

Abstrakt

Tato práce měla za úkol analyzovat a porovnat institut odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží. Práce je rozdělena do sedmi částí, ve kterých nabízí přehled o odpovědnosti dopravce v jednotlivých druzích přepravy.

První část vymezuje pojem přepravní smlouvy podle občanského zákoníku, strany této smlouvy, jakož i jiné smluvní typy jejichž účelem je přeprava věci. Dále je v ní rozebrán pojem odpovědnosti a nastíněn rozdíl mezi subjektivní a objektivní odpovědností. V poslední podkapitole první části je vymezen pojem přeprava.

Druhá část se věnuje právní úpravě smlouvy o mezinárodní přepravě zboží a uvádí rozdíly mezi přímou a kolizní metodou.

Zbývající části se zabývají odpovědností dopravce podle mezinárodních smluv týkajících se jednotlivých druhů přepravy, a sice silniční přepravy, železniční přepravy, letecké přepravy, námořní přepravy a vnitrozemské vodní přepravy.

Větší pozornost je věnována třetí část, která se zabývá odpovědností dopravce v mezinárodní silniční nákladní přepravě. Důraz na tuto část je kladen hlavně proto, že mezinárodní silniční nákladní přeprava představuje z pohledu České republiky nejčastější druh přepravy. Mezinárodní silniční nákladní přeprava je už šedesát let upravena Úmluvou CMR, která zatím zaznamenala jenom dvě změny. Tento druh přepravy lze tedy hodnotit jako poměrně stabilní s bohatou judikaturou, na jejímž základě jsou vysvětlena problematická ustanovení.

Čtvrtá část nabízí přehled odpovědnosti dopravce v mezinárodní železniční přepravě podle Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží – CIM. Tyto předpisy v mnohém vycházejí z Úmluvy CMR.

Pátá a šestá část, které se zabývají leteckou a námořní přepravou, obsahují dále srovnání starších a novějších mezinárodních smluv, které tyto druhy přepravy upravují. Přičemž šestá část nastiňuje nepřehlednost situace v rámci námořní přepravy, způsobenu existencí dvou účinných úmluv, které zavazují různé státy. Ve snaze vyřešit tuto situaci byla přijata Rotterdamská pravidla, jelikož byla ratifikována jenom třemi státy, nelze v oblasti námořní přepravy očekávat žádnou změnu.

Sedmá část se zabývá odpovědností dopravce ve vnitrozemské vodní přepravě podle Úmluvy CMNI, která je zatím nejmladší mezinárodní úmluvou zabývající se přepravou zboží.