

POSUDEK VEDOUCÍHO DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno diplomanta:	Bohumil Poláček
Téma práce:	Odpovědnost v přepravě podle smluvních typů
Rozsah práce:	59 stran vlastního textu (podle prohlášení autora 147 402 znaků vč. mezer, tj. 81,89 normostran)
Datum odevzdání práce (podle IS):	17. 06. 2021 (el. verze), 18. 06. 2021 (tištěná verze)

1. Aktuálnost (novost) tématu

Problematika odpovědnosti patří v přepravě nepochybně k nejcitlivějším tématům. Je tomu tak mimo jiné proto, že z povahy věci dopravní prostředky působí nejen škody na majetku, ale bohužel také na zdraví či životech. Zvláště v oblasti veřejné dopravy osob je pak třeba citlivě hledat rovnováhu mezi oprávněnými nároky poškozených na straně jedné a únosnosti rizik provozování přepravy jednotlivými dopravci. Aktuálnost tématu je navíc umocněna recentním vývojem na poli unijního práva (pokud jde o přepravu osob) mezinárodního práva, čímž se stále naléhavěji otevírá otázka udržitelnosti různých režimů odpovědnosti v rámci různých režimů dopravy.

Hodnocení konzultanta: Výběr tématu hodnotím na základě uvedeného kladně. Zpracování tohoto tématu je schopno osvědčit, zda si diplomant osvojil teoretické poznatky založené na soudobém stavu vědeckého poznání, výzkumu a vývoje, na zvládnutí jejich aplikace a na rozvinutí schopností k tvůrčí činnosti.

2. Náročnost tématu na teoretické znalosti, vstupní údaje a jejich zpracování a použité metody

Zvolené téma je náročné především pro svou průřezovost napříč různými právními systémy (vnitrostátní právo, unijní právo a mezinárodní právo). Diplomant se tudíž musí po teoretické stránce orientovat napříč těmito normativními systémy, musí být schopen – v rámci jím zvoleného dílčího tématu – reflektovat rozdíly mezi nimi. Náročnost tématu na úspěšné zpracování je navíc zvýšena nekoncentrovaností právní úpravy, která je oblasti dopravy imanentní. Na straně druhé jde o problematiku, již je v literatuře tradičně věnována značná pozornost, takže diplomant má k dispozici standardní paletu zdrojů k čerpání poznatků, od monografické literatury přes komentářovou až po odborné články.

Hodnocení konzultanta: Náročnost zvládnutí těchto teoretických otázek, jakož i prokázání souvisejících znalostí, při čemž ani nelze čerpat ze standardního rozsahu literatury, odpovídá požadavkům, které jsou kladeny na práce tohoto druhu.

3. Formální a systematické členění práce

Po systematické stránce je práce členěna do pěti kapitol, k čemuž je nutno přičíst úvod a závěr práce. Autor práci systematicky rozvrhl především v návaznosti na zkoumané právní řády. Tak po úvodních výkladech v kap. 1 (věnované základním pojmům přepravy a odpovědnosti) počíná těžiště práce v kap. 2, analyzující odpovědnost v přepravě v právu vnitrozemském. Logicky pak navazuje kap. 3, analyzující ze stejného pohledu právo unijní a kap. 4, která se zabývá mezinárodním právem. Tyto kapitoly se dále dělí, pokud jde o kap. 2, jsou kritériem jednotlivé smluvní typy upravené v OZ, kap. 3 je členěna v návaznosti na jednotlivá nařízení o právech cestujících (v rámci jednotlivých druhů dopravy) a kap. 4 je vnitřně členěna podle nejdůležitějších mezinárodních smluv. Proti tomuto členění nelze nic namítat, při zachování přehlednosti umožňuje pokrýt celou autorem zkoumanou problematiku. V kap. 5 pak autor stručně své poznatky sumarizuje v závěru práce pak vyslovuje návrh de lege ferenda, směřující zjevně ke sblížení mezinárodní a vnitrostátní úpravy odpovědnosti v některých oblastech dopravy.

Hodnocení konzultanta: Jednotlivé tematické celky jsou voleny v logické posloupnosti, celková logická stavba práce je promítnuta také do dílčího členění jednotlivých kapitol. Systematika práce i její formální členění odpovídá požadavkům, které jsou kladeny na práce tohoto druhu.

4. Vyjádření k práci

V úvodu autor vymezuje základní cíl práce, kterým je „*Cílem diplomové práce je popsat a porovnat obligační poměry vzniklé z přepravy osob nebo věcí, a to konkrétně odpovědnost smluvních stran podle jednotlivých smluvních typů. Dalším cílem je porovnat jednotlivé principy týkající se odpovědnosti, protože považuji za přínosné zkoumat samotnou základní konstrukci odpovědnosti v různých řešeních od subjektivní odpovědnosti za zavinění po princip objektivní odpovědnosti modifikovaný liberačními důvody z důvodu případného doporučení de lege ferenda.*“ Již na tomto místě lze konstatovat, že autor cíl práce splnil, výše hodnocená systematika práce se k tomuto cíli jeví jako adekvátní.

Kladem práce je nepochybně systematická důslednost autora při zpracování tématu. Autorovi se podařilo podat skutečně komplexní přehled dané problematiky. Je zřejmé, že diplomant má široký přehled o dopravě a její právní úpravě napříč celým jejím spektrem. Kladně lze hodnotit autorův smysl pro detail rovněž pokud jde o formální a jazykovou stránku práce. Citační aparát je veden důsledně a *lege artis*.

Drobnou výtku lze snad uvést ke smlouvě o skladování (kap. 2.5) – nejde o její zařazení do textu práce jako takové, to je samozřejmě v pořádku, neboť jde o jeden ze smluvních typů standardně užívaných v souvislosti s přepravou věci. Jde však o to, že oblast dopravy a přepravy je poměrně specifickou oblastí, takže i čtenář s průměrným všeobecným rozhledem by možná uvítal alespoň stručné uvedení souvislostí, za nichž je tato „statická“ smlouva v oblasti dopravy užívána – z ostatních smluv v kap. 2 je totiž již na první pohled zřejmý aspekt „pohybu“, ať už osob, věcí či samotných dopravních prostředků. Totéž lze uvést ke kap. 2.7 (komisionářská smlouva). Nejde však o výtku, která by významně snižovala hodnotu práce.

Pokud jde o práci se zdroji, je třeba upozornit, že autor pracuje pouze se dvěma zahraničními zdroji, na druhou stranu tento nedostatek vyvažuje prací se zahraniční judikaturou (tři rozsudky SD EU a tři judikáty soudů různých států USA).

V případě předložené práce je třeba učinit obšírnější zmínku k výsledku kontroly na plagiáty provedené systémy Turnitin a Theses.cz. Protokol o kontrole systémem Turnitin totiž generuje celkovou shodu (*overall similarity*) ve výši 63 %, což je ve srovnání s jinými současnými pracemi zhruba o polovinu vyšší hodnota (běžně je v současnosti indikována celková shoda ve výši okolo 22–35 %). Z tohoto důvodu je třeba blíže analyzovat jednotlivé shody. Systém generuje celkem 99 zdrojů obsahujících shody, při čemž však – vzhledem k výši celkové shody překvapivě – žádný z těchto zdrojů nevykazuje excesivní výši shody. Zdroje č. 9 až 99 při tom vykazují výši shody 1 % či méně než 1 %, takže je lze rovnou ponechat stranou pozornosti. Totéž lze uvést o zdrojích č. 2 až 8, kde výše shody činí 2 až 4 %, což je rovněž standardní i ve srovnání se současnými pracemi. Pouze zdroj č. 1 vykazuje shodu ve výši 12 %, což je sice více, než hranice marginálních 5 %, nicméně je zjevné, že ani tak nejde o excesivní shodu. Vyšší míra shody s tímto zdrojem (dspace.cuni.cz) je nepochybně dána tím, že se jedná o repositář prací UK, takže v rámci tohoto zdroje systém Turnitin analyzuje ve skutečnosti nikoliv jeden, nýbrž velké množství dílčích zdrojů. Tento zdroj vykazuje vyšší míru shody než ostatní zdroje i ve většině srovnatelných diplomových prací v současnosti. Při podrobném rozboru textu pak bylo zjištěno, že vyšší celková míra shody je zapříčiněna především přehledovým (komplexním) charakterem celé práce. Vzhledem k (výše uvedené) roztříštěnosti právní úpravy odpovědnosti v dopravě do velkého počtu právních předpisů a do velkého počtu norem, které jsou navíc textově (formulačně) obsáhlé (srov. např. § 40 vyhl. č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu), byl autor nucen v práci všechny tyto normy plně citovat, pokud měl zachovat nastolenou koncepci práce. Právě to je příčinou nárůstu hodnoty celkové shody

indikovanou systémem Turnitin. Tyto normy jsou navíc často citovány také na internetových stránkách zaměřených na ochranu práv cestujících, či na specializovaných stránkách zaměřených na nákladní a mezinárodní přepravu, což ještě dále zvyšuje míru celkové shody generovanou systémem Turnitin. Lze tedy uzavřít, že vyšší míra celkové shody je zapříčiněna celkovou koncepcí práce, v jejímž rámci autor důsledně cituje velké množství textově obsáhlých právních norem. Některé jiné shody se samozřejmě týkají také judikatury či citací profilující literatury v tomto oboru, takže i zde systém generuje shody, kde však textace z logiky věci musí být shodná. Odmyslí-li se podíl citovaných právních norem na celkové shodě, budou míra (ostatních) shod srovnatelná (ne-li nižší) se současnými diplomovými pracemi. **Na základě této kontroly tedy nelze učinit závěr, že by diplomant nepostupoval při tvorbě práce *lege artis*, spíše jde o to, že práce je ve značné části deskriptivní** (což je však přirozeným důsledkem zvolené koncepce práce).

Tyto závěry ostatně potvrzuje také protokol z druhé automatické kontroly, provedené systémem Theses.cz. Tato kontrola generuje dokument čítající 11208 (!) stran, představující 691 dokumentů obsahujících shody. Míra shody však v žádném dokumentu nepřesahuje 7 %. Nakolik je v lidských silách a časových možnostech vyhrazených pro posouzení práce takto obsáhlý dokument prostudovat, lze konstatovat, že nalezené shody se týkají povětšinou názvů právních předpisů či – opět jako v systému Turnitin, který ovšem pracuje s větší internetovou databází – citací zákonných textů, které logicky musí být shodné.

Na základě těchto kontrol tedy nelze učinit závěr, že by diplomant nepostupoval při tvorbě práce *lege artis*.

Celkově práci hodnotím jako zdařilou, a to ohledně logické stavby, komplexnosti zpracování tématu i použitých právně-hermeneutických metod.

5. Kritéria hodnocení práce

Splnění cíle práce	Cíl diplomové práce je uveden výše. Autor tento cíl splnil , byl podán ucelený přehled odpovědnosti v oblasti přepravy osob i věcí.
Samostatnost při zpracování tématu včetně zhodnocení práce z hlediska plagiátorství	Diplomant při zpracování zvoleného tématu prokázal schopnost samostatné práce , a to jak pokud jde o literaturu, a to včetně zahraniční, tak judikaturu. K automatické kontrole shod provedené systémy Theses.cz a Turnitin srov. v podrobnostech výše. Na základě těchto kontrol tedy nelze učinit závěr, že by diplomant nepostupoval při tvorbě práce <i>lege artis</i>.
Logická stavba práce	Logická stavba práce je již zhodnocena výše a lze ji hodnotit jako zdařilou.
Práce se zdroji (využití cizojazyčných zdrojů) včetně citací	Autor pracuje s literaturou řádně a průběžně na ni odkazuje (práce obsahuje 154 poznámek pod čarou). Seznam použité literatury je přehledný, autor pracoval s cca 40 zdroji různého charakteru, k otázce užití zdrojů zahraničních srov. výše. Rovněž práce s judikaturou je dostatečná. Počet užitých zdrojů a judikátů je dostačující v rámci požadavků kladených na práce tohoto druhu.
Hloubka provedené analýzy (ve vztahu k tématu)	Autor téma zvolené v názvu diplomové práce zpracoval co do podrobnosti způsobem odpovídajícím požadavkům na práce tohoto druhu, k podrobnosti zpracování již výše. Lze tedy uzavřít, že autor zvolené téma zpracoval a vyčerpал dostatečně.
Úprava práce (text, grafy,	Úprava práce je po formální stránce přehledná.

tabulky)	Velikost písma i jeho rozpal je standardní, počet úhozů na jedné straně je pravděpodobně vyšší než na průměrné normostraně. Součástí práce nejsou grafy ani tabulky, což je vzhledem k tématu pochopitelné. Lze uzavřít, že úprava odpovídá požadavkům kladeným na práce tohoto druhu.
Jazyková a stylistická úroveň	Jazyková a stylistická úroveň práce je standardní.

6. Připomínky a otázky k zodpovězení při obhajobě

6.1 Připomínky – viz výše v rámci podrobného hodnocení.

6.2 Otázky k zodpovězení při obhajobě:

1) Jako závěrečný výstup navrhuje autor de lege ferenda sblížení mezinárodní a vnitrostátní úpravy odpovědnosti v některých druzích dopravy. V rámci obhajoby by autor mohl vést stručnou úvahu o tom, zda jak by se v důsledku změnila (rozšířila či zúžila) práva dopravců a jejich smluvních protistran – bylo by navržené řešení dle názoru autora výhodnější spíše pro dopravce, nebo pro druhé smluvní strany?

Doporučení/nedoporučení k obhajobě	práce	Závěrem lze konstatovat, že předložená diplomová práce, jak po stránce obsahové, tak i formální, splňuje požadavky kladené na práce tohoto druhu, a proto doporučuji její přijetí k ústní obhajobě.
Navržený klasifikační stupeň		Výborně.

V Praze dne 27. 07. 2021

doc. JUDr. Ondřej Frinta, Ph.D.
vedoucí diplomové práce