

Posudek oponenta diplomové práce na diplomovou práci Adriany Dvořákové

„Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží“

Celkový počet stran diplomové práce: 84 (včetně abstraktů, seznamu zkratk a literatury)

Datum odevzdání: 13. 11. 2013

1. Aktuálnost tématu:

Diplomantka si vybrala diplomovou práci na téma „Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží“ a zaměřila se na rozbor odpovědnosti dopravce ve všech druzích přepravy zboží. V oblasti práva mezinárodního obchodu je toto téma aktuální, protože se jedná o dynamicky se rozvíjející oblast, což lze demonstrovat na statistických datech, která se týkají nárůstu objemu přepraveného zboží v posledních desetiletích. S ohledem na množství komplikovaných právních poměrů vznikajících v mezinárodní přepravě, dochází i ke vzniku sporů, které musí řešit státní a rozhodčí soudy. Současně význam tématu potvrzuje i bohatá odborná literatura, která analyzuje českou a zahraniční úpravu přepravy zboží.

2. Náročnost tématu:

Téma „Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží“ považuji za průměrně náročné. K tématu existuje rozsáhlá tuzemská i zahraniční literatura a judikatura.

Teoretické znalosti diplomantky, které prokázala ve své diplomové práci, považuji za dobré.

Z hlediska použitých metod si diplomantka vybrala právně-analytický, právně-komparativní a právně-deskriptivní přístup. Zvolené metody zpracování tématu jsou v Úvodu diplomové práce uvedeny na s. 6. Z obsahu práce vyplývá, že zvolené metody zpracování byly použity.

Vstupní údaje, které měla diplomantka k dispozici, zpracovala uspokojivým způsobem a ve své práci vycházela jak z domácí, tak i zahraniční odborné literatury. Z judikatury podrobila rozboru vybrané judikáty Nejvyššího soudu ČR a zahraničních soudů, neanalyzuje však cizí rozhodčí nálezy. V některých pasážích práce se diplomantka až nadbytečně opírá o

odbornou literaturu. Uvedené lze doložit páté kapitole, kde je na většině stran odkazováno na díla A. Černého, L. Fojtíka, J. Krofty a P. Sedláčka.

3. Hodnocení práce:

Cílem diplomové práce byl podle jejího názvu komplexní výklad o odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží. Diplomantka se v první kapitole zaměřila na vymezení pojmu mezinárodní právo soukromé a jeho prameny právní úpravy. V následujících kapitolách analyzuje právní institut odpovědnosti v právu obecně a specificky institut odpovědnosti v jednotlivých druzích přepravy.

Diplomantka svou práci rozdělila v souladu s vymezením jejího cíle do devíti kapitol (1. Mezinárodní právo soukromé a jeho prameny, 2. Odpovědnost, 3. Přepravně-právní vztahy, 4. Železniční přeprava, 5. Silniční přeprava, 6. Letecká přeprava, 7. Námořní přeprava, 8. Vnitrozemská vodní přeprava a 9. Kombinovaná a multimodální přeprava). Všechny kapitoly mají převážně teoretický charakter a jsou doplněny o praktické postřehy a příklady převzaté z použité literatury. Práce je přehledně strukturována a systematicky rozdělena.

Ve vztahu k práci s odbornou literaturou mám připomínku ke s. 29 (pozn. č. 86) a 36 odst. 2 (pozn. č. 113), kde není citováno přímo ze zdroje (ze soudních rozhodnutí), ale z odborných publikací, kde je zmíněna judikatura, na kterou pak diplomantka odkazuje. K vlastním závěrům diplomantky v předložené diplomové práci konstatuji, že samostatně hodnotí jednotlivé právní úpravy i závěry obsažené v odborné literatuře.

Z hlediska uspořádání kapitol a grafické úpravy lze práci hodnotit jako velmi dobrou. Poukázat lze pouze na nesprávně uspořádaný charakter oddílu na s. 76 a n., který obsahuje elektronické zdroje (informací). Soudní judikatura měla být spíše uvedena v samostatném oddílu, přestože byla vyhledána v počítačové síti internet. Po grafické stránce lze vytknout zarovnání textu na s. 16 a 17 jen z levé strany. Práce je logicky uspořádána z hlediska členění na jednotlivé kapitoly a podkapitoly. Z hlediska jazykového a gramatického mám k práci připomínky jazykové i pravopisné: V práci někdy chybí interpunkce (např. s. 10 v pozn. č. 13) a písmena ve slovech (např. s. 68 odst. 1 – „duhy dopravy“). V textu se vyskytují chyby ve skloňování podstatných jmen (s. 17 odst. 2, 42 v pozn. č. 136 a 48 odst. 2) a časování sloves (s. 21 odst. 2 a 27 odst. 4). Dále se domnívám, že měly být z anglického jazyka přeloženy

názvy soudů, pro které existují běžně používané české ekvivalenty (např. na s. 42 pozn. č. 140 a s. 43 pozn. č. 145).

Diplomantka projevila velmi dobré teoretické znalosti získané studiem tuzemské i zahraniční odborné literatury a schopnost analýzy a zpracování vstupních informací.

4. Další vyjádření k práci:

Diplomová práce byla zpracována s použitím dostatečně reprezentativního množství odborné literatury. Nicméně v textu se nachází řada drobných nedostatků, které bylo možné odstranit při pozorném pročtení textu. Ve svém souhrnu tyto nedostatky snižují jinak dobrou úroveň diplomové práce.

5. Připomínky a otázky k zodpovězení při obhajobě:

Na s. 6 v odst. 3 není vysvětleno, co se rozumí „různým stupněm ratifikace“. Byly tím myšleny různé formální postupy při přijetí mezinárodních smluv, nebo různý počet smluvních států jednotlivých mezinárodních úmluv?

Na s. 7 není jasné, co se rozumí pod pojmem „běžná soukromoprávní odpovědnost“, která se odlišuje od „omezené odpovědnosti dopravce“? Jedná se o snahu diplomantky za pomoci vlastní terminologie odlišit obecná ustanovení (§ 2909 a n.) od zvláštních ustanovení (§ 2566 a n. - smlouva o přepravě věci) nového občanského zákoníku (účinnost od 1. 1. 2014), která upravují povinnost nahradit škodu? Nebo má být akcentován rozdíl mezi úpravou odpovědnosti ve vnitrostátním právu a úpravou v mezinárodních smlouvách o mezinárodní přepravě zboží?

Závěr diplomantky o výjimečnosti aplikace kolizních norem, týkajících se určování rozhodného práva pro přepravní smlouvy, nelze akceptovat bezvýhradně s ohledem na omezený počet smluvních států u některých mezinárodních úmluv z oboru mezinárodní přepravy. Teritoriální omezenost mezinárodní smluvní úpravy ostatně sama diplomantka uvádí na s. 19 v relaci k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě z roku 1980 (COTIF).

Na s. 10 není uvedeno, na co neztrácí vliv Římská úmluva. Pokud se mělo jednat o tvrzení, že Římská úmluva „neztrácí vliv“ na určování rozhodného práva, pak si diplomantka protiřečí. Jestliže se na určení rozhodného práva pro poměry ze smluv od 17. 12. 2009 použije nařízení Řím I, pak logicky Římská úmluva postupně v čase „ztrácí vliv“. Tvrzení, že pro „neúčast Dánska“ na nařízení Řím I neztrácí Římská svůj vliv lze hodnotit jako zavádějící.

Na s. 12 v odst. 2 měly být uvedeny příklady privilegovaných liberačních důvodů, která diplomantka zmiňuje až následně v dalších kapitolách, které pojednávají o jednotlivých mezinárodních smlouvách.

Na s. 14 v odst. 3 si diplomantka protiřečí, když uvádí, že „v zájmu ochrany domácích dopravců je kabotáž zásadně zakázána, dopravci mohou v rámci Evropské unie provádět kabotáž za podmínek nařízení č. 1072/2009“. Vzhledem k tomu, že nařízení č. 1072/2009 v bodu 15 preambule stanoví, že „kabotáž je službou, kterou podnikatelé v silniční nákladní dopravě poskytují v členském státě, v němž nejsou usazeni a neměla by být zakázána, pokud se neprovádí způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti v tomto členském státě“, lze stěží akceptovat názor, že „kabotáž je zásadně zakázána“. Ostatně čl. 8 až 10 uvedeného nařízení kabotáž upravuje a výslovně opravňuje k jejímu provozování podnikatele v silniční nákladní dopravě podle čl. 8 odst. 1.

Nepovažuji za správný závěr na s. 18, podle něhož státní vlastnictví železnic ovlivňuje negativně výši přepravného, což způsobuje odliv zákazníků. Odliv zákazníků v případě železniční přepravy, zejména v konkurenci se silniční přepravou, způsobuje zřejmě především průměrná délka zpoždění doručení zboží v mezinárodní drážní přepravě.

Na s. 20 v odst. 1 diplomantka zmiňuje nutnost přistoupit k „další harmonizaci“ s ohledem na rozvoj euro-asijské železniční přepravy. S odkazem na bulletin Mezinárodní komise pro železniční přepravu (*Comité international des transports ferroviaires*, CIT Info č. 2/2013) však referuje o „činnosti na vytvoření jednotné železniční legislativy“ (tzn. informuje o unifikaci). Má být tedy přistoupeno v oblasti mezinárodní železniční přepravy k další harmonizaci, unifikaci, nebo k obojímu?

Na s. 24 v pozn. č. 59 mělo být spíše odkázáno na vzory nákladních listů používané v mezinárodní nákladní silniční přepravě, než na odborné publikace P. Pernici a R. Štěrbý.

Na s. 25 v odst. 5 nejsou formulovány správně první dvě věty. Diplomantka chtěla zřejmě uvést dvě situace, které mohou nastat v případě, že Úmluva CMR určitou právní otázku neřeší. Za první se jedná o situace, kdy Úmluva CMR obsahuje odkaz na rozhodné právo. Za druhé o situace, kdy Úmluva CMR nestanoví ani postup, jak se má právní otázka řešit, ani neodkazuje na použitelné právo.

Ke s. 26 odst. 2 je třeba poznamenat, že není příliš pravděpodobné, že bude přepravováno nákladní vozidlo včetně nákladu letecky. K tomu dochází spíše výjimečně, např. při přepravě vojenského materiálu.

Na s. 42 v odst. 1 a 2 si měla diplomantka sama prostudovat a prověřit na základě právních předpisů obsah zahraničních právních úprav. Místo toho pouze odkazuje na odbornou literaturu (výjimku představuje jen odkaz na § 435 německého obchodního zákoníku).

Na s. 50 v odst. 1 mělo být statisticky doloženo, že podíl námořní přepravy na celkové mezinárodní přepravě zboží přesahuje 50%.

Na s. 67 v odst. 1 je definována kombinovaná přeprava takovým způsobem, že by pod tento pojem spadala i multimodální přeprava podle Úmluvy CMR ve smyslu vymezení multimodální přepravy na s. 26 v odst. 2 diplomové práce. Na s. 26 v odst. 2 mělo být uvedeno, zda a proč se čl. 2 vztahuje podle názoru diplomantky jen na multimodální a nikoliv kombinovanou přepravu.

Na s. 52 v pozn. č. 181 měly být zmíněny aspoň příkladmo státy významné z hlediska námořní dopravy.

Na s. 68 není uvedeno, proč nemá Úmluva o multimodální přepravě zboží z roku 1980 reálnou šanci vstoupit v platnost. Je to dáno tím, že podmínkou vstupu v platnost je, že k ní přistoupí minimálně 30 států (v současné době má tato úmluva 6 signatářů a 11 smluvních stran). S ohledem na dobu, která uplynula od sjednání uvedené úmluvy není tudíž pravděpodobné, že vstoupí v platnost.

Při obhajobě diplomové práce by se měla diplomantka vyjádřit k připomínkám uvedeným výše. Při obhajobě by měla dále zodpovědět následující otázky:

- 1) Jaká nařízení EU se uplatní při přepravě zvířat (otázka ke s. 35)?
- 2) Jak je definován pojem hrubá nedbalost v německé odborné literatuře (otázka ke s. 42)?
- 3) Jaké konkrétní „snahy“ jsou vyvíjeny ke zjednodušení dispašního řízení (otázka ke s. 63 odst. 2)?

6. Diplomovou práci doporučuji k obhajobě.

7. Navržený klasifikační stupeň: velmi dobře

V Praze dne 20. prosince 2013

JUDr. Petr Dobiáš, Ph.D.
oponent diplomové práce