením zásielky na strane jednej alebo poškodením alebo znehodnotením zásielky na strane druhej. V prvom prípade je dopravca povinný hradiť cenu, ktorú mala zásielka v dobe, kedy bola predaná dopravcovi. V druhom prípade je tak povinný hradiť rozdiel medzi cenou, ktorú mala zásielka v dobe jej prevzatia dopravcom, a cenou, ktorú by v tejto dobe mala zásielka poškodená alebo znehodnotená.

Pre náhradu inej škody ako škody na zásielke platí všeobecná úprava obchodného zákonníka, popr. úprava v prepravných poriadkoch⁸⁸.

4.2.5. Záver

Inštitút zmluvnej zodpovednosti ako sankcie za porušenie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy predstavuje všeobecne v každej právnej úprave hospodárskych vzťahov určité kompromisné riešenie, ktoré je výslednicou pôsobenia rozdielnych ekonomických záujmov nie len zmluvných strán, ale aj ďalších subjektov, ktoré sú v danej právnej úprave zainteresované. Účelom zodpovednosti v týchto vzťahoch by malo byť predovšetkým obnovenie ekvivalencie, ktorá bola porušená a čo najspravodlivejšie rozloženie rizík súvisiacich s príslušnou hospodárskou činnosťou, ktoré by v rámci danej zmluvy vytváralo vyvážený pomer práv a povinností oboch zmluvných strán. Zároveň by malo byť prihliadané k potrebe určitej ochrany slabšej zmluvnej strany. Zmluvná zodpovednosť v tomto zmysle by mala napomáhať jasnému a precíznemu vymedzeniu postavení zmluvných partnerov, ktoré by bolo adekvátne objektívne dosiahnutému stupni rozvoja ich hospodárskych vzťahov.

Potreba právneho zakotvenia zmluvnej zodpovednosti sa ešte zvyšuje v prípade, kedy do daných vzťahov vstupuje medzinárodný prvok. Na úrovni medzinárodného práva súkromného, teda na úrovni regulácie právnych vzťahov, obsahujúcich medzinárodný prvok, sa otázka zmluvnej zodpovednosti, sama o sebe už dost' komplikovaná, rozširuje o ďalšie hľadisko. Dostávame sa sféry právnych poriadkov viacerých štátov, kde sa často vyskytujú právne úpravy rozdielneho obsahu, s rozdielnym pohľadom na utváranie konkrétneho zmluvného vzťahu, ktorý prirodzene môže byť určovaný aj rozdielnymi ekonomickými

⁸⁸ PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. 1. vyd. Praha: Aspi, a.s., 2006. str. 256-258

podmienkami a záujmami v rámci toho ktorého štátu. Táto situácia, zahŕňajúca v sebe možnosť rozdielných výsledkov pri riešení porovnateľných právnych prípadov, logicky vedie k požiadavke vytvárania jednotných medzinárodných úprav, ktoré by prinášali a zároveň garantovali jednotné riešenie, všeobecne prijateľné⁸⁹.

4.3. Právna úprava zodpovednostných vzťahov v medzinárodnej námornej preprave tovarov

4.3.1. Vývoj a charakteristika

Prvou významnou medzinárodnou dohodou v oblasti námornej prepravy po prvej svetovej vojne bola doposiaľ významná a používaná „Medzinárodná dohoda o zjednotení niektorých pravidiel vo veciach konosamentov“. Tá bola podpísaná 25. augusta 1924 v Bruseli. Pod všeobecne používaným názvom Haagske pravidlá sa stala platnou súčasťou medzinárodného práva až v roku 1931. Táto Dohoda upravila iba niektoré otázky týkajúce sa námornej prepravy, resp. jej základného dokumentu, konosamentu. Jej význam ale spočíva najmä v zavedení záväzných pravidiel pre zodpovednosť dopravcu vrátane niektorých prípustných výnimiek z tejto zodpovednosti a niektorých zodpovednostných obmedzení. Prijatie Dohody bolo vo svojej dobe rozhodne veľkým pokrokom, pretože do doby nadobudnutia platnosti Dohody nebola zodpovednosť dopravcu žiadnym medzinárodným normatívom regulovaná. Túto Dohodu je však každopádne nutne chápať ako kompromis medzi záujmami lodiarov a námorných prepravcov. Vzhľadom ku svojmu obsahu a významu sa Haagske pravidlá stali postupom času všeobecne používanou dohodou v medzinárodnej námornej preprave.

Ďalším významným krokom bolo prijatie Protokolu o zmene medzinárodnej dohody o zjednotení niektorých pravidiel vo veciach konosamentov vo februári 1968. Tento dokument bol prijatý na 12. diplomatickej konferencii o námornom práve zmocnencov vlád v Bruseli, známy pod názvom Haagsko-visbyské pravidlá. Protokol však nadobudol účinnosti až po ratifikácii účastníckymi štátmi v roku 1977 a čiastočne pozmenil a doplnil Haagske pravidlá hlavne v oblasti progresívnych technológií uplatňovaných i v obore námornej prepravy (paletizácia, kontajnerizácia, atď.) Čo sa týka významu a používania Protokolu

⁸⁹ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. In *Studie ČSAV*. 1. vyd. Praha: Academia. 1985. číslo 22. str. 9

z roku 1968, nemožno ho jeho rozsahom porovnávať s omnoho univerzálnejším a častejším používaním Dohody z roku 1924.

4.3.1.1. Komisia OSN pre medzinárodné obchodné právo

Otázkami námornej prepravy sa niekoľkokrát zaoberalo jednanie Konferencie OSN pre obchod a rozvoj⁹⁰. Práve pod jej dohľadom bola zriadená Pracovná skupina pre medzinárodnú námornú legislatívu, ktorej členom bola aj bývalá ČSSR. Táto pracovná skupina sa predovšetkým zaoberala revíziou Dohody z roku 1924, ktorá mala byť prijatá pod záštitou OSN. Schválenie tohoto návrhu UNCTAD bolo základom pre stanovenie konkrétneho návrhu Dohody o námornej preprave tovarov, ktorý sa stal predmetom usilovnej činnosti pre Komisiu OSN pre medzinárodné obchodné právo⁹¹.

Česká republika je členským štátom UNCITRAL od roku 2005. V oblasti námornej dopravy je zmluvnou stranou Zmluvy Organizácie spojených národov o námornej preprave tovarov, 1978, Hamburg, 1978, tzv. "Hamburské pravidlá" (č. 193/1996 Sb., vstup v platnosť pre ČR dňa 1.7.1996) a Zmluvy OSN o zodpovednosti operátorov prepravných terminálov v medzinárodnom obchode (Viedeň, 1991, dosiaľ nevstúpila v účinnosť).

4.3.1.2. Medzinárodný ústav pre zjednocovanie súkromného práva v Ríme⁹²

Harmonizáciu a unifikáciu práva v oblasti úpravy medzinárodného obchodu si kladie za svoju úlohu nie len UNCITRAL, ale taktiež aj UNIDROIT, ktorého členom je taktiež Česká republika a ktorý sa bežne obmedzuje na úpravu súkromnoprávných vzťahov v medzinárodnom styku. Pre úpravu vnútroštátnych právnych vzťahov, ktoré môžu mať význam pre ekonomicky súvisiace právne vzťahy v medzinárodnom styku a tým vplyv na dosiahnutie určitých medzinárodných spoločných cieľov, môže prichádzať v úvahu ich harmonizácia.

V rámci činnosti UNIDROIT bol v máji 1994 vypracovaný a vydaný dokument, ktorý je označený „Zásady medzinárodných obchodných zmlúv UNIDROIT“⁹³. Jedná sa o ucelený

⁹⁰ United Nations Conference on Trade and Development, ďalej len „UNCTAD“

⁹¹ United Nations Committee on International Trade Law, ďalej len „UNCITRAL“

⁹² ďalej len „UNIDROIT“

súbor zásad, ktorý obsahuje všeobecné pravidlá pre úpravu zmlúv v oblasti medzinárodného obchodného styku. V Zásadách je upravená celá rada otázok, ktoré sa týkajú uzatvorenia zmluvy, jej platnosti, nesplnenia zmluvných povinností, nárokov ktoré vznikli v súvislosti s nesplnením zmluvných povinností a pod.

Zásady sa v medzinárodnom obchodnom styku používajú podľa Preambuly Zásad⁹⁴ vtedy, ak sa strany dohodli, že sa nimi zmluva bude riadiť. Môžu sa používať aj vtedy, akonáhle sa strany dohodli na tom, že ich zmluva sa bude riadiť všeobecnými zásadami právnymi (tzv. *lex mercatoria*⁹⁵) alebo podobnými zásadami. Môžu ponúknuť riešenie vtedy, ak sa prejaví ako nemožné stanoviť príslušné pravidlo rozhodného práva. Môžu byť použité za účelom interpretácie alebo k doplneniu ďalších inštrumentov medzinárodného jednotného práva. Môžu byť taktiež modelom pre budúcu vnútroštátnu alebo medzinárodnú úpravu.

4.3.2. Haagske pravidlá 1924

4.3.2.1. Označenie, účinnosť, význam a vzťahy

Medzinárodná dohoda o zjednotení niektorých pravidiel vo veciach konosamentov, ktorá bola podpísaná 25. augusta 1924 v Bruseli, je v medzinárodnej praxi bežne nazývaná ako Dohoda 1924 alebo ako Haagske pravidlá. Zdanlivo nesúvisiaci názov Haagske pravidlá vznikol na základe konferencie International Law Association v Haagu v roku 1921, na ktorej boli schválené pravidlá tzv. Vzorového konosamentu. Tieto opatrenia ale nepriniesli očakávaný výsledok. Preto bola zvolaná konferencia Medzinárodnej asociácie lodiarov⁹⁶ do Bruselu, ktorá v roku 1922 došla k záveru, že k tomu, aby boli Pravidlá používané podľa pôvodných predpokladov a očakávaným výsledkom, bude potrebná existencia dohody na medzinárodnej úrovni. Takto vzniknutý návrh bol predložený na diplomatickej konferencii

⁹³ angl. The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts

⁹⁴ OVEČKOVÁ, O; MAJERÍKOVÁ, M. *Zásady medzinárodných obchodných zmlúv*. 1. vyd. Bratislava: Iura Edition, 1996. str. 19 a nasl.

⁹⁵ bližšie k problematike *lex mercatoria* vid'.: HERDEGEN, M. *Internationales Wirtschaftsrecht*. 5. vyd. Mnichov: C.H.Beck, 2005. str. 20-22; STŘELEČEK, K. *Lex mercatoria a právní regulace mezinárodního obchodu*. EMP – Časopis o českém, slovenském a evropském právu, 2002, 11/1-2, str. 60-65

⁹⁶ Comité Maritime International, ďalej len „C.M.I.“

o námornom práve v Bruseli, kde boli tzv. Haagske pravidlá prijaté ako medzinárodná zmluva⁹⁷.

Haagske pravidlá nadobudli právnej účinnosti až sedem rokov po svojom vzniku, tzn. dňa 2. júna 1931.

Do vzniku druhej svetovej vojny bolo Dohodou viazaných 73 štátov, po ukončení druhej svetovej vojny to bolo celkom 46 štátov a do dňa nadobudnutia účinnosti ďalej popísaných Haagsko-visbyských pravidiel to bolo celkom 78 štátov zo všetkých oblastí sveta. V súčasnosti je Dohodou 1924 viazaných 80 štátov sveta, medzi tie, ktoré Dohodu neratifikovali a ani znenie jej ustanovení neupravili v svojom právnom poriadku patria napr. štáty: Panama, Vietnam, Južná Kórea, Brazília.

Význam Dohody 1924 je doposiaľ značný. Na jednej strane jej význam spočíva v jej samotnom obsahu, tzn. v úprave otázok týkajúcich sa vystavovania konosamentov a s tým súvisiacej medzinárodnej zodpovednosti dopravcu, ďalej v jej rozsiahlom medzinárodnom uplatnení. Podstatne široká je otázka uplatnenia a začlenenia ustanovení Haagskych pravidiel do národných práv signatárskych štátov, napr. Československo prevzalo do svojho národného práva niektoré ustanovenia Dohody 1924, bez toho aby Dohodu 1924 niekedy ratifikovalo⁹⁸.

S touto otázkou priamo súvisí aj používanie tzv. „Paramount Clause“ – tzv. zvrchovanej doložky. Táto doložka sa používa v konosamentných podmienkach, v nich sa ustanovenia Dohody 1924 použije na základe zmluvného dojednania strán, aj keby sa inak tieto ustanovenia na tú ktorú konkrétnu prepravu nevzťahovali. Napriek všetkým vyššie uvedeným faktom zostáva nemennou skutočnosťou, že Dohoda 1924 vytvorila len čiastočne jednotný medzinárodný systém v oblasti zjednávania konosamentov. Doposiaľ existujúce nedostatky a neúplnosti sú prekonávané medzinárodnými dohodami, vnútroštátnymi normatívnymi právnymi aktmi a medzinárodne zjednocovanými typovými zmluvami. Z hľadiska druhu preprav sa opatrenia Dohody 1924 vzťahujú len na líniové prepravy a na trampove prepravy iba s prevodom konosamentov (pokiaľ bol vôbec vydaný) podľa Charter-party na tretí právny subjekt.

⁹⁷ PUTTFARKEN, H. *Seehandelsrecht*. 1 vyd. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft, 1997. str. 50 a nasl.

⁹⁸ podľa Záverečného protokolu k Haagskym pravidlám môžu zmluvné štáty Dohodu buďto priamo uzákonit alebo iba obsahovo prevziať do svojho právneho poriadku. Väčšina štátov využila práve tejto druhej alternatívy.

Práve v dôsledku tohto obmedzenia spôsobeného nekogentnou zodpovednosťou námorného dopravcu pri prepravách podľa Charter-party (na ktoré sa Dohoda 1924 nevzťahuje) dochádza ku značným ekonomickým disproporciám medzi prepravami prevádzkovanými na základe tejto Dohody a bez jej aplikácie. Tieto ekonomické, resp. vo svojom dopade finančné disproporcie však po právnej stránke neriešia ani Hamburgské pravidlá 1978, aj keď je už podľa nich postupované.

Situácia v používaní Dohody 1924 nie je zďaleka jednoduchá. Najmä po prijatí Haagsko-visbyských pravidiel 1968 a po nadobudnutí ich účinnosti dochádza k tomu, že niektoré štáty postupujú podľa Protokolu 1968, a nie podľa Dohody 1924. Napríklad v roku 1980 bolo 14 štátov viazaných Dohodou 1924 pozmenenou Protokolom 1968, medzi týmito štátmi boli štáty s rozhodne nezanedbateľným významom v oblasti námorných prepráv (napr. Veľká Británia, Francúzsko, Nórsko, Švédsko, Belgicko, Dánsko). V súčasnosti význam Dohody 1924 v jej pôvodnom znení postupne klesá.

4.3.2.2. Obsah Dohody 1924

Úprava zodpovednosti námorného dopravcu je tu v podstate kogentná s dvoma výnimkami: pre prepravu živých zvierat a pre označený palubný náklad. Celkovo je možné povedať, že úprava zodpovednosti dopravcu je tu veľmi komplikovaná a veľakrát dosť nepriehľadná. Časovo sa zodpovednosť dopravcu vzťahuje iba na dobu, keď je tovar skutočne na palube či v podpalubí lode a nezahŕňa dobu manipulácií pri nakládke a vykládke⁹⁹.

Z ustanovení Dohody 1924 jednoznačne vyplýva princíp zodpovednosti za prezumované zavinenie, ktorá je v nej pojatá ako zodpovednosť za porušenie náležitej odbornej starostlivosti (čl. 3 odst. 1, 2). Náležitá odborná starostlivosť v zmysle Haagskych pravidiel je vcelku zhodne pojímaná ako starostlivosť v stupni „due diligence“, tzn. starostlivosť, ktorú možno požadovať od riadneho dopravcu¹⁰⁰. Pojmom „zavinenie“ výslovne operuje

⁹⁹ HARTMANN, K. *Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haagem Regeln*. 1. vyd. Bern: Stämpfli, 1945.

¹⁰⁰ Napriek tomu sa však v rámci aplikácie Dohody 1924 stretávame so snahou vykladať stupeň náležitej starostlivosti prísnejšie. Na tendenciu vykladať túto starostlivosť prísnejšie poukazuje napríklad:

MATYSIK, S. *O nových problémech námořního práva*. Právní zpravodaj čs. zahraničního obchodu 1968/1, str. 17 a nasl.

všeobecná exkulpačná klauzula, ktorá uzatvára zoznam dôvodov vylúčenia zodpovednosti dopravcu (čl. 4 odst. 1,2).

Zvláštnosť tejto úpravy z hľadiska realizácie zodpovednostného princípu je daná tým, že nie je možné hovoriť o dôslednej zodpovednosti za prezumované nautické zavinenie, tzn. zavinenie vo vedení alebo správe lodi, osôb zúčastnených na prevádzke lodi, ktoré sú podľa čl. 4 odst. 1 písm. a) dôvodom vylúčenia zodpovednosti¹⁰¹. Dopravca tak v zásade zodpovedá iba za tzv. komerčné zavinenie („from tackle to tackle“)¹⁰² a za počiatočnú nespôsobilosť lode, zavinenou nedostatkom náležitej odbornej starostlivosti, ako aj za porušenie ďalších povinností v zmysle čl. 3 odst. 1 Dohody 1924. Rozlíšenie nautického a komerčného zavinenia je v praxi často problematické. Kritériom je, či sa jedná prevažne o zavinenie v starostlivosti o loď alebo o zavinenie v starostlivosti o prepravovaný tovar. Ani v ďalších prípadoch uplatňovania výnimiek zo zodpovednosti (ako napr. požiar bez zavinenia lodiaru, vyššia moc, vojnové udalosti, obmedzenia spôsobené karanténou, občianske nepokoje, atď.) nie je otázka prípadného zavinenia vo spojení s existenciou týchto výnimiek úplne jasná¹⁰³.

Zodpovednosť námorného dopravcu za jednotku/jeden kus (per package) tovaru strateného či poškodeného je podľa Dohody 1924 obmedzená limitom 100 libier šterlingov, resp. ekvivalentnou menovou jednotkou prepočítanou podľa jej čistého zlatého obsahu. Obmedzenie zodpovednosti dopravcu¹⁰⁴ je možné prelomiť uvedením ceny tovaru v konosamente nad uvedený limit, čím sa získa vyšší základ k prípadnej náhrade škody. Toto opatrenie síce zvyšuje istotu prepravcu v prípade jeho sporu s dopravcom, ale na druhej strane

¹⁰¹ v znení anglického originálu: „Neither the carrier nor the ship shall be responsible for the loss or damage arising or resulting from act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.“

¹⁰² MALCHOW, G.; SCHULZE, D. a kol. *Güterverkehr über See*. 3. vyd. Hamburg: Stern-Verlag, 1993. str. 154 a nasl.

¹⁰³ WEIGELT, V. *Nautisches Verschulden*, Verkehrsrechtssammlung. Entscheidungen aus allen Gebieten des Verkehrsrechts, 2007, Band 112, Heft, 2, Nr. 29

¹⁰⁴ k problematike bližšie vid'.: ABRAHAM, H.J. *Die Haftung des Reeders, vornehmlich auch im Vergleich mit der Regelung für andere Verkehrsmittel*. Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht. 1958, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 5.

ho zákonite núti prijímať vyššie sadzby za námorné prepravné, ktorými dopravca pokrýva svoje riziko spojené s prípadnou zodpovednostnou úhradou¹⁰⁵.

Pokiaľ ide o uplatnenie zodpovednostných nárokov voči dopravcovi, platí nasledovná vyvrátiateľná právna domnienka: v prípade že prepravca neohlási dopravcovi do 3 dní škodu na zásielke ním prevzatej alebo, ak je to možné, takto neučiní priamo pri jej prevzatí, žiadna škoda nevznikla a tovar bol dopravcom predaný v poriadku. Dôkazné bremeno tak náleží príjemcovi, ktorý uplatňuje svoj nárok voči dopravcovi, trojdňová lehota je vždy záväzná a nesmie byť nikdy skrátená.

Do jedného roku po dodaní tovaru môže byť uplatnený nárok na náhradu škody majúci príčinu vo vecných škodách na zásielke. Ročná lehota beží pri poškodení odo dňa skutočného dodania tovaru a pri strate jeden rok odo dňa, kedy mala byť zásielka dodaná. Z ďalších ustanovení Dohody 1924 nie je zrejmé, či sa jedná o ročnú lehotu prekluzívnu alebo premlčaciu. Je ale nadovšetko zrejmé, že táto lehota nemôže byť akokoľvek skrátená v neprospech prepravcu. Aj v týchto oblastiach priniesol vyjasnenie až Protokol 1968.

V prípadoch nepodliehajúcich priamo Dohode 1924 je možné použitie zvrchovanej zmluvnej doložky „Paramount Clause“. To znamená, že Haagske pravidlá obsiahnuté v medzinárodnej dohode o zjednotení niektorých pravidiel vo veci konosamentov datované v Bruseli 25. augusta 1924 tak, ako sú uzákonené v štáte nalodenia, platia pre túto zmluvu. V prípade, že takýto zákon v štáte nalodenia neexistuje, platí príslušné právo štátu určenia, avšak pokiaľ sa týka zásielok, na ktoré sa nevzťahuje žiadny takýto kogentný zákon, platia ustanovenia zmienenej Dohody 1924¹⁰⁶.

Z obchodného hľadiska je dosť ťažké posúdiť, ktoré z uvedených regulácií sú z hľadiska námornoprávnych vzťahov významnejšie, teda či sú to kogentné právne ustanovenia Dohody 1924 alebo práve zmienená doložka „Paramount Clause“. Je ale nesporné, že nasledujúca normatívna právna úprava týchto vzťahov, ktorú poskytuje Protokol 1968, prináša v týchto vzťahoch ďalší pokrok.

¹⁰⁵ LAUN, K. *Das Brüsseler Internationale Übereinkommen von 1924 über beschränkte Reederhaftung*. Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, 1956, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 4. str. 7-17

¹⁰⁶ MALCHOW, G.; SCHULZE, D. a kol. *Güterverkehr über See*. 3. vyd. Hamburg: Stern-Verlag, 1993. str. 149

4.3.3. Haagsko-visbyské pravidlá 1968 (Protokol 1968)

4.3.3.1. Úvod

Medzinárodná dohoda, platná v obore námornej prepravy a nesúca názov Haagsko-visbyské pravidlá 1968 znie v celom, neskrátenom názve „Protokol o zmene Medzinárodnej dohody o zjednotení niektorých pravidiel vo veciach konosamentov podpísanej v Bruseli dňa 25. augusta 1924, zo dňa 23. februára 1968“. Skrátene sa hovorí o „Doplnenom protokole 1968“ alebo o „Protokole 1968“, často sa tento medzinárodnoprávny dokument označuje ako „Visbyské pravidlá“ alebo ako „Haagsko-visbyské pravidlá“.

4.3.3.2. Ratifikačný proces

Návrh tohto dokumentu bol predložený k prejednaniu na XII. diplomatickej konferencii o námornom práve konanej v rokoch 1967-1968 v Bruseli. Tento dokument bol prijatý dňa 23. februára 1968 vo forme už zmieneného Protokolu 1968.

Z formálneho hľadiska sú Haagsko-visbyské pravidlá 1968 zmeneným a doplneným textom pôvodných Haagskych pravidiel 1924, ktorý však nebol oficiálne v tomto znení nikdy vydaný. Nadobudnutie právnej účinnosti Protokolu 1968 prebehlo v súlade s ustanovením čl. 13, tzn. uplynutím troch mesiacov od zloženia desiatich ratifikačných listín. De iure to bolo dňa 23. júna 1977.

Jednou z nesporných predností Protokolu 1968 je, že vo svojich ustanoveniach podchycuje niektoré zmeny technickej a technologickej realizácie námornej prepravy. Vzhľadom k tomu, že prejednanie a prijatie Protokolu 1968 prebehlo v polovici 60. rokov minulého storočia, nebolo vtedy ešte možné technicky ani organizačne podchytiť všetky aspekty týchto kvalitatívnych zmien. Veľa krát taktiež chýbala ochota jednajúcich k takýmto opatreniam vôbec pristúpiť.

Protokol 1968 je treba chápať ako dokument, ktorý sám o sebe nie je schopný vlastnej medzinárodnej existencie. Haagsko-visbyské pravidlá 1968 iba pozmeňujú a dopĺňujú Dohodu 1924, spoločne s ňou sú tiež aplikované. Tento fakt je vyjadrený v čl. 6, kde je

stanovené: „Dohoda 1924 a Protokol 1968 budú považované medzi zmluvnými stranami tohto Protokolu 1968 za jednotný celok a budú takto spoločne vykladané“¹⁰⁷.

Nadobudnutie právnej účinnosti tohto dokumentu v podstate predchádzalo (23. júna 1977) zvolaniu diplomatickej konferencie OSN o námornej preprave tovaru do Hamburgu na marec 1978. Tento fakt sám o sebe podnecuje k úvahám o niektorých súvislostiach medzi Pravidlami 1968 a novo vzniknutou Dohodou 1978. Tieto, na seba naväzujúce fakty, určite ovplyvnili jednania týkajúce sa prijatia Hamburských pravidiel 1978.

Na jednej strane sa vyskytli snahy o zníženie významu novo prejednávanej a posudzovanej Dohody 1978 už v samotnej dobe jej vzniku práve preto, že bol kladený dôraz na Protokol 1968. Tento, krátko po tom čo nadobudol právnej účinnosti, by bolo zbytočné a komplikované hneď meniť formou ďalšieho medzinárodnoprávneho normatívu upravujúceho tú samú problematiku.

Na druhej strane ale bolo poukazované aj na čiastočnú časovú náročnosť pri reálnom prijímaní týchto medzinárodnoprávnych dokumentov. V Prípade Haagsko-visbyských pravidiel tento proces trval až do fáze nadobudnutia ich účinnosti 9 rokov.

Pritom nie je možné pozabudnúť i na faktor zahŕňajúci časté protichodné záujmy jednotlivých štátov, ako aj zástancov rôznych politických či ekonomických, resp. obchodných a iných zoskupení a nakoniec taktiež rôznych postojov k technológii realizovania námorného prepravného procesu¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Pozn.: V prípade výpovede Protokolu 1968 sa pokladá za vypovedanú aj Dohoda 1924, nie však naopak (čl. 14/2 a čl. 15/3). Výpoveď Dohody 1924 sa medzi stranami nepovažuje za vypovedanie Dohody 1924 pozmenenej Protokolom 1968 (čl. 17)

¹⁰⁸ DIAMOND, A. *The Hague-Visby Rules*. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1978, Part 2, str. 2-12

4.3.3.3. Význam a úloha

Vzhľadom ku všetkým vyššie uvedeným faktom nie je možné význam a úlohu Protokolu 1968 v sústave medzinárodnoprávných námornoprepravných normatívov prehliadať ani podceňovať.

Značný význam Protokolu 1968 bolo nutné priznať najmä v období, kedy nová dohoda 1978 ešte nenadobudla právnej účinnosti a kedy stará Dohoda 1924 už bola v mnohých ohľadoch prekonaná a zastaralá. Hlavne v oblasti zodpovednosti námorného dopravcu bolo dosiahnuté pokroku oproti predchádzajúcim úpravám.

Je ale treba zdôrazniť, že Protokol 1968 z principiálneho hľadiska nič nezmenil ani v oblasti zodpovednosti dopravcu. Oproti Haagskym pravidlám 1924 sa síce zvýšil limit jeho zodpovednosti na dvojnásobok, ale základný princíp rozdelenia rizika medzi dopravcu a prepravcu zostal rovnaký – tzn. prepravca zostáva aj naďalej znevýhodnený. Aj z tohto dôvodu bolo treba pracovať na ďalšej kodifikácii a to najmä kvalitatívne novej¹⁰⁹.

Čo sa týka niektorých významných obsahových zmien, ktoré priniesol protokol 1968, je možné uviesť nasledovné:

a) významnou novinkou oproti Dohode 1924 je stanovenie limitov a ich výšky pre postihnutie zodpovednosti námorného dopravcu. Náhradou zodpovednostného limitu dopravcu vo výške 100 libier šterlingov za jeden kus či jednu jednotku tovaru – resp. ekvivalentu tejto čiastky – je tento zodpovednostný limit stanovený na 10 000 frankov za jeden kus či jednotku alebo 30 frankov za 1 kg hrubej hmotnosti zásielky, pričom sa dáva v konkrétnom prípade prednosť vyššej čiastke z oboch možností;

b) tu uplatnené použitie zodpovednostných kritérií a limitných sadzieb za spôsobenú škodu má v námornej doprave značný význam (podobne ako v ostatných dopravných oboroch). Zodpovednostné limitné sadzby sú vždy viazané na celkovú hrubú hmotnosť stratenej či poškodenej zásielky. Spolu so všeobecným rastom cien samozrejme rastú aj ceny za dopravné

¹⁰⁹ MURRAY, C. et. al. *The Law and Practice of International Trade*. 11. vyd. Londýn: Sweet & Maxwell, 2007. str. 336 a nasl.

a prepravné služby poskytované dopravcami. Práve preto rastú aj zodpovednostné sadzby v námornej doprave. Normatívne podchytenie tohto rastu sa odráža ako v Protokole 1968, tak aj v Hamburgských pravidlách 1978, v ktorých je ich zvýšenie oproti Protokolu 1968 o ďalších 25%;

c) ďalším širokým okruhom problémov riešených v ustanoveniach Protokolu 1968 je určovanie skutočnej ceny tovaru, podľa ktorej sa vypočítavajú zodpovednostné sadzby lodiarov. Tu sa vychádza predovšetkým z bežných tržných cien a z burzových komoditných cien;

d) relatívne nové je obmedzenie zodpovednosti lodiarov pri používaní prepravných systémov. Konkrétne sa jedná o kontajnerizáciu a paletizáciu, ktoré prekonalí od začiatku 50. rokov minulého storočia búrlivý rozvoj, najmä pre uľahčenie a zvýhodnenie manipulácie s tovarom, jeho zvýšenú bezpečnosť počas prepravy a komplexne tak nižšie prepravné náklady. Východným údajom obsiahnutým v konosamente je počet kontajnerizovaných (paletizovaných) jednotiek či kusov tovaru. V prípade, že v konosamente nie je uvedený počet kusov či jednotiek naloženého tovaru, považuje sa kontajner či paleta za jeden kus tovaru;

e) zmena Dohody 1924 Protokolom 1968 obsahuje aj otázku použiteľnosti ustanovení o zbavení a obmedzení zodpovednosti dopravcu. Jednak sa týkajú každej žaloby proti dopravcovi na náhradu škody alebo poškodenia tovaru, vzniknutých na základe riadnej prepravnej zmluvy, a to bez ohľadu na to či sa jedná o uplatňovanie nárokov z dôvodu zmluvnej zodpovednosti či zodpovednosti mimozmluvnej. O zbavení a obmedzení zodpovednosti dopravcu v prípade nároku založeného na prepravnej zmluve nebolo a nie je pochybností. Pri posudzovaní nárokov vznikajúcich z mimozmluvnej zodpovednosti je však možno uplatňovať platne a účinne nárok na náhradu škody voči dopravcovi aj nad limit stanovený Dohodou 1924 – tzn. v plnom rozsahu – aj v takých prípadoch, keď bola podľa pôvodných ustanovení Dohody 1924 zodpovednosť dopravcu úplne vylúčená. Podľa úpravy v zmysle Protokolu 1968 sú totiž oba vyššie uvedené prípady riešené zhodne, tzn. či už zakladajú zodpovednosť zmluvnú alebo mimozmluvnú. Zmyslom tohto opatrenia je zabrániť pokusom o uplatnenie nárokov voči dopravcom z dôvodu mimozmluvnej zodpovednosti tam, kde je možné uplatniť nároky zo zodpovednosti zmluvnej. Všetky vyššie uvedené ustanovenia sa však týkajú iba žalôb o náhrady škody za stratu a poškodenie tovaru;

f) dôležitým ustanovením Protokolu 1968 je už mnou zmienená tzv. zvrchovaná doložka (tzv. Paramount Clause). V prípade jej použitia v prepravnej zmluve či konosamente sú potom aj i pri takto uskutočňovanej námornej preprave použiteľné ustanovenia Dohody 1924 v znení Protokolu 1968.

4.3.3.4. Zvláštnosti úpravy

V prípade námornej prepravy na základe konosamentu v jednom štáte (keď sú oba prístavy na území jediného štátu) sa potom platnosť a použiteľnosť Protokolu 1968 na takéto prepravy nevzťahuje, aj keby sa jednalo o zmluvný štát Dohody 1924. Išlo by tak vždy o prepravu vnútroštátnu, a nie medzinárodnú, ktorej právna úprava je v kompetencii toho ktorého národného práva.

Formálne dôležitým opatrením je ustanovenie (čl. 7), v ktorom je stanovené, že výpoveď Dohody 1924 realizovaná zmluvnou stranou Protokolu 1968 sa nepovažuje za výpoveď Dohody 1924 v znení Protokolu 1968.

V prípade ratifikácie Protokolu 1968 štátom, ktorý nie je, alebo dosiaľ nebol stranou v Dohode 1924, považuje sa tento úkon taktiež za pristúpenie tohto štátu k Dohode 1924.

4.3.3.5. Záver

V deň prijatia Protokolu 1968 na diplomatickej konferencii v Bruseli bol Protokol dňa 23. februára 1968 prijatý celkovo 19 štátmi. Po zložení ratifikačných listín a na nadobudnutí právnej účinnosti Protokolu 1968 sa jeho ustanovenia stali záväznými celkom pre 8 signatárskych štátov. Ďalšie štáty sú Protokolom 1968 viazané na základe prístupu k tomuto dokumentu na základe čl. 12, ďalšie štáty podľa čl. 13 odst. 2.

Ako už bolo uvedené, bolo nadobudnutie právnej účinnosti Protokolu 1968 viazané na splnenie niekoľkých podmienok. Jednak podľa čl. 13 bolo potrebné uplynutie trojmesačnej lehoty od zloženia desiatej ratifikačnej listiny, čo bolo splnené Ekvádorom 23. marca 1977, takže de iure Protokol 1968 nadobudol účinnosti dňa 23. júna 1977. Ďalším kritériom bolo, že najmenej päť zo zmienených desiatich ratifikujúcich štátov muselo disponovať námornou

flotilou o minimálnej tonáži 1 milión BRT¹¹⁰. Toto kritérium bolo splnené zložením ratifikačných listín Nórskom, Švédskom, Dánskom, Veľkou Britániou a Francúzskom¹¹¹.

4.3.4. Hamburgské pravidlá 1978 (Dohoda 1978)

4.3.4.1. Priebeh tvorby Dohody 1978

Diplomatická konferencia zmocnencov vlád k prejednaniu návrhu Dohody o námornej preprave tovarov, o ktorej som sa zmieňovala vyššie, ktorá bola zvolaná generálnym tajomníkom OSN na základe Rezolúcie Valného zhromaždenia OSN č. 31/100 z roku 1976, sa konala v marci 1978 v Hamburgu.

Celkovo sa Konferencie OSN zúčastnilo 78 štátov a jeden pozorovateľ. Z tohoto počtu vtedy bolo 8 tzv. socialistických štátov, vrátane ČSSR. Mimo toho tu boli prítomní aj pozorovatelia z rady vládnych aj nevládných medzinárodných organizácií, z rady orgánov OSN aj zo špecializovaných aparátov.

Minimálna zodpovednosť námorného dopravcu bola hájená najmä štátni, pre ktorých ekonomiku má značný význam prevádzkovanie námornej dopravy. Taktiež tieto štáty sa snažili dopravcu oslobodiť aj od nautického a navigačného zavinenia.

Naproti týmto štátom sa ocitli štáty, v ekonomike ktorých sa odrážajú najmä záujmy užívateľov, tzn. prepravcov. Títo delegáti naopak hájili návrh Dohody 1978 tak, ako ho predložila UNCITRAL, tzn. snažili sa o čo najväčšie podchytenie zodpovednosti dopravcu a pokiaľ možno maximálneho zaistenia záujmov prepravcu¹¹².

¹¹⁰ skratka pre Brutto registrovanú tonáž (Gross register tonnage) – jednotku anglickej objemovej miery, používanej v námorníctve a námornej doprave, ďalej len „BRT“. Jedná sa konkrétne o jednotku objemovej miery lodného nákladného priestoru, ktorá určuje veľkosť a kapacitu plavidla. Dohodou o určovaní rozmerov lodného priestoru z roku 1969 bol pojem BRT v roku 1994 nahradený pojmom Brutto tonáž (Gross tonnage). BRT ale aj naďalej zostáva široko používaným termínom v námornom priemysle.

¹¹¹ DIAMOND, A. *The Hague-Visby Rules*. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1978, Part 2, str. 12-42

¹¹² HERBER, R. *Das Übereinkommen der VN über die Beförderung von Gütern auf See von 1978*. Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, 1978, Reihe B: Dokumente und Materialien, Heft 12

Konečné znenie dokumentu dostalo nakoniec názov „Dohoda OSN o námornej preprave tovarov 1978“¹¹³ a je v súčasnosti bežne označovaná ako „Hamburgské pravidlá“. Tento názov naznačuje, že Dohoda 1978 nahradí, resp. nahradzuje tzv. Haagske pravidlá 1924, popr. Haagsko-visbyské pravidlá 1968¹¹⁴.

Hamburgské pravidlá 1978 boli na záverečnom zasadaní Konferencie prijaté hlasovaním, keď 61 štátov, vrátane všetkých socialistických, hlasovalo pre prijatie, tri štáty sa hlasovania zdržali a žiadny štát nehlasoval pre neprijatie. Ihneď po ukončení záverečného hlasovania Dohodu 1978 podpísalo 14 splnomocnených zástupcov štátov, následovne bola vyložená v sídle OSN v New Yorku. Možnosť podpisu Dohody vtedy využilo aj Československo.

Týmto sa po prvý krát v histórii medzinárodných námorných prepravných dohôd stala naša republika signatárom takejto dohody.

4.3.4.2. Obsah Dohody 1978

Pri objektívnom hodnotení významu Dohody 1978 je treba zdôrazniť, že jej predmet úpravy je širší ako už u vyššie zmienených dokumentov, ktoré boli označené ako Dohoda 1924 a Protokol 1968.

Práve tak široký predmet úpravy právnych vzťahov vyplývajúci z prevádzkovania námornej dopravy sa nutne musel vo svojej kodifikačnej fáze dopustiť rady kompromisov, resp. musel z nich vychádzať. Neboli to však len kompromisy, čo sa týka priameho obsahu dohody, ale tieto postihovali taktiež niektoré formulácie a pojmy, ktoré sa zdali zúčastneným príliš nezrozumiteľné či naplno nepostihujúce skutočný obsah vecí samej.

¹¹³ sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb.

¹¹⁴ MALCHOW, G.; SCHULZE, D. a kol. *Güterverkehr über See*. 3. vyd. Hamburg: Stern-Verlag, 1993. str. 162 - 164

4.3.4.2.1. Definície

Vo všeobecnej časti sú medzi jednotlivými definíciami uvedené základné pojmy:

- a) „Dopravca“ znamená ktorúkoľvek osobu, ktorá uzatvorila s odosielateľom zmluvu o námornej preprave tovaru alebo menom ktorej bola takáto zmluva uzatvorená;
- b) „Ďalší dopravca“ znamená ktorúkoľvek osobu, ktorú dopravca poveril prevedením prepravy tovaru alebo jeho častí, a zahŕňa ktorúkoľvek inú osobu, ktorá bola takýmto prevedením poverená;
- c) „Odosielateľ“ znamená ktorúkoľvek osobu, ktorá uzatvorila s dopravcom zmluvu o námornej preprave tovaru alebo menom ktorej alebo v jej zastúpení bola takáto zmluva uzatvorená, alebo ktorúkoľvek osobu, ktorá v súvislosti so zmluvou o námornej preprave dopravcovi skutočne tovar predala alebo menom ktorej alebo v jej zastúpení jej bol tovar takto predaný. Táto definícia nie je doposiaľ plne uspokojujúca, pokiaľ ju dokonca nechceme nazvať zmätočnou.
- d) „Zmluva o námornej preprave“ znamená akúkoľvek zmluvu, ktorou sa dopravca zaväzuje za úhradu prepravného prepraviť tovar po mori z jedného prístavu do druhého; avšak zmluva, ktorá zahŕňa námornú prepravu a taktiež prepravu nejakým iným prostriedkom, sa pokladá za zmluvu o námornej preprave pre účely tejto dohody iba potiaľ, pokiaľ sa vzťahuje na námornú prepravu.

4.3.4.2.2. Rozsah použitia

Rozsah použitia je rozdelený z hľadiska teritoriálneho a je viazaný celkom piatimi možnými variantmi, kedy je možné Dohody 1978 použiť medzi dvoma rôznymi štátmi. Ustanovenia Hamburgskej dohody sa použijú na všetky zmluvy o námornej preprave medzi dvoma rôznymi štátmi, pokiaľ je prístav nakládky alebo vykládky stanovený v zmluve o námornej preprave na území zmluvného štátu, alebo v prípade, že je konosament alebo iný dokument, ktorý je preukazom o zmluve o námornej preprave, vydaný v zmluvnom štáte alebo stanoví, že sa táto zmluva má riadiť ustanoveniami Hamburgskej dohody alebo právnym poriadkom niektorého štátu, ktorý ich prijal.

Vo všetkých týchto prípadoch sa bude Hamburgská dohoda aplikovať obligatórne, tzn. i vo vzťahu k subjektom zo štátu, ktoré nie sú zmluvnými štátmi Hamburgskej dohody, čo môže mať pre Českú republiku hospodársky význam. Ustanovenia Hamburgskej dohody sa totiž použijú bez ohľadu na štátnu príslušnosť lode, dopravcu, ďalšieho dopravcu, odosielateľa, príjemcu alebo ktorejkoľvek inej zainteresovanej osoby.

V článku obsahujúcom výklad Dohody 1978 je predovšetkým vyjadrené presvedčenie, že sa Dohoda 1978 bude brať na zreteľ pri uzatváraní zmlúv o medzinárodnej preprave tovarov. Toto presvedčenie je ale len prianím subjektov zúčastnených na tvorbe a postupnej realizácii Dohody 1978, inak je totiž jeho splnenie značne mimo rámec a vlastnú náplň tejto Dohody.

4.3.4.2.3. Zodpovednosť dopravcu

Vlastná zodpovednosť dopravcu je riešená v druhej časti, ktorá sa skladá z dvoch článkov. Článok 4 je venovaný dobe zodpovednosti dopravcu. Časový úsek, počas ktorého, je dopravca zodpovedný za tovar zverený k preprave, je totožný s dobou, počas ktorej je tovar v starostlivosti dopravcu: v prístave nakládky, behom vlastnej dopravy a v prístave vykládky.

V tomto bode sa Dohoda 1978 nezhoduje s obsahom zodpovednosti dopravcu podľa Dohody 1924. Podľa nej boli upravené zodpovednostné vzťahy iba počas dopravy samej, tzn. od okamžiku nakládky na loď po vykládku z lode. Rozsah pôsobnosti novej Dohody 1978 je podstatne väčší, a to o časť prepravy zahrňujúcu dobu pred nakládkou tovaru na plavidlo a po jeho vykládke z lode, ktorá uskutočnila vlastnú dopravu. Zodpovednosť za škodu, ktorá vznikne po celú dobu, kedy je tovar v starostlivosti námorného dopravcu, je teraz podľa ustanovení Hamburgských pravidiel záväzne uložená dopravcovi.

Ďalšie rozšírenie zodpovednosti dopravcu nebolo presadené (napr. zodpovednosť za tovar mimo prístav nakládky či vykládky a pod.), najmä pre prípadné kompetenčné spory o platnosť a použiteľnosť normatífov v multimodálnych prepravách (napr. cesta – more – železnica).

Pre lepšie rozlíšenie okamžiku, kedy presne prechádza zodpovednosť na dopravcu, boli presne stanovené kritéria prevodu zodpovednosti, tzn. od okamžiku prevzatia tovaru do okamžiku vydania tovaru, po vyložení v prístave určenia.

System zodpovednosti námorného dopravcu za škodu, ktorá vznikla na tovare zverenom k preprave je založený na prezumpcii zavinenia či nedbalosti zo strany dopravcu, a to až na prípady, kedy je v Dohode 1978 stanovené inak.

Základ zodpovednosti dopravcu (čl. 5) je stanovený nasledovne:

„Doprovca zodpovedá za škodu vyplývajúcu zo straty tovaru alebo jeho poškodenia, ako aj za oneskorené dodanie, v prípade že udalosť, ktorá spôsobila stratu, poškodenie alebo omeškanie, nastala v dobe, kedy bol tovar v jeho starostlivosti, ako je stanovené v čl. 4, pokiaľ dopravca nepreukáže, že on, jeho zamestnanci alebo zmocnenci podnikli všetky opatrenia, ktoré mohli byť rozumne požadované, aby bolo zabránené udalosti a jej následkom“¹¹⁵.

Zodpovednostný princíp zostáva v porovnaní s Haagskymi pravidlami nezmenený. Je zakotvená zodpovednosť za prezumované zavinenie. V samotnej formulácii čl. 5 odst. 1 je však princíp zodpovednosti vyjadrený iba nepriamo, pomocou kritéria náležitej starostlivosti ako opatrenia due diligence, pod ktorej zorným uhlom je posudzovaná možnosť vyhnutia sa škodnej udalosti a jej následkom. V pracovných diskusiách k tomuto článku sa vyskytli aj názory, že daná formulácia ma blízko k objektívnej zodpovednosti. Za účelom jasného a jednoznačného výkladu bolo preto k Dohode pripojené tzv. Všeobecné dorozumenie, ktoré výslovne zdôrazňuje, že sa jedná zodpovednosť subjektívnu, tzn. o princíp zodpovednosti za zavinenie¹¹⁶.

„Je všeobecným dorozumením, že sa zodpovednosť dopravcu podľa tejto Dohody zakladá na princípe prezumovaného zavinenia alebo nedbalosti. To znamená, že dôkazné bremeno

¹¹⁵ v anglickom znení: „The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.“

¹¹⁶ PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. In Studie ČSAV. 1. vyd. Praha: Academia. 1985. číslo 22. str. 73

spravidla spočíva na dopravcovi, avšak ustanovenia tejto Dohody toto pravidlo v určitých prípadoch modifikujú¹¹⁷.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že je dopravca povinný v akomkoľvek konkrétnom prípade určiť príčinu škody a že jeho zamestnanci, on sám alebo jeho zmocnenci podnikli všetky rozumné opatrenia k odvráteniu následkov uvedených udalostí.

Stačí, aby nebola zistená konkrétna príčina straty, poškodenia či oneskoreného dodania, napriek tomu, že by dopravca mohol dokázať riadne plnenie svojich povinností, či aby neboli podniknuté všetky potrebné opatrenia k zabráneniu straty, poškodeniu či oneskorenému dodaniu, napriek tomu že sa dopravcovi podarilo určiť konkrétnu príčinu škody, potom z ustanovení Dohody 1978 vyplýva, že dopravca nesie zodpovednosť pri skutkovom naplnení aspoň jednej z uvedených podmienok.

Tu je nutné poznamenať, že na rozdiel od Dohody 1924, nie sú do Dohody 1978 zahrnuté oslobodenia lodiarov od zodpovednosti v prípade tzv. nautického (navigačného) zavinenia, ktoré bolo v Dohode 1924 uvedené na prvom mieste.

Prezumpcia zavinenia dopravcu bola ponechaná aj v prípade požiaru, kedy lodiar zodpovedá za:

a) stratu tovaru alebo jeho poškodenie alebo za oneskorenie dodania, ktorej príčinou bol požiar, v prípade, že osoba uplatňujúca nárok preukáže, že požiar vznikol zo zavinenia alebo z nedbalosti dopravcu, jeho zamestnancov alebo zmocnencov;

b) takúto stratu, poškodenie alebo oneskorené dodanie tovaru, o ktorých osoba uplatňujúca nárok preukáže, že nastali v dôsledku zavinenia alebo nedbalosti dopravcu, jeho zamestnancov alebo zmocnencov tým, že neboli podniknuté všetky opatrenia, ktoré mohli byť

¹¹⁷ v anglickom originálnom znení: „It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.“
(Príloha II. k Záverečnému aktu konferencie)

rozumne požadované, aby bol požiar uhasený a jeho následky znížené (čl. 5 odst. 4 písm. a) Dohody 1978).¹¹⁸

Niektoré ďalšie zvláštnosti v delení povinnosti pri dôkaznom bremene sú tiež stanovené pre prepravu živých zvierat (čl. 5 odst. 5 Dohody 1978). Podľa týchto ustanovení dopravca nezodpovedá za stratu či poškodenie tovaru, prípadne jeho oneskorené dodanie, keď tieto pramena z nebezpečenstva vlastnému takýmto prepravám.¹¹⁹

Výnimka zo zodpovednosti dopravcu, resp. zo všeobecného pravidla o rozdelení zodpovednosti medzi zmluvné strany, sa týka taktiež prípadov straty, poškodenia či oneskoreného dodania tovaru pri realizácii opatrenia k záchrane majetku či dokonca pri záchrane ľudského života. Kritéria používané pri posudzovaní takto vzniknutých závad v plnení zmlúv sú ale značne zložité a veľakrát veľmi problematické.

V čl. 6 je riešená veľmi dôležitá časť praktického obsahu Dohody 1978, tzn. vymedzenie zodpovednosti dopravcu. Pri riešení tejto problematiky bola nakoniec daná prednosť variante, ktorá vychádza z hmotnostnej a kusovej charakteristiky tovarov. „Zodpovednosť dopravcu za škodu vyplývajúcu zo straty tovaru alebo jeho poškodenia podľa ustanovení čl. 5 je obmedzená na čiastku odpovedajúcu 835 SDR, tzn. zúčtovacím jednotkám za kus alebo za inú prepravnú jednotku, alebo 2.5 zúčtovacích jednotiek za kilogram hrubej hmotnosti strateného alebo poškodeného tovaru, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia (čl. 6 odst. 1 písm. a) Dohody 1978).¹²⁰

¹¹⁸ v anglickom znení: „The carrier is liable: (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents; (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.“

¹¹⁹ v anglickom znení: „With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage.“

¹²⁰ v anglickom znení: „The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.“

Pojem zúčtovacej jednotky, o ktorej je zmienka v čl. 6, je definovaný nasledovne: „Zúčtovacia jednotka, je zvláštnym právom čerpania“, ako bolo v roku 1969 definované Medzinárodným menovým fondom. Používané skratky sú ZPČ, prípadne SDR, SZR, XDR.¹²¹ Čiastky uvedené v čl. 6 sa prevedú na národnú menu štátu, podľa hodnoty takejto meny k dátumu rozsudku alebo k dátumu, ktoré bolo stranami stanovené. Finančne vyjadrené, nemôže celková čiastka vyjadrená v USD presiahnuť záväzný limit 1002 USD za jeden kus či prepravnú jednotku tovaru alebo naopak jeden kilogram strateného či poškodeného tovaru je obmedzený čiastkou 3 USD. Doposiaľ však súčasne platí i ustanovenie o limite zodpovednosti námorného dopravcu podľa Dohody 1924, tzn. 100 libier šterlingov za kus či jednotku tovaru. Dvojité kritérium pre určenie limitu zodpovednosti námorného dopravcu bolo zavedené Protokolom 1968.

Iná situácia ale vznikla v limite za zodpovednosť pri oneskorenom dodaní tovaru. Tu sa v súčasnej dobe vychádza z limitu predstavovaného časťou námorného prepravného. Zodpovednosť je tu limitovaná 2.5 násobkom námorného prepravného za tovar nedodaný, avšak nepresahujúceho výšku celkového prepravného (rozumie sa celej zásielky).

V každom prípade nemôže presiahnuť súhrn dopravcovej zodpovednosti za stratu, poškodenie či oneskorené dodanie tovaru limit stanovený pre úplnú stratu tovaru.

Kontajnerizovaný (paletizovaný) tovar je spravidla považovaný za jeden kus na jednej prepravnej (skladovacej, manipulačnej, atď.) jednotke, v prípade, že nie je v konosamente uvedené inak.

Ďalšou dôležitou oblasťou riešených právnych vzťahov Dohody 1978 je strata práva dopravcu na obmedzenie zodpovednosti. „Doprovca nie je oprávnený dovolávať sa výhody obmedzenia zodpovednosti, v prípade že sa preukázalo, že strata, poškodenie alebo oneskorenie dodania tovaru nastali v dôsledku dopravcovho jednania alebo opomenutia, učiných v úmysle spôsobiť takúto stratu, poškodenie alebo oneskorenie dodania alebo z hrubej nedbalosti a s vedomím, že pravdepodobne takáto strata, poškodenie alebo

¹²¹ v anglickom znení: „Special Drawing Rights“, v nemeckom znení: „Sonderziehungsrecht“

oneskorenie nastane“ (čl. 8 odst. 1 Dohody 1978).¹²² Táto úprava odpovedá taktiež obsahu Protokolu 1968 (čl. 2) a tým sa nahrádza čl. 4 odst. 5 Dohody 1924.

Dopravca nie je priamo zbavený práva na obmedzenie svojej zodpovednosti za jednanie alebo opomenutie svojich zamestnancov či zmocnencov.

Dopravy tovaru na palube lode, tzv. palubného nákladu, sa týka článok 9, kde je stanovené, že je dopravca oprávnený prepravovať tovar na paluba iba v tom prípade, keď je takáto preprava v súlade s dohodou uzatvorenou s odosielateľom alebo so zvyklosťami príslušného odvetvia alebo v prípade, že to vyžadujú zákonné normy či predpisy.

Okruhom prípadov, ktoré boli oproti Haagskym pravidlám zahrnuté pod dopravcovu zodpovednosť, sú okrem nautického zavinenia a prepravy živých zvierat aj škody na palubnom náklade. Dokonca, aj keď sú splnené podmienky čl. 9 odst. 3, nastupuje pri existencii tejto naposledy uvedenej skutkovej podstaty objektívna zodpovednosť dopravcu.

Zodpovednosť dopravcu, resp. ďalšieho dopravcu, zachytáva čl. 10, v ktorom je vymedzená problematika spojenia jednak so zmluvným dopravcom uzatvárajúcim prepravnú zmluvu s prepravcom (odosielateľom) a ďalej rozsah zodpovednosti „skutočného dopravcu“, ktorý je vlastným realizátorom dopravy. Tento „skutočný dopravca“ je totiž tým zúčastneným ktorý sa na prepravnom procese podieľa, aj napriek tomu, že nie je zmluvnou stranou prepravnej zmluvy s odosielateľom.

Z hľadiska časovej postupnosti je treba podotknúť, že v dobe vlastného uzatvorenia prepravnej zmluvy je prepravcovi (odosielateľovi) známy iba zmluvný dopravca ako právny subjekt prepravnej zmluvy. Ten môže potom vlastnú námornú dopravu zrealizovať sám, alebo môže jej realizáciu zveriť dopravcovi, tzv. „skutočnému dopravcovi“.

Zmluvný dopravca ale vždy zostáva zodpovedným vzhľadom k prepravcovi, teda aj v prípade, že samotnú dopravu sám neprevádza. Tým ale nie je mienené, že neexistuje

¹²² v anglickom znení: „The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.“

akákoľvek zodpovednosť ďalšieho dopravcu voči vlastníkovi tovaru. Zodpovednosť dopravcu a ďalšieho dopravcu je spoločná a nerozdielna, a to v tom zmysle, že sú spoločne zodpovední v rozsahu ekvivalentnom spôsobenej škode, avšak maximálne do výšky čiastky najvyššej hranice zodpovednosti stanovenej Dohodou 1978. Vysporiadanie medzi zmluvným a skutočným dopravcom na základe solidárnej zodpovednosti nie je predmetom úpravy Dohody 1978, ale je predpokladané. Doložka obsahujúca zodpovednosť dopravcu iba na časť prepravy, ktorú sám realizuje, by bola podľa Dohody 1978 neúčelná a neplatná.

Článok 19 je venovaný oznámeniu straty, poškodenia či oneskoreného dodania. Bolo tu stanovené, že príjemca je povinný predať dopravcovi písomné oznámenie o závadách (poškodení, strate, atď.), ktoré musí bližšie špecifikovať, najneskôr v pracovný deň nasledujúci po dni, kedy bol tovar predaný príjemcovi/prepravcovi. V prípade, že nie sú strata alebo poškodenie tovaru zjavné, činí lehota k predaniu písomného oznámenia dopravcovi v takomto prípade 15 dní nasledujúcich po dni, kedy bol tovar predaný príjemcovi/prepravcovi.

V prípadoch nepodania písomného oznámenia dopravcovi v stanovených lehotách, to neobmedzuje príjemcu v práve preukázať po uplynutí týchto lehôt skutočnosť, že došlo ku strate, či poškodeniu tovaru. Príjemca však potom nesie dôkazné bremeno k vyvráteniu právnej domnienky o vydaní tovaru dopravcom v dobrom stave či v stave popísanom v konosamente.

Podľa odstavca 5 tohto článku sa neposkytuje náhrada za škodu vyplývajúcu z oneskoreného dodania tovaru v prípade, že písomné oznámenie nebolo predané dopravcovi do 60 dní nasledujúcich po dni, kedy bol tovar predaný príjemcovi.

Odstavec článku 19 stanoví, že dopravca (alebo ďalší dopravca, tzv. skutočný dopravca) je povinný predať odosielateľovi písomné oznámenie o strate alebo poškodení, ktoré špecifikuje všeobecnú povahu takejto straty alebo poškodenia, najneskôr do 90 dní nasledujúcich po skutočnom poškodení alebo strate, prípadne podľa článku 4 odst. 2, po vydaní tovaru, resp. náhradnom vydaní tovaru. Prípadné nedodržanie tejto lehoty je pokladané za preukazujúcu skutočnosť spočívajúcu v tom, že dopravca ani skutočný (ďalší) dopravca neutrpel žiadnu škodu či stratu následkom zavinenia alebo nedbalosti prepravcu/odosielateľa.

Právna domnienka o nevzniknutí ujmy zo strany odosielateľa vzniká v prípade nepredania písomného oznámenia odosielateľom dopravcovi behom 90 kalendárnych dní.

4.3.4.3. Ratifikačný proces Dohody 1978

Ako som už uviedla na inom mieste, bolo nadobudnutie platnosti a účinnosti tejto Dohody viazané na splnenie niekoľkých podmienok. Prvým predpokladom bola ratifikácia splnomocnených zástupcov dvadsiatich štátov u generálneho tajomníka OSN, ďalším predpokladom bolo uplynutie jedného roku odo dňa pristúpenia posledného (resp. dvadsiateho) štátu k Dohode 1978.

Tieto podmienky boli splnené a dňa 1. novembra 1992, tzn. jeden rok po uložení dvadsiatej ratifikačnej listiny u depozitára, generálneho tajomníka OSN v New Yorku, vstúpili Hamburgské pravidlá v platnosť.

Komisia OSN pre obchodné právo (UNCITRAL) vyzvala v júli 1993 signatárov Dohody 1978 k jej ratifikácii. Ako už bolo uvedené vyššie, medzi signatárov Dohody 1978 patrila aj ČSSR (v marci 1979 bola táto podpísaná s výhradou jej ratifikácie). Do zániku ČSSR, resp. ČSFR, ale Dohoda 1978 ratifikovaná nebola. Právna kontinuita ČR bola potvrdená dopisom generálneho tajomníka OSN z decembra 1993.

Dňa 23. júna 1995 Česká republika ratifikovala Dohodu 1978, tzn. že Hamburgské pravidlá nadobudli pre ČR právnu účinnosť dňom 1. júla 1996, teda prvým dňom nasledujúceho mesiaca po uplynutí jednoročnej lehoty od depozície ratifikačných listín.

Význam tejto novej situácie je možné aj bez zveličovania označiť za zásadný. Ide predovšetkým o to, že Hamburgské pravidlá budú používané úplne záväzne vtedy, ak bude aplikované české národné právo (tzn. ak na neho v riešení konkrétnych prípadov odkáže kolízna norma). Tento fakt má zrejmý význam pre prepravcov, práve s ohľadom na úpravu zodpovednosti dopravcu v rámci Dohody 1978. Na druhej strane je zaznamenaný odpor lodiarov a ich agentov v súhlase s vystavovaním konosamentov v ČR.

4.3.5. Záver

Z hľadiska zodpovednosti dopravcu priniesli Hamburgské pravidlá významné zmeny, z nich k najdôležitejším patrí zakotvenie všeobecného výslovného ustanovenia o zodpovednosti za prezumované zavinenie, vypustenie kazuistického katalógu výnimiek zo zodpovednosti dopravcu a zvýšenie finančných limitov náhrady škody.

Aplikácia pravidiel (najmä pri právnych sporoch dopravcov s náložovateľmi alebo príjemcami tovaru) a rozsah sú v jednotlivých pravidlách rozdielne riešené. V Haagských pravidlách sú podstatne viac chránené záujmy dopravcov, v Hamburgských pravidlách je tomu naopak.

Jednotlivé pravidlá popisujú rozsah použitia takto:

a) Hague Rules – článok 10 stanoví: „Predpisy tejto Dohody sa vzťahujú na všetky konosamenty vydané v ktoromkoľvek zmluvnom štáte.“

b) Hague-Visby Rules – použitie je rozvedené v článku 5 takto: „Ustanovenia tejto Dohody sa vzťahujú na každý konosament týkajúci sa prepravy tovaru medzi prístavmi v dvoch rôznych štátoch, pokiaľ: konosament je vydaný v zmluvnom štáte, alebo preprava sa koná z prístavu v zmluvnom štáte, alebo zmluva obsiahnutá v konosamente alebo doložená konosamentom stanoví, že predpisy tejto Dohody alebo zákonodarstvo niektorého štátu, ktorý ich preberá sa majú vzťahovať na danú zmluvu, či už je štátna príslušnosť lode, dopravcu, príjemcu či ktoréhokoľvek účastníka akákoľvek.“

c) Hamburg Rules – v článku 2 je rozsah použitia stanovený takto: „Ustanovenia tejto Dohody sa použijú na všetky zmluvy o námornej preprave medzi dvoma rôznymi štátmi v prípade, že prístav nakládky stanovený v zmluve o námornej preprave leží na území zmluvného štátu, alebo prístav vykládky stanovený v zmluve o námornej preprave leží na území zmluvného štátu, alebo jeden z prístavov vykládky daný na výber v zmluve o námornej preprave je skutočným prístavom vykládky a v prípade, že takýto prístav leží na území zmluvného štátu, alebo konosament alebo iný dokument, ktorý je dôkazom o zmluve o námornej preprave, je vydaný v zmluvnom štáte, alebo konosament alebo iný dokument, ktorý je dôkazom o zmluve o námornej preprave, stanoví, že sa takáto zmluva má riadiť

ustanoveniami tejto Dohody alebo zákonodarstvom niektorého štátu, ktorý ich preberá. Ustanovení tejto Dohody sa použije bez ohľadu na štátnu príslušnosť lode, dopravcu, ďalšieho dopravcu, odosielateľa, príjemcu alebo akéhokoľvek iného účastníka.¹²³

Právne problémy môžu však nastať aj v prípadoch, kedy prístav určenia/vykládky neleží v zmluvnom štáte. V prípade, že je tam príjemcom zistený úbytok alebo poškodenie tovaru, obvykle tento odmieta aplikovať ustanovenia uvedených Dohôd, aj keď podľa konosamentu alebo zmluvy o námornej preprave bolo medzi dopravcom a prepravcom dohodnuté použitie uvedených pravidiel. Jedná sa najmä o tie prípady, kedy je rozsah škody vyšší ako je zodpovednosť dopravcu stanovená pravidlami.

Poškodený (v tomto prípade príjemca) by mal vziať v úvahu, že svoj nárok, v prípade neochoty dopravcu tento uhradiť, bude obvykle uplatňovať u súdu v sídle žalovanej strany. Často sa ale jedná o zložitý a finančne náročný proces, výsledok ktorého nemusí zodpovedať predstave poškodeného ani zmluvným záväzkom, ktorými je dopravca viazaný k zodpovednosti.

Vo svetovej praxi námornej prepravy sa poškodený obvykle obracia na P&I Club (viď. nižšie), prostredníctvom ktorého sa domáha svojho nároku. Aj keď ide o prenesenie vymáhania na tretiu osobu, P&I Club má v medzinárodnej námornej preprave také postavenie, že získanie náhrady pre poškodeného je nádejnejšie. Každopádne pred uzatvorením obchodných a prepravných zmlúv by si účastníci zmluvy mali byť vedomí rozdielností a rizík vyplývajúcich z právnych kultúr v konkrétnych oblastiach sveta, v ktorých obchodujú, resp. kam tovar prepravujú¹²⁴.

Problematika výšky limitov škôd s podmienok ich uplatnenia predstavuje predovšetkým otázku ekonomickú, ktorej právne riešenie bezprostredne súvisí so situáciou na dopravnom trhu. Hranica zodpovednosti dopravcov nie je rovnaká a je určovaná vlajkou lode, resp. sídlom dopravcu podľa toho, k akej medzinárodnej dohode pristúpil štát, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, ale aj miestom, kde bol dokument vystavený. V súčasnej dobe je zodpovednosť námorného líniového dopravcu stanovená podľa Haagskych pravidiel z roku 1924 čiastkou

¹²³ OKUDA, J. *Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln*. Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, 1978, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 45.

¹²⁴ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspi. 2005. str. 130-140

100 libier šterlingov za zásielku, podľa Haagsko-visbyských pravidiel z roku 1968 čiastkou 2 SDR za kg alebo 666,67 SDR za jednotku, podľa Hamburgských pravidiel z roku 1978 2,5 SDR za kg alebo 835 SDR za jednotku. Spojené štáty americké stanovili¹²⁵, pre plavby realizované z a do USA, hranicu zodpovednosti vo výške 500 USD za jednotku. Tento výpočet štyroch rozdielnych regulácií nepokrýva právny režim uplatňovaný v tých štátoch, ktoré sa rozhodli pre svoju vlastnú úpravu, odlišnú od vyššie uvedených. Sem patrí napr. nový čínsky námorný zákon alebo modifikácia Haagsko-visbyských pravidiel podľa Hamburgských, ktorá bola zavedená v škandinávskych štátoch¹²⁶.

4.4. Pramene právnej úpravy

Medzinárodná preprava sa bude riadiť predovšetkým medzinárodnými zmluvami, ktoré sú v ČR záväzné a boli uverejnené v Zbierke zákonov¹²⁷. Ustanovenia obchodného zákonníka sa použijú iba v prípade, že takáto medzinárodná zmluva neobsahuje odlišnú úpravu.

Na území členských štátov EU platia vedľa národného práva členského štátu taktiež tzv. supranacionálne právne predpisy Európskych spoločenstiev. Pritom platí, že ak dôjde pri použití právneho predpisu členského štátu ku stretu výsledku tohto použitia s výsledkom použitia práva ES, má prednosť použitie právneho predpisu ES. To sa týka aj právnych predpisov medzinárodného práva súkromného.

4.4.1. Európska Únia

Doprava predstavuje významný faktor pri formovaní jednotného trhu a je nevyhnutným predpokladom vytvárania hospodárskej únie členských štátov Európskej Únie jednak z hľadiska ekonomického, ako aj z hľadiska politického. Doprava je nie len významným hospodárskym odvetvím (predstavuje 6 % HDP Európskeho Spoločenstva), ale aj nástrojom hospodárskej politiky.

¹²⁵ v súlade so Zákonom USA o preprave tovarov po mori 1936, ďalej len „U.S. COGSA“

¹²⁶ HONKA, H. *New Carriage of Goods by Sea*. 1. vyd. Abo: Institute of Maritime and Commercial Law, 1997. str. 36 a nasl.

¹²⁷ porovnaj § 756 ObchZ

Význam námornej dopravy pre fungovanie spoločného trhu stúpa rýchlym tempom. Až 90 % zahraničného obchodu Európskej únie je prepravovaný námornou cestou. Zhruba jedna tretina prepravovaného tovaru medzi členskými štátmi Európskej Únie je prepravovaná po mori. Podľa Georgiosa Anastassopouloso je námorná doprava „ovládajúcim režimom“ obchodu¹²⁸.

Európsky hospodársky a sociálny výbor podporuje taktiež významnú úlohu, ktorá bola priznaná námorným službám a prístavom Európskej Únie v globalizovanom hospodárstve.

Za účelom umožnenia voľného pohybu služieb v oblasti dopravy prijíma Rada opatrenia. Pokiaľ sa jedná o námornú dopravu, prijíma ich podľa čl. 80/2 SES¹²⁹. Rada opatrení prijatých pre oblasť námornej dopravy sa dotýka bezpečnosti námornej dopravy a ochrany životného prostredia.

Sloboda poskytovania dopravných služieb v oblasti námornej dopravy je zakotvená v nariadení Rady 4055/86/EHS z 22.12.1986, v znení neskorších predpisov, umožňujúcim voľné poskytovanie služieb námornej dopravy medzi členskými štátmi Európskej Únie ako aj vo vzťahu ku tretím štátom. Nariadenie Rady 3577/92/EHS z 7.12.1992 upravuje podmienky námornej kobotáže¹³⁰, tzn. podmienky, za ktorých budú k prevádzkovaniu dopravy vo vnútri niektorého členského štátu pripustení dopravcovia, ktorí na území tohto štátu nesídia.

4.4.2. Česká republika

Vstup Českej republiky do Európskej Únie neznamenal na úseku medzinárodnej prepravy zásadnú zmenu v právnom postavení účastníkov v jednotlivých dopravných odvetviach, pretože významné medzinárodné zmluvy tieto vzťahy upravujúce, boli už pred samotným vstupom v právnom poriadku zakotvené a v praxi taktiež uplatňované.

Vzťah bývalého Československa k podmienkam a opatreniam Dohody 1924 už bol naznačený vyššie. Principiálne Československo prevzalo do svojho národného právneho

¹²⁸ tzv. „dominant mode“, POWER, V. *EC Shipping Law*. 1. vyd. Londýn: LLP, 1992. str. 3 a nasl.

¹²⁹ k problematike bližšie viď.: PAUKNEROVÁ, M. *Právo Európskej únie a doprava*. Evropské právo, 1998, 2. ročník, číslo 9, str. 2-4

¹³⁰ TICHÝ, L. et. al. *Evropské právo*. 3. vyd. C.H.Beck, 2006. str. 705

systemu opatrenia Dohody 1924 v podobe vyhlášky ministerstva dopravy č. 160/1956 o podmienkach prepravy po mori, ktorá bola vydaná na základe zákona č. 61/1952 Sb., o námornej plavbe (§ 43). Československá kodifikácia ale bola v porovnaní s predmetom úpravy Dohody 1924 širšia, najmä v oblasti zodpovednosti námorného dopravcu za oneskorené dodanie. Pre československého lodiara (ČNP) ale bola pripustená aplikácia zvrchovanej doložky (Paramount Clause), ktorá podriaďuje námornú prepravu tovaru podmienkam Dohody 1924¹³¹.

5. Prepravné dokumenty

5.1. Konosament

5.1.1. Pojem

Úvodom je nutné poznamenať, že pojem „konosament“¹³² nie je v súčasnej českej legislatíve zaužívaný. Legislatíva ČR používa namiesto neho pojem „náložný list“. Podľa československých právnych predpisov bola definícia konosamentu určená takto: „Konosament je cenný papier; predstavuje záväzok dopravcu vydať náklad prevzatý k námornej doprave, v prípade ak mu bude predložený konosament a na ňom potvrdené prijatie nákladu“¹³³. Obchodný zákonník definuje náložný list ako „listinu, s ktorou je spojené právo požadovať na dopravcovi vydanie zásielky v súlade s obsahom tejto listiny“¹³⁴.

Náložný list, alebo konosament, býva spravidla aj v zahraničných úpravách¹³⁵ definovaný ako listina predstavujúca nárok zo záväzku dopravcu vydať zásielku prevzatú k preprave osobe oprávnenej podľa listiny, ktorá predloží náložný list a na ňom potvrdí prijatie zásielky.

¹³¹ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspi. 2005. str. 131

¹³² Bill of Lading, ďalej len „B/L“ alebo „konosament“

¹³³ v zmysle vyhlášky ministerstva dopravy č. 160/1956, Ú.l., § 2, odst. 1

¹³⁴ § 612 odst. 2 ObchZ

¹³⁵ úprava v Spolkovej republike Nemecko: § 642 ff. 1. HGB, 1. Handelsgesetzbuch, v novelizovanom znení; PUTTFARKEN, H.J. *Seehandelsrecht*. 1. vyd. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft, 1997. str. 29 a nasl.

Je to cenný papier, ktorý inkorporuje nárok na prepravované veci. V praxi to znamená, že je možné s ním obchodovať behom prepravy¹³⁶.

5.1.2. Význam a funkcie

Konosament je najrozšírenejším a zároveň najvýznamnejším prepravným dokladom v námornej preprave. Nezastupiteľnú úlohu má aj z pohľadu požiadaviek medzinárodného obchodu v procese globalizácie svetovej ekonomiky. Tento významný doklad, bez ktorého by bol dnešný námorný obchod len veľmi ťažko predstaviteľný má viacero dôležitých funkcií¹³⁷.

Jednou z dôležitých charakteristík konosamentu je jeho význam ako potvrdenie o prevzatí tovaru. Zodpovednosť dopravcu z titulu nesprávnych údajov o tovare v konosamentoch je iná voči naloďovateľovi než voči príjemcovi. Vo vzťahu ku naloďovateľovi má dopravca tzv. čistú zodpovednosť „ex recepto“. Tzn. stačí, že sa odvolá na zásadu právnej domnienky a preukáže, že údaje uvedené v B/L, súhlasné s písomným prehlásením naloďovateľa, neodpovedajú pravde. Vo vzťahu k tretej osobe (príjemcovi) sa však zodpovednosť dopravcu bližšie skriptúrnemu záväzku a dopravcovi nepostačí vyvrátenie domnienky o pravdivosti údajov v konosamente. V prípade, že má byť zbavený zodpovednosti, musí okrem toho preukázať, že nesprávne údaje uvedené v konosamente boli spôsobené okolnosťami, za ktoré on ako lodiar nenesie vinu¹³⁸.

Ďalej je konosament použiteľný ako dôkaz o uzatvorenej prepravnej zmluve. B/L sám o sebe nie je prepravnou zmluvou, ale je iba jedným z možných dôkazov o existencii tejto zmluvy (na rozdiel od Charter-party)¹³⁹.

Konosament taktiež ako cenný a obchodovateľný papier predstavuje záväzok dopravcu vydať náklad prevzatý k námornej preprave, ak mu bude predložený konosament a na ňom

¹³⁶ KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M. et. al. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. 1. vyd. Dobrá voda u Pelhřimova: Aleš Čeněk, 2003. str. 272

¹³⁷ MURRAY, C. et. al. *The Law and Practice of International Trade*. 11. vyd. Londýn: Sweet & Maxwell, 2007. str. 299 a nasl.

¹³⁸ NOVÁK, R. *Námorní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspi, 2005. str. 102

¹³⁹ DUBISCHAR, R. *Grundriss des gesamten Gütertransportrechts*. 1. vyd. Frankfurt n./R.: Alfred Metzner Verlag, 1987. str. 145

potvrdené prijatie nákladu. Konosament môže byť vydaný v niekoľkých rovnopisoch, pričom z každého exemplára musí byť zrejmý celkový počet rovnopisov. Pri vydaní nákladu na jeden rovnopis strácajú ostatné rovnopisy platnosti. Náklad prevzatý k námornej preprave sa vydáva v prístave určenia. Predloží ale odosielateľ alebo iný oprávnený držiteľ konosamentu všetky jeho rovnopisy, má právo na dispozíciu s tovarom aj v mieste odoslania pred odplávaním lode, alebo v akomkoľvek inom prístave v priebehu plavby¹⁴⁰. Ak je doklad „obchodovateľný“, to zn. je vytvorený „na objednávku“ alebo na objednávku určenej strany, alebo na „doručiteľa“¹⁴¹, právo, obsiahnuté v doklade môže byť prenesené v rámci reťazca obchodných zmlúv na dodávku tovaru a to s potrebnými schvaľovacími doložkami. Týmto spôsobom, pokiaľ je tovar vo fyzickej držbe prepravcu, môže predávajúci v priebehu dopravy postúpiť držbu a vlastníctvo k tovaru následnému kupujúcemu jednoducho postúpením dôkazného dokladu. Analogicky môže byť doklad ponúknutý banke ako záruka na získanie finančných prostriedkov.

Nákladné listy vystavené na určeného príjemcu, tzv. „priame“ alebo nákladné listy „s priamou expedíciou“ nie sú prevoditeľné a teda nemôžu byť obchodovateľné v celej rade obchodno-predajných zmlúv. Z tohto dôvodu tieto doklady, podobne ako námorné sprievodky, nie sú vhodné na použitie v prípadoch, keď sa uvažuje s predajom tovaru v priebehu prepravy. V legislatíve USA, kde bol pojem „priamy nákladný list“ po prvýkrát použitý na identifikáciu nákladného listu vystaveného na určitého príjemcu a s označením „neobchodovateľný“, bol dopravca oprávnený dodať tovar určenému príjemcovi bez vystavenia dokladu¹⁴².

¹⁴⁰ PELIKÁNOVÁ, I. et. al. *Obchodní právo – 2. díl*. 2. vyd. Praha: Aspi. 2003. str. 422

¹⁴¹ viď. tiež Incoterms, publikované Medzinárodnou obchodnou komorou v Paríži, súbor zmluvných pravidiel založených na medzinárodných obchodných podmienkach ako boli ustanovené podľa obchodných zvyklostí, konkrétne v rámci námornej prepravy CIF alebo FOB

¹⁴² S 89 US Federálneho zákona o nákladnom liste 1916 (Pomerene Act). Zatiaľ čo pojem priamy nákladný list bol v poslednom čase nahradený v príslušnej legislatíve pojmom „neobchodovateľný nákladný list“, situácia zostala viac menej nezmenená, 49 USC ss 80103, 801 10

5.1.3. Druhy konosamentu

Konosamenty je možné deliť z rôznych pohľadov. Podľa prevoditeľnosti delia na konosamenty na meno, na rad alebo na doručiteľa. V prípade, že nie je v konosamente na rad uvedené, na čí rad je vydaný, platí, že je vydaný na rad odosielateľa. Konosament je možno vydať už pred naložením tovaru na loď (tzv. preberací konosament), alebo až po naložení tovaru na konkrétnu loď (tzv. palubný konosament)¹⁴³.

Z hľadiska prevzatia zásielky, resp. z hľadiska nalodenia a prijatia tovaru sa za základné druhy konosamentu považujú konosament palubný („On Board“, nazývaný taktiež „Shipped“) a konosament preberací („Received for Shipment“). Okrem týchto základných druhov konosamentov sa v praxi vyskytujú aj niektoré ďalšie typy. Podstata ich ďalšieho delenia vychádza z podobného princípu s tým, že účely, ku ktorým sú používané, vytvorili pre B/L ďalšie názvy. Najdôležitejší z nich je tzv. priebežný, resp. priami konosament (tzv. Through B/L) alebo s výberom prístavu vykládky (tzv. Optional B/L).

5.1.4. Konosament v Dohode 1978

Článok 14 Dohody 1978 zakotvuje vydávanie konosamentu tak, že dopravcovi priamo ukladá povinnosť vydať prepravcovi na jeho žiadosť konosament, keď dopravca alebo osoba ním zmocnená prevezme tovar k preprave.

Tento článok taktiež obsahuje domnienku o tom, že konosament podpísaný kapitánom lode, na ktorého palubu lode bol tovar prijatý, sa pokladá za konosament podpísaný v zastúpení dopravcu.

Čo sa týka podpisu, je tu iba uvedené, že tento nesmie byť v rozpore s právom vydávajúceho štátu, tzn. že podpis môže byť prevedený symbolmi, pomocou elektronického podpisu¹⁴⁴, razítkom a pod.

¹⁴³ PELIKÁNOVÁ, I. et. al. *Obchodní právo – 2. díl. 2. vyd.* Praha: Aspi. 2003. str. 423

¹⁴⁴ bližšie k problematike elektronického podpisu viď.: NESKUSIL, J. *Zabezpečení elektronického obchodování – elektronický podpis.* (Diplomová práce). Praha: 2001. 90 s. – Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta.

Obsah konosamentu je stanovený v článku 15, kde sú uvedené obligatórne údaje konosamentov, ktoré však nemusia vždy mať (pri ich neúplnosti) za následok jeho neplatnosť.

Výhrady a dôkazné účinky konosamentu rieši článok 16. Napríklad je tu uvedené opomenutie dopravcu týkajúcej sa poznámky v konosamente o zjavnom stave tovaru pri jeho prevzatí. Tu sa má za to, že tovar bol prevzatý či naložený v zjavne dobrom stave.

Pokiaľ sa v konosamente neuvádza výška prepravného, ktorú má hradiť príjemca, či zdržané za prístav nakládky, považuje sa za preukázané, že príjemca nie je povinný hradiť ani prepravné ani zdržané (pokiaľ však nie je preukázaný opak). Jedná sa totiž o vyvrátiteľnú právnu domnienku. Vyvrátenie tejto domnienky je však neprípustné, v prípade, že už bol konosament prevedený na akúkoľvek tretiu osobu, ktorá jedná v dobrej viere o obsahu konosamentu.

Odosielateľove záruky upravuje čl. 16, v ktorom sa taktiež upravujú dôsledky vydania záručných dopisov, tzv. reverzov. Podľa odstavca 2 akékoľvek záručné dopisy vydané výmenou za konosament neobsahujúci výhrady dopravcu ohľadne údajov uvedených odosielateľom alebo ohľadne zjavného stavu tovaru sú neplatné a neúčinné voči akejkoľvek tretej osobe, vrátane dopravcu, na ktorú bol konosament prevedený.

V prípade, že by dopravca jednal s úmyslom dopustiť sa podvodu, berie na seba v plnom rozsahu zodpovednosť za tovar bez oprávnenia využiť výhod obmedzenia zodpovednosti.

Článok 18 reaguje na zvyšujúci sa počet námorných preprav bez vydania konosamentu a rieši problematiku spojenú s inými dokumentmi ako konosament¹⁴⁵.

¹⁴⁵ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspi. 2005. str. 137-138

5.2. Charter-party

5.2.1. Všeobecná charakteristika

Ďalšou z možných medzinárodne uzatváraných prepravných zmlúv je tzv. Charter-party (tzv. C/P), v právnom styku sa vyskytujúca ako formulárová zmluva dvoch organizácií, Námornej komory Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska¹⁴⁶ a Baľtskej a medzinárodnej námornej rady¹⁴⁷. Iným typom formulárov sú súkromné Charter-party, ktoré sú vydávané a používané veľkými obchodnými spoločnosťami, majúcimi do istej miery významné či monopolné postavenie v určitom type obchodnej činnosti a z tohto titulu majú možnosť vo výraznejšej miere presadzovať svoje záujmy voči lodiarom.

Používanie a význam formulárov C/P spočíva v tom, že uľahčujú samotné uzatváranie zmluvy, znižujú riziko nedorozumení medzi zmluvnými stranami a prispievajú k právnej istote zmluvných strán, často pochádzajúcich z rôznych štátov, rozličných jurisdikcií, právnych kultúr. Mimo toho, použitie formulárov C/P zmierňuje riziko, že sa zmluvný partneri stretnú s neznámou klauzulou (doložkou), ktorá by vyžadovala ďalšie štúdium a vytvárala neistotu.

Samozrejme, že každá C/P musí byť individualizovaná a konkrétny význam pre charterera, či pre dopravcu môže byť veľmi rozdielny. Špecifiká každého nájmu tak do istej miery obmedzuje použitie formulára C/P, ktorý je formulovaný ako všeobecný základ pre C/P určitého typu. Preto je treba zabezpečiť, aby každá Charter-party bola dohodnutá „na mieru“ a aby plne zodpovedala konkrétnym potrebám zmluvných strán. To sa deje dopisovaním doložiek tzv. Additional Clauses. Pri prípadnom spore patrí všeobecná zásada, že doložka doplnená má vyššiu právnu účinnosť ako doložka predtlačená, pretože je konkrétnym prejavom vôle zmluvných strán.

¹⁴⁶ Chamber of Shipping of Great Britain

¹⁴⁷ Baltic and International Maritime Conference/Council, ďalej len „BIMCO“

5.2.2. Druhy C/P

V praxi dochádza k uzatváraniu zmlúv o prevádzke lode buďto na čas (tzv. Time Charter) alebo na cestu (tzv. Trip Charter). Zmluvnými stranami sú v týchto zmluvách na jednej strane objednávateľ alebo nájomca (tzv. Charterer) a na strane druhej prevádzkovateľ alebo prenajímateľ dopravného prostriedku (tzv. Owner alebo Carrier). Dohadovanie podmienok C/P prebieha len zriedkavo priamo medzi zmluvnými stranami, o to častejšie zapojením prostredníkov vystupujúcich ako agenti alebo makléri, ktorí tak na základe poverenia zmluvných strán podpisujú C/P s poznámkou „as Agent“ alebo „as Broker only“¹⁴⁸.

5.2.3. Určenie námorného dopravného

K jedným z hlavných podmienok Charter Party, ktoré je možné označovať za náležitosti zmluvy, je okrem iného aj určenie námorného dopravného. Dopravné je v námornej trampovej doprave dohadované prípad od prípadu podľa trhového stavu ponuky a dopytu. Na rozdiel od podmienky používanej v líniovej doprave (tzv. liner terms), nie je v trampovej doprave v dopravnom spravidla zahrnutá nakládka, vykládka a ukladanie tovaru v lodnom priestore.

Vymedzenie zodpovednosti zmluvných strán za tieto úkony určujú nasledujúce dopravné doložky:

- a) FIO, znamenajúcu angl. Free In and Out, tzv. voľne do lode a z lode. Povinnosti charterera pri dohodnutí tejto parity je zaobstarat' a uhradiť nakládku a vykládku lode;
- b) FIOT alebo FIOS, angl. Free In and Out Trimmed alebo Free In and Out and Stowed, čo znamená v prvom prípade voľne do lode a z lode vrátane rozhrnutia nákladu, v druhom prípade, vrátane uloženia nákladu v lodnom priestore. V oboch prípadoch je za obstaranie týchto úkonov a za ich úhradu zodpovedný charterer;
- c) Gross Terms, pri tejto podmienke platí loď výlohy za nakládku a vykládku, ale spravidla je zodpovednosť dopravcu vymedzená úhradou fixného príspevku na úhradu nákladov;

¹⁴⁸ ŠUBERT, M. *Realizace Incoterms 2000 v dopravě a pojištění*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003. str. 42 a nasl.

d) FO liner road alebo FI liner discharge, čo znamená v prvom prípade, že vykládku lode zaistuje a uhradí charterer, v druhom prípade owner;

e) FOB stowed, táto podmienka pripomína doložku Incoterms¹⁴⁹ a podľa nej je charterer povinný obstarat' uloženie tovaru v lodnom priestore. Spravidla sa zabúda na jasné určenie prechodu rizika straty a poškodenia tovaru. Je preto výhodnejšie použitie doložky FI stowed.

5.3. Námorná sprievodka

Námorná sprievodka je neobchodovateľný doklad, ktorý plní funkciu potvrdenia o preprave a dôkazu uzatvorenia zmluvy o preprave. Tento doklad nie je potrebné predložiť dopravcovi pri prevzatí tovaru. Z tohto dôvodu námorné sprievodky nezabezpečujú efektívnu držbu tovaru, čo má veľa následkov.

Na jednej strane, použiteľnosť tohto typu dokladu je limitovaná skutočnosťou, že týmto dokladom nie je možné postúpiť držbu a vlastníctvo prepravovaného nákladu. Námorné sprievodky teda nie sú vhodné ak sa predpokladá obchodovanie s tovarom počas prepravy alebo nezávisle na tom, ak je vyžadované dokumentárne zabezpečenie požadované kupujúcim alebo bankou, ktorá poskytuje akreditív alebo iný finančný nástroj.

Naviac, tento doklad, za žiadnych okolností, bez toho aby to bolo zmluvne zachytené, nemôže získať charakter povinného použitia podľa Dohody 1924, Protokolu 1968 alebo Dohody 1978, ktoré sa výhradne vzťahujú na nákladné listy. Aj keď, vzhľadom k tomu, že predstavujú tiež štandardnú formu dokladu, používaného a vystaveného námorným dopravcom a ich funkciou je potvrdenie o prevzatí a dôkaz o uzatvorení prepravnej zmluvy, národná legislatíva niektorých štátov rozširuje protekcionizmus Pravidiel aj na neobchodovateľné námorné sprievodky.

¹⁴⁹ bližšie k problematike Incoterms vid'.: ŠUBERT, M. *Průvodce doložkami Incoterms 2000*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003. str. 8 a nasl.

6. Poistenie v nákladnej námornej preprave

6.1. Všeobecná charakteristika

Zaoberajúc sa v tejto práci problematikou zodpovednosti dopravcu v medzinárodnej námornej preprave tovarov, považujem za nutné sa v tejto súvislosti aspoň v obrysoch zmieniť o veľmi významnej súčasti námorného obchodu, a to o problematike poistenia.

V námornej nákladnej preprave je možné rozlišovať tri základné druhy poistenia:

- a) poistenie nákladu/tovaru prepravovaného po mori (tzv. „Cargo“),
- b) poistenie námorných lodí prepravujúcich náklady/tovar (tzv. „Casco – resp. Hull and Machinery Insurance“),
- c) poistenie zodpovednosti vlastníka/prevádzkovateľa lode (tzv. „Protection and Indemnity Insurance“)¹⁵⁰.

6.2. Poistenie nákladu/tovaru (Cargo)

Poistenie prepravovaného nákladu/tovaru je zjednávané s poisťovacími spoločnosťami. Tie časť svojich poistných rizík kryjú na londýnskom poisťovacom trhu¹⁵¹, ktorý je v tejto oblasti jedinečný a nemá vo svete obdoby. Poistné zmluvy sú uzatvárané buď priamo, alebo pomocou sprostredkovateľov (maklér, broker).

¹⁵⁰ SCHWAMPE, D. *Versicherungen der gewerblichen Seeschifffahrt*. Transportrecht, 2006, ročník 29, číslo 2, str. 55-62

¹⁵¹ Lloyd's of London (Corporation of Lloyd's) – nie je obchodnou spoločnosťou, nemá akcionárov a nepreberá zodpovednosť za riziká, ktoré poisťujú jeho členovia. Lloyd's je spoločenstvom poisťovateľov (Underwriters) – členov a je nimi tiež riadené. Všetci poisťovatelia v ňom združení preberajú poisťovacie riziká na svoj vlastný účet a sú plne zodpovední za to, aby poistené záväzky boli kryté ich majetkom. Poskytujú akékoľvek poisťovacie služby, preberajú riziká, stanovujú poistné prémie, vybavujú a vyplácajú nároky z poistného (Claims). Zásada individuálnej a neobmedzenej zodpovednosti platí dnes u Lloyd's tak isto ako pred tromi storočiami.

Najčastejšie typy poistiek sú tieto:

- a) poistka na určitú čiastku poistnej hodnoty až do jej vyčerpania, čo je vhodný spôsob pre opakované dodávky nákladu/tovaru. Poistka znie na celkovú poist'ovacu hodnotu, na dielcie zásielky vydáva poist'ovňa certifikáty¹⁵²;
- b) poistka dohodnutá na určitú, vopred ohraničenú dobu, alebo až do odvolania, po túto dobu je každá zásielka automaticky poistená, vyúčtovanie sa deje pre každú zásielku zvlášť¹⁵³;
- c) poistka bez ohraničenia čiastky ani doby, pričom krytie rizík zostáva v platnosti až do vypovedania poistky¹⁵⁴;
- d) jednorázová poistka pre konkrétny náklad a cestu.

V praxi zahraničnoobchodných operácií je obvyklé poist'ovať náklad/tovar v námornej preprave na tzv. CIF¹⁵⁵ hodnotu plus 15%.

Riziká, ktoré je možno poistiť, sú obsiahnuté v tzv. Institute Cargo Clauses, zaužívaných na londýnskom poist'ovacom trhu, ktorému sa ostatné poist'ovacie trhy prispôbujú. Medzi zaužívané typy poistiek patria:

- a) Institute Cargo Clauses (C) – poistkou sú kryté škody spôsobené požiarom, explóziou, navezením na plytčinu alebo dosadnutím na dno, potopením, prevrátením lode, vyložením nákladu/tovaru v prístave tiesne (Port of Distress), vhođením nákladu do mora (Jettison) a taktiež je krytá tzv. spoločná havária (General Average). Vylúčené sú škody spôsobené úmyselne (tzv. Malicious Damages), ktoré sa však dajú poistiť separátne. Ďalej sú v tomto prípade vylúčené krádeže.
- b) Institute Cargo Clauses (B) – v tomto prípade sú pokryté riziká uvedené pod (C) a nad to navyše škody spôsobené zemetrasením, vulkanickou erupciou a ožiarením, zvrhnutím

¹⁵² angl. sa tento typ poistky nazýva Floating Policy

¹⁵³ angl. tzv. Open Cover

¹⁵⁴ angl. tzv. Open Policy

¹⁵⁵ Doložka INCOTERMS 2000 (viď. vyššie)

z paluby do mora, zvlhnutím v dopravnom prostriedku a totálnou stratou nákladu/tovaru spadnutím do mora pre prekladani v prístavoch.

c) Institute Cargo Clauses (A) – jedná sa o najrozšírenejší typ krytia rizika. Zahŕňa prakticky všetky riziká, stratu a poškodenie nákladu/tovaru. Nie sú kryté straty vyplývajúce s prirodzenej povahy nákladu/tovaru, úbytky spôsobené vytekaním (u tekutých nákladov) a hmotnosti (u hromadných nákladov), opotrebovaním (Wear and Tear), riziká skrytých vlastností nákladu/tovaru a nie je taktiež poskytovaná náhrada za časové zdržanie.

Vyššie uvedené poisťky kryjú, okrem vyššie uvedených rizík, navyše $\frac{3}{4}$ tzv. kolíznej zodpovednosti, spoločnú haváriu a záchranu na mori (Salvage), stratu lode – aj konštrukčnú (Total and Constructive Loss), kontakt s lietadlami a kozmickými predmetmi, pirátstvo a krádeže spôsobené cudzími osobami.

Poisťky nekryjú riziká (alebo vyžadujú pripoistenie): vojnové nebezpečenstvo, štrajky, úmyselné spôsobenie škody jednotlivou osobou, škody spôsobené nukleárnou explóziou¹⁵⁶.

6.3. Poistenie zodpovednosti vlastníka/prevádzkovateľa lode

Ďalším druhom poistenia je tzv. poistenie zodpovednosti vlastníka/prevádzkovateľa lode (tzv. P & I Insurance), chrániace vlastníka/prevádzkovateľa lode najmä pred následovnými rizikami.

6.3.1. Bežné krytie

Bežne sú pokryté prípady:

- zranenie/smrť osôb (posádky lode) a spôsobenie takej ujmy tretím osobám (napr. nakladačom), repatriácia námorníkov, ich mzda počas práceneschopnosti z dôvodu ochorenia, strata zamestnania, a pod.,
- náklady za deviáciu lode pri ochorení/zranení námorníka, náklady pri karanténe lode,
- náklady spojené s čiernymi pasažiermi, dezertérmi a utečencami,
- zodpovednosť za škody spôsobené posádkou,

¹⁵⁶ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspi. 2005. str. 77

- zodpovednosť voči tretím osobám,
- škody spôsobené loďou v prístavoch, priplavoch a na mori,
- škody a straty na prepravovanom náklade/tovare,
- colné pokuty, za ktoré je zodpovedný prevádzkovateľ lode,
- škody za znečistenie mora,
- škody z General Average, ktoré nie sú kryté poistením H+M,
- ¼ kolíznej zodpovednosti,
- niektoré ďalšie škody podľa poistnej zmluvy, ktorej rozsah krytia môže byť veľmi individuálny, taktiež sa nevylučuje možnosť spoluúčasti.

6.3.2. Nekryté prípady

Kryté spravidla nie je :

- vedome nesprávny popis tovaru v B/L,
- vedomý úbytok tovaru, v prípade podpísania B/L na väčšie množstvo tovaru,
- proti/po datovanie B/L, vydanie tovaru bez predloženia B/L,
- vyloženie tovaru v inom prístave, ako je uvedené v B/L (pokiaľ nebolo odsúhlasené vopred),
- neskorý príchod lode, opomenutie naložiť tovar,
- úmyselné porušenie prepravnej zmluvy,
- škody na tovare, ktoré vznikli pred/po nalodení,
- hotové peniaze, pokiaľ neboli riadne uložené,
- palubný náklad, pokiaľ nebol predmetom prepravnej zmluvy,
- straty dopravného, Demmorage, Detention, nesolventnosť príslušného obchodného partnera,
- vojnové a nukleárne nebezpečenstvo,
- kontraband (nezákonná preprava tovarov).

6.3.3. P&I Clubs

Organizácie, ktoré kryjú tieto riziká, sa nazývajú Kluby (P&I Clubs)¹⁵⁷. Nejedná sa teda o poisťovne. Pôsobia predovšetkým na tzv. londýnskom trhu, ale aj na iných miestach (USA, Škandinávia, atď.). Na rozdiel od poisťovní sa ale jedná o neziskové organizácie, pracujúce

¹⁵⁷ angl. Protection and Indemnity Clubs

na základe tzv. vzájomnosti, takmer všetky majú vo svojom názve slovo „mutual“¹⁵⁸. Účastníci (Club Members) tohto krytia neplatia poisťovacie prémie, ale príspevky, ktoré sa nazývajú „Calls“. Pri ich činnosti sa aplikuje systém solidárneho ručenia s solidárneho plnenia pri vzniku poisťovnej udalosti a jej likvidácii. Kluby poskytujú svojim členom ďalšie cenné služby, ako napr. peňažné záruky pri zadržaniach (Arrest) lodí, zabezpečovanie inšpekcií nákladov/tovaru pred nakládkou a po nej, pomoc pri kolíziách, právne poradenstvo a odborné konzultácie a pod. Zaujímavé sú tiež veľmi účelne realizované investície Klubov, ktorými sa navyše získavajú finančné prostriedky a tieto sa vracajú späť členom vo forme nižších príspevkov (Calls)¹⁵⁹.

7. Havária

7.1. Pojem a druhy

Obsah pojmu „havária“ (Average) predstavuje technický termín vzťahujúci sa k čiastočnej strate lode a na rozdiel od totálnej straty (Total Loss) môže byť rozdelený na:

a) Zvláštnu haváriu (Particular Average), čo je náhodná strata alebo škoda. Týka sa výhradne daného poisteného nákladu/tovaru a jeho vlastníka (alebo lode) a ničoho iného. Pri likvidácii škôd z titulu poisťovného záujmu sa postupuje tak, že každý z účastníkov nesie dôsledky vzniknutých škôd sám;

b) Spoločnú haváriu (General Average) – jedná sa o škody, ktoré vzniknú tým, že sa úmyselne a účelne učinia mimoriadne obete alebo výdaje pre záchranu majetkových hodnôt zo spoločného nebezpečenstva. Inými slovami sa jedná o čiastočnú škodu, kedy hodnota straty alebo poškodenia nákladu/tovaru, patriaceho určitému subjektu, je rozdelená na všetkých účastníkov spoločného námorného podnikania (náklad/tovar, loď a prepravné). Pri spoločnej havárii sú účastníkmi likvidácie škôd všetci členovia plavebného spoločenstva, bez ohľadu na to, či škodu utrpeli alebo nie¹⁶⁰.

¹⁵⁸ vzájomný

¹⁵⁹ NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspí. 2005. str. 78

¹⁶⁰ ŠUBERT, M. *Společná havárie v námorní a ve vnitrozemské vodní dopravě*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2007. str. 7 a nasl.

7.2. General Average

7.2.1. Yorsko-antverpské pravidlá

Inštitút spoločnej havárie vznikol asi 1000 rokov pred n.l.. Právo ostrova Rhodos tzv. „Lex Rhodia de iactu“¹⁶¹ riešilo úhradu škôd, ktoré vznikli za účelom záchrany lode a zbývajúceho tovaru, zvrhnutím nákladu do mora. Zákon vychádzal zo zásady „Čo bolo dané všetkým, bude hrazené príspevkami všetkých“.

Tento princíp pretrváva až do dnešnej doby. V súčasnom pojatí ho možno charakterizovať ako „účelné a a úmyselné spôsobenie škody menšej, aby bolo zabránené škode väčšej“. Rhodské právo bolo neskôr aplikované v práve rímskom a v niektorých štátov v stredoveku. Bolo základom tzv. Yorksko-antverpských pravidiel z roku 1864 (York) a 1877 (Antverpy). Pravidlá boli postupne upravované a prispôbované modernej dobe.

Posledná úprava Yorksko-antverpských pravidiel je z roku 1944 z konferencie C.M.I., ktorá sa konala v októbri 1944 v Sydney. Išlo o pomerne rozsiahlejšiu úpravu znenia pravidiel z roku 1974 a 1990.

Definícia spoločnej havárie v originálnom texte Yorksko-antverpských pravidiel je vyjadrená takto: „There is a general average act, when – and only when – any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.“¹⁶² Tzn. voľne preložené: „Spoločná havária je vtedy – a iba vtedy – v prípade že sa úmyselne a účelne učini akejkolvek mimoriadnej obete alebo vynaloží akejkolvek mimoriadnej výlohy, za účelom spoločnej záchrany a odvrátenia nebezpečia, ktoré hrozí majetku v spoločnom námornom podniknutí“¹⁶³.

Je nutné zdôrazniť, že Yorsko-Antverpské pravidlá nepredstavujú medzinárodnú dohodu, ale sú spravidla základom pre zmluvné dohodovanie v celosvetovom merítku.

¹⁶¹ WEST, N. *Marine Affairs Dictionary*. 1. vyd. Westport: Praeger Publishers, 2004. str. 512

¹⁶² HERBER, R. *Transportgesetze*. 2. vyd. Mnichov: C.H.Beck. 2000. str. 433

¹⁶³ za tzv. podniknutie možno považovať súbor činností a aktivít vedúcich k naplneniu stanoveného cieľa, za použitia všetkých dostupných prostriedkov, zdrojov, postupov, metód, atď.

7.2.2. Hamburgské pravidlá

Spoločnou haváriou sa rámcovo zaoberá čl. 24 Dohody 1978. Tu je nutné poznamenať, že Dohoda 1978 zásadne nevyklučuje používanie národných práv v prípadoch spoločnej havárie a najmä ale nijak nebráni použitiu Yorksko-antverpských pravidiel 1974 prijatých Konferenciou Medzinárodného námorného výboru v Hamburgu v apríli 1974.

7.2.3. ČR

Zákon č. 61/200 Sb., o námornej plavbe v § 69 odst. 1 definuje spoločnú haváriu takto: „V prípade, že sú loď a náklad vo spoločnom námornom nebezpečí, môže veliteľ lode pri prednostnom zaistení bezpečnosti prepravovaných osôb rozhodnúť o účelnom a úmyselnom spôsobení škody menšej, aby sa zabránilo vzniku škody väčšej. Spoločnou haváriou sa rozumie škody, ktoré vzniknú úmyselným a účelným spôsobením škody pre záchranu majetkových hodnôt zo spoločného námorného nebezpečia.“¹⁶⁴

7.2.4. Záver

V praxi sa nedostatočná úprava problematiky spoločnej havárie prejavuje negatívne najmä u uzatváraných poistení. Chýbajú znalosti o základných princípoch týkajúcich sa tohto inštitútu. Má to prirodzene aj veľmi nepriaznivý vplyv na realizovanie zahraničnej obchodnej činnosti, pretože nedostatočné znalosti vedú k podceňovaniu poisťovania tovaru a k preceňovaniu poistenia zodpovednosti dopravcov a zasielateľov. Táto problematika sa po prvý krát dostáva do povedomia verejnosti po vzniku niekoľkých väčších havárií, ktoré postihli celú radu českých vývozcov a dovozcov (napr. havárie lodí Fowairret a Hyundai Fortune).

¹⁶⁴ pre porovnanie v slovenskom práve viď.: § 33 odst. 1 zákona č. 435/2000 Zb.z. o námornej plavbe, v novelizovanom znení

8. Záverom

Je prirodzené, že mnohé z pôvodných medzinárodných unifikovaných úprav už nezodpovedajú súčasným potrebám. V záujme zjednodušenia a uľahčenia medzinárodného obchodného styku je preto žiadúce, aby rozdiely paralelných úprav boli postupne odstraňované v prospech riešení, ktoré sa doposiaľ najviac osvedčili a ktoré sa javia ako riešenia najvhodnejšie a najlepšie vyjadrujúce špecifiká medzinárodnej prepravy tovarov.

Problematika zodpovednosti dopravcu v medzinárodnej preprave tovarov so zvláštnym zameraním na námornú dopravu vyžaduje syntetické spracovanie. V českej vedeckej a odbornej literatúre býva totiž tejto téme bohužiaľ venovaná len malá pozornosť. V mojej práci som sa zamerala na námornú prepravu práve z hľadiska jej stúpajúceho významu v rámci celosvetového „boomu“ medzinárodného obchodu. Považujem za dôležité venovať tejto oblasti viac pozornosti, jednak kvôli začleneniu Českej republiky do EÚ a jej čoraz viac stúpajúceho významu pre medzinárodné obchodné vzťahy ako jednej z mála tranzitných európskych krajín.

Dňa 7. júna 2006 zverejnila Európska komisia zelenú knihu nazvanú „Budúcnosť námornej politiky Únie: Európska vízia pre oceány a moria.“ Je to po prvý krát, čo sa zmenila politika EÚ, doteraz viazaná na pevninu. Symbolický odkaz tejto iniciatívy je mimoriadne dôležitý: Európa je predovšetkým národom spätým s morom. EÚ má bohatú námornú kultúru, ktorú by sme nemali prehliadať. Od staroveku sme boli svedkami vzniku niekoľkých národov moreplavcov, ktorých kolískou bola Európa: Gréci, Taliani, Španieli, Briti, Portugalci, škandinávske národy, Nemci a Holanďania. Medzi desať najvýznamnejších krajín na svete z hľadiska lodných registrov dnes patria Grécko, Cyprus a Malta. Aj keď sa v zelenej knihe kladie dôraz na lodnú prepravu na krátke vzdialenosti a na koncept „morských diaľnic“, nemal by sa podceňovať rastúci podiel námornej prepravy EÚ na medzinárodnom obchode medzi tretími krajinami a inými kontinentmi¹⁶⁵.

¹⁶⁵ Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Budúcnosť námornej politiky Únie: Európska vízia pre oceány a moria“ KOM(2006) 275, konečné znenie [online]. Brusel [cit. 2007-05-03]. Dostupné z www URL <http://www.eesc.europa.eu/ten255>

„Budeme mať zem a domovinu, kým budeme mať lode a moria.“

(Themistokles)

Zoznam použitých skratiek:

a pod.	a podobne
angl.	anglický
atď.	a tak ďalej
B/L	Bill of Lading
BIMCO	Baltický medzinárodný námorný výbor
BRT	Brutto registrovanú tonáž
cca	približne
C/P	Charter-party
CIF	Cost-insurance-freight
C.M.I.	Comité Maritime International
CMNI	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
ČSFR	Česká a Slovenská federatívna republika
ČSSR	Československá socialistická republika
ČR	Česká republika
č.	číslo
čl.	článok
čs.	československý
ed.	edition
EU	Európska únia
FIATA	Medzinárodné združenie zasielateľov
HDP	hrubý domáci produkt
Incoterms	International Commercial Terms
km	kilometer
LLCM	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
mrd.	miliarda
napr.	napríklad
ObchZ	Obchodný zákonník
odst.	odstavec

OSN	Organizácia spojených národov
OTIF	Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail
OZ	Občiansky zákonník
P&I	Protection and Indemnity
písm.	písmeno
popr.	poprípade
pozn.	poznámka
resp.	respektíve
rozh.	rozhodnutie
Sb.	Zbierka zákonov
SDR	Special Drawing Right
SES	Zmluva o založení Európskeho spoločenstva
spol.	spoločnosť
str.	strana
t	tona
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaný
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
UNIDROIT	Medzinárodný ústav pre zjednocovanie súkromného práva v Ríme
USA	United States of America (Spojené štáty americké)
USD	americký dolár
vyd.	vydanie
ZMPS	Zákon o medzinárodnom práve súkromnom a procesnom
ZPČ	Zvláštne právo čerpania

Zoznam prameňov a literatúry:

ABRAHAM, H.J. *Die Haftung des Reeders, vornehmlich auch im Vergleich mit der Regelung für andere Verkehrsmittel.* Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, 1958, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 5.

BRINKMANN, J. *Frachtgüterschaden im internationalen Straßen- und Lufttransportrecht.* Transportrecht, 2006, Jahrgang 30, 4.

DIAMOND, A. *The Hague-Visby Rules.* Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1978, Part 2.

DUBISCHAR, R. *Grundriss des gesamten Gütertransportrechts.* 1. vyd. Frankfurt n./R.: Alfred Metzner Verlag, 1987.

DĚDIČ, J.; ČECH, P. *Obchodní právo po vstupu ČR do EU.* 1.vyd. Praha: Bova Polygon, 2004.

HARTMANN, K. *Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haagem Regeln.* 1. vyd. Bern: Stämpfli, 1945.

HERBER, R. *Das Übereinkommen der VN über die Beförderung von Gütern auf See von 1978.* Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, 1978, Reihe B: Dokumente und Materialien, Heft 12.

HERBER, R. *Neue Entwicklung im Recht des Multimodaltransports.* TransportR, 2006, Jahrgang 30, 11/12.

HERBER, R. *Seetransport.* Transportrecht, 2007, Jahrgang 30, 3.

HERBER, R. *Transportgesetze.* 2 vyd. Mnichov: C.H.Beck. 2000.

HERDEGEN, M. *Internationales Wirtschaftsrecht.* 5. vyd. Mnichov: C.H.Beck, 2005.

HONKA, H. *New Carriage of Goods by Sea*. 1. vyd. Abo: Institute of Maritime and Commercial Law, 1997.

KNAPPOVÁ, M; ŠVESTKA, J. et. al. *Občanské právo hmotné, Svazek II., díl třetí: Závazkové právo*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2002.

KOLLER, I. *Transportrecht*. 5. vyd. Mnichov, C.H.Beck. 2004.

KUČERA, Z. *Mezinárodní právo soukromé*. 6. vyd. Brno: Doplněk, 2004.

KUČERA Z. *Srovnávací otázky mezinárodního práva soukromého*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1996.

KUČERA, Z.; PAUKNEROVÁ, M. et. al. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. 1. vyd. Dobrá voda u Pelhřimova: Aleš Čeněk, 2003.

LAUN, K. *Das Brüsseler Internationale Übereinkommen von 1924 über beschränkte Reederhaftung*. Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, 1956, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 4.

MALCHOW, G.; SCHULZE, D. a kol. *Güterverkehr über See*. 3. vyd. Hamburg: Stern-Verlag, 1993.

MAREK, K. *K dodání zboží podle obchodního zákoníku s využitím doložek INCOTERMS*. Justičná revue: Časopis pre právnú prax, 2003, 55/10.

MAREK, K. *Smlouva zasílatelská*. Právní rozhledy, 1999, 7/11.

MATYSIK, S. *O nových problémech námořního práva*. Právní zpravodaj čs. zahraničního obchodu 1968/1.

MURRAY, C. et. al. *The Law and Practice of International Trade*. 11. vyd. Londýn: Sweet & Maxwell, 2007.

NESKUSIL, J. *Zabezpečení elektronického obchodování – elektronický podpis*. (Diplomová práce). Praha: 2001. 90 s. – Univerzita Karlova v Praze. Právnická fakulta.

NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: Aspi, 2005.

OKUDA, J. *Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln*. Schriften des Deutschen Vereins für internationales Seerecht, 1978, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 45.

ONDŘEJ, J. *Právní režimy mezinárodních prostorů*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004.

OVEČKOVÁ, O; MAJERÍKOVÁ, M. *Zásady mezinárodních obchodních zmluv*. 1. vyd. Bratislava: Iura Edition, 1996.

PAUKNEROVÁ, M. *Právo Evropské unie a doprava*. Evropské právo, 1998, 2. ročník, číslo 9.

PAUKNEROVÁ, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. In Studie ČSAV. 1. vyd. Praha: Academia. 1985. číslo 22.

PAUKNEROVÁ, M. *Unifikace práva v mezinárodním obchodě a její limity*. Právník, 1986, str. 34 a nasl.

PAVLÍČEK, V. et. al. *Ústavní právo a státověda: II. Díl, Ústavní právo české republiky. část I*. 1 vyd. Praha: Linde Praha a.s., 2001.

PELIKÁNOVÁ, I. et. al. *Obchodní právo – 2.díl*. 2. vyd. Praha: Aspi. 2003.

PLÍVA, S. *Obchodní závazkové vztahy*. 1. vyd. Praha: Aspi, a.s., 2006.

POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 3. vyd. Praha: C.H.Beck, 2002.

POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2000.

POWER, V. *EC Shipping Law*. 1. vyd. Londýn: LLP, 1992.

PUTTFARKEN, H. *Seehandelsrecht*. 1 vyd. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft, 1997.

ROGERT, M. *Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransport*. (Dizertačná práca). Hamburg: 2005. str. 35 a násl. – Universität Hamburg. Rechtswissenschaftliche Fakultät.

SCHWAMPE, D. *Versicherungen der gewerblichen Seeschifffahrt*. *Transportrecht*, 2006, 29/2.

STŘELEČEK, K. *Lex mercatoria a právní regulace mezinárodního obchodu*. *EMP – Časopis o českém, slovenském a evropském právu*, 2002, 11/1-2.

ŠTENGLOVÁ, I.; PLÍVA, S.; TOMSA, M. et. al. *Obchodní zákoník: komentář*. 11. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006.

ŠUBERT, M. *Průvodce doložkami Incoterms 2000*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003.

ŠUBERT, M. *Realizace Incoterms v dopravě a pojištění*, 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003.

ŠUBERT, M. *Realizace Incoterms 2000 v dopravě a pojištění. Přílohy*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2003.

ŠUBERT, M. *Společná havárie v námorní a ve vnitrozemské vodní dopravě*. 1. vyd. Praha: ICC ČR, 2007.

ŠVESTKA, J. et. al. *Občanský zákoník: komentář*. 10. vyd. Praha: C.H. Beck, 2006.

TICHÝ, L. et. al. *Evropské právo*. 3. vyd. C.H.Beck, 2006.

TROST, J. *Die Haftung des Frachtführers in der Donauschiffahrt*. 1. vyd. Duisburg: Binnenschiffahrtsverlag, 1999.

VITZTHUM, W. a kol. *Handbuch des Seerechts*. 1. vyd. Mnichov: C.H.Beck, 2006.

WEIGELT, V. *Nautisches Verschulden, Verkehrsrechtssammlung. Entscheidungen aus allen Gebieten des Verkehrsrechts*, 2007.

WEST, N. *Marine Affairs Dictionary*. 1. vyd. Westport: Praeger Publishers, 2004.

UNIVERZITA KARLOVA
PRÁVNICKÁ FAKULTA
Katedra obchodného práva

DODATOK K DIPLOMOVEJ PRÁCI

Téma diplomovej práce:

**Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej preprave tovarov so zvláštnym
zameraním na námornú prepravu**

Vedúci diplomovej práce: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.

Katarína Zádorová
Cestice 255
044 71 Košice - okolie
Slovenská republika

Obsah:

1.	Úvod	1
2.	Kapitola č. 3, Dopravné odbory	1
2.1.	Situácia v medzinárodnej železničnej preprave (str. 12)	1
2.2.	Situácia v medzinárodnej cestnej preprave (str. 14)	1
2.3.	Situácia v medzinárodnej leteckej preprave (str. 15)	2
2.4.	Situácia vo vnútrozemskej vodnej preprave (str. 17)	2
3.	Kapitola č. 4, Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej námornej preprave tovarov	3
3.1.	Medzinárodný ústav pre zjednocovanie súkromného práva v Ríme (str. 31)	3
4.	Kapitola č. 7, Havária	4
4.1.	Yorksko-antverpské pravidlá (str. 70)	4
4.2.	Úprava v Českej republike (str. 71)	4
5.	Záver	4

1.Úvod

Ku dňu 12.3.2008 je nutné aktualizovať a korigovať niekoľko údajov mnou uvedených v diplomovej práci vypracovanej na tému „Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej preprave tovarov so zvláštnym zameraním na námornú prepravu“.

S ohľadom na dynamický vývoj v oblasti medzinárodnej prepravy a súčasný stav ratifikácii sú niektoré informácie a zdroje, z ktorých som pri písaní mojej diplomovej práce vychádzala a väčšinu poznatkov čerpala, zastarané a v mnohých faktických údajoch prekonané. Konfrontáciou mojich vedomostí s internetovými zdrojmi na podnet Prof. JUDr. Moniky Pauknerovej, CSc. som dospela k záveru, že je nevyhnutné niektoré kapitoly revidovať. V kapitolách tohto Dodatku uvádzam vždy, pre jednoduchú orientáciu, príslušnú kapitolu mojej diplomovej práce, prípadne konkrétnu stranu, na ktorej uvedené údaje korigujem.

2. Kapitola č. 3, Dopravné odbory

2.1. Situácia v medzinárodnej železničnej preprave (str. 12)

Poznámku pod čiarou č. 40 rozširujem o nasledovné údaje: „zmeny v č. 61/1991 Sb., č. 251/1991 Sb., č. 274/1996 Sb., č. 29/1998 Sb., č. 60/1999 Sb., č. 9/2002 Sb. m. s., č. 46/2003 Sb. m. s., č. 8/2004 Sb. m. s., č. 34/2005 Sb. m. s., č. 19/2007 Sb. m. s.“.

2.2. Situácia v medzinárodnej cestnej preprave (str. 14)

Významnými medzinárodnými zmluvami, ktoré je taktiež v súvislosti s medzinárodnou cestnou prepravou nutné aspoň okrajovo spomenúť, sú napr. Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí, ktorá bola uzatvorená v Ženeve 30.9.1957¹, v znení Protokolu z dňa 28.10.1993, ako aj Dohoda o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej preprave cestujúcich a batožiny, (Ženeva, 1973)².

¹ vyhlásená pod č. 64/1987 Sb., č. 159/1997 Sb., č. 186/1998 Sb., č. 54/1999 Sb., č. 93/2000 Sb., č. 6/2002 Sb. m. s.

² vyhlásená pod č. 91/2006 Sb. m. s.

Česká republika je zmluvným štátom Dohody o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave³, ktorá bola uzatvorená v Ženeve v roku 1956⁴ v znení Protokolu č. 1 z roku 1978⁵.

Hranica zodpovednosti stanovená v CMR z roku 1956 v čl. 23, tzn. vo výške 25 zlatých frankov (o hmotnosti 10/31 g a o rýdzosti 0,9) za 1 kg hrubej hmotnosti nákladu, ktorá predstavuje až šesť násobok hranice určenej Protokolom z roku 1978 nie je už pre českých dopravcov aktuálna. Zodpovednosť dopravcu je v súčasnej dobe stanovená hranicou 8,33 SDR za 1 kg chýbajúcej váhy, a to práve v znení vyššie spomenutého Protokolu č. 1 Dohody CMR.

2.3. Situácia v medzinárodnej leteckej preprave (str. 15)

Montrealská dohoda o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave bola ČR ratifikovaná a vyhlásená pod č. 123/2003 Sb. m. s..

Z ďalších medzinárodných zmlúv upravujúcich medzinárodnú leteckú prepravu, považujem za dôležité spomenúť Dohodu o tranzite medzinárodných leteckých dopravných služieb, uzatvorenú v roku 1944 v Chicagu⁶.

2.4. Situácia vo vnútrozemskej vodnej doprave (str. 17)

Občianskoprávne vzťahy z vnútrozemskej vodnej dopravy boli doposiaľ upravované iba regionálne, väčšinou na základe jednotných podmienok v rámci určitého riečneho systému. Táto situácia ale bola vďaka dynamickému vývoju medzinárodnej prepravy prekonaná.

V tomto dopravnom odbore bola dlhšiu dobu pripravovaná medzinárodná dohoda, ktorá by obsahovala záväznú úpravu právnych vzťahov zo zmluvy o preprave tovaru pre širší okruh zmluvných štátov. Touto medzinárodnou dohodou je tzv. Budapešťská dohoda o zmluve

³ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, ďalej len „CMR“

⁴ vyhlásená pod č. 11/1975 Sb.

⁵ vyhlásená pod č. 108/2006 Sb. m. s.

⁶ vyhlásená pod č. 34/2006 Sb. m. s.

o preprave tovaru po vnútrozemských vodných cestách⁷, ktorá bola dňa 22. 6. 2001 podpísaná menom ČR.

Dňa 8. 3. 2006 bola Dohoda CMNI vyhlásená v Zbierke medzinárodných zmlúv pod č. 32/2006 Sb. m. s., v čiastke č. 15/2006. Týmto aktom sa Dohoda CMNI v súlade s čl. 10 Ústavy stala súčasťou českého právneho poriadku. Dohoda CMNI už bola taktiež ratifikovaná Maďarskom, Rumunskom, Švajčiarskom, Luxemburskom a Chorvátskom.

Dôležitý medzinárodný dokument, ktorým je Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu⁸, bol zmenený 31.10.2007.

Zodpovednosť dopravcu je podľa CMNI stanovená hranicou na 666,67 SDR za každé balenie alebo nákladovú jednotku uvedenú v prepravnom doklade alebo na 2 SDR za každý kilogram hrubej hmotnosti alebo za 25 000 SDR za každý TEU⁹ vrátane tovaru v ňom naloženého.

3. Kapitola č. 4, Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej námornej preprave tovarov

3.1. Medzinárodný ústav pre zjednocovanie súkromného práva v Ríme (str. 31)

Iniciatíva na vypracovanie Zásad medzinárodných obchodných zmlúv sa zrodila v roku 1971. Po predbežnom prieskume uskutočniteľnosti projektu vznikla v roku 1980 pracovná skupina, ktorá svoj konečný výsledok predložila Riadiacej rade UNIDROIT na jej 73. zasadnutí v roku 1994.

Zásady medzinárodných obchodných zmlúv boli teda vypracované v máji 1994, a nie v roku 1944, ako je omylom uvedené na str. 31 v mojej diplomovej práci.

⁷ Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, ďalej len „CMNI“

⁸ pre ČR vstúpila v platnosť 26.7.1999 jako Sdělení MZV č. 163/1999 Sb.

⁹ Twenty Foot Equivalent Unit, tzv. dvadsať stopový ISO štandardizovaný kontajner, ďalej len „TEU“

4. Kapitola č. 7, Havária

4.1. Yorksko-antverpské pravidlá (str. 70)

Posledná úprava Yorksko-antverpských pravidiel je z roku 1994 z konferencie C.M.I., ktorá sa konala v októbri 1994 v Sydney a nie ako uvádzam na str. 70 omylom z roku 1944.

4.2. Úprava v ČR (str. 71)

Uvedený „Zákon č. 61/200 Sb., o námornej plavbe“ na strane 71 má správne označenie, pod ktorým bol uverejnený v Zbierke zákonov, ako „zákon č. 61/2000 Sb.“.

5. Záver

Napriek nutným korektúram a nedostatkom mojej diplomovej práce, dúfam, že môj zámer, poskytnúť zrozumiteľný prehľad a stručný popis skúmanej problematiky, bol naplnený. Existuje vysoko kvalitná česká aj zahraničná odborná literatúra, bohužiaľ ale staršieho dátumu, na ktorú v diplomovej práci odkazujem a ktorá bola zdrojom väčšiny mojich informácií. Internetové zdroje, ktoré poskytujú čiastočne aktuálne informácie v oblasti medzinárodnej prepravy, sa veľakrát svojimi údajmi líšia a neposkytujú tak stopercentnú istotu. Informácie získané s týchto zdrojov je nutné navzájom konfrontovať.

Podľa môjho názoru by bolo žiadúce, aby bola v budúcnosti venovaná zvýšená pozornosť tejto zaujímavej a aktuálnej problematike, pretože v procese globalizácie svetovej ekonomiky rastie rapídny tempom význam medzinárodného obchodu a s tým nevyhnutne spojený význam medzinárodnej prepravy, námornej prepravy nevynímajúc.