UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Aktuální právní otázky odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží

Disertační práce

Školitelka: Prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Doktorand: Mgr. Lenka Blahutová

Praha 2010

Prohlašuji tímto, že jsem disertační práci na téma: „Aktuální právní otázky odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží“ zpracovala samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

V Praze dne 5. 5. 2010 Lenka Blahutová

1. ÚVODNÍ ČÁST 5

1.1. Obecné úvahy o námořní přepravě a otázce odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží 5

1.2. Cíle a metodika disertační práce 11
1.2.1. Cíle 11
1.2.2. Metodika 12

2. STRUČNÝ HISTORICKÝ VÝVOJ ŘEŠENÍ PRÁVNÍCH OTÁZEK V NÁMOŘNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ 13

3. MEZINÁRODNÍ PRÁVO SOUKROMÉ A SJEDNOCOVÁNÍ JEHO NOREM 23

3.1. Vztahy s mezinárodním prvkem 25

3.2. Prameny mezinárodního práva soukromého 26
3.2.1. Vnitrostátní prameny mezinárodního práva soukromého 27
3.2.2. Mezinárodní prameny mezinárodního práva soukromého 28
3.2.3. Evropské prameny mezinárodního práva soukromého 29
3.2.3.1. Subsidiární smlouvy 29
3.2.3.2. Primární a sekundární právo 30
3.2.3.3. Společná dopravní politika a Lisabonská smlouva 33

3.3. Metody určení rozhodného práva 35
3.3.1. Kolizní metoda 36
3.3.1.1. Prameny kolizní úpravy ze závazků ze smluv 36
3.3.1.2. Prameny kolizní úpravy z mimosmluvních závazkových vztahů 46
3.3.2. Přímá metoda 49

4. ODPOVĚDNOST 52

4.1. Právní odpovědnost 52
4.1.1. Vymezení právní odpovědnosti 53
4.1.1.1. Obecné vymezení právní odpovědnosti 53
4.1.1.2. Otázka zavinění – subjektivní versus objektivní odpovědnost dopravce 55
4.1.2. Právní úprava vybraných druhů právní odpovědnosti 57

4.2. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží 59
4.2.1. Základní pojmy související s přepravním právem 59
4.2.1.1. Přeprava versus doprava 59
4.2.1.2. Přepravní právo 62
4.2.1.3. Loď 66
4.2.2. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží 67

5. PRAMENY PRÁVA OBSAHUJÍCÍ ODPOVĚDNOST DOPRAVCE PŘI NÁMOŘNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ 70

5.1. Národní úpravy námořní přepravy zboží ... 70
5.1.1. České prameny úpravy přepravní smlouvy ... 71
5.1.1.1. Obchodní zákoník a smlouva o přepravě věci ... 71
5.1.1.2. Občanský zákoník a smlouva o přepravě nákladu ... 74
5.1.1.3. Zákon o námořní plavbě ... 75
5.1.2. Francouzské prameny úpravy přepravní smlouvy ... 75

5.2. Mezinárodní úprava námořní přepravy zboží ... 77
5.2.1. Haagsko-Visbyská pravidla ... 78
5.2.1.1. Přijetí Haagsko-Visbyských pravidel ... 78
5.2.1.2. Rozsah použití Haagsko-Visbyských pravidel ... 83
5.2.2. Hamburská pravidla o konosamentech ... 85
5.2.2.1. Přijetí Hamburských pravidel ... 85
5.2.2.2. Rozsah použití Hamburských pravidel ... 86
5.2.3. UNCITRAL a Rotterdamská pravidla ... 89
5.2.3.1. Přijetí Rotterdamských pravidel ... 89
5.2.3.2. Rozsah použití Rotterdamských pravidel ... 90

6. PRINCIP ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE PŘI NÁMOŘNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ ... 92

6.1. Podmínky odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží ... 92
6.1.1. Porušení povinnosti ze smlouvy o přepravě zboží ... 93
6.1.1.1. Povinnosti dopravce ohledně dopravního prostředku ... 94
6.1.1.2. Povinnosti dopravce ohledně trasy (plavby) ... 94
6.1.1.3. Povinnosti dopravce ohledně přepravovaného zboží ... 96
6.1.1.4. Povinnost náležité odborné péče ... 96
6.1.2. Povaha a vznik škody ... 98
6.1.2.1. Povaha škody ... 98
6.1.2.2. Okamžik vzniku škody ... 100
6.1.2.3. Otázka dokazování vzniklé škody ... 101
6.1.3. Příčinná souvislost mezi porušením povinnosti a vzniklou škodou 102
6.1.4. Zavinění ... 103

6.2. Odpovědnost dopravce jako důsledek porušení povinnosti vyplývající ze smlouvy o přepravě ... 104
6.2.1. Presumpce odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží ... 105
6.2.2. Důvody vyloučení odpovědnosti dopravce ... 107
6.2.2.1. Liberační důvody ... 107
6.2.2.2. Možnost exkulpace ... 109
6.2.3. Omezení odpovědnosti dopravce – limity náhrady škody ... 117
6.2.3.1. Institut limitů náhrady škody ... 117
6.2.3.2. Neuplatnění limitů náhrady škody ... 120
6.2.3.2.1. Smluvní úprava výše odpovědnosti dopravce ... 120
6.2.3.2.2. Úmysl/ nedbalost dopravce způsobit ztrátu, poškození nebo opoždění 122
6.2.3.3. Výše limitů náhrady škody ... 123
6.2.4. Trvání odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží ... 130

6.3. Nároky vyplývající z odpovědnosti dopravce ... 135
6.3.1. Oznámení ztráty, poškození nebo zpoždění – Reklamační lhůta ... 135
6.3.2. Soudní příslušnost ... 139

6.3.3. Rozhodčí řízení ... 142
6.3.4. Vzájemný vztah soudního a rozhodčího řízení v českém kontextu .. 148
6.3.5. Promlčení možnosti uplatnit nárok na náhradu škody ... 149
6.3.5.1. Délka promlčecí lhůty ... 150
6.3.5.2. Stavení promlčecí lhůty ... 152
6.3.5.3. Změna promlčecí lhůty ... 152

7. ZÁVĚR ... 153

7.1. Naplnění cílů a dodržení metodiky práce ... 153

7.2. Výsledky práce ... 155

7.3. Budoucí možný směr ... 156

RÉSUMÉ EN FRANÇAIS ... 159

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK ... 161

POUŽITÁ LITERATURA ... 163

PŘÍLOHA Č. 1 – SEZNAM STÁTŮ, KTERÉ RATIFIKOVALY HAMBURSKÁ PRAVIDLA ... 171

PŘÍLOHA Č. 2 – SEZNAM STÁTŮ, KTERÉ RATIFIKOVALY BRUSELSKOU ÚMLUVU Z ROKU 1924 ... 174

PŘÍLOHA Č. 3 – SEZNAM STÁTŮ, KTERÉ RATIFIKOVALY VISBYSKÁ PRAVIDLA - DODATKOVÝ PROTOKOL Z ROKU 1968 ... 175

PŘÍLOHA Č. 4 - NÁLOŽNÍ LIST - KONOSAMENT ... 176

ABSTRAKT ... 177

ABSTRACT IN ENGLISH ... 179

1. Úvodní část

1.1. Obecné úvahy o námořní přepravě a otázce odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží

Každý významný evropský exportér míří nejen na trhy zemí Evropské unie a Evropy vůbec, ale i na trhy zámořské, Dálného a Středního východu. Vedle omezené možnosti pozemní přepravy na sousedící kontinenty a značně nákladné přepravy letecké, je výbornou logistickou volbou přeprava námořní. Zatímco námořní přeprava osob je s rozvíjející se leteckou přepravou na ústupu, námořní přeprava zboží stále představuje nejčastější způsob přepravy zboží na světě. Právě námořní přeprava zboží nabízí nemálo výhod – není nákladná, je zde dána možnost přepravit velký objem zboží najednou a je i relativně rychlá. Svým objemem pokrývá 80%[1] veškerých světových obchodních výměn.

Ve Francii se 75% veškerých vývozů uskutečňuje po moři[2].

I když, je Česká republika vnitrozemským státem, potřeba zodpovědět otázky týkající se námořní přepravy zboží není utopií. Je tomu tak proto, že Česká republika je zemí vývozu a dovozu a je zde hodně komodit, které se do/z České republiky dováží/vyváží[3].

Námořní přeprava se vyznačuje specifickými vlastnostmi, které se promítají do právních úprav vztahů v této oblasti. Rozdíly

[1] Zdroj: Sdělení Komise (COM(2009)008) - Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018.

[2] Remond-Gouilloud, M.: Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 2005, s. 19.

[3] Příkladem nám může být ekonomický rozmach Číny, která vyváží zboží do celého světa – Českou republiku nevyjímaje. Většina dovozů z Číny se uskutečňuje po moři. Toto dokládá i umístění čínských přístavů mezi největšími přístavy světa z hlediska tonáže – v roce 2007 bylo v první desítce největších přístavu světa sedm čínských přístavů (Šangaj, Ningbo-Zhoushan, Guangzhou, Tianjin, Qingdao, Qinhuangdao a Hong Kong). Jako největší přístav na světě je označen přístav v Šangaji. Zdroj: www.wikipedia.org.

námořní přepravy od jiných druhů přeprav jsou zvláště markantní v institutu odpovědnosti dopravce. Je tomu tak z důvodu samotné povahy námořní přepravy.

Námořní přepravu od ostatních druhů přeprav liší za prvé její techničtější charakter. Námořní přeprava se uskutečňuje na moři a působí zde podstatně více přírodních vlivů než při jiných druzích přeprav. Moře je oblastí nehostinnou a aktivity, které jsou na moři vykonávány, jsou podstoupeny daleko většímu riziku než aktivity, které jsou vykonávány na pevnině. Dokazuje to například situace, kdy na lodi přepravující náklad vypukne požár. Na pevnině by v takovém případě byl přivolán hasičský sbor, který by požár uhasil nebo alespoň zmírnil jeho následky. Na moři není toto možné. Kapitán lodi může sice vyslat SOS, ale pokud se loď nachází uprostřed oceánu, veškeré SOS je zde marné a hasičský sbor nepřijede. Jedinou záchranou je v tomto případě pomoc (asistence) druhého plavidla. Aby mělo asistující plavidlo „zájem" zachraňovat plavidlo v nesnázích, je třeba ho motivovat. Motivací v tomto případě je finanční odměna, kterou získá zachraňující plavidlo[4]. Tento příklad dokládá, že na moři dopravce vystavuje nebezpečí daleko více hodnot než na pevnině – ať již jde o hodnoty finanční nebo o lidský život. Riziko, které je spjato s námořní přepravou, je, jak jsem již podotkla, podstatně větší, a bez přizpůsobení právní úpravy odlišným přírodním podmínkám by dopravci neriskovali své životy a nevystavovali nebezpečí svůj náklad a posádku.

Druhý důvod odlišnosti námořní přepravy od jiných druhů přeprav můžeme nazvat důvodem politickým. Moře je volné a dostupné všem. Na moři je plavidlo „volné" a nemusí se podřizovat normám určitého státu. Pluje sice pod vlajkou určitého státu, ale ta

[4] Zachraňující (asistující) plavidlo má nárok na finanční odměnu odpovidající hodnotě poloviny nákladu a poloviny zachraňovaného plavidla.

ho nijak neomezuje. V případě, že stát (respektive přístav státu), pod jehož vlajkou plavidlo pluje, ho odmítne vpustit do přístavu, jelikož plavidlo neodpovídá například technických normám tohoto státu, popluje loď do jiného (konkurenčního) přístavu, který ho rád příjme.

Dalším důvodem odlišnosti námořní přepravy od jiných druhů přeprav je mezinárodní charakter této přepravy, kdy se na jedné přepravě, která se uskutečňuje mezi přístavy různých států, podílí více stran odlišných právních systémů.

Výše zmíněné důvody specifičnosti námořní přepravy dokládají, že je třeba přizpůsobit právní rámec této přepravě a že nelze používat stejný systém právních norem jako v ostatních druzích přeprav.

Co se samotného dopravního odvětví v rámci Evropské unie (EU) týče, odpovídá asi 7 % evropského HDP a asi 5 % zaměstnanosti v EU. Doprava sama o sobě je důležitým průmyslovým odvětvím a zásadním způsobem přispívá k fungování evropského hospodářství jako celku a v nejbližších letech lze očekávat její prudký rozvoj[5]. Je třeba dále poznamenat, že evropské společnosti vlastní 41 % celkové kapacity světového loďstva (podle hrubé nosnosti)[6].

[5] www.euroskop.cz.

[6] Zdroj: Sdělení Komise (COM(2009)008) - Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018. Dle tohoto sdělení do roku 2018 by světové loďstvo mohlo čítat na 100 000 plavidel (o hrubé nosnosti 500 a více tun) v provozu (v roce 2008 je to 77 500 plavidel). Z hlediska objemu by tento nárůst byl dokonce ještě patrnější: předpokládá se, že v roce 2018 vzroste celková kapacita vyjádřená hrubou nosností na více než 2 100 miliónů tun (z hrubé nosnosti 1 156 miliónů tun v roce 2008).

Nejpravděpodobnější růst dopravy v EU-25 v období 2000-2020	
HDP	52 %
- Celková nákladní doprava	50 %
- Celková osobní doprava	35 %
- Silniční nákladní doprava	55 %
- Železniční nákladní doprava	13 %
- Námořní doprava na krátké vzdálenosti	59 %
- Vnitrozemská vodní doprava	28 %
- Osobní automobily	36 %
- Železniční osobní doprava	19 %
- Letecká doprava	108 %

Zdroj: www.euroskop.cz[7]

Na úvod je také velmi důležité vymezit definici námořního práva. Námořní právo – též označováno jako *ius nauticus, ius maritimum, droit maritime, maritime law* či *Seerecht* - je možné definovat v širším a užším slova smyslu. V širším slova smyslu představuje námořní právo soubor práv a povinností vznikajících při námořní přepravě zboží[8]. Tato definice je zavádějící, jelikož pokud bychom se touto definicí doslovně řídili, došli bychom k závěru, že zde spadají nejen práva a povinnosti vznikající v obchodních vztazích na moři, ale i práva a povinnosti států a vztahy mezi nimi. Tyto práva a povinnosti, stejně jako vztahy mezi státy jako takovými, jsou předmětem mezinárodního práva veřejného, respektive mořského práva jako odvětví mezinárodního práva veřejného. Mořské právo používá svých vlastních metod, které jsou neaplikovatelné při námořní přepravě zboží[9]. S odkazem na nepřesnost definice v širším

[7] Více statistickým údajů u námořní přepravě a dopravě vůbec může být nalezeno na http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics_en.htm nebo na http://www.oecd.org/statisticsdata.

[8] Remond-Gouilloud, M.: Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 2005, s. 20.

[9] Remond-Gouilloud, M.: Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 2005, s. 20.

slova smyslu se ve francouzské právní teorii[10] dává přednost definici v užším slova smyslu. Tuto definici námořního práva dokonale vystihl René Rodière ve svém díle „Námořní právo[11]", který za námořní právo označuje soubor právních norem týkajících se přepravy uskutečňující se po moři. Někteří čeští autoři[12] námořní právo charakterizují jako tu část práva, která upravuje vztahy s lodní dopravou po moři a je tvořena námořní vědou a zákonnými i obyčejovými normami upravujícími námořní obchod. Námořní právo má v této teorii několik podob. Veřejné námořní právo můžeme dle jeho subjektů dělit na mezinárodní a státní námořní právo. Soukromé námořní právo upravuje právní vztahy vzniklé v oblasti lodní dopravy mezi soukromými osobami navzájem, nebo vztahy jednotlivce k určité věci. Zde potom spadá zejména problematika vlastnictví lodi, zástavní práva, vztahy kapitána lodi k posádce lodi, vlastníka lodi k jejímu kapitánovi, otázky nákladní lodní dopravy, pojištění apod. Definice námořního práva jako práva, které se skládá z veřejného námořního práva a soukromého námořního práva, se jeví jako nepřesná. Dle mého názoru je označení „veřejné námořní právo" bez smyslu, jelikož samotné označení „námořní" již svou podstatou spadá do oblasti soukromého práva. Pro veřejnoprávní oblast se používá označení mořské právo neboli *law of the Sea* či *droit de la mer*, které se věnuje samotné povaze moře a ne soukromoprávním vztahům, které vznikají „na moři", a jsou proto „námořní".

---

[10] Remond-Gouilloud, M.: Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 2005, s. 20.

[11] Rodière, R.: Le Droit Maritime, 12e édition, Dalloz, Paris, 1997, s. 1. Pokud se později v textu vyskytne citace Rodièra, má se jí na mysli citace z této publikace.

[12] Např. Skřejpková, P.: Námořní právo. K historii jeho úpravy, In Právněhistorické studie 39, Zvláštní číslo, „Současnost a perspektivy právní historie" materiály z právněhistorického Kolokvia ze dne 26. října 2006, UK Praha, Karolinum, 2007, s. 345 a n.

Otázku mezinárodní námořní přepravy zboží upravují paralelně dvě mezinárodní úmluvy – Bruselská úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924 revidována v roce 1968 tzv. Visbyskými pravidly a posléze v roce 1979 a Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (tzv. Hamburská pravidla). V současné době Komise Spojených národů pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL) dokončila práci na návrhu Úmluvy o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela a zčásti po moři. Tato úmluva je otevřena k ratifikaci zainteresovaných státům. Bruselská úmluva byla široce ratifikována prakticky všemi nejsilnějšími námořními státy světa a je ve velké míře používána světovými námořními dopravci. Česká republika není smluvním státem této úmluvy. Co se tzv. Hamburských pravidel týče, pro Českou republiku vstoupila v platnost 1. července 1996.

Odpovědnost dopravce při námořní přepravě zboží je problematikou velmi zajímavou, a to nejenom díky výše zmíněným paralelním úpravám a návrhu Úmluvy UNCITRAL, ale i díky rozmanitosti situací, které se mohou v námořní přepravě vyskytnout.

Odpovědnost dopravce v námořní právu se velmi liší od odpovědnosti v jiných právních odvětvích. Odpovědnost dopravce ve znění Bruselské úmluvy z roku 1924 je odpovědností subjektivní. Existuje zde ale velmi široká škála zprošťovacích důvodů, které dělají z dopravce silnější smluvní stranu. Hamburská pravidla se snaží toto nerovné postavení stran alespoň částečně vyvážit. Odpovědnost je zde sice také subjektivní, ale důvody, které mohou vest ke zproštění odpovědnosti, jsou ve srovnání s Bruselskou úmluvou výrazně omezeny.

1.2. Cíle a metodika disertační práce

1.2.1. Cíle

S ohledem na velmi dynamický vývoj posledních let v oblasti kolizních ustanovení mezinárodního práva soukromého, stejně tak jako neutuchající odhodlanost mezinárodního společenství pro co největší unifikaci odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží, je důležité tento stav popsat a analyzovat jeho možný budoucí směr.

Práci lze pro zjednodušení rozdělit do dvou částí – první část se bude věnovat obecným otázkám historického vývoje námořní přepravy a práva, dále mezinárodnímu právu soukromému a právní odpovědnosti. Druhá část se bude zabývat samotnou odpovědností dopravce v mezinárodní přepravě zboží.

Cílem této práce je v její části první uvést čtenáře do oboru mezinárodního práva soukromého, jeho pramenů a metod, a osvětlit problematiku právní odpovědnosti s důrazem na obecnou odpovědnost dopravce při mezinárodní přepravě zboží. V první části se budu také věnovat podrobné analýze mezinárodního práva soukromého, včetně metod určení rozhodného práva, a pramenů tohoto odvětví. Z pramenů MPS uvedu čtenáře podrobněji do těch vydaných na evropské úrovni.

Zvláštní pozornost je v druhé části věnována analýze podmínek a rozsahu odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží. Je zde také rozpracována procesní otázka uplatnění nároků vzniklých porušením povinností vyplývajících z námořní přepravy zboží. Cílem této kapitoly je především poukázat na markantní rozdíly v jednotlivých mezinárodněprávních úpravách, stejně tak jako na rozdíly v úpravách přepravního práva ve Francii a České republice.

1.2.2. Metodika

Ke zpracování této disertační práce jsem primárně použila metodu analýzy, kdy v analytických částech provádím rozbor různých právních úprav, názorů a východisek.

V analytické části se důkladně skrze příklady snažím o vysvětlení problematiky, kterou se tato práce zabývá. Z hlediska metodologie je v analytické části použita zejména metoda analýzy a deskripce.

Metodu komparace používám rovněž v analytické části pro účely srovnání české a francouzské úpravy jednotlivých institutů, stejně tak dochází k jejich srovnání s právní úpravou na evropské úrovni.

Pochopení historických souvislostí je velmi důležité pro pochopení specifičnosti právních úprav v námořním právu, a to ze dvou důvodů. Prvním důvodem je samotný vývoj námořní přepravy napříč staletími, technický pokrok, kterým námořní přeprava prošla. Druhý důvod může být spatřován v samotném časování námořní přepravy[13], která se časuje nejenom v přítomnosti a budoucnosti, ale i v minulosti. Právě k pochopení těchto historických souvislostí má nápomoci následující kapitola této práce.

[13] Remond-Gouilloud, M.: Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 2005, s. 20.

2. Stručný historický vývoj řešení právních otázek v námořní přepravě zboží

Vlastní námořní právo se nekonstituovalo ihned v počátcích lodní dopravy a rozvoji námořního obchodu, jak by se snad mohlo zdát. Vznik námořního práva je výslednicí poměrně dlouhého vývoje lodní dopravy a zvláště tak potřeb, které s lodní dopravou souvisely. Za kolébku námořního práva se tradičně označuje Velká Británie, která v období, kdy *„England ruled the sea“*, mohla prostřednictvím *Common law* nejlépe odpovědět na aktuální právní otázky dynamicky se rozvíjející námořní přepravy zboží. Nebudeme ale předbíhat a budeme se nejprve věnovat samotným počátkům námořního práva a námořní přepravy vůbec.

V minulosti bylo moře hlavní (ne-li jedinou) spojnicí mezi vzdálenými národy a představovalo důležitou osu obchodních výměn. Ve starověku vládli námořní přepravě ve Středozemí Kréťané a Féničané, kteří se soustředili nejen na obchodování s Indií a orientem, ale i se západem. Hlavními přepravovanými artikly této doby byly perly, hedbáví a koření pocházející z orientu a zlato, zinek a stříbro pocházející ze západu. Vodítkem pro úpravu vztahů vznikajících při přepravě jim byly tzv. Babylónské desky (*tablettes de Babylon*), nápisy na stěnách egyptských chrámů a Haconův zákoník. Jednou ze zásad Haconova zákoníku byla zásada nájmu lodi, která říkala, že pronajímatel musí zajistit, aby všichni nájemci měli dostatek místa na palubě pro své zboží, a v případě, že určitý nájemce nebude mít dostatek místa pro své zboží, musí pronajímatel odstranit své zboží a pokud toto nelze, musí odškodnit dotčené nájemce.

Na tyto krétské a fénické instrumenty navázalo starověké Řecko, které námořní přepravu a s ním související námořní právo zdokonalilo.

Řekové měli vypracovanější systém „právních norem“ týkajících se námořní přepravy, a to zvláště díky *lex Rhodia de iactu* (tzv. Rhodské obyčeje), který upravoval například primitivní námořní půjčku a záchranu plavidla v případě nebezpečí potopení lodi. V této souvislosti je třeba zmínit, že právě Rhodskými obyčeji se inspirovala moderní teorie společné havárie. Tento institut dával kapitánovi zákonné zadržovací právo tím, že stanovil, že pokud to pomůže k záchraně plavidla, část nákladu se vyhodí přes palubu. Škoda, která bude tímto způsobena, bude rozdělena mezi ty, kteří se expedice účastní (tzn. včetně těch, kteří nejsou na palubě za předpokladu, že mají účast na expedici – např. majitel lodi).

Dalším důležitým pramenem je i Talmud[14], který obsahuje taktéž zásady nájmu lodi a společné havárie.

Římské právo nemá dle Rodièra velký význam pro námořní právo. Římané byli sice velkými (a bezpochyby i dobrými) obchodníky, ale nezdá se, že by používali námořní zásady používané východními civilizacemi. Římané nám i přesto odkázali velmi důležité *lex mercatoria*[15] a formu půjčky nazývanou *nauticus fenus*[16], která měla velmi vysoký úrok[17], jehož navrácení bylo vázáno na šťastné doplutí lodi do místa určení. Pokud se tomu tak nestalo, věřitel si tuto sumu ponechal.

---

[14] Literární dílo. Sbírka traktátů Mišny opatřených komentářem a diskuzemi. Jedná se o soupis rabínských diskusí týkajících se židovského zákona, etiky, které židovská tradice považuje za směrodatné. Právnické a etické diskuze jsou orámovány řadou legend a příběhů, které slouží jako dokreslení tematiky. (zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Talmud).

[15] *Lex mercatoria* neboli právo světového obchodu lze definovat jako soubor pravidel, který má povahu autonomního právního systému nezávislého jak na národních pravidlech, tak na právu mezinárodním. Toto stanovisko je podporováno i některými rozhodčími nálezy Mezinárodního rozhodčího soudu Mezinárodní obchodní komory v Paříži (Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K.: Právo mezinárodního obchodu, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Pelhřimov, 2008, s. 21).

[16] Popsanou v Justiniánském kodexu. Tato půjčka představovala jakousi primitivní formu pojištění.

[17] Úroky bylo prapůvodně možné dohodnout v libovolné výši, teprve Justiniánské právo stanovilo jejich horní hranici na 12%.

Ve středověku se centrum námořního obchodu přemísťuje ze Středozemního moře do Atlantického oceánu. I přesto, že obchod se také rozvíjí v italských městech, jakými jsou Benátky, Janov a Pisa, větší význam pro námořní přepravu mají přístavy Baltského a Severního moře. Toto období je velmi důležité pro rozkvět námořního práva, stejně tak jako pro proces sjednocování evropského obchodního práva[18].

Námořní právo (*lex maritima*) se vytváří a rozvíjí jak v oblasti Atlantického oceánu tak v oblasti Středozemního moře. V oblasti Atlantického oceánu námořní právo – nazvané *ley maritime* – je původně nepsané a traduje se ústní formou.

Na konci 12. století zde dochází ke kodifikaci těchto nepsaných pravidel do tzv. Oléronských svitků nebo Oléronských rozhodnutí[19] (*Rôle d'Oléron* nebo *Jugements d'Oléron*). Tyto svitky (rozhodnutí) představují soupis obyčejového práva sestavený na základě rozhodnutí námořního soudu ostrova Oléron, mají celkem 24 článků a upravují vztahy vznikající při námořní přepravě zboží mezi kapitánem, posádkou, vlastníkem lodi a obchodníky. Zvláště zajímavé je to, že při rozhodování o zásadních otázkách byl na lodi uplatňován většinový princip. Velký význam této kompilace dokládá i fakt, že Oléronské svitky byly brzy používány od Španělska po Balt. Například ve Flandrech byla tato rozhodnutí používána pod názvem *Vonisse van Damme*. Svitky také později inspirovaly Colberta při psaní slovného *Ordonnance de la Marine* (viz níže).

Co se oblasti Středozemního moře týče, právní úpravy v týkající se námořního práva byly roztříštěné. Italská města měla každá své námořní zákoníky, které nevykazovaly mnoho společných znaků.

Velkou roli v této době hraje i soudní judikatura, z které bych vyzdvihla zvláště judikaturu barcelonského tribunálu. Rozhodnutí

[18] Remond-Gouilloud, M.: Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 2005, s. 25.

[19] Název odvozen od názvu ostrova „Oléron" nacházejícího se při západním pobřeží dnešní Francie.

tohoto tribunálu byla v 14. století shromážděna do sbírky rozhodnutí nazvané *Consolato del Mare*. Tato sbírka je velmi obsáhlá a obsahuje detailní popis tehdejšího, ještě stále obyčejového námořního práva – od vlastnického práva, přes povinnosti a odpovědnost vlastníka lodi a kapitána, povinnosti posádky, právní režim nákladu a rozdělení odpovědnosti za náklad až po postavení obchodních plavidel v době války. Je třeba dále poznamenat, že sbírka není příliš systematická, a mnozí autoři[20] se domnívají, že tomu tak je kvůli její objemnosti. Každopádně je nesporné, že sbírka rozhodnutí barcelonského tribunálu měla velký ohlas, a byla hojně používána v oblasti Středozemního moře.

Za první kodifikaci námořního práva je však považováno až Nařízení z roku 1681, které bylo vydáno za vlády Ludvíka XIV. Toto Nařízení bylo vypracováno komisí v čele s ministrem financí Ludvíka XIV., Jeanem-Baptistem Colbertem[21]. Pracovní komise pro získání potřebných informací objížděla francouzské přístavy a zaznamenávala místní zvyklosti. Po dlouhých měsících intenzivní práce jejich snaha vyústila v srpnu roku 1681 ve zrod *Ordonnance de la Marine* – neboli Nařízení námořnictva. *Ordonnance de la Marine* je dílem velmi obsáhlým, shrnujícím stávající obyčejové právo do pěti

[20] Např. René Rodière.

[21] Jean-Baptiste Colbert žil v letech 1619 až 1683 a říká se o něm, že svými hospodářskými aktivitami prospěl Francii víc, než Napoleon svými výboji. Poté, co se stal v roce 1661 Ludvíkovým ministrem financí, zahájil Colbert zásadní reformu státu, který od základu změnil. Důraz kladl na posílení obchodu, který vláda dlouho zanedbávala. Jeho první snahou bylo ozdravení státních financí. Snížil přímé daně, jako byla berně, aneb poplatky vybírané ve prospěch státu, což mělo příznivý dopad na obyvatelstvo. Dále prosadil omezení výdajů a zvýšil nepřímé daně. Díky transparentnosti účetnictví, jehož přehled pravidelně podával králi, byla zavedena přísná správa. Colbert také pravidelně sděloval svému panovníkovi, že sousední Holanďané mají až 16 000 lodí, kdežto Francouzové necelých 1000 a jsou nuceni ke stykům se svými americkými državami používat holandských námořních služeb. Tuto slabinu se Colbert rozhodl rázně napravit. Měl královu neomezenou pravomoc, aby ve Francii vybudoval loďstvo podle svých představ. Jako první krok nařídil dovážet ze zahraničí vše potřebné ke stavbě lodí. Colbert organizoval nejen stavbu obchodní a válečné flotily, nýbrž i zakládání námořních společností, které měly dobývat zahraniční trhy. Tak vznikla například v roce 1664 Východoindická společnost.

knih, které, slovy Rodièra, obsahují jak námořní právo soukromé tak námořní právo veřejné[22], což není v období 17. století ničím neobvyklým, jelikož je třeba si uvědomit, že hranice mezi soukromým a veřejným právem nebyla přesně definována a jednotlivé právní obory se prolínaly. Colbertovo Nařízení mělo velký úspěch a bylo hojně používáno nejen ve Francii, ale i v dalších evropských zemích jako například v Nizozemí, Španělsku, Prusku nebo Švédsku. *Ordonnance de la Marine* byla později ve velké míře použita k vypracování knihy druhého francouzského obchodního zákoníku z roku 1808 (článek 190 až 426)[23]. Nacházíme zde například ustanovení o nájmu a půjčce lodi, o odpovědnosti jejího vlastníka i kapitána, o soudním prodeji lodi, o najímání a zaměstnávání posádky, stejně tak jako o námořním pojištění a havárii.

Anglicky mluvící země se v 17. století „spokojily" s nepsanými pravidly common law, které se ale svou flexibilitou dokázaly přizpůsobit dynamice rozvíjející se námořní přepravy. 17. století je obdobím, kdy, jak jsem již výše podotkla, „*England ruled the Sea*" a common law, upravující právní otázky vznikající v námořní přepravě zboží, jsou považovány za vůbec první normy moderního námořního práva.

Co se oblastí severoněmeckých hansovních měst týče, uplatňují se zde normy tzv. hanzovního práva. Soubor norem tzv. hanzovního práva je zakotven tzv. recessy z let 1591 až 1614[24]. Recessy byly koncipovány na pravidelných konferencích zástupců

[22] Rodière zde používá termínu námořní právo soukromé a veřejné. Dle mé terminologie se zde jedná (jak bylo uvedeno výše) o námořní právo, které spadá do soukromoprávní oblasti, a mořské právo spadající do veřejnoprávní oblasti.

[23] Ve spojitosti s Colbertovým Nařízením je dále záhodno zmínit, že toto Nařízení bylo předmětem řady komentářů. Za jeden z nejzdařilejších komentářů je považován komentář z roku 1756 poradce námořního soudu v La Rochelle Valina. Tento komentář je hojně i v současné době citován.

[24] Goldschmidt, L.: System des Handelsrechts mit Einschluss des Weschel-See und Versicherungsrechts, Sttutgart, 1891, s. 223 a n.

hanzovních měst a upravovaly námořní právo v oblasti ovládané hanzou. V oblasti dnešního Německa (tehdejšího Pruska) je dále třeba vyzvednout komplexní úpravu pruského zemského práva nazvanou *Allgemeines Landrecht fur die Preussischen Staaten* z roku 1794, ve které je podrobně například upravena problematika námořní smlouvy (tedy služební poměr) členů posádky či vztahy mezi vlastníkem lodi, jím pověřeným kapitánem. Dále zde nacházíme například úpravu problematiky pojištění, otázku odpovědnosti za vyhozený náklad i za škodu způsobenou ztroskotáním a setkáváme se také s úpravou odpovědnosti za škodu vzniklou v důsledku nepředvídatelných událostí, jako je například uzavření přístavu, zadržení zboží a další[25].

České země byly v 18. století součásti Habsburské monarchie, která měla přístup k Jaderskému moři a patřilo ji několik velkých a důležitých přístavů jako například Terst, Benátky, Dubrovník, Rijeka nebo Pula. Námořní právo nepatřilo mezi priority Hamburské monarchie, což mělo za následek, že po celé 18. století zde neexistovala právní úprava námořního práva, a soud v Terstu, který měl pravomoc spory vyplývající z námořní přepravy řešit, proto vycházel z obecných ustanovení římského práva stejně tak jako z výše zmíněné sbírky rozhodnutí barcelonského tribunálu *Consolato del mare*. Změna nastala až roku 1808, kdy vstoupil v platnost „napoleonský" *Code de commerce* – obchodní zákoník. Význam měla zvláště pak jeho kniha druhá, která obsahovala ustanovení námořního práva. Platnost *Code de Commerce* byla sice ukončena jako reakce na Napoleonovu porážku, a to dvorskými dekrety z roku 1814 a 1816, zákoník ale platil nadále v podobě obyčeje. Výjimkou byla oblast Dalmácie, Jižního Tyrolska a Chorvatska, kde napoleonský obchodní zákoník byl dvorským dekretem z roku 1819 výslovně zachován v platnosti. Mohlo by se zdát, že Habsburská

[25] Skřejpková, P.: Námořní právo. K historii jeho úpravy, In Právněhistorické studie 39, Zvláštní číslo, „Současnost a perspektivy právní historie" materiály z právněhistorického Kolokvia ze dne 26. října 2006, UK Praha, Karolinum, 2007, s. 345 a n.

monarchie se k materii kodifikace námořního práva stavěla pasivně a dávala přednost přejímání cizích právních úprav, toto zdání ale lze lehce vyvrátit zmíněním několika pokusů o kodifikaci námořního práva (které ovšem zůstaly ve stádiu pokusů). Původní myšlenka byla zakomponovat normy námořního práva do občanského zákoníku, od ní ale bylo postupně upuštěno z důvodu možnosti zakomponovat tyto normy (tentokrát) do obchodního zákoníku. Ani tento nápad se ale neshledal s podporou zákonodárců. I další pokus z roku 1848 předkládající návrh samotného rakouského námořního zákoníku se nesetkal s nadšením a skončil fiaskem.

Hlavní úlohu v Habsburské monarchii v námořním obchodu hrála obchodní společnost Lloyd, která postupně získávala na provoz své společnosti stále větší množství státních subvencí. Naproti tomu se tato společnost zavázala, že bude provozovat dopravní linky na určitých trasách (včetně zabezpečování poštovních služeb pro Habsburskou monarchii). V 19. století došlo ve světě k výraznému rozmachu námořní přepravy zboží. V souvislosti s tímto rozmachem rostla v Habsburské monarchii potřeba sjednotit toliko roztříštěnou právní úpravu námořního práva. Význam kodifikace tohoto odvětví je přitom pro rozvoj obchodu, a to zejména mezinárodního, více než zřejmý[26]. Z tohoto důvodu se stále diskutoval návrh z roku 1848, ale tento návrh ani po dlouhých jednáních nakonec schválen nebyl.

Kodifikace námořního práva si v Habsburské monarchii musela počkat až do roku 1862, kdy byl přijat německý obchodní zákoník, jehož pátá kniha obsahovala podrobnou právní úpravu celé řady institutů námořního práva. Je zde například upraven institut námořní služby (tzn. pracovněprávní poměr členů posádky). Obchodní zákoník také zřídil zvláštní úřady řešící spory vznikající při uskutečňování námořního obchodu. V Hamburské monarchii se ale německý obchodní zákoník nesetkal s velkou vůlí ho přijmout. Jeden

[26] Skřejpková, P.: Námořní právo. K historii jeho úpravy, In Právněhistorické studie 39, Zvláštní číslo, „Současnost a perspektivy právní historie“ materiály z právněhistorického Kolokvia ze dne 26. října 2006, UK Praha, Karolinum, 2007, s. 345 a n.

z důvodů může být spatřován v probíhajícím rakousko-uherském vyrovnání. Po skončení rakousko-uherského vyrovnání, mělo být v obou polovinách říše (tzn. v polovině rakouské a uherské) používáno stejné námořní právo. Ve skutečnosti ale byla situace jiná - úprava námořního práva zde byla stále roztříštěná.

Dalším významným mezníkem v historii námořního práva je považován rok 1897 a založení Mezinárodní námořní komise , která je první námořní mezinárodní organizací zaměřenou na námořní právo. Počátky Komise sahají do úsilí skupiny v čele s belgickými obchodníky a politiky, kteří v rámci Sdružení mezinárodního práva (*International Law Association*)[27] přišli s myšlenkou kodifikace mezinárodního námořního práva a v souvislosti s tím, navrhnuli uspořádání mezinárodní diplomatické konference, která se měla otázkou kodifikace zabývat. Tato konference byla zorganizována a pořádána belgickou vládou v Antverpách v roce 1885. Když se v roce 1885 konferenci nepodařilo splnit úkol, následovalo uspořádání druhé diplomatické konference, která se konala tentokrát v Bruselu v roce 1888. Této konference se rovněž nepodařilo dosáhnout cíle. V důsledku těchto dvou nezdarů, Sdružení mezinárodního práva ztratilo chuť pokračovat v práci na sjednocení námořního práva a nakonec bylo dohodnuto, že pro ty, kteří chtějí pokračovat v těchto snahách, bude založena zvláštní specializovaná organizace. Vznik Mezinárodní námořní komise pak bylo přirozené vyústění jak nezdarů dvou konferencí tak i ztrátou motivace Sdružení mezinárodního práva. Pod záštitou Komise byla vypracována celá řada mezinárodních úmluv námořního práva. Z těch nejvýznamnějších můžeme jmenovat tzv. Haagská pravidla (později

[27] Toto sdružení bylo založeno v Bruselu v roce 1873. Asociace si dle svého zakládajícího dokumentu klade za cíl zkoumání, vyjasnění a rozvoj mezinárodního práva soukromého a veřejného. Podporuje také mezinárodní porozumění a respekt k mezinárodnímu právu. Sdružení mezinárodního práva je nevládní organizací s poradním statusem u řady specializovaných agentur OSN.

pozměněna na Haagsko-Visbyská pravidla – viz níže) a Úmluvu o námořní pomoci z roku 1910.

S nárůstem počtu mezinárodních právních instrumentů se také začala zvyšovat potřeba založení mezinárodní organizace, která by dohlížela na námořní bezpečnost a zajišťovala její podporu. Na tento okamžik si svět musel počkat až do roku 1848, kdy mezinárodní konference v Ženevě přijala konvenci, která formálně založila Mezinárodní námořní organizaci (dále jen „IMO“)[28]. Úkolem IMO je zvyšování bezpečnosti, obchodní námořní dopravy a zabraňování znečištění moří. IMO umožňuje spolupráci mezi státy v technických otázkách mezinárodní lodní dopravy. V jejím rámci jsou přijímány bezpečnostní a navigační standardy a normy ochrany životního prostředí moří. IMO dosud vypracovala a uvedla do praxe více než 40 úmluv a zhruba 1000 kodexů a doporučení[29]. Prvním úkolem IMO ihned po jejím založení bylo přijetí nové verze Mezinárodní konvence o bezpečnosti života na moři (tzv. SOLAS). Úmluva byla přijata v roce 1960 a IMO potom mohlo obrátit svou pozornost na takové záležitosti, jakými jsou usnadnění mezinárodních námořních výměn a přepravy nebezpečného zboží. V současné době má IMO 166 členských států. Členem IMO je i Česká republika a Francie.

Velkým posunem v oblasti námořního práva bylo založení Mezinárodních fondů pro odškodnění ropného znečištění (*The International Oil Pollution Compensation Funds*), které se skládají ze tří mezivládních organizací (Fond z roku 1971[30] a Fond z roku 1992,

[28] Původní název IMO byl Mezivládní námořní poradní organizace (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization). V roce 1959 byla tato organizace přejmenována na IMO. IMO

[29] Zdroj: http://www.osn.cz/system-osn/specializovane-agentury/?i=123.

[30] Potřeba zřízení tohoto prvního fondu vyvstala v souvislosti s havárií liberijského tankeru Torrey Canyon. Tento tanker havaroval v roce 1967 najetím na mělčinu u bretaňského pobřeží a uvolnilo se z něj 77 000 tun mazutu, které zasáhly jak francouzské tak britské pobřeží. Později se ukázala, že tanker neobsahoval pouze mazut, ale i látku toxičtější než ropa. Tato nehoda ukázala, že ochrana životního prostředí byla zanedbávána. To

a Doplňkový fond). Tyto fondy poskytují odškodnění v případě ropných havárii na moři[31]. Fondy ukládají vlastníku havarovaného tankeru povinnost zaplatit náhradu škody až do určité výše škody, která byla způsobena ropným znečištěním po úniku ropy/oleje/mazutu z jeho lodi. Fondy jsou financovány z poplatků z přepravy ropy po moři a z příspěvků členských států.

Jak již bylo zmíněno výše, námořní přeprava má určité specifické vlastnosti, které ji odlišují od ostatních druhů přeprav a tudíž i její právní rámec se musí těmto vlastnostem přizpůsobit. Definice námořního práva byla již zmíněna. Zmíněno (ale možná ne přiliž zdůrazněno) bylo také to, že námořní právo spadá do oblasti práva mezinárodního obchodu. Právo mezinárodního obchodu lze vymezit jako účelově uspořádaný soubor právních norem z různých právních odvětví a různého původu, které spojuje jejich společný účel upravovat právní vztahy vznikající při uskutečňování mezinárodního obchodu a mezinárodního styku vůbec. Tyto právní vztahy jsou tak předmětem úpravy práva mezinárodního obchodu[32]. Obsahem norem práva mezinárodního obchodu (a tudíž i norem námořního práva) jsou právní vztahy, které vznikají v mezinárodním obchodním styku mezi právnickými a fyzickými osobami různých států. Tyto právní vztahy jsou předmětem úpravy norem mezinárodního práva soukromého.

Následující kapitola přináší stručný výklad základů mezinárodního práva soukromého s důrazem na jeho prameny a snahy k sjednocení jeho norem. Blíže rozvedeny jsou také metody určení rozhodného práva.

---

vedlo francouzské, britské a ostatní evropské politiky k boji za životní prostředí. Ztroskotání Torrey Canyon bylo jednou z nejhorších námořních havárií v dějinách Evropy a způsobilo velkou ekologickou katastrofy. Následky této katastrofy můžeme ještě nyní vidět na části bretaňského pobřeží, které byly původně naoranžovělé barvy a nyní jsou načernalé.

[31] http://www.iopcfund.org/ .

[32] Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K.: Právo mezinárodního obchodu, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Pelhřimov, 2008, s. 21.

3. Mezinárodní právo soukromé a sjednocování jeho norem

Vztahy mezinárodního práva soukromého se od vztahů vznikajících v jiném právním odvětví liší tím, že přesahují svým významem hranice určitého státu, protože v některém svém prvku mají vztah k zahraničí, a tím se dostávají do vztahu k jinému státu.

I přesto, že se neprávníkům může zdát, že mezinárodní právo soukromé má (stejně jako mezinárodní právo veřejné) universální povahu a různé státy se řídí v podstatě jedním mezinárodním právem soukromým, není tomu tak. Mezinárodní právo soukromé je, na rozdíl od mezinárodního práva veřejného, mezinárodní svým předmětem, jimž jsou právě soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem.

Mezinárodní právo soukromé je Kučerou definováno jako soubor právních norem, které výlučně upravují soukromoprávní vztahy (tj. vztahy práva občanského, obchodního, rodinného a pracovního) s mezinárodním prvkem, včetně právních norem upravující postup soudů a jiných orgánů a účastníků, příp. i jiných osob, a vztahy mezi nimi vznikající v řízení o soukromoprávních věcech, v němž je obsažen mezinárodní prvek[33].

Ve Francii byl pojem mezinárodní právo soukromé začleněn do systému práva a zlidověl spolu s publikací Foelixe[34] z roku 1843 „*Le Traité du droit international privé*[35]“. Pozdější soukromoprávní teorie se následně odchýlila od jeho definice mezinárodního práva soukromého a dále se vyvíjela. V současnosti existují různé (a někdy i

[33] Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé, 7. vydání, Brno, Doplněk, 2009, s. 17 a n.
[34] Jean-Jacques Gaspard Foelix žijící v letech 1791 až 1853 byl francouzský advokát a zakladatel francouzského srovnávací práva.
[35] Pojednání o mezinárodním právu soukromém.

protichůdné) názory na pojetí mezinárodního práva soukromého, které se shodnou v jednom – v komplikovanosti tohoto odvětví[36].

Mezinárodní právo soukromé obecně upravuje tři okruhy otázek při řešení sporů s mezinárodním prvkem. První okruh tvoří otázky spojené s volbou práva – tzn. určením, který právní řád se použije pro daný právní vztah v případě, že tento vztah bude mít poměr ke dvěma (nebo více) státům. Další okruh se věnuje určení soudu, který je pravomocný vést řízení v daném sporu, a třetí okruh se následně zabývá uznáním a výkonem cizích soudních rozhodnutí[37].

Cílem této kapitoly je uvést čtenáře do zákulisí mezinárodního práva soukromého tak, jak ho vymezuje první okruh výše zmíněných otázek. Následující kapitola se bude věnovat problematice vztahů s mezinárodním prvkem a pramenů mezinárodního práva, v rámci kterých jsou rozlišovány prameny vnitrostátní, mezinárodní a evropské. Dále je zde věnována pozornost metodám určení rozhodného práva, z nichž je větší pozornost věnována především metodě kolizní. Je zde také zmíněna metoda přímá, která je zvláště důležitá pro unifikaci námořního práva. V oddíle věnovaném přímé metodě určení rozhodného práva se budu zabývat obzvláště mezinárodními úmluvami z oblasti námořního práva a zmíním i Úmluvu Organizace spojených národů o smlouvách o mezinárodní koupi zboží z roku 1980.

[36] Loussouarn, Y., Bourel, P.: Droit international privé, 7e édition, Dalloz, Paris, 2001.

[37] Rozdělení převzato z Kolektiv autorů Katedry mezinárodního a evropského práva Právnické fakulty MU: Evropské mezinárodní právo soukromé - Úvod do mezinárodního práva soukromého, přístupné na http://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/js09/mps/web/index.html .

3.1. Vztahy s mezinárodním prvkem

Právní vztahy vznikající v námořní přepravě, které jsou upraveny normami námořního práva, jsou, v důsledku samotné mezinárodní povahy této přepravy, jedním z typických příkladů právních vztahů s mezinárodním prvkem. Proto je bezpochyby důležité si tento pojem přiblížit.

V českém pojetí je klíčovým slovem spojení mezinárodní prvek, který používá zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o MPS"), aniž by jej definoval[38].

Římská úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (viz níže), která je součástí českého právního řádu, v čl. 1 odst. 1 uvádí, že se tato úmluva použije na závazky ze smluv, které mají vztah k právu různých zemí. Mezinárodní prvek je zde dán tehdy, jestliže je vztah k zahraničí u subjektu právního vztahu, skutečnosti právně významné pro vznik a existenci právního vztahu, předmětu právního vztahu nebo právního vztahu, který právně souvisí nebo je právně závislý na jiném právním vztahu, jestliže se tento vztah řídí cizím právem[39]. Kučera[40] označuje za soukromoprávní vztah s mezinárodním prvkem takový vztah, jestliže vztah k zahraničí je u některého jeho prvku společensky dostatečně významný, není zjevně zanedbatelný.

Soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem se tradičně člení na vztahy s relativně mezinárodním prvkem, které mají ve všech svých prvcích vztah jen k jedinému státu, a na vztahy

[38] Zákon o MPS v § 1 stanoví, že účelem tohoto zákona je stanovit, kterým právním řádem se řídí občanskoprávní, rodinné, pracovní a jiné podobné vztahy s mezinárodním prvkem, upravit právní postavení cizinců, jakož i stanovit postup československých justičních orgánů při úpravě těchto vztahů a rozhodování o nich a tím napomáhat mezinárodní spolupráci.
[39] Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé, 7. vydání, Brno, Doplněk, 2009, s. 18 a n.
[40] Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé, 7. vydání, Brno, Doplněk, 2009, s. 18 a n.

s absolutně mezinárodním prvkem, které mají ve svých prvcích vztahy ke dvěma nebo více státům. Každý stát si soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem upraví vlastními právními normami. Soubor těchto norem pak označujeme jako mezinárodní právo soukromé.

Dále je třeba zmínit, že existují i případy, kdy např. smlouva neobsahuje ani nevykazuje žádný mezinárodní prvek, a přesto se tato smlouva bude řídit normami mezinárodního práva soukromého. K tomuto případu může dojít například v souvislosti s uplatněním čl. 3 odst. 3 Římské smlouvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (nebo ustanovení Nařízení Řím I v závislosti na okamžiku vzniku závazkového právního vztahu), kdy si smluvní strany zvolí rozhodné právo – v tomto případě je požadavek na mezinárodní prvek dán okolností, že si strany zvolily cizozemské právo.

Francouzská právní teorie[41] používá výrazu „*élément d'extranéité*" – cizí prvek, který definuje jako prvek, díky kterému je mezinárodní vztah v kontaktu s cizím (jiným) právním systémem. Je velmi zajímavé, že většina francouzské mezinárodněsoukromoprávní teorie[42] se zabývá spíše problematikou mezinárodního práva jako takového a klade větší důraz na definici této právní disciplíny než na osvětlení a rozvedení samotného pojmu mezinárodní prvek.

3.2. Prameny mezinárodního práva soukromého

Z hlediska původu lze prameny mezinárodního práva soukromého dělit na normy vnitrostátní, mezinárodní a evropské.

---

[41] Např. Mayer, P., Heuzé, V.: Droit international privé, 7e édition, Montchrestien, Paris, 2001, s. 3.

[42] Např. Loussouarn, Y., Bourel, P.: Droit international privé, 7e édition, Dalloz, Paris, 2001, nebo Batiffol, H., Lagarde, P.: Traité de droit international privé, Tome 1, 8e édition, LGDJ, Paris 1993, nebo Mayer, P., Heuzé, V.: Droit international privé, 7e édition, Montchrestien, Paris, 2001.

3.2.1. Vnitrostátní prameny mezinárodního práva soukromého

Základním pramenem českého mezinárodního práva soukromého je zákon o MPS. Účelem této úpravy je, v souladu s ustanovením § 1 tohoto zákona, „*stanovit, kterým právním řádem se řídí občanskoprávní, rodinné, pracovní a jiné podobné vztahy s mezinárodním prvkem, upravit právní postavení cizinců, jakož i stanovit postup československých justičních orgánů při úpravě těchto vztahů a rozhodování o nich a tím napomáhat mezinárodní spolupráci*".

Český zákon o MPS určuje mezinárodní pravomoc a příslušnost v případě, že daná věc (spor) obsahuje mezinárodní prvek, ale pouze pokud se na daný vztah nepoužijí ustanovení mezinárodních úmluv nebo evropských nařízení (dále viz níže).

Kromě zákona o MPS můžeme najít dílčí ustanovení mezinárodního práva soukromého i např. v zákoně č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a výkonu rozhodčích nálezů, ve znění pozdějších předpisů[43], nebo zákoně č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů[44].

Ve francouzské právní úpravě je mezinárodní právo soukromé především upraveno v občanském kodexu (*Code civil*).

[43] Ustanovení § 37 zákona č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů, ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že jde-li v rozhodčím řízení o vztah s mezinárodním prvkem, rozhodci rozhodují spor podle práva, které strany zvolily. Zvoleným právem nebo právním řádem rozhodným na základě kolizních norem se rozumí, pokud z volby stran neplyne jinak, hmotné právo; nepřihlíží se přitom ke kolizně právním předpisům práva stranami zvoleného nebo jinak rozhodného.

[44] Např. osobní statut právnických osob se určuje podle ustanovení § 22 zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Toto ustanovení systematicky doplňuje ustanovení § 3 zákona o MPS, které obecně upravuje způsobilost osoby k právům a k právním úkonům.

Klíčové je ustanovení čl. 3 *Code civil*[45], které stanoví, že kogentní normy francouzského práva zavazují všechny, kteří se nachází na francouzském území. Dále se zde uvádí, že na nemovitosti, a to i na ty, které jsou vlastněny cizinci, se vztahuje francouzské právo. Normy týkající se stavu a způsobilosti francouzských občanů se vztahují na tyto osoby i v případě, že pobývají v zahraničí. Zajímavé je také to, že toto ustanovení je v *Code civil* v nezměněné podobě již od r. 1804[46].

3.2.2. Mezinárodní prameny mezinárodního práva soukromého

Významným pramenem mezinárodního práva soukromého jsou bezpochyby mezinárodní smlouvy (úmluvy). Dle čl. 10 Ústavy České republiky, vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva. Dle čl. 55 Ústavy Francouzské republiky z roku 1958 Úmluvy a jiné smlouvy, které byly zákonem stanoveným způsobem schváleny a vyhlášeny, mají vyšší právní sílu než běžný zákon[47].

Mezinárodní úprava si klade za cíl sjednocení přístupu soudů k nakládání s právem, tj. unifikace kolizních norem a unifikace procesních norem. Právě tato unifikace je zvláště důležitá

[45] Čl. 3 Code civil: „*Les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent sur le territoire. Les immeubles, même ceux possédés par des étrangers, sont régis par la loi française. Les lois concernant l'état et la capacité des personnes régissent les Français, même résidant en pays étrangers.*“.

[46] Právě v tomto roce (konkrétně 21. března 1804) byl Napoléonem Bonaparte slavnostně vyhlášen *Code civil*.

[47] Dle čl. 53 odst. 2 francouzské Ústavy z roku 1958 je nutné k vstupu v platnost mezinárodní úmluvy na francouzském území její ratifikace. Navíc mj. obchodní úmluvy musí být vyhlášeny formou zákona (čl. 58 odst. 1 francouzské ústavy z roku 1958).

v mezinárodním obchodním styku, kdy obchodníkům styk s cizozemskými smluvními partnery usnadní.

Mezinárodní smlouvy můžeme dělit na mezinárodní smlouvy dvoustranné[48] a mezinárodní smlouvy mnohostranné[49].

3.2.3. Evropské prameny mezinárodního práva soukromého

3.2.3.1. Subsidiární smlouvy

Jak bude ještě zdůrazněno v rámci metod určení rozhodného práva (kapitola 3.3), vstupem České republiky do EU nabyla na významnosti úprava mezinárodního práva soukromého v rámci evropského práva. Až do data platnosti Amsterdamské smlouvy nebyla Evropská společenství nadána pravomocí úpravy oblasti mezinárodního práva soukromého prostřednictvím aktů práva komunitárního.

V tomto období se uzavírali v rámci ES tzv. subsidiární smlouvy[50]. Jednalo se o smlouvy vyhrazené jen pro členy Evropských společenství, které měly význam pro unifikaci mezinárodního práva soukromého právě před vstupem v platnost Amsterdamské smlouvy. Za zmínku stojí především Úmluva o právu rozhodném pro závazky ze smluv (Římská úmluva – viz níže kapitola 3.3.1.1) a Úmluva o příslušnosti soudů a uznání a výkonu rozhodnutí ve věcech občanských a obchodních (Bruselská úmluva – viz níže v této kapitole).

---

[48] K takovýmto smlouvám se řadí zejména smlouvy o právní pomoci v oblasti civilní a trestní spolupráce mezi dvěma státy, dále také např. smlouvy o zacházení s investicemi a ochraně investic.

[49] Jedná se o mezinárodní smlouvy týkající se právní pomoci a uznání a výkonu soudních rozhodnutí, unifikace kolizní i unifikace hmotné, unifikace rozhodčího řízení, smlouvy z oblasti ochrany autorských a průmyslových práv apod.

[50] Někdy se pro tyto smlouvy používá i pojem „terciální právo“ (např. Pauknerová, M.: Evropské mezinárodní právo soukromé, C.H.Beck, Praha, 2008, s. 44).

Amsterdamskou smlouvou z roku 1997 byl položen základ pro komunitarizaci mezinárodního práva soukromého a tyto otázky jsou od této doby upraveny v jednotlivých komunitárních a evropských nástrojích. O procesu po Amsterdamské smlouvě se tak hovoří jako o komunitarizaci civilní složky justiční spolupráce, která byla navíc touto smlouvou přenesena z třetího pilíře spolupráce do prvního[51].

3.2.3.2. Primární a sekundární právo

Normy komunitárního původu spadající do oblasti mezinárodního práva soukromého byly po účinnosti Amsterdamské smlouvy obsaženy jak v primárním právu ES (čl. 61, 65 a 68 Smlouvy o založení Evropských společenství[52]), tak i v právu sekundárním (např. Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Brusel I viz níže v rámci této kapitoly), Nařízení Rady (ES) č. 2201/2003 ze dne 27. listopadu 2003 o příslušnosti a uznávání a výkonu rozhodnutí ve věcech manželských a ve věcech rodičovské zodpovědnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1347/2000 (Brusel IIbis), Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1393/2007 ze dne 13. listopadu 2007 o doručování soudních a mimosoudních písemností ve věcech občanských a obchodních v členských státech a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1348/2000, Nařízení Rady (ES) č. 1206/2001 ze dne 28. května 2001 o spolupráci soudů členských států při dokazování v občanských nebo obchodních věcech, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1896/2006 ze dne 12. prosince 2006, kterým se zavádí řízení o

[51] Bělohlávek, A., J.: Nařízení Řím I o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy. (Revoluce versus evoluce v evropském mezinárodním právu soukromém u smluv uzavíraných po 17. prosinci 2009?), in Právní forum 11/2009, s. 457.
[52] Ve znění před vstupem Lisabonské smlouvy v platnost.

evropském platebním rozkazu, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II viz níže – kapitola 3.3.1.2), Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I viz níže kapitola - 3.3.1.1) apod.).

Právní vztahy, do kterých zasahují nařízení, jsou rozmanité a zahrnují oblast spotřebitelských smluv, pojistných smluv, ochrany vysílaných pracovníků, ochrany spotřebitele při uzavírání distančních smluv apod.

V rámci sekundárního práva je také nutné zmínit Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „Nařízení Brusel I“)[53]. Toto nařízení má, od 1. května 2004, kdy se Česká republika stala členským státem EU a tedy i součástí tzv. „*Evropského justičního prostoru*“, aplikační přednost před dikcí zákona o MPS ohledně příslušnosti.

Nařízení Brusel I upravuje následující oblasti:

- stanovení mezinárodní pravomoci soudů členských států EU a
- uznání a výkon rozhodnutí soudů jednoho členského státu v jiném členském státě.

Nařízení Brusel I rozeznává:

- Věcnou působnost (čl. 1 Nařízení stanoví, že nařízení se vztahuje na věci občanské a obchodní bez ohledu na druh soudu. Nevztahuje se např. na věci daňové, celní a správní, věci osobního stavu, způsobilosti fyzické

[53] Nařízení Brusel I po vstupu Amsterodamské úmluvy v platnost nahrazuje Bruselskou úmluvu z roku 1968 o příslušnosti a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech. Tato úmluva je stále závazná vůči Dánsku, ohledně kterého se Nařízení Brusel I nepoužije.

osoby k právům a právním úkonům, nebo rozhodčí řízení)[54].

– Časová působnost (nařízení je platné pro „staré“ členské státy – mimo Dánska - od 1. března 2002 a pro nové členské státy od data jejich vstupu do EU, dále dle čl. 66 se toto nařízení se vztahuje pouze na řízení zahájená a veřejné listiny vypracované po vstupu tohoto nařízení v platnost).

V oblasti uznání a výkon rozhodnutí soudů jednoho členského státu v jiném členském státě, Nařízení Brusel I vychází z odlišení tří fází „realizace“ soudního rozhodnutí na území cizího státu[55]: uznání rozhodnutí[56] (čl. 32 a násl. Nařízení), prohlášení vykonatelnosti rozhodnutí a výkon rozhodnutí (čl. 38 a násl. Nařízení).

[54] K otázce věcné působnosti Nařízení Brusel I se vyjádřil i ESD v rozhodnutí 29/76 LTU Lufttransportunternehmnen v Eurocontrol – kdy stanovil, že první podmínkou, kterou musí situace splňovat, aby spadala pod dosah nařízení je, že se musí jednat o věci občanské a obchodní. ESD judikoval, že zde musí být dána autonomní definice – tzn. definice, která není ovlivněna národním právem žádného členského státu. Autonomní definice dle ESD neznamená, že je nutné, aby došlo k „průsečíku“ všech právních řádů členských států, situace tedy nemusí být považována za občanskou nebo obchodní právními řády všech členských států (viz také Geimer, R., Schulze, R.A.: Europäisches Zivilverfahrensrecht. Beck, München 2004, s. 70, in: Rozehnalová, N. Evropský justiční prostor ve věcech civilních, nařízení č. 44/2001 (ES), o příslušnosti a uznání a výkonu rozhodnutí ve věcech civilních a obchodních. Právní fórum 3/2005, s. 84.). ESD se v souvislosti s tímto ustanovením vyslovilo především při řešení otázek, co je soukromoprávní a co je veřejnoprávní záležitostí (dále např. Rozhodnutí C-172/91 Volker Sonntag v. A. Waidmann).

[55] Kapitán, Z., Evropský justiční prosto ve věcech civilních, Část VI., Uznání a výkon rozhodnutí podle nařízení Rady (ES) č. 44/2001. Právní fórum 7/2005.

[56] Dle čl. 32 Nařízení Řím I se „rozhodnutím" rozumí každé rozhodnutí vydané soudem členského státu bez ohledu na to, je-li označeno jako rozsudek, usnesení, příkaz nebo nařízení výkonu rozhodnutí, včetně rozhodnutí o nákladech řízení vydaného soudním úředníkem.

3.2.3.3. Společná dopravní politika a Lisabonská smlouva

Pro mezinárodní přepravu má na evropské úrovni velký význam společná dopravní politika EU. Základy společné dopravní politiky byly obsaženy již v Římských smlouvách, které zavádějí společná pravidla mezinárodní dopravy, volný přístup k poskytování dopravních služeb pro všechny členské státy či zákaz diskriminace jednotlivých dopravních odvětví. Cílem společné dopravní politiky je vytvořit společná pravidla pro mezinárodní dopravu směřující na území nebo z území členských států anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států. Římská smlouva v jejím původním znění se týkala jen vybraných odvětví dopravy nezahrnovala dopravu námořní, která byla do společné dopravní politiky zapojena až v roce 1986.

Příkladem společné dopravní politiky může být projekt SESAR[57], jednotné evropské nebe[58] nebo Eurovinětа[59].

Co se námořní dopravy týče, společná námořní politika se zaměřuje na „rozvoj vzkvétající námořní ekonomiky a využití

[57] Cílem tohoto projektu je vytvořit evropský systém nové generace pro uspořádání letového provozu v Evropě, který je nezbytný pro udržitelný růst letecké dopravy v Evropě v příštích dvaceti letech. SESAR je technologickou součástí programu Jednotné evropské nebe. (zdroj: www.businessinfo.cz).

[58] Cílem programu Jednotné evropské nebe vytvořeného na základě čtyř právních předpisů je napomáhat rozvoji harmonizovaného systému řízení letového provozu. Nové uspořádání vzdušného prostoru do funkčních bloků bez ohledu na vnitrostátní hranice do budoucna sníží zpoždění, náklady a emise a zároveň zajistí vyšší úroveň bezpečnosti. Návrh revize těchto předpisů se snaží reagovat na přetrvávající problémy při realizaci tohoto programu.

[59] Směrnice Eurovinětа stanoví pravidla, kterými se musí členské státy řídit při zavádění systémů zpoplatnění těžkých nákladních vozidel, ať už ve formě dálničních známek nebo mýtného, a stanovování výše těchto poplatků. Primárním cílem novely této směrnice je umožnit členským státům zahrnout do výše těchto poplatků některé externí náklady (náklady vyplývající z negativního dopadu dopravy na životní prostředí). Konkrétně se jedná o náklady způsobené znečištěním ovzduší, hlukem a přetížením dopravy. (zdroj: www.businessinfo.cz).

úplného potenciálu námořních činností environmentálně udržitelným způsobem[60]“.

Ve Sdělení Komise Radě, Evropkému parlamentu, Evropského hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře s podtitulem Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018, se EK mj. zabývá evropskou lodní dopravou na globalizovaných trzích, bezpečností námořní dopravy, zabezpečením námořní dopravy nebo spoluprácí na mezinárodní scéně, kde zmiňuje spolupráci a podílení se na činnosti UNCITRAL.

Na toto Sdělení posléze reagoval Evropský parlament, který dne 23. března 2010 schválil Usnesení EP o strategických cílech a doporučeních pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018[61]. V tomto usnesení mj. EP vítá sdělení Komise o politice v oblasti námořní dopravy do roku 2018. Dále je z tohoto dokumentu zřejmé, že EP je velice nakloněn Rotterdamským pravidlům (viz níže) a vyzývá „*členské státy, aby bez prodlení podepsaly, ratifikovaly a prováděly Úmluvu OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři, známou jako Rotterdamská pravidla, která stanoví nový systém námořní odpovědnosti*“. O „stanovení nového systému odpovědnosti“ by se dalo polemizovat.

Po vstupu Lisabonské smlouvy v platnost (1.12.2009) došlo v oblasti společné dopravní politiky ke změně procedury přijímání předpisů. Nově jsou předpisy v oblasti dopravy přijímány řádným legislativním postupem, tzn. spolurozhodováním EP a Rady, kdy Rada rozhoduje kvalifikovanou většinou (a ne jednomyslně jak tomu bylo před účinností Lisabonské smlouvy). Ve srovnání se stavem před vstupem Lisabonské smlouvy v platnost tato smlouva rozšiřuje

[60] Sdělení komise Radě, Evropkému parlamentu, Evropského hospadářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře, KOM (2006)275. s. 2.
[61] 2009/2095(INI).

povinnost přihlížet při přijímání všech právních předpisů v oblasti dopravy k případům, kdy by se jejich uplatňování mohlo vážně dotknout životní úrovně a zaměstnanosti v některých regionech, jakož i využití dopravních zařízení.

Lisabonská smlouva v tomto ohledu tedy mění Smlouvu o EU a založení ES tak, že nově Smlouva o EU a ES v ustanovení čl. 80 odst. 2 stanoví, že Evropský parlament a Rada mohou řádným legislativním postupem přijmout vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou. Rozhodují po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů.

3.3. Metody určení rozhodného práva

K určení rozhodného práva (tj. práva, kterým se bude daný právní vztah řídit) používá mezinárodní právo soukromé několika metod. Za základní metodu je považována metoda používající kolizních norem. Dalším způsobem úpravy soukromoprávních mezinárodních vztahů jsou normy přímé. V některých publikacích se mezi metody mezinárodního práva soukromého počítá i použití tzv. věcných norem mezinárodního práva soukromého, které ale pro oblast řešící právní vztahy vznikající při mezinárodní námořní přepravě mají zanedbatelný význam, a proto je ponechám stranou.

Pro oblast mezinárodní přepravy je zvláště důležitá metoda přímá, nelze ale opomenout ani metodu kolizní, která, ačkoliv je její použití v oblasti mezinárodní přepravy značně redukováno, je velmi důležitá pro oblasti, kdy se mezinárodní úprava na daný vztah neaplikuje vůbec[62] nebo některé části přepravy tato úprava nepokrývá[63].

[62] Např. v případě přepravy živých zvířat dle Haagsko-Visbyských pravidel (viz níže).
[63] Nepř. v případě řešení odpovědnosti dopravce po konečné výkladce zboží z lodi, a to v případě, že daná smlouva o námořní přepravě se řídí Haagsko-Visbyskými pravidly (viz níže).

3.3.1. Kolizní metoda

Kolizní normy slouží k určení rozhodného práva pro daný soukromoprávní vztah. Název kolizní normy je odvozen od slova kolize (střet), který má naznačit, že zde bude docházet ke střetům právních řádů různých států. Kolizní normy samy o sobě neupravují hmotná práva a povinnosti účastníků právního vztahu, ale omezují se jen na to, že podle různých hledisek určí právní řád státu, jehož normami se právní vztah bude řídit[64].

V českém právním řádu existují jak tzv. dispozitivní kolizní normy, jejichž použití mohou účastníci svým ujednáním vyloučit a jejich kolizní kritéria nahradit vlastní dohodou, tak tzv. kogentní kolizní normy, které se uplatní bez ohledu na vůli účastníků právního vztahu. Dispozitivní právní úprava kolizních norem se použije zejména pro závazkové vztahy obchodního, občanského a pracovního práva. Existence norem kogentních zaručuje účastníkům vyšší míru právní jistoty ve vztazích, kde je vyšší míra zájmu státu na jejich jednoznačné regulaci, např. v oblasti věcných práv, v právu dědickém a rodinném a při kolizní úpravě způsobilosti k právům a povinnostem a způsobilosti k právním úkonům.

3.3.1.1. Prameny kolizní úpravy ze závazků ze smluv

Základní prameny kolizní úpravy smluvních závazků v České a Francouzské republice jsou normy vydané na evropské úrovni.

Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy

I přesto, že Evropská společenství byla původně založena na ekonomické spolupráci členských států, velmi záhy se začala

[64] Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé, 7. vydání, Brno, Doplněk, 2009, s. 18 a n.

objevovat myšlenka koncepce společného trhu (resp. později jednotného vnitřního trhu) a tato myšlenka se tedy začala realizovat na úrovni komunitární. Jelikož v počátcích fungování Evropských společenství, jak již bylo výše naznačeno v kapitole 3.2.3.1, nebylo možné v oblasti mezinárodního práva soukromého vydávat akty sekundárního práva, jako jediné možné řešení se naskýtalo uzavírání tzv. subsidiárních smluv[65] dle ustanovení čl. 293 (původní čl. 220) Smlouvy o Evropském společenství. Takto byla také v roce 1980 přijata Úmluva o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (dále jen „Římská úmluva“).

Tato Úmluva vstoupila v platnost v dubnu 1991 a v souvislosti se vstupem České republiky do EU pro Českou republiku dne 1. 7. 2006[66]. Římská úmluva doplnila Bruselskou úmluvu z roku 1968 o příslušnosti a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech[67]. Jelikož Římská úmluva je mezinárodní smlouvou, při aplikaci této Úmluvy se postupuje v souladu s čl. 10 Ústavy České republiky, který stanoví, že vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva. Zákon, na který čl. 10 odkazuje, bude v našem případě především zákon o MPS.

---

[65] Subsidiární smlouvy jsou mezinárodní smlouvy uzavírané členskými státy ES v oblastech, kam nesahá pravomoc ES, a kde se tedy nemůže uplatnit sekundární právo ES. Tyto smlouvy navazovaly na komunitární legislativu a byly jejím doplňkem. Proto se jim říká uzavřené (tj. bez možnosti přístupu nečlenského státu EU).

[66] Na základě Sdělení č. 64/2006 Sb.m.s. Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyperské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky k Úmluvě o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřené k podpisu v Římě dne 19. června 1980, a k Prvnímu a Druhému protokolu o jejím výkladu Soudním dvorem Evropských společenství (Lucemburk, 14. 4. 2005).

[67] V březnu 2002 byla Bruselská úmluva z roku 1968 nahrazena nařízením Rady (ES) č. 44/2001 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech.

K zajištění jednotného výkladu Úmluvy je nadán Evropský soudní dvůr, a to na základě Protokolu o výkladu Úmluvy, který vstoupil v platnost v roce 2004[68].

Co se časové působnosti týče, kolizní řešení stanovené Úmluvou se použije v českém kontextu na smlouvy uzavřené po dni, ke kterému vstoupila v platnost pro Českou republiku, tzn. po 1. 7. 2006 (čl. 17 Úmluvy). Ohledně smluv uzavřených před tímto datem se použijí dosavadní kolizní ustanovení (v našem případě dány úpravou zakotvenou v § 9 zákona o MPS).

Římská úmluva se vztahuje na závazky ze smluv[69] (práva občanského, obchodního[70] a pracovního), které mají vztah k právu různých zemí (čl. 1 bod 1 Úmluvy).

Římská úmluva obsahuje i negativní vymezení rozsahu působnosti, a to v čl. 1 bod 2, ve kterém stanoví, že se Úmluva nepoužije na:

- otázky týkající se osobního stavu nebo způsobilosti fyzických osob k právům a právním úkonům, s výhradou článku 11[71];

---

[68] První protokol o výkladu Úmluvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy Soudním dvorem Evropských společenství, podepsaný dne 19. prosince 1988 a Druhý protokol o přenesení určitých pravomocí ve věci výkladu Úmluvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy na Soudní dvůr Evropských společenství, podepsaný dne 19. prosince 1988.

[69] Definice smluvních závazkových vztahů byla předložena ESD při výkladu čl. 5 odst. 1 Bruselské úmluvy (Nařízení Brusel I) v případu Peters, 34/82. V tomto rozhodnutí ESD uvedl, že ohledně pojmu „smluvní závazkový vztah" nelze pouze odkázat na jeho definici některým právním řádem členského státu, kterého se spor týká. Při výkladu je třeba přihlédnou k cílům a systematice Římské úmluvy.
Smluvním závazkem jsou jak závazky, dobrovolně přijaté jednou stranou vůči straně druhé smluvní straně (např. Petra Engler, C-27/02, bod 45 a 51, Tacconi, C‑334/00 bod 22 nebo Réunion européenne, C-51/97, odst. 17) tak i nároky na náhradu škody vzniklé porušením smluvní povinnosti (A. De Bloos, SPRL v. Société en commandite par actions Bouyer, 14/76).

[70] Autonomní pojem „věci občanské a obchodní" byl již zmíněn výše v souvislosti s rozhodnutím ESD LTU v. Eurocontrol, 29/76.

[71] Čl. 11 Úmluvy stanoví, že ve smlouvě uzavřené mezi osobami, které se nacházejí v téže zemi, se muže fyzická osoba, která by byla způsobilá podle práva této země, odvolat na svou nezpůsobilost vyplývající z jiného práva

- smluvní závazkové vztahy týkající se závětí a dědění, majetkových vztahů mezi manželi, práv a povinností z rodinných vztahů, rodičovství, manželství nebo z příbuzenství vzniklého manželstvím, včetně vyživovací povinnosti k dětem nemanželského původu;
- závazkové vztahy ze směnek, šeku a směnek vlastních a jiných převoditelných cenných papíru v rozsahu, v jakém závazky z těchto převoditelných cenných papíru vyplývají z jejich převoditelnosti;
- rozhodčí smlouvy a dohody o volbě soudu;
- otázky upravené právem obchodních společností, sdružení a právnických osob[72];
- otázku, zda muže zástupce zavazovat vůči třetí osobě osobu, na jejíž účet tvrdí, že jedná, nebo zda muže orgán obchodní společnosti, sdružení nebo právnické osoby tuto společnost, sdružení nebo osobu zavazovat vůči třetí osobě;
- zakládání trustu a vztahy mezi zakladateli trustu, správci trustu a oprávněnými osobami;
- dokazování a soudní řízení s výhradou článku 14[73];
- pojištění[74].

Římská úmluva je založena na principu autonomie vůle smluvních stran. Základním stavebním kamenem Úmluvy je volba práva – je tedy na stranách smluvního vztahu, jaký právní řád si zvolí

---

pouze tehdy, pokud druhá smluvní strana o této nezpůsobilosti v době uzavření smlouvy věděla nebo o ní nevedela z nedbalosti.

[72] Tato oblast již podléhá harmonizaci ve smyslu čl. 44 odst. 2 písm. g) SES.

[73] Čl. 14 Úmluvy se týká důkazního břemene a stanoví, že právo rozhodné pro smlouvu podle této úmluvy se použije do té míry, v jaké pro smluvní závazkové vztahy stanoví pravidla pro použití právních domněnek nebo určení důkazních břemen. Právní úkon muže být prokázán jakýmkoli důkazem přípustným podle práva země, v níž má soud sídlo, nebo některého práva uvedeného v článku 9, podle kterého je právní úkon formálně platný, za předpokladu, že soud muže tento důkaz provést.

[74] Tato oblast je také vysoce harmonizovaná evropskými směrnicemi.

pro úpravu jejich smlouvy. Tímto právem může být i právo státu, který není smluvním státem Úmluvy. Římská úmluva tedy nevyžaduje žádný vztah mezi právním vztahem a zvoleným právem. Je třeba ale poznamenat, že předmětem volby rozhodného práva musí být vždy právo určitého státu. Smlouva s mezinárodním prvkem musí, v případě volby práva, obsahovat odkaz na právo určitého státu, jelikož je to pouze toto právo, které zajistí vynutitelnost povinností této smlouvy[75].

Dle čl. 3 Úmluvy musí být volba práva vyjádřena výslovně nebo vyplývat s dostatečnou jistotou z ustanovení smlouvy nebo okolností případu[76]. Svou volbou mohou strany zvolit právo rozhodné pro celou smlouvu nebo pouze pro její část (tzv. štěpení smlouvy neboli *dépeçage*).

Volby práva není v Římské úmluvě neomezená. Volba práva může být omezena aplikací kogentních ustanovení rozhodného práva nebo ochranou slabších stran (cestující, spotřebitel, pojistník či zaměstnanec).

V případě, že mezi stranami nedojde k volbě práva, je dle čl. 4 rozhodným právem právo státu, se kterým smlouva prokazuje nejužší vztah. Římská úmluva dále upravuje náhradní hraniční určovatele a stanoví, že smlouva nejúžeji souvisí se zemí, v níž má strana, která je povinna poskytnout plnění příznačné pro smlouvu, v době uzavření smlouvy obvyklé bydliště nebo v případě obchodní společnosti, sdružení nebo právnické osoby ústředí. Byla-li však smlouva uzavřena při výkonu povolání nebo při provozování živnostenské činnosti této strany, je danou zemí země, v níž se nachází hlavní provozovna, nebo má-li být v souladu s podmínkami

[75] Rozhodnutí francouzského kasačního soudu – Cour de Cassation – ve věci Messagerie Maritimes z 21 června 1950 ((Rev. crit. 1950. 609, note Batiffol, D. 1951. 749, note Hamel, S. 1952. 1. 1, note Niboyet, J.C.P. 1950. II. 5812, note J. Ph. Lévy).

[76] Zde je zajímavé poukázat na ustanovení čl. 23 Nařízení Brusel I, ve kterém je stanoveno, že volba soudu musí být učiněna explicitně.

smlouvy plněno v jiné než hlavní provozovně, je danou zemí země, v níž se nachází tato jiná provozovna.

Dále pokud se jedná o smlouvu, jejíž předmětem je věcné právo k nemovitosti nebo právo k užívání této nemovitosti, Římská úmluva stanoví, že rozhodným právem je právo státu, ve kterém se nemovitost nachází.

U smluv o přepravě zboží platí, že smlouva nejúžeji souvisí se zemí, v níž má přepravce[77] v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu, nachází-li se v této zemi také místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží (čl. 4 odst. 4 Úmluvy).

Čl. 4 odst. 2 až 4 Úmluvy tedy stanoví určité vyvratitelné domněnky ohledně nejužšího spojení předmětného smluvního vztahu s určitým právem. K této problematice se vyjádřil i ESD ve věci ICF C-133/08[78]. Skutková podstata sporu spočívala v tom, že společnost ICF uzavřela v rámci programu železničního spojení pro nákladní dopravu mezi Amsterodamem a Frankfurtem nad Mohanem se společnostmi Balkenende a společností MIC (zde dále jen společně „MIC“) dopravní nájemní (charterovou) smlouvu. Tyto smluvní strany (společnost ICF a MIC) neuzavřely žádnou písemnou smlouvu. ICF nicméně zaslala společnosti MIC písemný návrh smlouvy, který obsahoval ustanovení, dle které bylo belgické právo zvoleno jakožto rozhodné právo. Tento návrh nebyl žádnou ze smluvních stran nikdy podepsán. Následně společnost ICF zaslala společnosti MIC faktury ve výši 107 512,50 eur a 67 100 eur. Společnost MIC první z těchto částek neuhradila, zatímco druhou uhradila. IFC poté vyzvala společnost MIC k zaplacení první fakturované částky. Následně zažalovala ICF společnost MIC u soudu

[77] K nesprávném použití pojmu „přepravce“ viz níže.
[78] Přesný název věci: Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 6. října 2009 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Hoge Raad der Nederlanden — Nizozemsko) — Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkenende Oosthuizen BV, MIC Operations BV.

v Harlemu s cílem, aby ji bylo uloženo zaplacení částky odpovídající uvedené faktuře.

Společnost MIC se dovolávala promlčení pohledávky a tvrdila, že na základě práva rozhodného pro smlouvu uzavřenou se společností ICF, v projednávaném případě nizozemského práva, je tato pohledávka promlčená.

Naproti tomu podle společnosti ICF uvedená pohledávka promlčena není, neboť na základě belgického práva, které je podle ní právem rozhodným pro smlouvu, ještě namítané promlčení nenastalo. V tomto ohledu ICF uvedla, že, vzhledem k tomu, že smlouva dotčená v původním řízení není smlouvou o přepravě, musí být rozhodné právo určeno nikoliv na základě čl. 4 odst. 4 Římské úmluvy, ale na základě odst. 2 tohoto čl. 4, podle kterého je právem rozhodným pro tuto smlouvu právo země, kde se nachází hlavní sídlo společnosti ICF.

Spor posléze postoupil až do fáze dovolacího řízení, ve kterém nizozemský nejvyšší soud (*Hoge Raad der Nederlanden*) přerušil řízení a položil ESD předběžné otázky, na které ESD odpověděl následovně:

- Článek 4 odst. 4 poslední věta Úmluvy, musí být vykládán v tom smyslu, že kolizní kritérium stanovené v uvedeném čl. 4 odst. 4 druhé větě se použije na dopravní nájemní (charterovou) smlouvu, která není smlouvou na jednu cestu, pouze v případě, že hlavním účelem smlouvy není pouhé poskytnutí dopravního prostředku, ale přeprava zboží jako taková.
- Článek 4 odst. 1 druhá věta této úmluvy musí být vykládán v tom smyslu, že část smlouvy se může řídit právem, jež se liší od práva rozhodného pro zbytek smlouvy pouze v případě, že je její předmět nezávislý.
- Pokud je kolizní kritérium použité na dopravní nájemní (charterovou) smlouvu kritériem stanoveným v čl. 4 odst. 4 uvedené úmluvy, musí se toto kritérium použít na smlouvu

jako celek, ledaže je smluvní část týkající se přepravy na zbytku smlouvy nezávislá.

- Článek 4 odst. 5 téže úmluvy musí být vykládán v tom smyslu, že pokud z okolností jako celku jasně vyplývá, že daná smlouva souvisí úžeji s jinou zemí, než je země určená na základě jednoho z kritérií stanovených v uvedeném čl. 4 odst. 2 až 4, přísluší soudu, aby nepoužil tato kritéria a použil právo země, se kterou uvedená smlouva souvisí nejúžeji.

Nařízení Řím I

Po vstupu Amsterdamské úmluvy v platnost se začalo v EU diskutovat o přeměně všech evropských úmluv, které řeší mezinárodní právo soukromé, na komunitární nástroje společenství.

Na konci roku 2002 předložila Evropská komise Zelenou knihu o transformaci Římské úmluvy z roku 1980 v komunitární nástroj Společenství a o modernizaci jejích pravidel[79]. Zelenou knihou Komise vyzvala zainteresované strany k podávání svých názorů a stanovisek na tuto problematiku. Na základě tohoto procesu přijala Komise dne 15. prosince 2005 návrh Nařízení Parlamentu a Rady o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy[80]. Návrh nařízení se projevil ve výsledném Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, nazývané také Řím I (dále jen „Nařízení Řím I“). Nařízení Řím I se stalo „účinným“[81] dne 17. prosince 2009 a použije se na smlouvy uzavřené po tomto datu.

Nařízení Řím I má ve svém úvodu vcelku obsáhlou Preambuli, která obsahuje značně diskutabilní otázky. Preambule byla v tomto případě použita jako odkaziště těch názorů, které se neprosadily a

[79] COM (2002) 654.
[80] COM (2005) 650.
[81] Evropské právo používá termín „den použitelnosti“.

jako úlitba některých z nich[82]. Z tohoto důvodu, ačkoliv samotná Preambule neplní normativní funkci, je důležitým výkladovým pramenem. V odst. 7 Preambule se stanoví důležité „pravidlo" týkající se věcné působnosti, a to, že věcná působnost a ustanovení Nařízení by měly být v souladu s Nařízeními Brusel I a Řím II.

Ačkoliv se během příprav tohoto Nařízení uvažovalo o tom, že strany si budou moci zvolit také nestátní právo (*lex mercatoria* [83] zásady mezinárodního obchodního styku UNIDROIT[84] nebo *INCOTERMS*[85]), do konečné verze Nařízení Řím I nebyl nakonec tento princip zakomponován a kolizní ustanovení nadále ukazují na státní právo.

Na tomto místě bych také chtěla zmínit, že v některých případech bylo překvapivě judikováno, že rozhodce v rozhodčím

---

[82] Bělohlávek, A., J.: Nařízení Řím I o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy. (Revoluce versus evoluce v evropském mezinárodním právu soukromém u smluv uzavíraných po 17. prosinci 2009?), in Právní forum 11/2009, s. 457.

[83] Obecná definice Lex mercatoria byla již zmíněna. Goldman jako jeden z protagonistů *lex mercatoria* definuje lex mercatoria jako soubor všeobecných principů a obvyklých pravidel spontánně vytvořených (nebo na které je spontánně odkazováno) v rámci mezinárodního obchodu, bez odkazu na národní právní řád. Více: Goldman, B.: The Applicable Law: General Principles of Law - The Lex Mercatoria, 1987, in: J. Lew (ed.), Contemporary Problems in International Arbitration, 1987 s. 116.

[84] UNIDROIT - Principles of International Commercial Contracts - nejsou součástí žádné mezinárodní úmluvy.

[85] INCOTERMS (IN*ternational* CO*mmercial* TERMS) neboli mezinárodní obchodní pravidla jsou vydávána Mezinárodní obchodní komorou sídlící v Paříži. Smlouvy v mezinárodním obchodním styku jsou sice různorodé, ale v určitých ohledech vykazují znaky jisté podobnosti. V dopravě jsou obchodní smlouvy často uzavírány v rychlosti (prostřednictví emailu, telefaxu). INCOTERMS nejsou žádnou závaznou normou, ale hojně se používají v moderním obchodním styku. INCOTERMS jsou „zkratky", které mají přesně stanovený význam a které smluvní strany používají ve svých obchodním smlouvách. Příkladem INCOTERMS může být: EXW = Ex Works: Ze závodu (ujednané místo), FCA = Free Carrier: Vyplaceně dopravci (ujednané místo), FAS = Free Alongside Ship: Vyplaceně k boku lodi (ujednaný přístav nalodění), FOB = Free on Board: Vyplaceně loď (ujednaný přístav nalodění), CFR = Cost and Freight: Náklady a přepravné (ujednaný přístav určení), CIF = Cost, Insurance and Freight: Náklady, pojištění, přepravné (ujednaný přístav určení), apod. Blíže také http://www.icc-cr.cz/.

řízení může na daný právní vztah aplikovat i *lex mercatoria* místo založení hmotné stránky sporu na rozhodném státním právu[86].

Co se obsahu Nařízení Řím I týče, je třeba poznamenat, že v zásadě zde nedochází ve srovnání s Úmluvou ke změně koncepce kolizní úpravy závazkových vztahů. Některá ustanovení Nařízení modernizují systém nastavený Římskou úmluvou. Základním principem stále zůstává volba práva (čl. 4 Nařízení Řím I). Oproti Úmluvě zde přibyla doložka o zamezení možnosti obejít volbou práva ta ustanovení práva Společenství, od nichž se nelze smluvně odchýlit. V Nařízení Řím I také došlo k vypuštění předsmluvních závazků.

Smlouvám o přepravě je věnována samostatná kapitola (resp. čl. 5 Nařízení Řím I). Oproti Úmluvě vložení tohoto článku týkajícího se smlouvy o přepravě představuje výrazný posun. Jednak byla zavedena zvláštní (speciální a samostatná) kolizní úprava smluv o přepravě čl. 5 Nařízení a jednak byla pod věcný rozsah této zvláštní úpravy podřazena i přeprava osob[87].

Čl. 5 odst. 1 Nařízení Řím I stanoví, že v případě, že si smluvní strany smlouvy o přepravě zboží nezvolily rozhodné právo, je právem rozhodným pro takové smlouvy právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.

---

[86] Např. Rozhodnutí Valenciana ze dne 22. října 1991 pařížského odvolacího soudu, kde se jednalo o zrušení rozhodčího nálezu. Rozhodčí orgán při řešení věci založil, jelikož si strany nezvolily rozhodné právo, své rozhodnutí na *lex mercatoria*. Následně se jedna strana sporu dovolávala zrušení rozhodčího nálezu s tím, že rozhodce založil své rozhodnutí na „equity" a nerozhodoval podle práva. Pařížský odvolací soud prohlásil, že v případě, že si strany nezvolí rozhodné právo, rozhodce může aplikovat *lex mecatoria*.

[87] Bělohlávek, A., J.: Římská úmluva, Nařízení Řím I, I. díl, komentář v širších souvislostech evropského a mezinárodního práva soukromého, vydání k 17. 12. 2009, C. H. Beck, Praha 2009, s. 942.

Řím I také odstranil nepřesnost Římské úmluvy, kdy nepřesný výraz „přepravce“ nahradil pojmem „dopravce“ a v této souvislosti stanovil, že dopravcem se rozumí smluvní strana, která se zaváže přepravit zboží, ať již přepravu sama vykoná, či nikoli (odst. 22 preambule[88]).

Nařízení Řím I obsahuje ustanovení (konkrétně se jedná o ustanovení čl. 20), ve kterém je zcela vyloučen Renvoi, tzn. je zde vyloučen zpětný a dalšího odkaz. Ustanovení čl. 20 Nařízení Řím I v této souvislosti stanoví, že použitím práva země určeným na základě tohoto nařízení se rozumí použití právních norem platných v této zemi s výjimkou jejích norem mezinárodního práva soukromého, nestanoví-li toto nařízení jinak[89].

Dát směr jednotnému výkladu Nařízení Řím I bude záležitostí Evropského soudního dvora. Již nyní se ale začínají vyskytovat otázky spojené s jednotlivými ustanoveními Nařízení Řím I (např. v otázce, co se vůbec pod pojmem smlouva má rozumět, nebo v otázkách zastupování[90]).

3.3.1.2. Prameny kolizní úpravy z mimosmluvních závazkových vztahů

V této souvislosti je nezbytné zmínit Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (tzv. Řím II) (dále jen „Nařízení Řím II“), které doplňuje Nařízení Řím I pro mimosmluvní závazkové vztahy. Den použitelnosti tohoto Nařízení je 11. leden 2009. Věcná působnost Nařízení je vymezena jak negativně, tak pozitivně. Podle čl. 1 odst. 1 se Nařízení Řím II

[88] V odst. 22 Preambule Nařízení Řím I vidíme další příklad toho, že preambule je velmi obsáhlá a zahrnuje i důležité otázky jako např. definice vlastních pojmů tohoto Nařízení (viz. naše definice dopravce).
[89] Tzn. Pokud Nařízení Řím I odkazuje na určité národní právo, berou se v úvahu pouze jeho věcné předpisy, ne však kolizně právní ustanovení tohoto práva.
[90] Gebauer, M.: K vývoji v mezinárodním soukromém právu, in Bulletin advokacie, 11/2009, s. 64.

vztahuje na mimosmluvní závazkové vztahy občanského a obchodního práva v případě kolize právních řádů. Nařízení Řím II se nevztahuje na věci daňové, celní či správní ani na odpovědnost státu za jednání a opomenutí při výkonu státní moci. Podle čl. 1 odst. 2 Nařízení jsou z jeho působnosti vyjmuty:

- mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z rodinných vztahů, včetně vyživovací povinnosti;
- mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z majetkových vztahů mezi manželi a ze závětí a dědění;
- mimosmluvní závazkové vztahy vyplývající ze směnek, šeků a jiných převoditelných cenných papírů;
- mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z práva obchodních společností a týkají se např. osobní odpovědnosti vedoucích osob a členů za závazky obchodní společnosti atd.;
- mimosmluvní závazkové vztahy vyplývající ze vztahů mezi zakladateli, správci a oprávněnými osobami dobrovolně vytvořeného trustu;
- mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají v souvislosti se škodou z jaderné události;
- mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z narušení soukromí a osobnostních práv, včetně pomluvy.

Nařízení Řím II je stejně jako Nařízení Řím I a Římská úmluva universálně aplikovatelné, tzn. že se použije bez ohledu na to, zda se jedná o právo členského státu ES nebo nikoli. Tato úprava obsahuje kolizní kritéria jak pro delikty, tak pro kvazidelikty.

Ohledně deliktů, Nařízení Řím II vychází ze zásady *loci damni infecti* (čl. 4 odst. 1). Ustanovení čl. 4 odst. 2 Nařízení je výjimkou z výše uvedeného obecného pravidla *loci damni infecti* a použije se přednostně tehdy, mají-li strany obvyklé bydliště ve stejné zemi. Ustanovení čl. 4 odst. 3 Nařízení Řím II stanoví, že vyplývá-li ze všech

okolností daného případu, že je civilní delikt zjevně úžeji spojen s jinou zemí, použije se právo této jiné země. Speciální kolizní normy jsou obsaženy v čl. 5 až 9 Nařízení Řím II, které upravují následující specifické mimosmluvní závazky vznikající z civilních deliktů:

- odpovědnost za škodu způsobenou vadou výrobku (čl. 4),
- nekalá soutěž a jednání omezující volnou hospodářskou soutěž (čl. 6),
- škoda na životním prostředí (čl. 7),
- porušení práv duševního vlastnictví (čl. 8),24
- protestní akce v kolektivním vyjednávání (čl. 9).

Jak již bylo zmíněno výše, Nařízení Řím II obsahuje také kolizní kritéria pro kvazidelikty – konkrétně se jedná o bezdůvodné obohacení (čl. 10), jednatelství bez příkazu (čl. 11) a předsmluvní odpovědnost (čl. 12).

Nařízení obsahuje také ustanovení o volbě rozhodného práva, což je v oblasti mimosmluvních závazků poněkud nezvyklé. Čl. 14 Nařízení Řím II stanoví, že strany si mohou zvolit právo, kterým se bude řídit jejich mimosmluvní závazkový vztah, a to buď dohodou, která byla uzavřena poté, co došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, nebo dohodou, která byla svobodně sjednána před tím, než došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, v případě, že všichni účastníci jednají v rámci své podnikatelské činnosti. Tato volba rozhodného práva musí být výslovně vyjádřena nebo musí s dostatečnou určitostí vyplývat z okolností případu a nejsou jí dotčena práva třetích osob.

Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy podle tohoto nařízení se řídí zejména

- základ a rozsah odpovědnosti, včetně určení osob, které mohou nést odpovědnost za své jednání;

- důvody pro vyloučení odpovědnosti, omezení odpovědnosti a rozdělení odpovědnosti;
- určení vzniku škody, její povahy a posouzení nebo nárokovaného odškodnění;
- opatření, která může soud přijmout v rozsahu své pravomoci podle procesního práva, aby zabránil vzniku nebo trvání škody na zdraví nebo na majetku anebo aby zajistil náhradu této škody;
- otázka, může-li dojít k převodu práva na uplatnění nároku na náhradu škody nebo odškodnění, včetně děděním;
- určení osob oprávněných k náhradě škody utrpěné jimi osobně;
- odpovědnost za jednání jiné osoby;
- způsob zániku závazku a pravidla o promlčení a prekluzi, včetně pravidel o počátku, přerušení a stavení běhu promlčecí doby nebo preklusivních lhůt.

Stejně tak jako Nařízení Řím I, je i u Nařízení Řím II vyloučen Renvoi.

Kromě kolizní metody pomocí norem vnitrostátních, mezinárodních a evropských se pro určení rozhodného práva používá metoda přímá, která z hlediska mezinárodní námořní přepravy (a vlastně i přepravy vůbec) hraje mnohem důležitější roli než metoda kolizní.

3.3.2. Přímá metoda

Normy přímé již obsahují hmotněprávní úpravu, tj. tyto normy stanoví přímo práva a povinnosti účastníků smluvních vztahů. Přímé normy mezi sebou obvykle sjednávají jednotlivé státy a mají

tedy mezinárodní původ. Tyto normy mohou být taktéž výsledkem práce mezinárodní organizace.

Přímými normami rozumíme právní normy, které upravují výlučně soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem takovým způsobem, že samy obsahují hmotněprávní úpravu práv a povinností účastníků, a k jejich použití dochází bezprostředně, tj. bez předchozí aplikace kolizních norem .

Pro účely této disertační práce mají klíčový význam dvě Úmluvy, které jsou typickým příkladem určení rozhodného práva pomocí přímé metody. Jedná se o Bruselskou úmluvu o sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924 revidovanou v roce 1968 tzv. Visbyskými pravidly a posléze dále revidovány v roce 1979 a Úmluvu OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (tzv. Hamburská pravidla). Jak již bylo v úvodu zmíněno, k těmto Úmluvám s velkou pravděpodobností v budoucnu přibude Úmluva o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela a zčásti po moři (tzv. „Rotterdamská pravidla“), která je taktéž příkladem přímé metody určení rozhodného práva.

O těchto třech úmluvách bude podrobně pojednáno v kapitole týkající se odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží.

Zde uvádím přehled těch nejvýznamnějších úmluv v oblasti mezinárodního námořního práva. Všechny tyto smlouvy používají přímou metodu určení rozhodného práva.

Mezi mnohostranné úmluvy spadající do oblasti mezinárodního námořního práva patří také například:

- Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí podepsána v Londýně dne 23. června 1969
- Protokolu 1978 k Mezinárodní úmluvě o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL), 1973
- Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) podepsána v Londýně dne 1. listopadu 1974

- Úmluva o Kodexu jednání liniových konferencí ze dne 6. dubna 1974
- Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) ze dne 22. června 2001[91]
- Londýnská Úmluva o usnadnění mezinárodní námořní dopravy ze dne 9. dubna 1965.

Česká republika je smluvním státem všech těchto úmluv.

Mezi nejvýznamnější nástroje přímé úpravy patří také Úmluva Organizace spojených národů o smlouvách o mezinárodní koupi zboží z roku 1980 – tzv. Vídeňská úmluva. Vídeňská úmluva upravuje postup při uzavírání smluv, povinností prodávajícího (dodání zboží a předání dokladů), odpovědnost za vady zboží, práva kupujícího při porušení smlouvy prodávajícím, povinnosti kupujícího (placení ceny a převzetí dodávky), práva prodávajícího při porušení smlouvy kupujícím, přechod nebezpečí poškození zboží, náhradu škody, úroky vyloučení odpovědnosti, účinky odstoupení od smlouvy a zachování zboží.

Další důležitou částí této práce je kapitola týkající se odpovědnosti. Přesně definovat odpovědnost, stejně tak jako podmínky vzniku je klíčové pro správné pochopení specifik a modifikací odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží. V následující kapitole se nejen zaměříme na vymezení právní odpovědnosti a jejich forem, ale bude se i věnovat obecné odpovědnosti dopravce v přepravě.

[91]Dle ustanovení čl. 2 odst. 2 Budapešťské úmluvy je tato úmluva použitelná, je-li cílem smlouvy o přepravě přeprava zboží bez překládky jak po vnitrozemských vodních cestách, tak i po cestách podléhajících námořním pravidlům, (…) ledaže by byl vystaven námořní konosament podle použitého námořního práva, nebo vzdálenost, která má být propluta po vodách podléhajících námořním pravidlům, je větší než vzdálenost po vnitrozemských vodních cestách.

4. Odpovědnost

4.1. Právní odpovědnost

Právní odpovědnost je pouze jedním druhem odpovědnosti[92] – je tedy jenom jednou vrstvou ve společenské struktuře odpovědnosti člověka[93]. Základem pro diferencování právní a mimoprávní odpovědnosti je sám pojem práva, jeho obsah i rozsah a znaky, které právo odlišují od jiných normativních systému působící ve společnosti[94]. Je nutné poznamenat, že právo upravuje toliko to, za co člověk může být zodpovědný právně. Rámec, ve kterém se právní odpovědnost uplatňuje, je primárně stanoven čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod, ze kterého vyplývá, že právní odpovědnost může být státní mocí uplatňována jen v případech a mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který stanoví zákon. Z toho vyplývá, že rozsah a meze odpovědnosti nelze měnit jinak než zákonem, a to v souladu s ústavním pořádkem, včetně souladu s Listinou základních práv a svobod[95]. Právní odpovědnost lze definovat jako povinnost nést sankční následky svého jednání stanovené právními předpisy.

Právní odpovědnost je tedy zvláštní forma právního vztahu, ve kterém dochází na základě porušení právních povinnosti ke vzniku nové právní odpovědnosti sankční povahy[96].

---

[92] Kromě právní odpovědnosti existuje odpovědnost politická (tzn. odpovědnost za výkon politické funkce), ústavní nebo morální.
[93] Boguszak, J., Čapek, J.: Teorie práva, CODEX Bohemia, Praha 1997, s. 141.
[94] Gerloch, A.: Teorie práva, 3. rozšířené vydání, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2004, s. 178.
[95] Boguszak, J., Čapek, J.: Teorie práva, CODEX Bohemia, Praha 1997, s. 142.
[96] Gerloch, A.: Teorie práva, 3. rozšířené vydání, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2004, s. 179.

4.1.1. Vymezení právní odpovědnosti

4.1.1.1. Obecné vymezení právní odpovědnosti

Stěžejním znakem právní odpovědnosti je protiprávní jednání, které je samotným porušením povinnosti, tzn. dopustí se ho ten, kdo byl k něčemu povinen a choval se jinak, než se podle povinností stanovených zákonem nebo smlouvou chovat měl.

Podle aktivity subjektu odpovědnosti dělíme odpovědnost na komisivní (tj. tento subjekt se choval způsobem, jakým se chovat neměl) a omisivní (tj. subjekt se nechoval způsobem, jakým se chovat měl čili nekonal). Právo spojuje s porušením povinnosti (tzn. komisivní jednání subjektu odpovědnosti) či s jejím nesplněním (tzn. omisivní jednání subjektu odpovědnosti) právní následky, které nemají pouze funkci reparační (která se uplatňuje zejména u majetkové právní odpovědnosti ve formě buď naturální restituce anebo reparace) a satisfakční, ale i funkci preventivní (tj. mají vést subjekt odpovědnosti k takovému chování, aby v budoucnu nedocházelo k dalšímu porušování povinností). Dále je v teorii práva[97] rozváděna funkce represivní (jejichž obsahem je újma působící do sféry toho, kdo právní povinnost porušil) nebo signalizační.

Jak již jsme si výše definovali, právní odpovědností se myslí povinnost nést sankční následky svého jednání. Jedná se o následky právní a můžeme je dělit na:

- trvání původní povinnosti a možnost vynucení splnění původní povinnosti,
- vznik nové (sekundární) povinnosti v důsledku zaviněného porušení povinnosti původní tím, komu nová sekundární povinnost vzniká a

[97] Např. Gerloch, A.: Teorie práva, 3. rozšířené vydání, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2004, s. 182.

– jiné právní následky (např. zánik práva korespondujícího porušení právní povinnosti).[98]

Obecně lze říci, že nesplnění původní povinnosti nemá vliv na trvání této povinnosti. Výjimkou může být například ustanovení § 349 odst. 3 Obchodního zákoníku, které stanoví, že vyplývá-li z obsahu smlouvy, že věřitel nemá zájem na splnění závazku po době stanovené pro jeho plnění, nastanou účinky odstoupení od smlouvy počátkem prodlení dlužníka, jestliže věřitel neoznámí před touto dobou, že trvá na plnění závazku.

Předpokladem pro vznik odpovědnosti je existence tzv. prvků porušení povinnosti. Mezi tyto prvky jsou právní teorií řazeny :

– objekt protiprávního jednání,
– subjekt protiprávního jednání a
– objektivní stránka protiprávního jednání.

Objektem protiprávního jednání se rozumí právem chráněný zájem, jenž je postižen protiprávním jednáním, subjektem je osoba deliktně způsobilá, jež ohrozila či porušila právem chráněný zájem a konečně objektivní stránkou je celkový vnější projev protiprávního jednání a jeho důsledků. Objektivní stránka v sobě zahrnuje tři složky, a to protiprávní jednání, škodlivý následek, jenž je důsledkem protiprávního jednání a který může mít povahu hmotné újmy, tj. škody, nebo nehmotné újmy, a kauzální nexus (příčinná souvislost) mezi protiprávním jednáním a vzniklým škodlivým následkem.

Při existenci uvedených tří prvků porušení právní povinnosti se hovoří o objektivní odpovědnosti.

Kromě ní je zde i tzv. subjektivní odpovědnost. Aby došlo k naplnění této odpovědnosti, k těmto třem prvkům přistupuje prvek čtvrtý, a to subjektivní stránka, kterou se rozumí zavinění (viz dále).

[98] Boguszak, J., Čapek, J., Gerloch, A.: Teorie práva, 2. přepracované vydání, ASPI, Praha, 2004, s. 192.

Odpovědnost v právu plyne z povinnosti stanovené zákonem nebo smlouvou. Z tohoto hlediska lze odpovědnost rozdělit na odpovědnost smluvní a odpovědnost mimosmluvní neboli deliktní.

Právní odpovědnost vzniká jak v soukromoprávní oblasti, tak v oblasti veřejnoprávní. V soukromoprávní oblasti dochází důsledkem porušení právní povinnosti jednoho subjektu k vzniku vztahu mezi poškozeným a „pachatelem". Jako příklad soukromoprávní odpovědnosti mohu uvést odpovědnost za škodu, z prodlení, z bezdůvodného obohacení, za vadu věci nebo odpovědnost za zásah do nehmotného statku. Co se veřejnoprávní oblasti týče, lze zde rozlišit odpovědnost trestní, správní a disciplinární. Za poněkud zvláštní druhy právní odpovědnosti lze označit odpovědnost ústavní a mezinárodněprávní.

4.1.1.2. Otázka zavinění – subjektivní versus objektivní odpovědnost dopravce

Zavinění můžeme definovat jako subjektivní vztah osoby k předpokládaným nebo možným následkům nebo zakázanosti jejího jednání, jímž je někomu způsobena újma nebo které je protiprávní[99]. Zavinění může mít formu úmyslu (ať přímého nebo nepřímého) nebo nedbalosti (ať vědomé nebo nevědomé). Zatímco zavinění ve formě úmyslu musí být škůdci poškozeným prokázáno, nedbalost – konkrétně nedbalost nevědomá se u škůdce předpokládá (presumuje). Domněnka (presumpce) zavinění přitom znamená, že způsobí-li někdo porušením právní povinnosti škodu, pak se vychází z toho, že protiprávně způsobenou škodu zavinil[100]. Je pak na škůdci, aby prokázal, že porušením právních povinností škodu nezavinil. V tomto případě mluvíme o vyviňovacím neboli exkulpačním systému.

[99] Zdroj: www.wikipedia.org.
[100] Knappová, M., Švestka, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné, ASPI, Praha, 2002, s. 511 a n.

Právní odpovědnost lze tedy z hlediska tohoto zavinění dělit na odpovědnost subjektivní neboli odpovědnost za zavinění a na odpovědnost objektivní neboli odpovědnost bez ohledu na zavinění. Zavinění může být presumováno[101] – pak se škůdce může tzv. exkulpovat, neboli prokázat, že škodu nezvinil – nebo prokazováno[102] – pak je na poškozeném, aby prokázal zavinění škůdce.

Co se objektivní odpovědnosti týče, rozlišujeme zde absolutní odpovědnost objektivní a objektivní odpovědnost s možností liberace (někdy nazývaná i objektivní odpovědnost relativní). Absolutní odpovědnosti objektivní se nelze zprostit – subjekt odpovědnosti za škodu odpovídá i když ji zjevně nezpůsobil. Tato odpovědnost je považována za nejpřísnější druh právní odpovědnosti. Naproti tomu objektivní odpovědnost s možností liberace znamená, že osoba neodpovídá za škodu, prokáže-li, že byl naplněn některý ze zákonem stanovených liberačních důvodů (např. že tato osoba nemohla škodlivému následku, který nezavinila, zabránit ani s vynaložením veškerého úsilí).

Pro přehlednost lze tedy shrnout, že existují v podstatě čtyři základní typy odpovědnosti:

- odpovědnost objektivní absolutní bez možnosti liberace,
- odpovědnost objektivní s možností liberace,
- presumovaná subjektivní odpovědnost s možností exkulpace a
- subjektivní odpovědnost.

[101] např. § 420 odst. 3 občanského zákoníku.
[102] např. § 250 odst. 3 zákoníku práce.

V českém i francouzském občanském a obligačním právu hraje dominantní úlohu odpovědnost založená na principu zavinění. Zakotvení této zásady najdeme v ustanovení § 420 a násl. zákona č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, v platném znění (dále jen „OZ“) a dále v ustanovení čl. 1382 a 1383 francouzského *Code Civil*. Objektivní odpovědnost je poměrně nedávný právní institut a má přesto v moderním právu široké uplatnění (zvláště pak v právu soukromém). Naproti tomu subjektivní odpovědnost hraje velkou roli i v právních úpravách námořního práva v České republice a ve Francii (viz. dále). Je třeba dále poznamenat, že objektivní odpovědnost je vyloučena v trestním a přestupkovém právu. Tato právní odvětví jsou tedy striktně založena na principu odpovědnosti za zavinění.

4.1.2. Právní úprava vybraných druhů právní odpovědnosti

V platném českém právu je obecná úprava odpovědnosti za škodu obsažena v ustanovení § 420 a násl. OZ. Tato právní úprava je vzhledem k postavení OZ v systému soukromého práva úpravou obecnou pro celé soukromé právo. OZ obsahuje ustanovení týkající se obecné odpovědnosti za škodu v ustanovení § 420 odst. 1 OZ, které stanoví, že každý odpovídá za škodu, kterou způsobil porušením právní povinnosti, dále v § 420 odst. 2 OZ, který stanoví, že škoda je způsobena právnickou osobou anebo fyzickou osobou, když byla způsobena při jejich činnosti těmi, které k této činnosti použili. Tyto osoby samy za škodu takto způsobenou podle tohoto zákona neodpovídají; jejich odpovědnost podle pracovněprávních předpisů není tím dotčena, a nakonec v ustanovení § 420 odst. 3 OZ, které říká, že odpovědnosti se zprostí ten, kdo prokáže, že škodu nezavinil.

OZ dále obsahuje případy zvláštní odpovědnosti za škodu (§ 420a OZ o škodě způsobené provozní činností[103], § 422 a násl. OZ o odpovědnosti za škodu způsobenou těmi, kteří nemohou posoudit následky svého jednání, § 424 OZ o odpovědnosti za škodu způsobenou úmyslným jednáním proti dobrým mravům, § 425 a násl. OZ o odpovědnosti za škodu v některých zvláštních případech, § 427 a násl. OZ o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, § 432 OZ o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem zvlášť nebezpečným a § 433 a násl. o odpovědnost za škodu způsobenou na vznesených nebo odložených věcech).

Co se týče vzájemného vztahu obecné občanskoprávní odpovědnosti a odpovědnosti zvláštní dle OZ, platí zde zásada speciality, dle které se obecná občanskoprávní odpovědnost za škodu použije jen tehdy, nejde-li o konkrétní případ zvláštní odpovědnosti za škodu.

Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ObchZ“) je ve vztahu k OZ úpravou lex specialis a obsahuje poměrně uceleně upravenou odpovědnosti za škodu. Obecnou úpravu odpovědnosti za škodu obsahuje ObchZ v ustanovení § 373 a násl. § 373 ObchZ obecně stanoví, že kdo poruší svou povinnost ze závazkového vztahu, je povinen nahradit škodu tím způsobenou druhé straně, ledaže prokáže, že porušení povinností bylo způsobeno okolnostmi vylučujícími odpovědnost. Z tohoto tedy vyplývá, že pro vznik odpovědnosti je důležité splnění následujících podmínek – vznik škody, porušení povinnosti ze závazkového právního vztahu, příčinná souvislost mezi vznikem škody a porušením povinnosti a neexistence okolností vylučující

[103] Tento zvláštní druh odpovědnosti je sice systematicky řazen v oddílu prvním hlavě druhé OZ nazvaném Obecná odpovědnost, ale z podstaty tohoto ustanovení vyplývá, že se jedná o odpovědnost speciální (blíže také In Knappová, M., Švestka, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné 2, 3. vydání, ASPI, Praha 2003, s. 414).

odpovědnost. § 757 ObchZ také v této souvislosti výslovně stanoví, že pro odpovědnost za škodu způsobenou porušením povinností stanovených tímto zákonem platí obdobně ustanovení § 373 a násl. tohoto zákona.

Francouzský *Code Civil* obsahuje obecné ustanovení o odpovědnosti za škodu ve svém článku 1382. V tomto ustanovení se stanoví, že „*tout fait quelconque de l'homme, qui cause à l'autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer*" (tzn. že každý, kdo škodu způsobil, je povinen tuto škodu nahradit). Z tohoto ustanovení vyplývá, že i francouzská obecná úprava odpovědnosti za škodu je založena na principu zavinění. Ustanovení článku 1383 *Code Civil* dále zakotvuje, že odpovědný za škodu je i ten, kdo se ji dopustil svou nedbalostí nebo neopatrností (Čl. 1383 *Code Civil* stanoví, že : „*Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence*").

4.2. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží

4.2.1. Základní pojmy související s přepravním právem

Než přistoupíme k samotné otázce odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě zboží, ráda bych na tomto místě alespoň stručně definovala základní pojmy týkající se jak přepravy a přepravního práva jako celku, tak samotné námořní přepravy a námořního práva.

4.2.1.1. Přeprava versus doprava

Nejprve je nutné si definovat pojem přeprava, kterou označujeme jako souhrn úkonů potřebných k tomu, aby se zboží či

osoby přemístily z místa na místo včetně souvisejících úkonů[104]. Přeprava je užší úsek dopravního procesu představující činnost, jíž se přímo uskutečňuje přemísťování osob a věcí dopravními prostředky a zařízeními[105].

Naproti tomu dopravou se rozumí úkony technického charakteru nezbytné k zabezpečení provozu dopravního prostředku[106].

Přepravu lze členit dle různých hledisek. Jedním z nejčastějších členění je členění dle přepravovaných objektů na:

- přepravu zboží a
- přepravu osob a jejich zavazadel.
-

Dále se přeprava člení dle dopravních prostředků vedoucí k rozčlenění přepravy do jednotlivých dopravních oborů na přepravu:

- silniční,
- železniční,
- leteckou,
- vnitrozemskou vodní a samozřejmě
- námořní.

Důležité místo zde hraje i přeprava kombinovaná (neboli multimodální), při které je v rámci jedné přepravy (tzn. jedné přepravní smlouvy) využito více dopravních oborů (prostředků).

Co se námořní přepravy týče, můžeme ji dělit na liniovou námořní přepravu (tzn. pravidelnou) a přepravu trampovou neboli nepravidelnou, která se uskutečňuje na objednávku na základě

---

[104] Rozehnalová, N. : Právo mezinárodního obchodu, ASPI, Praha, 2006, s. 519.
[105] Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985, s. 32.
[106] Rozehnalová, N. : Právo mezinárodního obchodu, ASPI, Praha, 2006, s. 519.

smlouvy o nájmu lodě. Liniová námořní doprava je převážně organizována v rámci regionálních konferencí. Konferenci můžeme definovat jako sdružení vlastníků lodí, kteří provozují námořní dopravu v jednotlivé oblasti, ve které konkrétní konference působí. Konference se zabývá sjednocení přepravních a cenových podmínek. Jako příklad konference lze uvést Baltickou mezinárodní dopravní konferenci (Baltic and International Maritime Council - BIMCO[107]). Na tomto místě je třeba zmínit, že Česká republika přistoupila k Úmluvě o Kodexu jednání liniových konferencí ze dne 6. dubna 1974[108]. Tato Úmluvu definuje liniovou konferenci jako skupinu dvou nebo více dopravců provozujících lodi, která poskytuje mezinárodní liniové služby pro přepravu nákladu na určité trase nebo určitých zeměpisně vymezených trasách a která má dohodu nebo ujednání, bez ohledu na jejich povahu, v jejichž rámci provozují přepravu za jednotné nebo společné přepravní sazby a za jiných sjednaných podmínek týkajících se poskytování liniových služeb (hlava I. této Úmluvy). Tato Úmluva mimo jiné stanoví vztahy mezi členskými linkami, vztahy těchto linek k odesílatelům, zásady pro stanovení přepravních sazeb, apod.

Mezinárodní přepravou pak rozumíme přepravu, jejíž místo odeslání a místo určení se nacházejí v různých státech, tzn. že zboží či osoby jsou přepravovány přes hranice několika států na základě jediné přepravní smlouvy.

---

[107] BIMCO je nezávislá mezinárodní námořní asociace/konference, jejichž členové se skládají z majitelů lodí, manažerů, makléřů, agentů a dalších osob se zájmy na o námořní dopravu. Konference jedná jménem svých členů a prosazuje vyšší standardy a větší harmonii v otázkách regulace námořní dopravy. BIMCO patří do skupiny mezinárodních nevladních organizací, má statut pozorovatele v řadě orgánů Organizace spojených národů a je v úzkém kontaktu s námořními správními úřady, regulační orgány a další zúčastněnými stranami v EU, USA a Asii. (Zdroj : www.bimco.org).

[108] Do českého právního řádu zakomponována vyhláškou Ministra zahraničních věcí ze dne 13. ledna 1986 č. 30/1986 Sb. o Úmluvě o Kodexu jednání liniových konferencí.

4.2.1.2. Přepravní právo

Přepravním právem rozumíme soubor práv a povinností vznikající mezi dopravcem na straně jedné a odesílatelem na straně druhé. Do této problematiky bezpochyby spadá nejen odpovědnost dopravce ale i odesílatele.

Na rozdíl od pojmu přepravní právo se můžeme také setkat s pojmem dopravní právo, které zahrnuje zejména právní předpisy spadající do oblasti správního práva. Zde se tradičně zařazují podmínky provozování dopravních prostředků, povinnosti osob, které dopravu provozují, působnost orgánů státní správy apod. Pokud připustíme tuto definici, lze říci, že do dopravního práva spadá i zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Smlouvu o přepravě zboží lze obecně definovat jako dvoustranný nebo vícestranný právní akt, na základě kterého se jedna strana zavazuje k tomu, že přepraví zboží z jednoho místa na druhé a druhá strana se zavazuje straně první poskytnout za to úplatu. Mezi subjekty přepravní smlouvy patří dopravce (jako subjekt provádějící přepravu, který je povinen dle smlouvy o přepravě přemístit zboží nebo osoby z jednoho místa do druhého) a přepravce neboli uživatel přepravy či odesílatel (jako osoba, pro kterou je přeprava provozována[109]). V souvislosti s přepravní smlouvou se můžeme také nepřímo setkat s pojmem zasílatel. Zasílatele můžeme charakterizovat jako fyzickou nebo právnickou osobu, která soustavně, vlastním jménem, na účet objednatele, na vlastní odpovědnost a za účelem dosažení zisku provozuje obstarání

[109] Na tomto místě je nutné poznamenat, že Římská úmluva nesprávně v čl. 4 odst. 4 používá pojem přepravce, když stanoví, že „(....) *U těchto smluv platí domněnka, že smlouva nejúžeji souvisí se zemí, v níž má přepravce v době uzavření smlouvy hlavní provozovnu, nachází-li se v této zemi také místo nakládky nebo místo vykládky nebo hlavní provozovna odesílatele zboží.*“ Přepravcem se v kontextu této Úmluvy myslí dopravce. Tato nepřesnost již byla v Nařízení Řím odstraněna.

přeprav věcí a činností s tím spojených, zejména pak výběr vhodného dopravce a uzavření přepravní smlouvy s ním, úkony logistické povahy a vyřizování reklamací a škodných nároků z přepravy[110]. Jak již podotkla Pauknerová ve své publikaci Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě (nakl. Akademia, Praha 1985, s. 33) není terminologie českého pozitivního práva týkající se smlouvy o přepravě zboží jednotná. Občanský zákoník (ustanovení § 765 OZ) používá pojmu smlouva o přepravě nákladu a zároveň definuje tuto smlouvu jako smlouvu, na základě které vzniká odesílateli právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určeného místa a vydal ji určitému příjemci. Naproti tomu Obchodní zákoník (ustanovení § 160 a násl. ObchZ) užívá pojmu smlouva o přepravě věci a stanoví, že smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné). Dále se můžeme setkat s terminologií mezinárodních úmluv, které používají pojem přepravní smlouva nebo smlouva o přepravě zboží.

Pro tuto práci je velmi důležitý pojem smlouvy o námořní přepravě zboží. Smlouvu o námořní přepravě (na rozdíl od mezinárodních úmluv) české pozitivní právo nedefinuje. Úmluva Organizace spojených národů i námořní přepravě zboží z roku 1978 (Hamburská pravidla) v čl. 1 odst. 6 stanoví, že smlouva o námořní přepravě znamená jakoukoli smlouvu, kterou se dopravce zavazuje za úhradu přepravného přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého.

Pokud mluvíme o námořní přepravě jistě se nevyhneme pojmu konosament. Konosament neboli náložný list je dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě a o tom, že

[110] Krofta, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě, Leges, Praha 2009, s. 18.

dopravce převzal zboží nebo je naložil, a jímž se dopravce zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu. Ustanovení o tom, že zboží má být vydáno na řad jmenované osoby nebo na řad nebo doručiteli, zakládá takový závazek. Konosament obsahuje např.: obecnou povahu zboží, hlavní značky nutné pro identifikaci zboží, výslovné prohlášení, přichází-li to v úvahu, o nebezpečné povaze zboží, počet obalů nebo kusů a hmotnost zboží nebo jeho množství vyjádřené jiným způsobem tak, jak všechny tyto údaje poskytl odesílatel, zjevný stav zboží, jméno a hlavní podnikatelské sídlo dopravce, jméno odesílatele, příjemce, jestliže byl odesílatelem jmenován, přístav nakládky podle smlouvy o námořní přepravě a datum, kdy bylo zboží převzato dopravcem v přístavu nakládky, přístav vykládky podle smlouvy o námořní přepravě, počet originálů konosamentu, jestliže je jich více než jeden apod.

Konosament také napomáhá k zjištění, zda má zásilka při převzetí příjemcem nějaké vady. Zjištěné zjevné vady obalu nebo zboží vpisuje příjemce do konosamentu, který se stává „nečistým“ (*dirty*). Pokud nejsou při přejímací kontrole zjevné vady konstatovány, zůstává konosament „čistým“ (*clean*). Vzhledem k tomu, že konosament čistý vcelku věrohodně osvědčuje bezvadný vnější stav zásilky, je také snáze obchodovatelný než konosament nečistý.

Smlouvu o námořní přepravě zboží je třeba odlišit od smlouvy o provozu (l*e contrat d'affrètement du navire* nebo *Chater party*) a nájmu lodi. Zásadním rozdílem mezi těmito smlouvami je, že smlouva o námořní přepravě zboží se týká samotného zboží (závazek dopravce dopravit zboží z místa A do místa B). Naproti tomu smlouva o provozu a smlouva o nájmu lodi se týká samotného dopravního prostředku (lodi). Zde je opět důležité připomenout rozhodnutí ESD ve věci ICF C-133/08 (viz blíže kapitola 3.3.1.1), který ve svém rozsudku mj. stanovil, že „(...) článek 4 odst. 4 poslední věta Úmluvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy musí

být vykládán v tom smyslu, že kolizní kritérium stanovené v uvedeném čl. 4 odst. 4 druhé větě se použije na dopravní nájemní (charterovou) smlouvu, která není smlouvou na jednu cestu, pouze v případě, že hlavním účelem smlouvy není pouhé poskytnutí dopravního prostředku, ale přeprava zboží jako taková(...). V tomto případě tedy záleží na samotné povaze smlouvy a je třeba přesně vymezit její hlavní předmět v tom smyslu, zda je to dopravní prostředek nebo samotné zboží.

Smlouvu o nájmu lodi definoval přímo § 566 odst. 1 zákona č. 101/1963 Sb., o právních vztazích v mezinárodním obchodním styku (zákoník mezinárodního obchodu), který byl zrušen zákonem č. 513/1991 Sb., jako smlouvu, na základě které se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci dočasně užívání lodi a nájemce se zavazuje platit nájemné. Definice smlouvy o nájmu dopravního prostředku, kterou obsahuje ObchZ se vztahuje i na smlouvu o nájmu lodi. Ustanovení § 630 odst. 1 ObchZ stanoví, že smlouvou o nájmu dopravního prostředku se pronajímatel zavazuje přenechat nájemci dopravní prostředek k dočasnému užívání a nájemce se zavazuje zaplatit úplatu (nájemné).

Smlouvou o provozu dopravního prostředku - lodi se povozce (poskytovatel provozu) zavazuje přepravit náklad a k tomu účelu vykonat cesty podle určení objednatele a objednatel provozu se zavazuje poskytovateli zaplatit úplatu. Zákoník mezinárodního obchodu (§ 571 odst. 1) také trefně tuto smlouvu definoval jako smlouvu, kterou se poskytovatel provozu lodi (provozce) zavazuje přepravit náklad určený objednatelem provozu lodi (objednatelem) a k tomu účelu vykonat buď s určitou lodí jednu nebo několik předem určených cest, nebo vykonat s určitou lodí během smluvené doby cesty podle určení objednatele, a objednatel se zavazuje zaplatit za to odměnu.

Současná česká platná právní úprava již přímo neobsahuje ustavení týkající se smlouvu o provozu lodi, ale obsahuje obecnou definici smlouvy o provozu dopravního prostředku a s ní spojené práva a povinnosti smluvních stran. Ustanovení § 638 odst. 1 ObchZ stanoví, že smlouvou o provozu dopravního prostředku se zavazuje poskytovatel provozu dopravního prostředku (provozce) přepravit náklad určený objednatelem provozu dopravního prostředku a k tomu účelu s dopravním prostředkem buď vykonat jednu nebo více předem určených cest nebo během smluvené doby vykonat cesty podle určení objednatele a objednatel se zavazuje zaplatit úplatu. Pro pojmenovaní smlouvy o provozu lodi se v dopravní praxi také užívá anglický termín *Charter*. Při provozu dopravního prostředku je závazek specifikován buď určením cesty, kterou má dopravní prostředek vykonat (odtud *Trip-Charter, Voyage Charter*) nebo určením doby, po kterou má dopravní prostředek zásilky přepravovat (tzv. *Time Charter*)[111].

4.2.1.3. Loď

V námořní přepravě je velmi hojně používaný pojem „loď", který je jedním z dopravních prostředků. Občanský zákoník nedává lodi jako plavidlu nějaký zvláštní status. Tento dopravní prostředek se tudíž podřadí pod věci movité. Ve smyslu ustanovení § 5 odst. 1 ObchZ je loď součástí podniku jako věc movitá.

V české obecné terminologii se lodí rozumí jak plavidlo, které pluje na řekách, tak i plavidlo, které se plaví na moři. Česká obecná mluva v této souvislosti rozlišuje říční loď a námořní loď.

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů, definuje námořní plavidlo s tím, že stanoví, že je to námořní obchodní loď a námořní jachta. Zákon o námořní plavbě dále stanoví, že námořní obchodní loď je námořní plavidlo s vlastním

[111] Marek, K.: Smlouva o nájmu dopravního prostředku a smlouva o provozu dopravního prostředku, in Právní rozhledy, 7/1999, s. 357 a n.

pohonem určené k námořní plavbě za účelem přepravy nákladu nebo cestujících nebo přepravy nákladu a cestujících (zákon o námořní přepravě pro své účely používá legislativní zkratku „loď“).

Francouzská terminologie rozlišuje pojem „*navire*“ a „*bateau*“. Pojmem *navir*e se rozumí námořní loď – tedy plavidlo, které pluje na moři, ale v některých případech může plout i část své trasy (menší část své trasy) na řekách[112]. Pod pojmem *bateau* se chápe říční plavidlo, které se plaví výlučně na řekách a není způsobilé k námořní plavbě.

4.2.2. Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě zboží

V mezinárodní přepravě zboží existuje poměrně ucelená mezinárodněprávní úprava odpovědnosti dopravce, a to ve všech dopravním oborech (tzn. týkající se dopravy silniční, železniční, letecké, vnitrozemské vodní a námořní). Díky těmto mezinárodněprávním úpravám v podobě mezinárodních úmluv, je prakticky vyloučeno použití vnitrostátních pramenů řešících odpovědnost dopravce ze smlouvy o mezinárodní přepravě zboží.

Odpovědnost dopravce můžeme obecně rozčlenit na odpovědnost dopravce za škody na přepravovaném zboží (tzn. odpovědnost dopravce v užším slova smyslu) a odpovědnost dopravce za opožděné dodání. K těmto dvěma odpovědnostem přistupuje dále odpovědnost dopravce za třetí osoby, které dopravce použil pro plnění svých závazků. U odpovědnosti dopravce za škodu na přepraveném zboží je třeba poukázat na důležitost stanovení časového okamžiku, kdy je dopravce za zboží právně odpovědný. Tato práce se primárně zaměřuje na odpovědnost dopravce za škodu

[112] V praxi se s tímto můžeme setkat například ve městě Bordeaux, kde řeka Gironda má dlouhou a rozlehlou deltu a námořní lodě tradičně plují až do přístavu u samotného Bordeaux (cca 50 km od volného moře).

na přepravovaném zboží a je zde také zmíněna odpovědnost dopravce za opožděné dodání zboží. Právní úprava v tomto případě není jednotná a na úskalí roztříštěnosti různých právních úprav bude poukázáno níže v kapitole týkající se trvání odpovědnosti dopravce.

Při řešení otázek spojených s odpovědností dopravce v mezinárodní přepravě zboží se nevyhneme problematice odpovědnostních principů, tak jak jsme si je již vysvětlili výše. V mezinárodní přepravě zboží se obecně použije princip presumované subjektivní odpovědnosti s možností uplatnění tzv. důvodů vylučujících odpovědnost, ale také princip objektivní odpovědnosti[113]. Tyto principy budou dále rozvedeny v kapitole věnující se odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží.

Obecně a pro zjednodušení lze říci, že vznik odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě (včetně přepravy námořní) je možný v případě, že dojde kumulativně ke splnění následujících podmínek:

- Porušení povinnosti ze závazkového právního vztahu - ze smlouvy o přepravě – dopravce nepřepraví zboží takovým způsobem jak bylo ve smlouvě ujednáno (tzn. ve smluveném úseku, řádně a včas).
- Vznik škody – obecně se škodou rozumí majetková újma, kterou lze vyčíslit v penězích a alespoň v penězích nahradit. Vzniklá škoda může být různorodá a zásadně se rozlišují 2 druhy: škoda skutečná a ušlý zisk[114]. Zde je třeba dále dodat, že nepostačí hrozba způsobení škody, ale je třeba aby škoda skutečně vznikla.

[113] Jak uvádí i Pauknerová ve své publikaci (tj. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985) na str. 15 se absolutní odpovědnost v mezinárodních úpravách smluvní odpovědnosti dopravce za škody na zboží vyskytuje jen zřídka (např. v čl. 17 odst. 3 Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě).
[114] Plíva, S.: Obchodní závazkové vztahy, ASPI, Praha 2009, s. 142.

- Příčinná souvislost mezi porušením povinnosti ze závazkového právního vztahu a vzniklou škodou.
- Zavinění. Tato podmínka musí být splněna pouze v případě, kdy je odpovědnost založena na subjektivním principu.

5. Prameny práva obsahující odpovědnost dopravce při námořní přepravě zboží

5.1. Národní úpravy námořní přepravy zboží

I když si tato disertační práce klade za cíl analyzovat mezinárodněprávní úpravu námořního práva v kontextu jak evropském, tak světovém, ponechme tuto problematiku na chvíli stranou a řekněme si něco o vnitrostátní úpravě námořního práva. Tato úprava je neméně důležitá a jelikož i mezinárodní smlouvy mají své limity, použije se právě tato úprava jako doplnění úpravy mezinárodněprávní – tzn. „unifikované" mezinárodními smlouvami.

Tuzemské úpravy přepravní smlouvy v námořní přepravě se uplatní v případě, že určité otázky nebo instituty nejsou dotčeny mezinárodními úmluvami nebo sice jimi dotčeny jsou, ale nejsou zde blíže vymezeny a specifikovány. V tom případě se uplatní příslušné vnitrostátní hmotné právo určené pomocí kolizních ustanovení a s ohledem na okamžik uzavření předmětné smlouvy se použijí Římská úmluva nebo Nařízení Řím I.

Národní úpravy lze rozdělit do několika kategorií:

První kategorií tvoří státy (např. Itálie, Nizozemí, Španělsko, Portugalsko, Egypt nebo země jižní Ameriky), které imitovaly francouzskou úpravu *Ordonnance de la Marine* (viz výše) z roku 1681 a následně francouzského Obchodního zákoníku (*Code de Commerce*).

Druhou kategorii mohou tvořit státy jako Německo (a samozřejmě i Česká republika), Japonsko a Turecko[115], které vychází ze svébytného Obchodního zákoníku odlišného od francouzského *Code de Commerce*.

[115] Japonsko a Turecko převzalo německou úpravu obchodního zákoníku.

Do třetí kategorie můžeme zařadit země anglosaského práva, které nemají kodifikované námořní právo. K těmto zemím můžeme přiřadit Spojené státy americké anebo Velkou Británii a její *Marchant Shipping Act* z roku 1894 nebo *Carriage of Good by Sea Act* z roku 1924.

Další, poslední, kategorií tvoří země moderního námořního práva s moderními kodexy. Těmito zeměmi jsou např. Belgie, Maroko, Libanon, Vatikán, Řecko, Polsko, Rusko, Bulharsko, Švýcarsko nebo Argentina.

Následující oddíl se soustředí na problematiku námořního práva (přepravní smlouvy v námořní přepravě) v českých a francouzských reáliích.

5.1.1. České prameny úpravy přepravní smlouvy

Český platný právní řád neobsahuje zvláštní ustanovení týkající se smlouvy o námořní přepravě zboží a tudíž je nutné vycházet z obecné úpravy přepravní smlouvy.

V českém právním řádu mohou být považovány za prameny úpravy přepravní smlouvy jak občanský, tak obchodní zákoník. Pokud se ale v daném případě jedná o mezinárodní přepravu, použijí se tyto předpisy pouze v případě, jestliže dle kritérií kolizního práva je určeno za rozhodné právo právo české.

Rozhodující pro použití obchodního nebo občanského zákoníku je kvalifikace právního vztahu.

5.1.1.1. Obchodní zákoník a smlouva o přepravě věci

Dle ustanovení § 261 odst. 1 ObchZ se tato úprava použije na upravuje závazkové vztahy mezi podnikateli, jestliže při jejich vzniku je zřejmé s přihlédnutím ke všem okolnostem, že se týkají jejich podnikatelské činnosti. Dále je třeba připomenout, že ObchZ dává

v ustanovení § 262 možnost uzavření písemné dohody o volbě práva tím, že stanoví, že strany si mohou dohodnout, že jejich závazkový vztah, který nespadá pod vztahy uvedené v § 261, se řídí tímto zákonem (v tomto případě se jedná o tzv. relativní obchody[116]). Jestliže ale taková dohoda směřuje ke zhoršení právního postavení účastníka smlouvy, který není podnikatelem, je neplatná.

Pokud se tedy daný závazkový vztah řídí ObchZ, upravuje smlouvu o přepravě věci ustanovení § 610 a násl. ObchZ.

Smlouva o přepravě věci je § 610 ObchZ definována jako smlouva, kterou se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné).

ObchZ také definuje pojem náložný list jako listinu, s níž je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny (§ 612 odst. 2 ObchZ) a následně uvádí jaká práva a povinnosti jsou s tímto dokumentech spojeny a jaké náležitosti tento dokument musí obsahovat. § 614 odst. 1 stanoví, že dopravce je povinen v náložném listu uvést:

- firmu nebo název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání, popřípadě bydliště fyzické osoby dopravce,
- firmu nebo název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání popřípadě bydliště fyzické osoby odesílatele,
- označení přepravované věci,
- údaj, zda byl náložní list vydán na doručitele nebo jméno příjemce, popřípadě údaj, že byl vydán na jeho řad,

[116] Relativní obchod můžeme definovat jako závazkový vztah, jehož obchodní povaha je vázána na určité podmínky. Při splnění těchto podmínek je vztah posuzován jako obchod (tj. v režimu obchodního práva a ObchZ), v opačném případě jako neobchod (tj. v režimu občanského práva).

- místo určení,
- místo a den vydání náložného listu a podpis dopravce.

Obsah náložného listu je totiž dle ObchZ rozhodný pro nároky osoby oprávněné podle náložného listu.

ObchZ také stanoví povinnost dopravce provést přepravu do místa určení s odbornou péčí ve smluvené lhůtě (§ 617 odst. 1 ObchZ).

Pro tuto práci jsou klíčová ustanovení týkající se odpovědnosti dopravce. ObchZ upravuje odpovědnost dopravce za škodu na zásilce[117]. Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče.

Za škodu na zásilce však dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že byla způsobena:

- odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky,
- vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku, nebo
- vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána; neupozornil-li dopravce na vadnost obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vadnosti jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná[118].

Ustanovení § 629 ObchZ dále stanoví, že prováděcí předpisy mohou upravit odchylně přepravu železniční, leteckou, silniční, vnitrozemskou, vodní a námořní, pokud jde o vznik smlouvy, přepravní doklady, vyloučení věci z přepravy, přebírání zásilky

[117] Zde je nutné upozornit, že odpovědnost dopravce ve smyslu našeho ObchZ je užší než odpovědnost dopravce ve znění mezinárodních úmluv – viz níže. Dopravce zde totiž odpovídá pouze za škodu na zásilce.
[118] § 622 odst. 2 ObchZ.

dopravcem a její vydávání příjemci, rozsah nároků vůči dopravci a jejich uplatnění; tato úprava však nesmí omezit odpovědnost dopravce při škodě na zásilce.

Je třeba dále upozornit na ustanovení § 756 ObchZ, které stanoví, že ObchZ se použije, jen pokud mezinárodní smlouva, která je pro Českou republiku závazná a byla uveřejněna ve Sbírce zákonů, neobsahuje odlišnou úpravu. V takovém případě se musí použít ustanovení této smlouvy.

ObchZ také obsahuje zvláštní ustanovení týkající se závazkových vztahů v mezinárodním obchodu (III. část hlava třetí - § 729 – 755 ObchZ). Tato ustanovení se ale použijí až poté, kdy pomocí kolizních norem dojde k určení českého práva za rozhodné.

III. část hlava třetí ObchZ obsahují jednak obecná ustanovení (řešící zvyklosti, úřední povolení, měna peněžního závazku, přepočet měn, obvyklou cenu nebo úplata, prodlení s plněním peněžitého závazku a okolnosti vylučující odpovědnost) a jednak ustanovení zvláštní zabývající se zákazem dalšího vývozu, ujednáním o omezení prodeje, měnovou doložkou, smlouvou o výhradním prodeji a smlouvami o vázaných obchodech.

5.1.1.2. Občanský zákoník a smlouva o přepravě nákladu

Naproti tomu pokud se daný závazkový vztah řídí OZ, je třeba vycházet z § 765 OZ a násl. upravující smlouvu o přepravě nákladu.

Smlouvou o přepravě nákladu dle OZ vzniká odesílateli právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určeného místa a vydal ji určenému příjemci. I OZ stejně jako ObchZ stanoví, že dopravce je povinen provést přepravu s odbornou péčí a ve stanovené lhůtě (§ 767 OZ).

Ohledně odpovědnosti za škodu OZ v § 769 stanoví, že dopravce odpovídá za škodu, která vznikla na přepravované zásilce v době od převzetí k přepravě až do vydání, ledaže škoda byla způsobena odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky, anebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit.

5.1.1.3. Zákon o námořní plavbě

Součástí českého právního řádu je také zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje podmínky provozování námořní plavby námořními plavidly pod státní vlajkou České republiky a práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené, a dále výkon státní správy ve věcech námořní plavby. Tento zákon ale svou povahou spadá spíše do oblasti práva veřejného – správního, nikoliv do práva soukromého upravující soukromoprávní vztahy jejich subjektů.

Za zmínku jistě stojí i vyhláška č. 160/1959 Sb., o podmínkách přepravy nákladu na moři. Tato vyhláška byla zrušena zákonem č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

5.1.2. Francouzské prameny úpravy přepravní smlouvy

Hlavním pramenem v oblasti přepravní smlouvy v námořní přepravě zboží je ve Francii bezpochybně zákon z 18. června 1966[119] o smlouvách o nájmu a provozu lodi a o námořní přepravě (dále jen „zákon z roku 1966“ nebo také „zákon 1966“) . Tento zákon je silně inspirován teorií René Rodièra a Bruselskou úmluvou ve znění Haagsko-Visbyských pravidel (viz níže).

[119] Loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Ustanovení čl. 15 tohoto zákona definuje smlouvu o přepravě jako smlouvu, na základě které se odesílatel zavazovat zaplacení dané úplaty a dopravce se zavazuje přemístit dané zboží z jednoho přístavu do druhého.

Zákon 1966, stejně tak jako náš ObchZ upravuje povinnost dopravce vydat odesílateli při převzetí zásilky k přepravě náložný list na jeho požádání.

Odpovědnost dopravce upravuje ustanovení čl. 27 a násl. zákona 1966. Dopravce je dle tohoto ustanovení odpovědný za jakékoliv ztráty nebo poškození zboží, pokud neprokáže, že takové ztráty nebo poškození vznikly z:

- neschopnosti plavby lodi, s tou výjimkou, že se ukáže, že dopravce nesplnil jednu z povinností stanovenou čl. 21 (tj. k přepravě zboží uvést loď do stavu schopného plavby, a to s ohledem na délku trasy a povahu zboží, tuto loď je dále dopravce povinen vybavit kompetentním personálem),
- chyby kapitána či jiných zaměstnanců dopravce,
- požáru,
- stávky nebo výluky[120],
- vad samotného zboží,
- zavinění odesílatele, včetně zavinění, které se týká obalů, balení nebo označení zboží,
- skryté vady plavidla nebo
- pokusu o záchranu života nebo majetku na moři.

I přesto, že zákon z roku 1966 vychází z Bruselské úmluvy, objevují se zde určité odlišnosti. Většina odlišnosti se týká použití těchto dvou právních úprav. Zákon 1966 se použije na všechny smlouvy o námořní přepravě zboží na rozdíl od Bruselské úmluvy, která se nevztahuje na přepravy, u kterých nebyl předán konosament nebo na přepravy živých zvířat. Další zásadní odlišnost

[120] S tímto faktorem je ve francouzských reálniích nutno také počítat.

můžeme také pozorovat například v důvodech vyloučení odpovědnosti dopravce (viz níže).

5.2. Mezinárodní úprava námořní přepravy zboží

Jak již bylo v úvodu této disertační práce zmíněno, otázku mezinárodní námořní přepravy zboží upravují paralelně dvě mezinárodní úmluvy – Bruselská úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty z roku 1924 revidována v roce 1968 tzv. Visbyskými pravidly a posléze v roce 1979 (Haagsko-Visbyská pravidla) a Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (tzv. Hamburská pravidla). V současné době přibližně 70% světových mocností ratifikovalo Haagsko-Visbyská pravidla a něco málo přes 5% Hamburská pravidla.

Dále bylo také podotknuto, že nedávno byl Komisí Spojených národů pro mezinárodní obchodní právo dopracováno konečné znění Úmluvy o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela a zčásti po moři. Tato úmluva je otevřena k ratifikaci zainteresovaných státům.

Na úvod této kapitoly bych ráda podotkla, že cílem těchto úprav je zajištění závaznosti právní odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží. Je to jednak z důvodu zajištění právní jistoty uživatelů přeprav a vlastně i dopravců a jednak z důvodu efektivnosti těchto pravidel. K tomu napomáhá obsah mezinárodních úprav, o kterých bude níže pojednáno a které obsahují kogentní normy, tzn. normy, které nepřipouštějí odchylný projev vůle či chování subjektů právních vztahů vznikajících v mezinárodní přepravě zboží od pravidla chování stanoveného v dispozici normy.

5.2.1. Haagsko-Visbyská pravidla

5.2.1.1. Přijetí Haagsko-Visbyských pravidel

Situace na poli mezinárodního námořního práva na konci 19. století se zdála být velmi kritickou. Zde je třeba si uvědomit, že na konci 19. století jsme v plném rozkvětu průmyslové revoluce, ve které se objevuje parní stroj a samozřejmě i lodě začínají být poháněny parou (steamships). Tímto se lodní doprava stává dynamičtější, levnější a rychlejší. V té době existovalo jen několik silných velmocí. Jednou z nich byla Francie a druhou Spojené státy americké.

Francie byla vyzbrojena největší flotilou obchodních námořních lodí a v souvislosti s dynamickým růstem námořních obchodních výměn tato flotila stoupala na ceně. Francouzi tedy lodě především vlastnili a dávali je do nájmu.

Na druhé straně zde byly Spojené státy americké, které ve stále větší míře obchodovaly se zámořskými/zaoceánskými partnery. Jejich lodní průmysl nebyl na tak vyspělé úrovni jako ten francouzský a tak se američtí obchodníci obraceli na francouzské majitele lodí, kteří měli před svými americkými kolegy náskok.

Jak už to v obchodě bývá, obě strany (jak ta francouzská, tak ta americká) chtěli z obchodu co nejvíce profitovat a své postavení co nejvýhodněji ve smlouvě s druhou (zaoceánskou) stranou ošetřit.

V tomto období existoval na půdě námořního práva doslova chaos a nelze ještě hovořit o moderním mezinárodním námořním právu, všechny smlouvy vznikaly jako smlouvy o nájmu dopravního prostředku a ty byly otázkou dohod, jednání a někdy i nemalých ústupků smluvní stran (s tím, že ve většině případů docházelo k ústupkům ze strany amerických obchodníků, kteří, jak jsem již zmínila, tyto lodě potřebovali pro své obchodní expanze).

Francie na konci 19. století přijala dopravní zákoník (*Code de transport*), který vyvedl z rovnováhy (pokud lze ovšem o nějaké rovnováze mluvit) vztah mezi pronajímateli (francouzskou stranou) a nájemci dopravních lodí (americkou stranou) s tím, že pronajímatelé měli ve smyslu *Code de transport* výhodnější postavení. Je tomu tak zejména proto, že pro aplikaci *Code de transport* byla rozhodující příslušnost lodi ke státu (tzn. vlajka). Pokud loď plula pod francouzskou vlajkou (což vzhledem k tomu, že Francouzi byli v této době především pronajímatelé, bylo velmi pravděpodobné), řídila se smlouva o nájmu *Code de transport*. Smlouva o nájmu lodi se tedy tímto stala daleko výhodnější pro majitele/pronajímatele těchto lodí.

Zde je třeba si uvědomit, že na konci 19. století jsme v plném rozkvětu průmyslové revoluce, ve které se objevuje parní stroj a samozřejmě i lodě začínají být poháněny parou (*steamships*). Tímto se lodní doprava stává dynamičtější, flexibilnější, levnější a rychlejší. Námořní doprava se začíná uskutečňovat na pravidelných linkách.

Postupem času francouzští pronajímatelé lodí měli problém naplnit své velké námořní lodě, a proto je počali pronajímat částečně nebo dokonce svolili k jejich podnájmu. V tomto okamžiku došlo ke vzniku „hybridní" smlouvy o nájmu lodi[121] a netrvalo dlouho a z této smlouvy se stává smlouva adhezní[122].

V této době se ve Franci razila teorie, že není třeba tyto smlouvy podřizovat pod nějaký společný právní základ, jelikož vše je otázkou smluvní volnosti a samotné smluvní strany se mohou svobodně rozhodnout, zda danou smlouvu uzavřou či nikoliv a za jakých okolností a podmínek.

---

[121] Majitel lodi pronajímal svoje plavidlo více nájemcům, mezi které se rozdělili práva a povinnosti dle jejich „podílu" na nájmu lodi.

[122] To, že tehdejší smlouva o nájmu dopravního prostředku – lodi, byla velmi nevýhodná pro nájemce deklaruje i to, že pronajímatel se v podstatě zbavil veškeré odpovědosti za své plavidlo (technický stav nevyjímaje). Dnes by některá ustanovení těchto smluv byla proti dobrým mravům (tzv. „clause abusive", mezi které patří i například klausule zbavení se náležité péče pronajímatele dopravního prostředku).

Reakce Spojených států amerických, které byly v této době jednou z nejrychleji se rozvíjejících zemí světa a které vyvážely především nerostné suroviny, na sebe ale nadala dlouho čekat.

V roce 1893 Spojené státy americké vydaly tzv. *Harter Act*, který byl federálním zákonem[123] a zavedl obligatorní rámec smluv v námořní přepravě (na rozdíl od kompletní smluvní volnosti před vydáním *Harter Act*).

Někteří autoři spojují vznik smlouvy o přepravě zboží právě s *Harter Act*[124], někteří[125] již s přijetím francouzského dopravního zákoníku (*Code de transport*).

Harter Act představoval jakési kompromisní řešení mezi francouzskou právní úpravou a úpravou, kterou v počátcích prosazovaly Spojené státy americké a která byla naopak výhodnější pro nájemce dopravního prostředku.

Netrvalo dlouho a *Harter Act* se stal inspirací jak pro zákoníky (akty) v Británii a v britských kolonií (Nový Zéland, Austrálie atd.) tak pro legislativní akty severských zemí[126]. V *Harter Act* se objevují „moderní instituty" jako například zákaz smluvních ustanovení, která by zbavovali dopravce *due diligence* – náležité péče za dopravní prostředek ve smyslu způsobilosti lodi k plavbě a náležité péče za náklad – nebo institut tzv. *faute nautique*, tj. odpovědnost za nedbalost v samotném provozu lodi a navigaci. Ve smyslu *Harter Act* z roku 1893 nebyl dopravce za *faute nautique* odpovědný. Pro *Harter Act* není důležitá národnost lodi, tj. pod jakou vlajkou pluje.

Situace se tedy stala velmi nepřehlednou – každá strana měla svou právní úpravu a na mezinárodním poli vládl zmatek. Právě tato

---

[123] Podobně jako Spojené státy americké postupovala i Kanada, která v roce 1910 přijala Water carriage Act.
[124] Např. Vialard, A.: Droit maritime, PUF, Paris 1997.
[125] Gason, P.-P.: Les transports internationaux de marchanidises par mer non soumis aux règles de la Haye-Visby, Mémoire de DESS de Droit Maritime et des Transports, Aix-en-Provence, 2004.
[126] Více informací o vývoji v severských zemích in Honka, H.: New Carriage of Goods by Sea – the Nordic Approach including comparisons with some other jurisdictions, Institute of Maritime and Commercial Law, Abo Akademi University, Abo, 1997.

situace se stala impulzem pro Sdružení pro mezinárodní právo neboli *International Law Association* (dále jen „ILA“)[127] a Námořní mezinárodní komisí neboli *Comité Maritime International* (dále jen „CMI“)[128], které společně vypracovaly návrh mezinárodní úmluvy. Návrh této Úmluvy byl předložen na Mezinárodní konferenci námořního práva konané v říjnu 1922 v belgickém Bruselu, kde byl také účastníky konference jednomyslně schválen a bylo ujednáno, že tito účastníci v budoucnosti doporučí svým vládám ratifikování této Úmluvy. Posléze dne 25. srpna 1924 byl návrh Mezinárodní diplomatickou konferencí v Bruselu přijat. Tento akt vstoupil do dějin pod názvem Bruselská úmluva o sjednocení některých pravidel pro konosamenty (známá též pod názvem Haagská pravidla) (dále jen „Bruselská úmluva"). Bruselská úmluva vstoupila v platnost 2. června 1931.

V roce 1963 byla ve Visby[129] CMI představena studie, které se zabývala otázkou změn Bruselské úmluvy. Na základě této studie byla na Bruselské diplomatické konferenci námořního práva v roce 1967 a 1968 schválen „dodatkový“ protokol k Bruselské úmluvě, který vstoupil do mezinárodního povědomí jako Visbyská pravidla. Visbyská pravidla vstoupila v platnost 22. června 1977.

---

[127] Sdružení pro mezinárodní právo (*International Law Association - ILA*) byla založena v Bruselu v roce 1873. ILA Je mezinárodní mezivládní organizací. Jejím cílem, dle své zakladatelské listiny, je vyjasnění a rozvoj mezinárodního práva veřejného a soukromého, podpora mezinárodní porozumění a respektu k mezinárodnímu právu. ILA má poradní status u řady specializovanýv̌ch agentury OSN.
Činnosti ILA je řízena výkonnou radou (Executive Council), které je nápomocen sekretariát sídlící v Londýně. ILA má v současné době přibližně 3700 členů (od právníků ze soukromé sféry, po akademické obce, po vlády a obchodníky z různých sfér).
Cíle sdružení jsou dosahovány především prostřednictvím práce mezinárodních výborů a těžiště jejich aktivit je pořádání konferencí.

[128] Činnost CMI byla formálně zahájena v roce 1897 a je považována za nejstarší mezinárodní organizací v oblasti námořní dopravy. CMI byla první mezinárodní organizace, jejichž činnost se týkala výhradně námořního práva a souvisejících obchodních praktik. Více informací o činnosti a aktivitách CMI na www.comitemaritime.org.

[129] Město Visby se nachází na švédském ostrově Gotland.

Posléze byl Diplomatickou konferencí námořního práva v roce 1979 schválen druhý „dodatkový“ protokol, který vstoupil v platnost 8. května 1986[130].

Tyto dva výše zmíněné protokoly byly po jejich přijetí otevřeny k podpisu všem státům (a to i těm státům, které nebyly smluvními státy Bruselské úmluvy). Může se zdát, že na mezinárodním poli přijetím těchto „dodatkových“ protokolů došlo k zlepšení a prohloubení unifikace v oblasti mezinárodního práva námořního. Situace se ale mírně zkomplikovala a to právě tím, že některé smluvní státy Bruselské úmluvy nepřistoupily ani k protokolům z roku 1968 ani k protokolu z roku 1979. V případě, že dojde k rozporu mezi právními řády různých smluvních států Bruselské úmluvy a „dodatkových“ protokolů s tím, že jeden stát přistoupil pouze k Bruselské úmluvě z roku 1924 a druhý ratifikoval oba „dodatkové“ protokoly z let 1968 a 1979[131], obecně se uplatní zásada tzv. *la petite dénomination commune* (nejmenšího jmenovatele) a pro řešení daného právního vztahu se aplikuje ten právní instrument, který je pro obě země společný.

Na závěr tohoto oddílu, než se budeme věnovat samotnému použití Bruselské úmluvy, je nezbytné dodat, že i po zrození smlouvy o přepravě zboží právě předchůdcem Bruselské úmluvy *Harter Act*, smlouva o nájmu dopravního prostředku nebyla nahrazena smlouvou o přepravě zboží. Tyto dvě smlouvy spolu koexistují dodnes (již však v modifikovanější podobě). Smlouva o nájmu dopravního prostředku je stále více méně otázkou smluvní volnosti

[130] V této disertační práci se názvem pravidla Haag-Visby, Haagsko-Visbyská pravidla nebo Bruselskou úmluvou myslím Bruselská úmluva z roku 1924 včetně obou dodatkových protokolů z roku 1968 a 1979.

[131] Tak je tomu například v případě Německa, které ratifikovalo pouze Bruselskou úmluvu, a Francie, které ratifikovala Bruselskou úmluvu stejně tak jako oba „dodatkové protokoly“. V tomto případě se bude aplikovat pouze Bruselská úmluva ve znění z roku 1924.

smluvních stran a uplatní se především při přemísťování většího množství zboží na nepravidelných linkách[132].

5.2.1.2. Rozsah použití Haagsko-Visbyských pravidel

Úmluva se inspirovala americkým *Harter Act* a přebírá institut objektivní odpovědnosti dopravce za zboží (resp. za škodu ve smyslu poškození nebo ztráty způsobenou na zboží). Dochází tedy k tomu, že pokud je zboží při příjezdu lodi a následném přebrání příjemcem poškozeno, má se za to, že za vzniklou škodu je odpovědný dopravce. Toto pravidlo není ale bezvýjimečné a Haagsko-visbyská pravidla dávají dopravci možnost se v přesně stanovených případech povinnosti k náhradě škody zprostit. Dále tyto pravidla ustanovují tzv. limity odpovědnosti dopravce (vše viz níže).

Na tomto místě je třeba poznamenat, že na rozdíl od Hamburských a Rotterdamských pravidel, o kterých bude ještě zmínka se Haagsko-Visbyská pravidla nepoužijí na škodu v majetkové sféře příjemce způsobené opožděním dodáním zboží.

Haagsko-Visbyská pravidla se použijí v těchto případech:

- konosament byl vydán v některém ze smluvních států Bruselské úmluvy,
- předmětná doprava se uskutečňuje z některého ze smluvních států Bruselské úmluvy nebo
- konkrétní smlouva o námořní přepravě obsahuje ustanovení, které stanoví, že strany dobrovolně

[132] V žargotu se ji počalo říkat „*tramping*“ (*vagabondage*), což se ujalo i v dnešní teorii námořního práva a těmto smlouvám se říká „trampové“ a dopravě „trampová“. Trampová dorpava je tedy provozována bez vymezené přepravní oblasti, bez předem stanoveného jízdního řádu, přičemž dopravné je sjednáváno případ od případu podle trhové situace. Jiným druhem dopravy je doprava liniová, která je charakterizována udržováním pravidelného námořního spojení v určité oblasti podle jízdního řádu, provozováním dopravy podle předem známých podmínek za úhradu dopravného, jehož výše je určována tarifem. Liniová doprava se uplatňuje především při přepravách kusových zásilek, přepravovaných konvenčně nebo v kontejnerech.

podrobují svoji smlouvu Bruselské úmluvě (tzv. *Paramount clause* nebo *la clause Paramont*).

Haagsko-Visbyská pravidla se nepoužijí na smlouvy o nájmu dopravního prostředku.

Haagsko-Visbyská pravidla se aplikují jen v případě, že je vystaven náložný list nebo dokument obdobný, který pokrývá smlouvu o přepravě zboží. Pokud tedy takovýto dokument vystaven nebyl, pravidla se nepoužijí[133].

Haagsko-Visbyská pravidla také obsahují ustanovení týkající se povahy převáženého zboží s tím, že tato pravidla se použijí na všechno zboží s výjimkou živých zvířat a přepravě na palubě lodi.

K vyloučení živých zvířat z kategorie zboží, ohledně jehož přepravy se aplikují Haagská pravidla, má své důvody. Přeprava živých zvířat je velmi specifická - zvířata vyžadují speciální péči a v případě delších vzdálenosti se zvyšuje nebezpečí „poškození" nebo „ztráty" (úmrtí) těchto tvorů. Pokud tedy dojde k přepravě živých zvířat a na zbytek nákladu se budou aplikovat Haagsko-Visbyská pravidla, ohledně těchto zvířat se uplatní kolizní normy (v Evropě to budou především kolizní normy Římské úmluvy nebo Nařízení Řím I. s ohledem na to, kdy došlo k uzavření předmětné smlouvy).

Odpovědnost dopravce se tedy dle Haagsko-Visbyských pravidel nevztahuje na přepravu zboží na palubě lodi. I zde ale existuje výjimka a to v případě, že odesílatel neví, že je zboží přepravováno na palubě lodi. V tomto případě se plně uplatní odpovědnost dopravce za přepravované zboží dle Bruselské úmluvy.

[133] V této souvislosti je velmi zajímavé zmínit rozhodnutí *House of Lords* z roku 1954 ((1954)2 QB 402) ve věci *Pyrene Co Ltd* versus *Scindia Navigation Co Ltd,* ve kterém Sněmovna lordů jako horní komora Parlamentu Spojeného království judikovala, že Haagsko-visbyská pravidla se použijí i v případě, že si strany ujednají, že smlouva o přepravě bude podléhat náložnímu listu, ale ve skutečnosti však tento dokument vystaven nebude.

Z hlediska formy jsou Haagsko-Visbycké pravidla poněkud stručná a obsahují 16 článků.

Jelikož, jak již bylo výše konstatováno, Haagsko-visbyská pravidla byla více nakloněna samotným dopravcům, kteří většinou pochází z tradičních námořních velmocí a jejichž státy také ratifikovaly tato pravidla (např. Spojené státy americké, Francie, Velká Británie, Řecko apod.), došlo postupem času k vytvoření „opozice“, která započala práce na dalším pokusu unifikace námořního práva. Tentokrát iniciativa a impulz vyšel od Organizace spojených národů (konkrétně od Komise OSN pro obchod a rozvoj – tzv. UNCTAD nebo CNUCED), na jejichž adresu směřovaly mnohé stížnosti chudších zemí agitující za vytvoření rovnováhy na poli mezinárodní námořní dopravy. Výsledkem bylo vypracování Hamburských pravidel o konosamentech.

5.2.2. Hamburská pravidla o konosamentech

5.2.2.1. Přijetí Hamburských pravidel

Dne 31. března 1978 byla v Hamburku přijata Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží (dále jen „Hamburská pravidla“). Tato Úmluva na základě svého čl. 30 odst. 1 vstoupila v platnost dnem 1. listopadu 1992[134] a pro Českou republiku na základě odstavce 2 téhož článku dnem 1. července 1996.

Hamburská pravidla byla vypracována Komisí OSN pro mezinárodní obchodní právo – tzn. UNCITRAL[135].

[134] Čl. 30 odst. 1 Hamburských pravidel stanoví, že tato úmluva nabude platnosti prvního dne měsíce následujícího po uplynutí jednoho roku od data uložení dvacáté listiny o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu. Hamburská úmluva získala dostatečný počet ratifikací pro vstup v účinnost až v roce 1992 (tj. po skoro 14 letech)!

[135] Komise byla založena Rezolucí Valného shromáždění OSN č. 2205(XX) z 17.12.1966, s cílem napomoci odstranit překážky mezinárodního obchodu,

V současné době ratifikovalo tuto Úmluvu 34 států[136]. Seznam těchto států naleznete v příloze této práce. Na okraj bych chtěla jen poznamenat, že většina smluvních států (Českou republiku nevyjímaje) jsou z hlediska námořní přepravy řazeny mezi státy méně významné a jedná se především o ty státy, jejichž subjekty nevlastní lodě a služeb rejdařů využívají. Dle některých autorů[137] tato Úmluva propadla ve smyslu, že ji neratifikovaly žádné významné námořní mocnosti.

5.2.2.2. Rozsah použití Hamburských pravidel

Hamburská pravidla přímo vylučují, aby smluvní strany byly současně smluvními stranami Haagsko-Visbyských pravidel. Toto deklaruje ustanovení čl. 31 odst. 1, které stanoví, že jakmile se stane smluvní stranou této úmluvy kterýkoliv stát, který je stranou Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci

---

a to podporou rozvoje harmonizace a unifikace mezinárodního obchodního práva. Činnost Komise se zaměřuje na sjednávání unifikačních vzorových předpisů, mnohostranných mezinárodních úmluv, legislativních doporučení, poskytování informací o judikátech vycházejících z jednotlivých unifikačních dokumentů, technickou pomoc při provádění právních reforem a na pořádání regionálních a národních seminářů. Valné shromáždění OSN pověřilo Komisi, jako hlavní orgán OSN pro oblast práva, harmonizací a unifikací práva mezinárodního obchodu přípravou nebo novelizací mezinárodních úmluv či vzorových zákonů, koordinací a podporou širšího užití pojmů mezinárodního obchodu, zvyklostí a praxe ve spolupráci s organizacemi, které v této oblasti pracují, podporou co nejširšího přístupu k již přijatým úmluvám a převzetí již existujících vzorových zákonů, napomáháním jednotnému výkladu a aplikaci mezinárodních úmluv a vzorových zákonů v oblasti práva mezinárodního obchodu, shromažďováním a předáváním informací o vnitrostátním právu a jeho vývoji v jednotlivých státech, včetně judikátů, koordinací činnosti a spolupráce s organizacemi, které se zabývají právem mezinárodního obchodu a úzkou spoluprácí s UNCTADem a ostatními orgány OSN (zdroj: http://www.mpo.cz/dokument6470.html).

[136] Stav k 1. kvartálu r. 2010. Zdroj www.uncitral.com.

[137] Např. Honka, H.: United nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea – Scope of Application and Freedem of Contract, předneseno během COLLOQUIUM ON THE ROTTERDAM RULES - ROTTERDAM, SEPTEMBER 21, 2009. Přístupný na: http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=text-speakers-rotterdam-rules-2009.

konosamentů podepsané v Bruselu 25. srpna 1924 (Úmluva 1924), musí notifikovat belgické vládě jako depozitáři Úmluvy 1924 svou výpověď uvedené Úmluvy a přitom prohlásit, že výpověď bude platná od data, kdy tato úmluva pro ně nabude platnost. Odst. 2 tohoto článku dále pokračuje a stanoví, že jakmile tato úmluva nabude platnost podle odstavce 1 čl. 30, depozitář této úmluvy musí oznámit belgické vládě jako depozitáři Úmluvy 1924 datum takového nabytí platnosti a názvy smluvních států, pro něž Úmluva nabyla platnost. Odst. 3 dále stanoví, že ustanovení odstavců 1 a 2 tohoto článku se použijí obdobně pro smluvní státy Protokolu podepsaného 23. února 1968, jímž se mění Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů podepsaná v Bruselu 25. srpna 1924.

I přes tento zákaz stanovují Hamburská pravidla tzv. přechodné období, a to ve svém ustanovení čl. 31 odst. 1, kdy připouští možnost smluvnímu státu, jestliže to pokládá za žádoucí, odložit výpověď Úmluvy 1924 pozměněné Protokolem z roku 1968 nejvýše o dobu pěti let od nabytí platnosti této úmluvy. V takovém případě bude notifikovat belgické vládě svůj úmysl. Během tohoto přechodného období však musí používat vůči smluvním státům tuto úmluvu s vyloučením jakékoliv jiné.

Hamburská pravidla jsou z hlediska formy členěny do sedmi částí (Obecná ustanovení, Odpovědnost dopravce, Odpovědnost odesílatele, Přepravní doklady, Nároky a žaloby, Doplňující ustanovení a Závěrečná ustanovení) a obsahují 34 článků.

Hamburskými pravidly se bude řídit smlouva o námořní přepravě pokud (čl. 2 odst. 1 této Úmluvy):

- přístav nakládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě je na území smluvního státu nebo
- přístav vykládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě je na území smluvního státu nebo

- jeden z přístavů vykládky daných na výběr ve smlouvě o námořní přepravě je skutečným přístavem vykládky a jestliže takový přístav je na území smluvního státu nebo
- konosament nebo jiný dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě, je vydán ve smluvním státě nebo
- konosament nebo jiný dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě, stanoví, že se tato smlouva má řídit ustanoveními této úmluvy nebo právním řádem některého státu, jenž je přijal.

Hamburská pravidla se, stejně jako pravidla Haag-Visby, nepoužijí na smlouvy o nájmu dopravního prostředku. Čl. 2 odst. 3 Hamburských pravidel v této souvislosti stanoví, že ustanovení této Úmluvy nelze použít na smlouvy o provozu lodi a smlouvy o nájmu lodi. Avšak byl-li vydán konosament na základě smlouvy o provozu lodi nebo smlouvy o nájmu lodi, ustanovení této Úmluvy se použijí na takový konosament, jímž se řídí vztahy mezi dopravcem a držitelem konosamentu, který není objednatelem lodi ani jejím nájemcem.

Dle těchto pravidel dopravce odpovídá nejen za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození ale i za škodu, která je způsobena opožděným dodáním. Zde můžeme vidět rozšíření odpovědnosti dopravce ve smyslu Haagsko-Visbyských pravidel.

Hamburská pravidla taktéž obsahují ustanovení týkající se povahy převáženého zboží s tím, že tato pravidla se, na rozdíl od Haagsko-Visbyských pravidel, použijí na všechno zboží včetně přepravy živých zvířat. Hamburská pravidla obsahují podrobné ustanovení týkající se přepravy zboží na palubě lodi a používají za tímto účelem v čl. 9 termín „Palubní náklad“. Tento čl. 9 v odst. 1 stanoví, že dopravce je oprávněn přepravovat zboží na palubě pouze tehdy, jestliže taková přeprava je v souladu s ujednáním s odesílatelem nebo se zvyklostí příslušného obchodního odvětví nebo ji vyžadují obecně závazné právní předpisy. Pravidla také počítají

s tím, že smluvní strany mohou výslovně v náložném listě vyloučit přepravu zboží na palubě (viz. čl. 9 odst. 4 Hamburských pravidel).

5.2.3. UNCITRAL a Rotterdamská pravidla

5.2.3.1. Přijetí Rotterdamských pravidel

Již delší dobu se na mezinárodním poli objevuje snaha o vytvoření jednotných pravidel pro přepravní smlouvu v mezinárodní námořní přepravě nákladu, respektive snaha o nahrazení dvou výše zmíněných úmluv úmluvou novou – modernější, která by reflektovala a lépe odpovídala modernímu námořnímu právu. Tato snaha vyústila v přijetí Úmluvy OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři, která se též zkráceně nazývá podle místa konání diplomatické konference, na které byl dán tento dokument k podpisu, jako „Rotterdamská pravidla". Rotterdamská pravidla byla vypracována, stejně tak jako Hamburská, UNCITRALem.

Úmluva byla přijata 11. prosince 2008 během 63. zasedání Valného shromáždění OSN resolucí A/RES/63/122. Tato Úmluva byla otevřena k ratifikacím pro všechny státy 23. září 2009 na pompézní diplomatické konferenci v Rotterdamu[138] a následně v sídle OSN v New Yorku.

Čl. 94 odst. 1 této Úmluvy stanoví, že Úmluva nabude platnosti prvního dne měsíce následujícího po uplynutí jednoho roku od data uložení dvacáté listiny o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu. Rotterdamská úmluva získala 16 podpisů již během Rotterdamské diplomatické konference[139]. K těmto 16. podpisům přibyl posléze

[138] Více o této konferenci viz. http://www.rotterdamrules2009.com.
[139] Státy, které na Rotterdamské diplomatické konferenci podepsaly Úmluvu jsou: Kongo, Dánsko, Francie, Gabon, Ghana, Řecko, Guinea,

podpis Madagaskaru (25. září 2009), Arménie a Kamerunu (29. září 2009), Nigeru (22. října 2009) a Mali (26. října 2009). Podpisem Nigeru byla splněna podmínka čl. 94 odst. 1 Rotterdamských pravidel pro vstup v platnost.

5.2.3.2. Rozsah použití Rotterdamských pravidel

Rotterdamská pravidla obsahují rovněž ustanovení, že jejich smluvní stát nemůže být zároveň smluvním státem Haagských pravidel pro konosamenty nebo Hamburské úmluvy (čl. 89 Úmluvy). V případě, že některý stát je členským státem některého ze starších instrumentů a chce přistoupit k Rotterdamským pravidlům, je povinen některý z těchto starších instrumentů vypovědět.

Rotterdamská pravidla nejsou tak stručná jako Hamburská pravidla a obsahují 96 článků členěných do 18 částí.

Rotterdamskými pravidly se dle jeho čl. 5 bude řídit smlouva o námořní přepravě zboží, pokud místo přijetí zboží k přepravě a místo dodání zboží leží ve dvou různých státech a pokud ve dvou různých státech leží přístav nakládky a přístav vykládky, za předpokladu, že se alespoň místo přijetí zboží, místo jeho dodání, přístav nalodění nebo přístav vylodění nachází ve smluvním státě Rotterdamských pravidel.

V článku 82 Rotterdamských pravidel se jednoznačně stanovuje, že její ustanovení se nedotýkají platnosti a použitelnosti úmluv o mezinárodní letecké přepravě, přepravě po silnici, po železnici a po vnitrozemských vodních tocích, a to za předpokladu, že taková úmluva o letecké přepravě se dle jejích ustanovení použije na jakoukoli část smlouvy o přepravě, úmluva o přepravě po silnici se použije na zboží, jež zůstává naloženo na silničním dopravním

---

Nizozemí, Nigérie, Norsko, Polsko, Senegal, Španělsko, Švýcarsko, Togo a USA.

prostředku a je naloženo na loď, úmluva o přepravě po železnici se použije dle jejích ustanovení na námořní přepravu coby doplněk přepravy železniční a úmluva o přepravě po vnitrozemských vodních tocích se použije na přepravu bez překládky v rámci vnitrozemské i námořní přepravy. V tomto je zřejmé, že Rotterdamská pravidla jsou modernější a zabývající se i dosud neupravovanou oblastí multimodální přepravy (i když poněkud omezenou, a to na ty dopravy, které mají návaznost na dopravu námořní).

Rotterdamská pravidla převzala systematiku Haagsko-Visbyských pravidel ohledně rozsahu povinností dopravce v námořní přepravě zboží tím, že je stanovila positivně[140].

Rotterdamská pravidla v porovnání s jejími předchůdci jsou modernější a berou větší ohled na životní prostředí – odpovídají tak lépe současnému námořnímu právu, jehož podmínky se od data platnosti Haagsko-Visbyských pravidel a Hamburských pravidel výrazně změnily. V tomto směru Rotterdamská pravidla obsahují instituty, které (vzhledem k době svého vzniku) Hamburská ani Haagsko-Visbyská pravidla neobsahovala – např. elektronické dopravní dokumenty. Další novinkou může být také problematika *volume contracts* (tzv. objemové smlouvy*)*.

Volume contract – objemové smlouvy definují Rotterdamská pravidla jako přepravní smlouvy, která se týkají přepravy určitého množství zboží v sérii přeprav v průběhu sjednaného období. Určení množství může zahrnovat minimální, maximální nebo nějaký jiný určitý rozsah (čl. 1 odst. 1 pravidel[141]). Ohledně těchto smluv bude pojednáno níže v rámci kapitoly 6.2.3.2.1.

---

[140] Hamburská pravidla na rozdíl od těch Haagsko-Visbyských obsahují v čl. 5 odst. 1 odpovědnosti dopravce, které podřazují pod odpovědnostní princip.

[141] Čl. 1 odst. 2 Rotterdamských pravidel: "*Volume contract" means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range*.

6. Princip odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží

6.1. Podmínky odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží

Odpovědnost dopravce v jednotlivých úmluvách unifikujících mezinárodní námořní právo se liší.

Podmínky odpovědnosti dopravce tak, jak byly vyjmenovány výše, lze použít i pro námořní přepravu zboží.

Obecně a pro zjednodušení lze říci, že vznik odpovědnosti dopravce v mezinárodní přepravě (včetně přepravy námořní) je možný v případě, že dojde kumulativně ke splnění následujících podmínek:

- Dopravce poruší povinnost (popř. více povinností) ze závazkového právního vztahu - ze smlouvy o přepravě – dopravce nepřepraví zboží takovým způsobem, jak bylo ve smlouvě o námořní přepravě zboží ujednáno (tzn. ve smluveném úseku, řádně a včas) nebo poruší jiné povinnosti přímo ve smlouvě neuvedené, ale pro něj vyplývající z některé z mezinárodněprávních úmluv (či národních úprav v případě jejich použití).
- Porušením povinnosti dopravce ze smlouvy o přepravě zboží vznikne škoda.
- Mezi porušením povinnosti dopravce ze smlouvy o přepravě zboží a vzniklou škodou existuje příčinná souvislost.
- Existence zavinění. Tato podmínka musí být splněna pouze v případě, kdy je odpovědnost založena na subjektivním principu, což je ohledně smlouvy o námořní přepravě zboží splněno.

– Neexistují zde důvody, pro které by mohla být dopravcova odpovědnost vyloučena.

6.1.1. Porušení povinnosti ze smlouvy o přepravě zboží

Dříve bylo již stručně řečeno, že pokud dopravce nepřepraví zboží způsobem sjednaným v přepravní smlouvě, poruší tak ustanovení této přepravní smlouvy a z toho, za splnění dalších podmínek, se může odvíjet i jeho odpovědnost. Povinnosti dopravce nevyplývají jen ze smlouvy ale i z Hamburských a Haagsko-Visbyských pravidel (tzn. obecně z existence povinnosti dopravce vyplývající z objektivního práva).

Povinnosti dopravce jsou ve srovnání s povinnostmi uživatele přepravy (přepravce neboli odesílatele) početnější. Dopravce má povinnosti týkající se samotného dopravního prostředku – lodi, povinnosti týkající se trasy (cesty) a také povinnosti vůči samotnému přepravovanému zboží. Dále je velmi důležitou povinností povinnost tzv. náležité odborné péče.

Existují zde ale i jiné povinnosti dopravce. Příkladem může být povinnost dopravce na žádost odesílatele vystavit odesílateli konosament (čl. 14 odst. 1 Hamburských pravidel). Jelikož se jedná o dílčí povinnosti , které nelze, vzhledem k jejich povaze podřadit pod žádnou z níže uvedených kategorií, dovolím si je ponechat stranou.

Mezi povinnosti uživatele přepravy patří například zaplacení úplaty za přepravu (pokud dojde k porušení této povinnosti svědčí dopravci zadržovací právo) nebo informační povinnost vůči dopravci (např. informační povinnost ohledně povahy zboží, porušení této povinnosti může ve svém důsledku vést až k zničení zboží – toto právo má kapitán v případě, že se zboží jeví jako nebezpečné). Dle čl. 12 Hamburských pravidel odesílatel neodpovídá za ztrátu, kterou utrpěl dopravce nebo další dopravce, nebo za poškození, které

utrpěla loď, pokud taková ztráta nebo poškození nebyly způsobeny zaviněním nebo nedbalostí odesílatele, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců. Ani žádný zaměstnanec nebo zmocněnec odesílatele neodpovídá za takovou ztrátu nebo poškození, pokud ztráta nebo poškození nebyly způsobeny jeho zaviněním nebo nedbalostí.

6.1.1.1. Povinnosti dopravce ohledně dopravního prostředku

Předmětem smlouvy o přepravě zboží není samotné plavidlo jak je tomu u smlouvy o nájmu (nebo provozu) dopravního prostředku. Přesto ale dopravní prostředek – v našem případě námořní loď – představuje jakýsi nepřímý předmět smlouvy o námořní přepravě zboží. Na rozdíl od smlouvy o nájmu (nebo provozu) dopravního prostředku nemusí být v případě smlouvy o námořní přepravě dopravní prostředek předem identifikován. To, co zde rozhoduje, je, aby předmětné zboží bylo náležitě přepravováno (tzn. co nejvhodnějším způsobem, který odpovídá povaze zboží). Z tohoto nepřímo vyplývá, že dopravce, aby zaručil přepravení zboží co nejvhodnějším způsobem, musí disponovat lodí, která je ve stavu schopném plavby - loď schopna plavby jak fyzicky (tzn. v dobrém technickém stavu a tudíž zaručující bezpečnou přepravu zboží), tak „právně“ dle příslušných (správních) norem státu, pod jehož vlajkou pluje[142].

6.1.1.2. Povinnosti dopravce ohledně trasy (plavby)

Povinnosti dopravce týkající se trasy vyplývají z náložního listu. Náložný list jako dokument, který je průkazem o uzavření smlouvy o námořní přepravě a o tom, že dopravce převzal zboží

[142] Francouzská právní teorie v souvislosti s tímto zdůrazňuje, že se jedná o odpovědnosti za způsob (jako protipólu odpovědnosti za výsledek) neboli *responsabilité de moyen*.

nebo je naložil, a jímž se dopravce zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu, je v případě smlouvy o námořní přepravě klíčovým dokumentem. Dopravce je povinen trasu, která v konosamentu uvedena, dodržet a v zásadě ji neměnit, a to ani zakotvením v jiném než konečném přístavu[143]. Důvodů nalezneme hned několik, ať již je to opožděné dodáním zboží nebo zvyšující se riziko, že dojde k hromadné havárii.

Toto pravidlo samozřejmě neplatí bezvýjimečně. Výjimkou může být například porucha na dopravním prostředku, počasí, které přinutí posádku zakotvit v přístavu na trase nebo samozřejmě již výše zmíněná hromadná havárie. V případě, že loď se musí z některého důvodu na své trase zastavit a „neplánovaně" zakotvit v přístavu, dopravce musí zabezpečit, aby nedošlo ke zpoždění s dodávkou zboží. V případě, že situace si žádá, aby loď zůstala déle v přístavu (například z důvodu poruchy na plavidle), musí dopravce zajistit náhradní dopravní prostředek.

Veškerá manipulace (nemluvě o poplatcích za ukotvení lodí v přístavu) je ale velmi drahá a dopravci tak vznikají další náklady. Existují ale případy, kdy dopravce tyto náklady hradit nemusí, ale tyto jsou následně hrazeny buď odesílatelem nebo příjemcem. Tak je tomu ve všech případech, kdy mezinárodní úmluvy předpokládají možnost zbavení se odpovědnosti dopravce. Např. čl. 5 odst. 6 Hamburských pravidel stanoví, že dopravce neodpovídá za škodu s výjimkou případu společné havárie, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastaly v důsledku opatření k záchraně života nebo rozumných opatření k záchraně majetku na moři.

[143] Tomuto „mezipřistání" se v námořní mluvě říká rejda.

6.1.1.3. Povinnosti dopravce ohledně přepravovaného zboží

Ve smyslu Hamburských a Haagsko-Visbyských pravidel má dopravce zboží po dobu uvedenou v těchto úmluvách ve „své péči". Žádná z těchto úmluv nestanoví, jaké jsou vlastnosti této péče. Francouzská právní úprava (zákon z roku 1966) stanoví (čl. 38 zákona z roku 1966), že dopravce musí poskytnou zboží běžnou přiměřenou péči podle zvyklostí z přístavu nakládky (*les soins ordinaires conformes aux usages ordinaires au port de chargement)*.

V případě smlouvy o námořní přepravě zboží, je předmětem této smlouvy samotné zboží, a proto mu bude dopravcem věnována daleko větší pozornost než je tomu v případě smlouvy o nájmu (nebo provozu) dopravního prostředku.

Ze smlouvy o přepravě zboží přímo vyplývá dopravcova povinnost předat příjemci zboží v takovém stavu v jakém mu bylo svěřeno odesílatelem. Je v zájmu obou smluvních stran přesně popsat stav přepravovaného zboží v konosamentech, tak aby si ho příjemce mohl důkladně zkontrolovat[144]. Přímo z ustanovení čl. 16 odst. 2 Hamburských pravidel pak vyplývá, že jestliže dopravce nebo jiná osoba vydávající konosament v jeho zastoupení opomene poznamenat na konosamentu zjevný stav zboží, má se za to, že poznamenala na konosamentu, že zboží bylo v zjevně dobrém stavu.

6.1.1.4. Povinnost náležité odborné péče

Povinnost náležité odborné péče souvisí se smluvní odpovědností za škodu na přepravovaném zboží. Tato povinnost se uplatní během doby, kdy má dopravce předmětné zboží ve své péči.

[144] V praxi se ale většinou setkáme s obecným popisem zboží v konosamentech – viz např. konosament v příloze, kde se pouze obecně stanoví, že předmětem smlouvy o přepravě jsou dámské boty a dále stanoví jejich počet a celková váha zásilky.

Odborná péče není v platném právu nijak vymezena, ale může bát definovaná jako péče, kterou je dopravce schopen vyvinout vzhledem ke svým odborným zkušenostem a poznatkům svého oboru s tím, že je žádoucí tuto péči vykládat objektivně[145].

Právě hledisko náležité péče (*due dilingence*, *diligence raisonnable*) bylo jednou z klíčových „novinek" *Harter Act*.

Hledisko náležité péče (ve smyslu due diligence – péče, kterou lze požadovat od řádného dopravce) bylo následně převzato Bruselskou úmluvou a dále se jím také inspirovala Hamburská pravidla.

Čl. 3 odst. 1 Haagsko-Visbyských pravidel stanoví, že dopravce je povinen postupovat s náležitou péči při uvedení lodí do stavu plavbyschopnosti[146]. Čl. 3 odst. 1 této Úmluvy dále stanoví, že dopravce je povinen (…) postupovat řádným a pečlivým způsobem při nakládce, manipulaci, ukládce, přepravě, úschově, opatrování a výkladce přepravovaného zboží.

Během příprav první verze Bruselské úmluvy (v původním znění Haagských pravidel) z roku 1924 bylo v rámci diskuze poznamenáno, že dopravce má povinnost vykonávat náležitou péči jen před počátkem cesty. Pokud tedy během cesty přestane loď být plavbyschopnou, je to jedním z důvodů exkulpace dopravce (čl. 4 odst. 2 Bruselské úmluvy - viz níže). Předmětem dokazování následně bude, zda dopravce opravdu vynaložil veškerou náležitou péči při uvedení plavidla do stavu plavbyschopnosti[147].

---

[145] Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985, s. 39.

[146] Čl. 4 odst. 1 Bruselské úmluvy: „*...Due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy...".*

[147] Ani výklad tohoto pojmu není jednotný. Anglické soudy (např. v kauze (1962) *The Muncaster Castle versus Lloyd´s Rep*.) povinnost náležité péče vykládali velice striktně, kdy judikovaly, že tuto povinnost má dopravce sice jen na počátku cesty, ale pokud dojde k poruše lodi během cesty, má se za to, že dopravce porušil svou *due diligence* již před vyplutím z přístavu. Francouzské soudy jsou v tomto ohledu méně striktní.

6.1.2. Povaha a vznik škody

Škodou (*dommage, dommage matériel*) se v obecné teorii práva rozumí každá majetková (materiální – hmotná) újma (ztráta), kterou lze objektivně vyjádřit (vyčíslit) obecným ekvivalentem, tj. penězi[148].

Základním dělením škody je její třídění na:

- škodu skutečnou (reálnou – *damnum emergens*) a
- to, co poškozenému z jeho majetkové sféry ušlo, neboli ušlý zisk (*lucrum cessans*).

V této kapitole se budeme postupně věnovat povaze škody, okamžiku vzniku škody a otázce dokazování škody.

6.1.2.1. Povaha škody

Povaha škody v námořní přepravě zboží vychází ze základního členění škody v obecné právní teorii, tak jak bylo zmíněno výše.

Škoda může mít povahu škody na samotném přepravovaném zboží (zde se bude jednat o *damnum emergens*). Tato škoda může být způsobena samotnými přepravními podmínkami (např. zboží je špatně zajištěno proti posunutí a posunutím dojde k jeho znehodnocení) nebo přírodními vlivy, které na plavidlo působí (např. mořská voda či déšť podmočí přepravované zboží a tím ho znehodnotí). Škoda na samotném přepravovaném zboží může být také způsobena prodloužením ve smlouvě předpokládané doby přepravy (např. zboží – typicky banány – je dopraveno do místa dodání opožděně a mezitím toto zboží podlehne zkáze).

[148] Švestka, J., Dvořák, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné 2, 5. aktualizované vydání, Wolters Kluwer, Praha, 2009, s. 398 a n.

Čl. 5 odst. 1 Hamburských pravidel stanoví, že dopravce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškozením.

Škoda na samotném přepravovaném zboží může mít povahu zjevných vad (škody) nebo povahu vad skrytých.

Hamburská pravidla v ustanovení čl. 19 odst. 1 stanoví povinnost příjemce předat dopravci písemné oznámení o ztrátě nebo poškození, specifikující obecnou povahu takové ztráty nebo poškození, nejpozději v pracovní den po dni, kdy bylo zboží předáno příjemci, takové předání zboží je průkazem, pokud nebude prokázán opak, že dopravce vydal zboží, jak je popsáno v přepravním dokladu nebo, jestliže takový doklad nebyl vydán, že jej vydal v dobrém stavu.

V případě skrytých vad je příjemce písemně oznámit takovéto vady nebo poškození dopravci do 15 dnů následujících po dni, kdy zboží bylo předáno příjemci.

Pod škodu na přepravovaném zboží můžeme dále podřadit samotnou ztrátu zboží. V tomto případě se rozlišuje ztráta veškerého přepravovaného zboží nebo ztráta částečná. Pokud dopravce „ztratí“ jen část zboží rozlišuje se opět zda se jedná o ztrátu zjevnou či nikoliv a v souvislosti s tímto se zde upravují výše zmíněné lhůty k uplatnění výtek (tj. nejpozději v pracovní den po dni, kdy bylo zboží předáno příjemci v případě zjevných ztrát, anebo do 15 dnů následujících po dni, kdy zboží bylo předáno příjemci v případě, že dojde ke skrytým škodám – ztrát).

Narozdíl od částečných ztrát zboží se při ztrátě veškerého přepravovaného zboží uplatní ustanovení týkající se nesplnění povinnosti dodat zboží příjemci. Hamburská pravidla v této souvislosti v čl. 5 odst. 3 obsahuje fikci, kdy se zboží považuje za ztracené. Toto ustanovení stanoví, že osoba oprávněná k uplatnění nároku za ztrátu zboží může považovat zboží za ztracené, jestliže nebylo dodáno do 60 po sobě jdoucích dnů následujících po uplynutí doby pro dodání s tím, že dobou dodání se rozumí jak doba výslovně sjednaná ve smlouvě, tak doba, ve které by to bylo rozumné požadovat od pečlivého dopravce s ohledem na okolnosti případu.

Škoda může být také způsobena v majetkové sféře příjemce (zde se bude jednat o *lucrum cessans*). Tato situace může nastat např. v případě opožděného dodání zboží, kdy příjemci vznikne škoda tímto pozdním dodáním, a to například jelikož stroje, které potřeboval ke kultivaci pozemku jsou dodány po sezóně nebo náhradní díl, který měl bát dopraven v určitém čase pozdním dodáním zmaří jeho další zakázku apod.

Hamburská pravidla v této souvislosti výslovně stanoví, že dopravce odpovídá i za opožděné dodání (čl. 5 odst. 1 této úmluvy).

Je také třeba poznamenat, že oba druhy škod (jak škoda skutečná, tak ušlý zisk) jsou na sobě nezávislé, nuže existence jedné z nich není podmínkou pro vznik druhé a naopak[149]. Obě škody mohou vzniknout a existovat současně a v případě, že tomu tak je, uplatní se zásada plné náhrady škody[150].

6.1.2.2. Okamžik vzniku škody

Okamžik vzniku škody hraje klíčovou roli při odpovědi na otázku, zda dopravce za škodu odpovídá či nikoliv. Okamžik škody se bude ve většině případů překrývat s dobou, kdy je dopravce za zboží odpovědný (viz níže). Toto pravidlo ale nebude platit bezvýhradně. Škoda se totiž může projevit i v době, kdy již sice dopravce odpovědný ex lege nebo ex contractus není, ale tato škoda vznikne jako důsledek nějaké události, která nastala v době, kdy dopravce byl za zboží odpovědný.

[149] Blíže také rozsudek Nejvyššího soudu České republiky Odon15/1996.
[150] Více viz Knappová, M., Švestka, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné, ASPI, Praha, 2002, s. 446 a n.

6.1.2.3. Otázka dokazování vzniklé škody

Obecně lze říci, že důkazní břemeno tíhne na dopravci. Ustanovení čl. 5 odst. 1 Hamburských pravidel např. stanoví, že dopravce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči, jak je stanoveno v článku 4, pokud dopravce neprokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům. To, že dokazování dopravce, že on škodu nezavinil, vyplývá ze samotného principu subjektivní odpovědnosti, kdy se toto zavinění dopravce presumuje, dokud se neprokáže opak.

Existují ale i případy, kdy důkazní povinnost má osoby, která nárok na náhradu škody uplatňuje. Důkazem může být např. ustanovení čl. 5 odst. 4 písm. a) Hamburských pravidel. Toto ustanovení výslovně stanoví, že dopravce odpovídá za ztrátu zboží nebo jeho poškození nebo za opožděné dodání, jejichž příčinou byl požár, jestliže osoba uplatňující nárok prokáže, že požár vznikl zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců.

V tomto ohledu jsou velmi zajímavá Haagsko-Visbyská pravidla, která stanoví povinnost spolupráce mezi dopravcem a příjemce. Ustanovení čl. 4 odst. 6 alinea 5 stanoví, že dopravce a příjemce musí navzájem spolupracovat, aby byla provedena kontrola zboží a kontrola počtu balení. V této oblasti nezůstávají ani Hamburská pravidla pozadu a stanoví, že v případě jakékoli skutečné nebo předpokládané ztráty nebo poškození dopravce a příjemce si musí vzájemně poskytnout všechny přiměřené podmínky pro kontrolu a přepočítání zboží.

Na závěr této kapitoly je třeba uvést, že v případě, že dojde k soudnímu sporu, se ve většině případů se provádí důkaz znaleckým posudkem.

6.1.3. Příčinná souvislost mezi porušením povinnosti a vzniklou škodou

Vztah příčinné souvislosti (*kauzálního nexu*) je výstižně definován Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky vydaným pod sp.zn.: 25 Cdo 1437/2006 dne 20. 3. 2008. Nejvyšší soud České republiky judikoval, že o vztah příčinné souvislosti se jedná, vznikla-li škoda následkem porušení právní povinnosti škůdce či právem kvalifikované okolnosti, tedy je-li jeho jednání a škoda ve vzájemném poměru příčiny a následku, a tudíž je-li doloženo, že nebýt protiprávního úkonu (škodné události), ke škodě by nedošlo. Byla-li příčinou vzniku škody jiná skutečnost, odpovědnost za škodu nenastává; příčinou škody může být jen ta okolnost, bez jejíž existence by škodný následek nevznikl. Přitom nemusí jít o příčinu jedinou, nýbrž stačí, jde-li o jednu z příčin, která se podílí na nepříznivém následku, o jehož odškodnění jde, a to o příčinu podstatnou. Je-li příčin, které z časového hlediska působí následně (jde o tzv. řetězec postupně nastupujících příčin a následků), více, musí být jejich vztah ke vzniku škody natolik propojen, že již z působení prvotní příčiny lze důvodně dovozovat věcnou souvislost se vznikem škodlivého následku. Časové hledisko pak není rozhodujícím a jediným kritériem a příčinnou souvislost nelze zaměnit za souvislost časovou, neboť újma může být důsledkem škodné události, i když nevznikla v době škodné události, ale později.

Na závěr k příčinné souvislosti zbývá snad jen dodat, že ke vzniku odpovědnosti nestačí pouhá pravděpodobnost existence příčinné souvislosti, ale existence příčinné souvislosti musí být vždy bezpečně prokázána.

6.1.4. Zavinění

Zavinění jak bylo definováno výše, je další podmínkou vzniku odpovědnosti dopravce v námořní přepravě a je také, s ohledem na princip subjektivní odpovědnosti dopravce, velmi důležitým kritériem při jejím řešení.

Čl. 5 odst. 1 Hamburských pravidel stanoví, že dopravce odpovídá za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy zboží bylo v jeho péči, jak je stanoveno v článku 4, pokud dopravce neprokáže, že on, jeho zaměstnanci nebo zmocněnci podnikli všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby bylo zabráněno události a jejím následkům.

Ze slovního obratu „(…) *pokud dopravce neprokáže, že* (…)" jasně vyplývá, že Hamburská pravidla jsou založena na principu presumované subjektivní odpovědnosti dopravce[151].

Čl. 17 odst. 1 Rotterdamských pravidel stanoví, že dopravce je odpovědný za ztrátu nebo poškození zboží, případně za zpoždění s jeho dodáním, pokud se žalobci (nejčastěji přepravci/odesilateli) podaří prokázat, že škoda vznikla v době, kdy měl dopravce zboží ve své péči. Odst. 2 tohoto článku navíc stanová, že dopravce se odpovědnosti zprostí (plně nebo částečně) prokázáním, že okolnost (či okolnosti) za kterých došlo ke vzniku škody nebo zpoždění,

[151] Velmi zajímavý se v tomto ohledu jeví práce na přípravě Hamburských pravidel, kdy došlo ke sporům ohledně vlastního odpovědnostního principu této úmluvy. Sám přípravný výbor se rozdělil na dva tábory. Jedni zastávali názor, že tato formulace je vyjádřením subjektivního odpovědnostního principu, jiný z této dikce dovozovali, že daná úprava má blízko k objektivní odpovědnosti. Vzhledem k těmto dvěma odlišným postojům byla nakonec vypracována a k úmluvě připojena zvláštní příloha, tzv. Všeobecná dorozumění, která výslovně uvádí, že odpovědnost dopravce v této úmluvě je založena na principu presumovaného zavinění (více viz. Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985, s. 26 a n.).

nezavinil (případně, že je nezavinila některá z osob, za něž dopravce odpovídá). Odpovědnost dopravce je zde tedy (stejně jako v Hamburské úmluvě) konstruována na principu presumovaného zavinění.

Haagsko-Visbyská pravidla v čl. 4 odst. 1 také zakotvují presumovanou subjektivní odpovědnost dopravce.

6.2. Odpovědnost dopravce jako důsledek porušení povinnosti vyplývající ze smlouvy o přepravě

V institutu odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží se nejvíce projevuje ona nerovnost v postavení objednatele přepravy a samotného dopravce. Na tomto místě je třeba znovu zdůraznit, že právě tato nerovnost byla impulzem pro vydání *Harter Act* ve Spojených státech amerických a následně pro unifikaci námořní přepravy zboží v podobě mezinárodních úmluv. Prvotním cílem Bruselské úmluvy bylo nevyváženost vztahu mezi uživatelem přepravy a dopravcem vyrovnat a vyloučit možnost smluvních ujednání, kterými se dopravce zbavuje zcela své odpovědnosti. Toto se zcela tvůrcům Bruselské úmluvy (včetně dvou protokolů) nepovedlo, a proto na popud chudších států vznikla Hamburská pravidla.

Odpovědnost dopravce má tři zásadní vlastnosti:

- Odpovědnost dopravce je odpovědností, která se předpokládá (*la responsabilité presumée*).
- Odpovědnosti se dále dopravce může zbavit (*posibilité d´exonération*) a
- nakonec tato jeho odpovědnost je odpovědností omezenou (*la responsabilité limitée*). Toto omezení spočívá ve finančních limitech, které se v mezinárodních úmluvách unifikujících mezinárodní námořní právo značně liší.

V následujících kapitolách bude podrobněji rozvedena problematika výše zmíněných třech vlastností odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží. Budou zmíněny její konkrétní atributy, které jsou vlastní právě námořní přepravě. Prvním z nich bude institut presumpce odpovědnosti. Dále se budeme zabývat důvody vyloučení odpovědnosti a v poslední řadě se zamyslíme nad limitací odpovědnosti dopravce.

6.2.1. Presumpce odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží

Jak jsme si vysvětlili již kapitole věnující se právní odpovědnosti, tato odpovědnost může být založena na dvou principech. Princip, na němž je odpovědnost založena, dle Pauknerové[152], obecně vyjadřuje, zda je či není pro vznik odpovědnosti určující zavinění odpovědného subjektu. Odpovědnost může vycházet jak z principu založeném na zavinění (v tomto případě mluvíme o odpovědnosti subjektivní), tak z principu, kde zavinění svou roli nehraje (odpovědnost, která vzniká bez ohledu na zavinění).

Z hlediska odpovědnosti dopravce hraje klíčovou roli odpovědnost subjektivní, která je vymezena taxativně stanovenými exkulpačními důvody. V tomto případě se zavinění nedokazuje, ale presumuje, a proto se mluví o presumpci odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží[153]. V případě, že dojde ke sporu, zavinění (ve smyslu, zda dopravce zavinil) není předmětem samotného dokazování, ale toto zavinění dopravce se předpokládá a je dále na něm prokázat své nezavinění.

Ve smlouvě o námořní přepravě zboží je koncepce odpovědnosti přísnější než koncepce odpovědnosti ve smlouvě o nájmu nebo provozu lodi, kde je zavinění předmětem dokazování a

[152] Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985, s. 15.
[153] *La responsabilité présumée.*

v případě, že není zavinění pronajímatele lodi prokázáno, má se za to, že škodu nezavinil.

K „aktivaci" odpovědnosti dopravce dojde v okamžiku, kdy zboží není do místa určení dopraveno ve lhůtě stanovené smlouvou o přepravě nebo je sice dopraveno ve lhůtě, ale nenachází se ve stavu, který odpovídá konosamentu (náložnímu listu). V tomto případě se předpokládá, že dopravce se dopustil porušení a je za toto porušení plně právně odpovědný.

Ve francouzské právní teorii[154] se mluví o „oslabené odpovědnosti za výsledek". Odpovědnost je oslabená proto, že existuje celá škála důvody, pomocí kterým se dopravce může z této odpovědnosti vyvinit – tzn. může prokázat existenci důvodů, které jeho odpovědnost vylučují.

Následující oddíly se budou věnovat dvou specifickým institutům odpovědnosti dopravce v námořní přepravě – vyloučení z odpovědnosti (exkulpační důvody) a omezení odpovědnosti dopravce (limity náhrady škody).

Na úvod je ale třeba poznamenat, že vyloučení z odpovědnosti a omezení odpovědnosti dopravce se vztahují na jakoukoliv žalobu proti dopravci pro ztrátu nebo poškození zboží, na něž se vztahuje smlouva o námořní přepravě bez ohledu na to, zda žaloba se opírá o smlouvu nebo o mimosmluvní odpovědnost (čl. 4 bis odst. 1 Haagsko-Visbyských pravidel[155] a čl. 7 odst. 1 Hamburských pravidel).

[154] Např. Vialard, A.: Droit maritime, PUF, Paris 1997. Vialard je jedním z největších odborníků a znalců současného francouzského námořního práva.

[155] Čl. 4 bis odst. 1 Haagsko-Visbyckých pravidel: „*The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort".*

6.2.2. Důvody vyloučení odpovědnosti dopravce

Pod pojem důvody vyloučení odpovědnosti můžeme zařadit jednak exkulpační (důvody vyloučení odpovědnosti dopravce v užším smyslu) a jednak liberační důvody. Jak již bylo výše zmíněno, exkulpace je možná v případě, že na daný právní vztah se aplikuje subjektivní princip odpovědnosti za zavinění. Naproti tomu, liberační důvody jsou uplatitelné v případě objektivní odpovědnosti (relativní).

I přesto, že objektivní odpovědnost dopravce se v platném mezinárodním námořním právu nevyskytuje, považuji ale za zajímavé tyto důvody alespoň obecně vymezit.

6.2.2.1. Liberační důvody

Liberační důvody lze definovat jako důvody, jejichž prokázáním je možno ve výslovně zákonem stanovených případech se zprostit objektivní odpovědnosti. Při objektivní odpovědnosti, jak jsem již podotkla, nemá otázka zavinění žádný význam, a není proto možné vyvinění (exkulpace).

Důvodem pro možnost jinak odpovědného subjektu se z této odpovědnosti liberovat je, že v opačném případě by výlučná odpovědnost za veškerá rizika byla pro příslušný subjekt neúnosně tíživá a ve svých důsledcích by mohla nežádoucím způsobem přispívat k retardaci společensky potřebného podnikání a jiných potřebných aktivit[156].

S uplatněním objektivního principu s možností liberace se v mezinárodním obchodním právu můžeme setkat např. v Úmluvě OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží podepsaná ve Vídni v roce 1980 a vstupující v platnost pro Českou republiku dne 1. 1.

[156] Knappová, M., Švestka, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné, ASPI, Praha, 2002, s. 429.

1993[157]. Tato Úmluva stanoví objektivní odpovědnost prodávajícího, který odpovídá za nesplnění povinnosti bez ohledu na to, zda nesplnění povinnosti vyplývající z kupní smlouvy zavinil či nikoliv. Dle této Úmluvy (konkrétně dle ustanovení čl. 79 odst. 1) se prodávající nebo kupující (Úmluva používá pojem strana) své odpovědnosti zprostí (liberuje se) jen, pokud prokáže, že toto nesplnění bylo způsobeno překážkou, která

- nezávisela na její vůli a ohledně které nebylo možno rozumně očekávat, že
- by s ní strana počítala v době uzavření kupní smlouvy, nebo že
- by tuto překážku nebo její důsledky strana odvrátila nebo překonala.

Čl. 80 Vídeňské úmluvy o smlouvách o mezinárodní koupi zboží dále stanoví, že strana nemůže uplatňovat nároky z nesplnění povinností druhou stranou v rozsahu, v kterém bylo způsobeno jednáním nebo opomenutím první strany.

V námořním právu se liberační důvody uplatní například v případě odpovědnosti majitele lodi ve smyslu Úmluvy podepsané v Bruselu dne 29. listopadu 1969 o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené ropným znečištěním. Tato úmluva zakotvuje objektivní odpovědnost majitele lodi. Liberační důvody, které zbavují majitele lodi jeho odpovědnosti jsou např. vyšší moc (*force majeure*), válečné události, zavinění třetí osoby nebo zavinění státní autority. Tato úmluva také zakotvuje povinnost majitele svou loď pojistit a mít na palubě dokument, který předmětnou sjednanou pojistnou smlouvu dokládá. Dále tato úmluva stanoví omezení odpovědnosti majitele lodi s tím, že stanoví horní hranici odškodnění fixovanou na devadesát miliónů speciálních zúčtovacích jednotek[158].

[157] Publikace ve Sbírce zákonů pod č. 160/1991 Sb.
[158] Pojem viz níže v oddíle omezení odpovědnosti dopravce dle přepravní smlouvy.

6.2.2.2. Možnost exkulpace

Exkulpace je po použití liberačních důvodům druhou možností, jak jinak odpovědný subjekt porušení povinnosti není za škodu odpovědný. Na rozdíl od liberačních důvodů, které se uplatní v případě uplatnění principu objektivní odpovědnosti, se exkulpace použije v situacích, kdy se na daný právní vztah aplikuje princip subjektivní odpovědnosti. Jak jsem si již dříve vysvětlili, v případě subjektivní odpovědnosti s možností exkulpace se zavinění subjektu odpovědnosti presumuje.

Na první pohled se může zdát, že odpovědnost ležící na dopravci je veliká (vzhledem k tomu, že doprava se uskutečňuje na moři a dopravce „dává v sázku" jak velký majetek tak i životy svého personálu). Ve skutečnosti tomu ale tak není, jelikož v námořním právu existuje celá řada exkulpačních důvodů vyloučení odpovědnosti dopravce.

Obecně k uplatnění vyloučení odpovědnosti v praxi dochází v případě, že se naplním právem předvídaná okolnost, situace nebo stav.

Vyloučení odpovědnosti není ve všech v této disertační práci studovaných právních úpravách totožné. Právě kvůli důvodům vyloučení odpovědnosti dopravce se světové velmoci rozdělili na dva oddíly- na oddíl Hamburských pravidel a oddíl Haagsko-Visbyských pravidel (tzn. Bruselské úmluvy). Níže si postupně budeme analyzovat tyto rozdílné přístupy.

Vyloučení odpovědnosti dopravce dle Hamburských pravidel

Hamburská pravidla ohledně důvodů vyloučení odpovědnosti dopravce volí obecnou odpovědnost založenou na důkazu, že se dopravce nedopustil chyby.

Ustanovení čl. 5 odst. 4 Hamburských pravidel v této souvislosti stanoví, že dopravce odpovídá :

- za ztrátu zboží nebo jeho poškození nebo za opožděné dodání, jejichž příčinou byl požár, jestliže osoba uplatňující nárok prokáže, že požár vznikl zaviněním nebo nedbalostí dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců.

  V souvislosti s požárem Hamburská pravidla (čl. 5 odst. 4 písm. b)) dávají Hamburská pravidla možnost osobě uplatňující nárok nebo dopravci, v souladu s praxí námořní přepravy provést prohlídku za účelem zjištění příčiny a okolností požáru a dát k dispozici na požádání dopravce a osoby uplatňující nárok kopii zprávy inspektora.
- za takovou ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, o nichž osoba uplatňující nárok prokáže, že nastaly v důsledku zavinění nebo nedbalosti dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců tím, že nebyla podniknuta všechna opatření, která mohla být rozumně požadována, aby požár byl uhašen a jeho následky vyloučeny nebo zmírněny.

Důkazní břemeno v případě uplatnění odpovědnosti ve smyslu čl. 5 odst. 4 má tedy osoba, která uplatňuje nárok na škodu.

Hamburská pravidla obsahují pouze dva přesně vymezené důvody (na rozdíl od Haagsko-Visbyských pravidel jak si ukážeme níže), kdy dopravce za škodu neodpovídá. Jedním z důvodů je uskutečnění opatření k záchraně života a druhým jsou rozumná opatření k záchraně majetku na moři. Dopravce dle čl. 5 odst. 6 pravidel neodpovídá za škodu s výjimkou případu společné havárie, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastaly v důsledku opatření k záchraně života nebo rozumných opatření k záchraně majetku na moři.

Hamburská pravidla také obsahují jeden specifický důvod omezení odpovědnosti dopravce v přepravě živých zvířat[159]. Čl. 5 odst. 5 těchto pravidel stanoví, že pokud jde o živá zvířata, dopravce neodpovídá za ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, které vyplývají ze zvláštních nebezpečí vlastních takovému druhu přepravy. Jestliže dopravce prokáže, že splnil všechny zvláštní pokyny, které mu dal odesílatel ohledně zvířat, a že za daných okolností případu ztráta, poškození nebo opožděné dodání mohou být připisovány takovým nebezpečím, má se za to, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání tak byly způsobeny, pokud se neprokáže, že ztráta, poškození nebo opožděné dodání nastaly zcela nebo zčásti v důsledku zavinění nebo nedbalosti dopravce, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců.

Hamburská pravidla dále v čl. 5 odst. 7 obsahují řešení případů, kdy dojde k souběhu zavinění nebo nedbalosti dopravce a jiné příčiny. V tomto případě dopravce odpovídá pouze v rozsahu, v jakém ztrátu, poškození nebo opožděné dodání lze připisovat takovému zavinění nebo nedbalosti, za podmínky, že dopravce prokáže částku připadající na ztrátu, poškození nebo opožděné dodání, kterou takovému zavinění nebo nedbalosti nelze připisovat.

Vyloučení odpovědnosti dopravce dle Haagsko-visbyských pravidel

Specifické případy, kdy dochází k vyloučení odpovědnosti dopravce, jsou více než v Hamburských pravidlech upraveny v Haagsko-Visbyských pravidlech[160], která uvádí přímo 17 případů,

[159] Zde si jen připomeňme, že ohledně živých zvířat se žádné omezení v Haagsko-Visbyských prvidlech neuplatní, jelikož tato právní úprava se na živé zvířata nevztahuje.

[160] Je velmi zajímavé, že i někteří ze signatářských států Hamburských pravidel se inspirovaly Haagsko-Visbyskými pravidly v oblasti vyloučení odpovědnosti dopravce se specifikací přesných důvodů exkulpace a zakomponovaly je do svým vnitrozemských právních norem. Toto je případ například Tuniska, které jako jeden z prvních států přijaly Hamburskou úmluvu a svou vnitrostátní legislativu (*Code de Commerce Maritime* –

kdy dojde k vyloučení odpovědnosti dopravce. Tyto důvody vyloučení odpovědnosti nejsou v této právní úpravě přiliž systematicky řazeny. Vlastně lze říci, že Haagsko-Visbyská pravidla upravují obsáhlý katalog případů, kdy je odpovědnost dopravce vyloučena.

Odpovědnost dopravce se nevztahuje na škody způsobené těmito okolnostmi:

– Nautické zavinění (čl. 4 odst. 2 písm. a) Haagsko-Visbyských pravidel) – *La faute nautique.*
Nautické zavinění osoby zúčastněných na provozu dopravního prostředku lze charakterizovat jako zavinění ve vedení lodi a správě lodi. Příkladem nautického zavinění může být naražení lodi na břeh přístavu v době kotvení a ztráta celého nákladu cukru rozpuštěním ve vodě[161] - tudíž okolnosti spočívající ve špatné manipulaci s lodí – nebo špatné přečtení mapy kapitánem a následné naražení lodi na mořské dno.
Nautické zavinění je v mnoha moderních právních úpravách již vypouštěno (nautické zavinění nepřevzala ani Hamburská pravidla). Je to především z důvodu technického zdokonalování námořní lodí využívaných k námořní přepravě. Dříve (počátky můžeme pozorovat v době průmyslové revoluce) bylo výjimky z odpovědnosti dopravce používáním námitky nautického zavinění hojně využíváno. Bylo tomu

obchodní námořní zákoník, který obsahuje obsáhlý a podrobný popis vztahů vyplývajících z námořní přepravy) s těmito pravidly harmonizovaly. Tunisko se od Hamburských pravidel „odchýlilo“ právě v oblasti exkulpačních důvodů. Část důvodů přejímá z Haagsko-Visbyských pravidel (celkem 10 důvodů narozdíl od 18, se kterými počítají Haagsko-Visbyská pravidla).

[161] Věc odvolacího soudu v Rouen 15/02/90 – Comarin CAAT DMF 91, s. 201.

především proto, že kapitán lodi byl osobou nezávislou na vlastníku lodi/dopravci a mnohdy neměl k dispozici technické zařízení (ať již navigační nebo komunikační), které by plavbu činily bezpečnější. Kapitán tedy svůj postup/rozhodnutí nemohl s vlastníkem lodi konzultovat. V dnešní době se již nautické zavinění jako výjimka z odpovědnosti dopravce přiliž neobjevuje a má se za to, že kapitán je podřízeným samotného dopravce a také jeho zástupcem a jeho rozhodování/jednání je rozhodováním/jednáním samotného dopravce.

– Požár (čl. 4 odst. 2 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel).

  Požár jeden z nejhojněji používaných důvodů vyloučení odpovědnosti dopravce. V tomto případě se dopravce zbaví odpovědnosti pokud se prokáže, že ke škodě na zboží došlo v příčinné souvislosti s požárem[162], a to v době, kdy bylo zboží v jeho péči. Tato klausule se samozřejmě ale neuplatní v případě, že požár byl zapříčiněn chybou nebo zanedbáním povinnosti dopravce (a v tomto smyslu se také vyjadřují Haagsko-Visbyská pravidla). Je tedy jasné, že jednou z podmínek je požár – tzn. oheň, a to buď na palubě lodi nebo např. ve skladech dopravce. Pokud tedy škoda na zboží byla způsobena pouze kouřem, tento zprošťovaní důvod se nepoužije. V této souvislosti René Rodière uvádí, že v případě, že škoda je způsobena kouřem, který ale následně přejde v oheň, tento exkulpační důvod lze s úspěchem uplatnit.

[162] Poucelet, M.: Le transport maritime sous connaissement, Presse universitaire de Montréal, Montréal, 1972, s. 118 a n.

– Nebezpečí nebo nehoda na moři nebo jiných splavných vodách (čl. 4 odst. 2 písm. c) Haagsko-Visbyských pravidel).

  Nebezpečí nebo nehoda na moři nebo jiných splavných vodách je třeba odlišit od zásadu „vyšší moci“ (*force majeure*). Znakem tohoto důvodu vyloučení odpovědnosti dopravce nemusí být, na rozdíl od vyšší moci, jeho nepředvídatelnost a neodolatelnost.

– Boží moc/zásah boží moci (čl. 4 odst. 2 písm. d) Haagsko-Visbyských pravidel).

  Zásah boží moci je třeba chápat ve smyslu náhody (např. blesk).

– Válečný akt (čl. 4 odst. 2 písm. e) Haagsko-Visbyských pravidel).

  Válečným aktem podle Bruselské úmluvy není třeba chápat jen válku ve smyslu mezinárodního práva veřejného. Válečným aktem se zde zamýšlí i například zásah pirátů nebo ostatních více či méně organizovaných skupin.

– Jednání/čin veřejného nepřítele (čl. 4 odst. 2 písm. f) Haagsko-Visbyských pravidel).

– Omezení způsobené karanténou (čl. 4 odst. 2 písm. h) Haagsko-Visbyských pravidel).

– Jednání nebo opomenutí přepravce nebo vlastníka zboží, jeho agenta nebo zástupce (čl. 4 odst. 2 písm. i) Haagsko-Visbyských pravidel).

– Stávky, výluky nebo zastavení nebo omezení práce, ať už částečné nebo celkové (čl. 4 odst. 2 písm. j) Haagsko-Visbyských pravidel).

  Do veškerých úkonů, které se uskutečňují v souvislosti s námořní přepravou, je bezpodmínečně zapojeno velké množství personálu, a to jak pozemského tak námořního. Hladký průběh přepravy je někdy ohrožen stávkami nebo jinými výlukami, které mohou mít konečný vliv na zájmy samotného uživatele přepravy. V případě použití tohoto zprošťovacího důvodu postačí důkaz příčinné souvislosti mezi stávkou (výlukou) a škodou v majetkové sféře osoby, která nárok na náhradu škody uplatňuje.

– Nepokoje a občanské vzpoury (čl. 4 odst. 2 písm. k) Haagsko-Visbyských pravidel).

– Záchrana nebo pokus o záchranu života nebo majetku na moři (čl. 4 odst. 2 písm. l) Haagsko-Visbyských pravidel).

– Ztráta v hromadné hmotnosti nebo jakékoliv jiné ztráty nebo škody vyplývající ze skryté závady, vlastnosti nebo vady zboží (čl. 4 odst. 2 písm. m) Haagsko-Visbyských pravidel).

– Nedostatečné balení (čl. 4 odst. 2 písm. n) Haagsko-Visbyských pravidel).

  Povinnost, aby bylo zboží opatřeno vhodným a dostatečným obalem, tíhne na uživateli přepravy (pokud ovšem si smluvní strany v konkrétním případě nedohodnou něco jiného). Dále je třeba uvést, že

pojmem „nedostatečné balení“ se zde rozumí i jakákoliv absence balení.

Dopravce má ve smyslu Haagsko-Visbyských pravidel povinnost uplatnit při přejímání zboží od uživatele přepravy veškerá námitky, které vůči balení má. Tyto námitky musí být následně poznačeny do konosamentu. V případě, že tak učiní, důkazní břemeno (ve smyslu důkazu, že se dopravce dopustil chyby) tíhne na příjemci. Pokud tak neučiní, důkazní břemeno nese sám dopravce a musí prokázat, že škodu způsobenou nedostatečným balením nezavinil.

- Nedostatečné nebo nevhodné značení (čl. 4 odst. 2 písm. o) Haagsko-Visbyských pravidel).
- Skryté vady, které nelze zjistit ani s vynaložením náležité péče (čl. 4 odst. 2 písm. p) Haagsko-Visbyských pravidel).
- Jakékoli jiné příčiny vzniklé bez zavinění dopravce, nebo bez zavinění zástupců nebo zaměstnanců dopravce (čl. 4 odst. 2 písm. q) Haagsko-Visbyských pravidel).

Vyloučení odpovědnosti dopravce dle francouzského zákona z roku 1966

Francouzský zákon z roku 1966 se ve velké míře inspiroval Bruselskou úmluvou. Na rozdíl od této úmluvy ale nejde tak do detailů a uvádí „pouze“ devět případů, kdy se dopravce může své odpovědnosti zprostit.

Vyloučení odpovědnosti dopravce v návrhu Rotterdamských pravidel

Dopravci je v čl. 17 dost. 3 Rotterdamských pravidel dána celá škála důvodů, při jejichž prokázání se odpovědnosti zcela nebo z části zprostí. Některé tyto exkulpační důvody jsou velice blízké důvodům dle Haagsko-Visbyských pravidel. Z těchto důvodů můžeme uvést např. „zásah boží moci“, válku, ozbrojený konflikt, požár na lodi, snahu zachránit život či majetek na moři, rozumná opatření k zabránění škodám na životním prostředí či stávku.

I při prokázání některého z důvodů uvedených v čl. 17 odst. 3 Rotterdamských pravidel má osoba uplatňující nárok na náhradu škody možnost prokázat, že dopravcem prokázaná okolnost (důvod vyloučení jeho odpovědnosti) vznikla nebo k jejímu vzniku přispělo dopravcovo zavinění.

Velmi zajímavý je také čl. 17 odst. 5 Rotterdamských pravidel, který stanoví, že dopravce je i přes uplatnění některého z důvodu uvedeného v ustanovení čl. 17 odst. 3 (tj. v článku stanovujícím exkulpační důvody) za škodu na zboží nebo jeho ztrátu anebo zpoždění odpovědný pokud osoba uplatňující nárok na náhradu škody (žalobce - *claimant*) prokáže, že škoda na zboží, jeho ztráta nebo zpoždění s dodáním bylo pravděpodobně způsobena mj. nedostatečnou způsobilostí lodi k plavbě či její nedostatečnou personální či technickou vybaveností.

6.2.3. Omezení odpovědnosti dopravce – limity náhrady škody

6.2.3.1. Institut limitů náhrady škody

Omezení odpovědnosti dopravce je velmi důležitým institutem, který je hojně uplatňován v námořním právu[163].

[163] Limity odpovědnosti dopravce se vyskytují i v jiných druzích přeprav. Kromě Haagských a Hamburských pravidel omezením odpovědnosti dopravce se zabývají např.: Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1929 (tzv. Varšavská konvence) stanovující odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zboží,

Již v době počátků průmyslové revoluce, kdy úprava vztahů vyplývajících ze smlouvy o námořní přepravě zboží podléhala výlučně ustanovení této smlouvy (tedy aplikovala se zásada smluvní volnosti) se dopravci snažili (a to převážně úspěšně) začlenit do smluv klausule, které by jejich odpovědnost za škodu omezovaly. Lze se shodnout na tom, že tento stav byl nežádoucí a byl jedním z impulzů pro unifikaci smlouvy o námořní přepravě prostřednictvím kogentních ustanovení mezinárodních úmluv.

Už při přípravě *Harter Act* se naskytla otázka, jak problém smluvní volnosti v oblasti limitace náhrady škody dopravce eliminovat. Řešení se naskýtala dvě. Jedním řešení byl kompletní zákaz veškerých limitů náhrad škody a druhým dále uznání existence těchto omezení odpovědnosti a jejich regulace stanovením maximálního stropu/částky. Postupným historickým vývojem, zvyšující se hodnotou přepravovaných zásilek a tlakem nejrůznějších svazů a lobbyistických skupin dopravců a uživatelů přepravy se přistoupilo k druhému řešení a vyvinul se institut omezení odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží.

Jak již bylo výše zmíněno, dopravce je obecně odpovědný za ztrátu, poškození či, při použití Hamburských nebo Rotterdamských pravidel, pozdní doručení zboží. V případě, že se na odpovědnost dopravce neaplikuje některé z ustanovení vyloučení odpovědnosti (viz výše – dle Hamburských nebo Haagsko-Visbyských pravidel) nebo v případě, že osoba uplatňující nárok na náhradu škody

---

Úmluva o sjednocení určitých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999 (tzv. Montrealská konvence), stanovující odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zboží, Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) z roku 2001, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 2 SDR za kilogram zásilky nebo 666,67 SDR za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, popřípadě 1500 SDR za kontejner bez uloženého zboží a dále 25000 SDR za zboží uložené v kontejneru, Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) z roku 1956, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 8,33 SDR za kilogram zboží, Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1980, včetně Protokolu z roku 1999 (obsahující přípojek CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží), zakládající odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zásilky.

prokáže, že dopravce škodu zavinil, je dopravce odpovědný za ztrátu, poškození či pozdní doručení zboží (zásilky). Omezení odpovědnosti dopravce – tzv. limity náhrady škody – má na jedné straně garantovat rozsah odpovědnosti dopravce a podpořit tak jeho ochotu přebírat značné riziko vyplývající z přepravy hodnotově významných zásilek, na druhé straně pak zaručovat odesílatelům, popřípadě příjemcům, že ztracená, popřípadě poškozená zásilka bude ze strany dopravce určitým způsobem odškodněna, což se týká i případů prodlení s dodáním zásilky, popřípadě jednotlivý kus, popř. zásilku jako celek v limitovaném rozsahu[164].

V případě, že přistoupíme na to, že prvním způsobem, kdy se dopravce může zbavit odpovědnosti za škodu, je existence celé řady exkulpačních klausulí, pak institut limitu odpovědnosti dopravce představuje poslední „laskavost" vůči tomuto námořnímu dopravci.

Omezení odpovědnosti dopravce ve smyslu limitace náhrady škody vyplývající z titulu smlouvy o přepravě zboží může být považována za doplňkovou. Této odpovědnosti může v jistých případech předcházet odpovědnost provozovatele lodi. U provozovatelů lodí je jejich odpovědnost limitována více méně na stejném principu jako odpovědnost dopravce v námořní přepravě zboží (tzn. existuje zde nějaký strop, který výše náhrady škody nemůže, ovšem i zde s určitými výjimkami, překročit).

Limit náhrady škody představuje určitý strop přesně definovaný zákonem, který, v případě, že dopravce za škodu bude odpovědný, nemůže být překročen. I z tohoto pravidla ovšem existují výjimky, které můžeme rozdělit do dvou kategorií. Prvním kategorií je smluvní úprava výše odpovědnosti dopravce a druhou pak úmysl nebo hrubá nedbalost dopravce způsobit ztrátu, poškození nebo opoždění.

---

[164] Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol.: Limity odpovědnosti dopravce – srovnání dle druhu přepravy, in E-bulletin dopravního práva, únor 2009, 1. vydání, s. 6.

Pauknerová[165] v této souvislosti hovoří o hranicích náhrady škody, které se mohou překročit nebo prolomit. Poté záleží na konkrétních právních úpravách, jak tuto otázku vyřeší.

6.2.3.2. Neuplatnění limitů náhrady škody

6.2.3.2.1. Smluvní úprava výše odpovědnosti dopravce

Limit náhrady škody představuje právo dopravce, které ale dopravce nemusí využít. Tomu tak bude v případě, že dopravce a odesílatel uzavřou dohodu, kterou stanoví vyšší hranici jeho odpovědnosti (čl. 6 odst. 4 Hamburských pravidel, čl. 5 Haagsko-Visbyských pravidel). Z této úpravy vyplývá, že dohoda může pouze tuto odpovědnost rozšířit, a to nad limit stanovený úmluvami.

Další možností, kdy se limit náhrady škody stanovený úmluvami nepoužije, bude použití tzv. prohlášení o ceně (*Déclaration de valeur*). Prohlášením o ceně se právní úprava limitace náhradní škody paralyzuje[166]. Prohlášení o ceně musí být učiněno samotným odesílatel před naloděním a zároveň musí být výše ceny uvedena v konosamentu (čl. 4 odst. 5 Haagsko-Visbyských pravidel). V případě, že dojde ke ztrátě nebo zničení zboží během přepravy, dopravce odpovídá za zboží do výše ceny, která je uvedena v konosamentu – tedy v tomto prohlášení o ceně.

V tomto ohledu je ale třeba upozornit na dvě úskalí, která souvisí s použitím prohlášení o ceně. Jedním z nich je okolnost, že odesílatel uvede v prohlášení cenu, která neodpovídá skutečné ceně přepravovaného zboží. V tomto případě se dopravce může bránit tím, že dokáže skutečnou cenu přepravovaného zboží. Druhá okolnost

[165] Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985, s. 40.
[166] Vialard, A.: Droit maritime, PUF, Paris 1997, s. 421.

spočívá v tom, že odesílatel uvede vědomě nepravdivý údaj. Jak jsme si již výše řekli, tato okolnost je jednou z exkulpačních klauzulí a dojde k celkovému vyloučení odpovědnosti dopravce (a to dokonce i tehdy, kdy zde nebyl vztah příčinné souvislosti mezi špatným údajem o ceně a škodě způsobené na zboží).

Možnost stranám upravit smluvně odpovědnost dopravce dávají i Rotterdamská pravidla, která v čl. 59 odst. 1 stanoví, že limitace odpovědnosti dle této Úmluvy se uplatní kromě případů, kdy hodnota zboží uvedená odesílatelem ve smlouvě mezi odesílatelem a dopravcem je vyšší (tzn. uvedena unilaterálně odesílatelem ale samozřejmě se souhlasem dopravce) nebo ve smlouvě uzavřené mezi odesílatelem a dopravcem je částka omezení odpovědnosti dopravce vyšší. Tedy dopravce může pouze svou odpovědnost rozšířit.

S tímto ustanovením souvisí i čl. 79 Rotterdamských pravidel (*General provisions*[167]), ve kterém se objevuje zásada, že, stručně řečeno, strany nemohou zúžit nebo vyloučit odpovědnost dopravce smluvně. Z tohoto zákazu existuje výjimka v podobě tzv. objemových smluv (*volume contracts*[168]). Čl. 80 Rotterdamských pravidel (*Special Rules for volume contracts*) stanoví, že bez ohledu na čl. 79 (tedy bez

[167] Pro přesnost uvádím oficiální znění čl. 79 Rotterdamských pravidel:
1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.
2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
(b) Directly or indirectly excludes limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.
[168] Definice viz kapitola 5.2.3.2 této práce.

ohledu na zákaz zúžení nebo vyloučení odpovědnosti dopravce dle této Úmluvy), objemová smlouva dle této úmluvy uzavřená mezi dopravcem a odesílatelem může rozšířit nebo zúžit práva, povinnosti dopravce nebo jeho odpovědnost. Odchýlení se od zákazu zúžení povinnosti dopravce nebo jeho odpovědnosti je možný jen při splnění následujících podmínek:

- Smlouva přímo stanoví, že tento *volume contract* se odchyluje od Úmluvy.
- *Volume contract* je jednotlivě sjednán (*individually negotiated*).
- Odesílateli je dána možnost a je upozorněn na to, že má možnost uzavřít smlouvu o přepravě, která odpovídá této Úmluvě bez jakýkoliv derogací (tzn. že má možnost uzavřít smlouvu bez použití ustanovení čl. 80 tykající se objemových smluv).
- Derogace není obsažena v jiném dokumentu, který smlouva o přepravě odkazuje nebo není obsažena v adhezní smlouvě.

Vzhledem k tomuto ustanovení, může tedy docházet k tomu, že dopravce může za podmínek čl. 80 Rotterdamských pravidel svou odpovědnost zúžit na „prosté minimum“. Z dikce tohoto ustanovení vyplývá, že dopravce nemůže svou odpovědnost zcela vyloučit (smlouva může stanovit „*greater or lesser rights, obligations and liabilities*“).

6.2.3.2.2. Úmysl/ nedbalost dopravce způsobit ztrátu, poškození nebo opoždění

O ztrátě práva na limitaci odpovědnosti z důvodu úmyslného jednání nebo nedbalosti dopravce hovoří jak Hamburská tak Haagsko-Visbyská pravidla.

Čl. 4bis odst. 4 Haagsko-Visbyských pravidel pak stanoví, že dopravce se nemůže dovolávat limitace své odpovědnosti, pokud se prokáže, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím takového jednání, a to s úmyslem způsobit škodu nebo z nedbalosti s vědomím, že škoda pravděpodobně vznikne.

Hamburská pravidla v čl. 8 odst. 1 stanoví, že dopravce není oprávněn k výhodám omezení odpovědnosti, jestliže se prokáže, že ztráta nebo poškození nebo opožděné dodání nastaly v důsledku dopravcova jednání nebo opominutí, učiněných v úmyslu způsobit takovou ztrátu, poškození nebo opoždění nebo z hrubé nedbalosti a s vědomím, že pravděpodobně taková ztráta, poškození nebo opoždění nastane.

Ve stejném smyslu jako Hamburská pravidla hovoří i Rotterdamská pravidla v ustanovení čl. 61 odst. 1.

6.2.3.3. Výše limitů náhrady škody

Výše limitů náhrady škody bezprostředně ovlivňuje celkové hodnocení právní úpravy odpovědnosti a zpravidla přímo souvisí se zakotveným odpovědnostním principem[169].

Nejprve je třeba si vysvětlit význam tzv. zúčtovací jednotky. Tato jednotka představuje zvláštní právo čerpání (*Special Drawing Rights -SDRs, Droits de tirage spéciaux – DTS*) tak, jak bylo definováno Mezinárodním měnovým fondem. Zvláštní právo čerpání (dále jen „SDR“) bylo zavedeno Mezinárodním měnovým fondem v roce 1969 k zajištění potřebné výše mezinárodních rezerv, odpovídající aktuální potřebě mezinárodního obchodu – SDR mělo doplňovat úlohu tehdejších rezervních aktiv (zlato, USD). Hodnota SDR byla zpočátku definována jako rovnocenná 0.888671 gramů ryzího zlata, které v té době odpovídal jednomu americkému dolaru. Následně

[169] Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985, s. 40.

bylo SDR nově definováno jako koš měn, který se dnes skládá z eura, japonského jenu, britské libry a amerického dolaru. SDR se vypočítá jako součet specifických částek ze čtyř výše uvedených měn v amerických dolarech, a to na základě směnných kurzů citovaných každý den v poledne na londýnské burze.

SDR je jak jednotnou měnovou a účetní jednotkou užívanou v rámci Mezinárodního měnového fondu, při některých složitějších transakcích i v soukromém sektoru a v mezinárodních úmluvách – typicky např. pro omezení odpovědnosti dopravce/provozovatele dopravního prostředky v právních vztazích vyplývající z mezinárodní dopravy.

Omezení odpovědnosti dopravce dle Hamburských pravidel

Hamburská pravidla limit náhrady škody upravují v čl. 6 odst. 1 a stanoví, že dopravcova odpovědnost za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození je omezena na částku odpovídající 835 zúčtovacím jednotkám za kus nebo za jinou přepravní jednotku nebo 2,5 zúčtovacím jednotkám za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží, podle toho, co je vyšší.

Hamburská pravidla také počítají s možností, že smluvními stranami úmluvy se mohou stát i státy, které nejsou členy Mezinárodního měnového fondu. Tyto státy mohou pro výpočet limitů odpovědnosti dopravců používat 12 500 peněžních jednotek za kus nebo jinou přepravní jednotku nebo 37,5 peněžních jednotek za kilogram hrubé hmotnosti zboží s tím, že tato peněžní jednotka odpovídá šedesáti pěti a půl miligramu zlata při ryzosti devět set tisícin.

Při výpočtu konkrétní výše omezení odpovědnosti dopravce se provedou dva výpočty. Za prvé to bude výpočet za kus nebo jinou přepravní jednotku a za druhé to bude vypočet dle kilogramu hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží. Vyšší částka následně stanoví maximální výši odpovědnosti dopravce.

Dle Rodièra výklad pojmu zásilka není tak těžký jako výklad pojmu jednotka. Rodière nabízí následující tři koncepce výkladu jednotky:

- Za prvé se může jednat o materiální jednotku se zřetelem k povaze zboží (tzv. *commodity unit*).
- Dále lze jednotku chápat jako materiální jednotku používanou v daných právních předpisech – tzv. námořní jednotka (*shipping unit*).
- Za třetí se jednotkou může myslet ideální jednotka vyjádřená v konkrétní hmotnosti používaný pro stanovení úplaty za dopravu (*freight unit*).

Rodière se přikládání k druhému výkladu pojmu jednotka, jelikož „toto nejlépe zajistí právní jistotu obou stran. Strany přesně ví, čeho se mají držet a vyhnout se tak „literárnímu" stanovení přepravní jednotky v konosamentu" [170]. Tuto koncepci převzala i Hamburská úmluva (viz výše - čl. 6 odst. 1 Hamburských pravidel).

Omezení odpovědnosti dopravce dle Haagsko-Visbyských pravidel

Haagsko-Visbyská pravidla v čl. 4 odst. 5 písm. a) stanoví, že dopravce není odpovědný za ztrátu nebo poškození zboží v celkové výši přesahující 666,67 zúčtovacích jednotek za balení nebo jednotku nebo 2 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží, podle toho, která je vyšší. Zúčtovací jednotkou se ve smyslu Haagsko-Visbyských pravidel myslí SDR.

Stejně jako Hamburská pravidla se zde používá pravidlo stanovení limitu, které je výhodnější pro osobu uplatňující náhradu škody (tedy pro odesílatele nebo příjemce).

[170] Rodière, R., Pontavice, E.: Droit maritime, 12e édition, Dalloz, Paris, 1997, s. 302.

Pro demonstraci výpočtu limitu náhrady škody lze uvést tento příklad:

Kontejner, ve které je zásilka přepravovaná, obsahuje 2000 přepravních beden s flakóny parfémů. Každá přepravní bedna váží pět kilo. Dojde k havárii, neuplatní se žádný z exkulpačních důvodů a je dokázáno, že celá zásilka parfémů byla zničena. Dopravce je tedy povinen nahradit způsobenou škodu. V jeho případě se ale uplatní omezení odpovědnosti a provede se přepočet na kila a na balení (v souladu Haagsko-Visbyskými pravidly).

Přepočtem na kila dostaneme: 2000 (beden) x 5 (kilo) x 2 (SDR) = 20 000 SDR

Přepočtem na balení dostaneme: 2000 (beden – balení) x 666,67 (SDR) = 1 333 340 SDR.

Zde můžeme vidět, že rozdíly v počtech mohou být opravdu velké. S poukazem na tento výpočet a na zásady limitů odpovědnosti dopravce dle Haagsko-Visbyských pravidel se tedy v tomto konkrétním případě uplatní přepočet na balení a uplatní se náhrada škody ve výši 1 333 340 SDR (přepočítaná na konkrétní měnu kurzem platným ke dni zaplacení náhrady škody).

Limitace odpovědnosti námořního dopravce byla dle původních Haagských pravidel z roku 1924 (tzn. ve znění před platností „dodatkových“ protokolů z let 1968 a 1979) stanovena na částku 100 liber šterlinků s tím, že se jí měla na mysli měnová jednotka ve zlaté hodnotě za kus či jednotku ztraceného či poškozeného zboží. Čl. 9 odst. 2 Úmluvy umožňoval, aby jednotlivé státy nahradily v rámci svého právního řádu náhradovou jednotku, tj. libru šterlinků, jinou měnou v přepočtu odpovídajícím náhradové povinnosti dle čl. 4 odst. 5 a násl. této Úmluvy. Tohoto ustanovení pak jednotliví signatáři hojně využili. Je třeba dále poznamenat, že i tento přepočet se uplatní, jelikož ne všichni signatáři Haagských pravidel ratifikovali protokoly z let 1968 a 1979 a tudíž i zde se

uplatní výše zmíněná a vysvětlená zásada nejmenšího jmenovatel (*La petite dénomination commune*).

Omezení odpovědnosti dopravce dle návrhu Rotterdamských pravidel

Omezení odpovědnosti v návrhu Rotterdamských pravidel v ustanovení čl. 59 stanoví, že dopravce je odpovědný za porušení svých závazků podle této Úmluvy nejvýše do 875 zúčtovacích jednotek (SDR) na balení nebo jinou přepravní jednotku, nebo 3 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti zboží, podle toho, která částka je vyšší.

Dvojí limitace odpovědnosti dopravce - vlastníka lodi

Co se omezení odpovědnosti vlastníků námořních lodí týče, tento institut upravovala Mezinárodní úmluva o omezení odpovědnosti vlastníků námořních plavidel podepsané dne 10. října 1957 v Bruselu (dále jen „Bruselská úmluva z roku 1957“).

Odpovědnost vlastníka námořní lodi zde byla založena po anglosaském vzoru na principu fondu omezujícího odpovědnost (*fonds de limitation, limitation fund*). Tento princip spočívá v tom, že vlastník lodi konsignuje určitou sumu peněz, která je určena výlučně na náhradu škody, která by mohla být způsobena jeho lodí. Pokud je v konkrétním případě výše škody nižší než tento limit, vlastník nahradí jen škodu skutečnou. Původní ohlas na tuto Úmluvu byl pozitivní a Bruselská úmluva z roku 1957 byla široce ratifikovaná. Pro Francouzskou republiku vstoupila Úmluva v platnost v roce 1959. Bruselská úmluva z roku 1957 se ale postupem času ukázala jako nedostačující, a proto ji řada států vypověděla. Francie vypověděla Bruselskou úmluvu z roku 1957 v roce 1987, a to v souvislosti s námořní havárií *Torrey Canyon*. Systém fondu omezení

odpovědnosti ve znění Bruselské úmluvy z roku 1957 se ukázal jako nedostatečný pro náhradu škod na životním prostředí.

Tato nehoda byla impulzem pro IMO jednat. IMO vypracovalo Úmluvu o omezení odpovědnosti za námořní nároky, která byla podepsána 19. listopadu 1976 v Londýně (dále jen „Londýnská úmluva“)[171]. Tato Úmluva také vycházela z principu fondu omezujícího odpovědnost. Londýnská úmluva je na rozdíl od Bruselské úmluvy z roku 1957 obecnější a neaplikuje se pouze na škody, za které jsou odpovědní majitelé lodí, ale i pronajímatelé, rejdaři, kapitáni lodí nebo osoby pracující v přístavech.

Londýnskou úmluvou se také inspirovala evropská legislativa a zakomponovala její principy např. do Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky nebo do Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/35/ES ze dne 21. dubna 2004 o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí.

Hamburská a Haagsko-Visbyská pravidla upravují výši omezení odpovědnosti dopravce, který, jak již bylo výše zmíněno, je vypočítán za kus (balení) nebo za jinou přepravní jednotku nebo za kilogram hrubé hmotnosti (v závislosti na tom, jaká částka je vyšší).

Ani jedna z těchto právních úprav nevylučuje obecnou odpovědnost vlastníků dopravního prostředků.

Hamburská pravidla tuto odpovědnost nevylučují a přímo stanoví, že tato úmluva neupravuje práva a povinnosti dopravce, dalšího dopravce a jejich zaměstnanců a zmocněnců, které byly

[171] Tuto Úmluvu následovaly další, z nichž mohu zmínit např. Mezinárodní úmluvu ze dne 27. listopadu 1992 o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené ropným znečištěním, Mezinárodní úmluvu ze dne 27. listopadu 1992 o zřízení Mezinárodního fondu pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním nebo Mezinárodní úmluvu ze dne 3. května 1996 o odpovědnosti a náhradě za škodu v souvislosti s přepravou nebezpečných a škodlivých látek po moři.

stanoveny v mezinárodních úmluvách nebo vnitrostátním právem vztahujícím se na omezení odpovědnosti vlastníků námořních lodí (čl. 25 odst. 1 Hamburských pravidel).

Pravidla Haag-Visby v čl. 8 stanoví, že ustanovení této Úmluvy se nedotýká práv, povinností a omezení náhrady škody dopravce jako vlastníka lodi[172]. Vývoj institutu odpovědnosti vlastníka námořního plavidla je minimálně stejně zajímavý jako tento samotný institut. V této disertační práci ale nemáme přiliž prostoru se jím zabývat a tak se soustředíme na obecné zásady této odpovědnosti.

A jak tedy omezení odpovědnosti vlastníka lodi ovlivňuje samotnou odpovědnost dopravce, respektive jeho omezení odpovědnosti? V případě, že je dopravce současně vlastníkem lodi, může využít dvojí limitace náhrady škody. První omezení bude vůči této osobě působit z titulu vlastníka lodi a druhého omezení může vlastník-dopravce využít z titulu odpovědnosti dopravce dle Hamburských respektive Haagsko-Visbyských pravidel.

Srovnání omezení dopravce dle jednotlivých úmluv:

Haagská pravidla	Haagsko-Visbyská pravidla	Hamburská pravidla	Rotterdamská pravidla
GBP 100 za kus	**2 SDR za kg nebo 666,67 SDR za kus**	**2,5 SDR za kg nebo 835 SDR za kus**	**3 SDR za kg nebo 875 SDR za kus**

[172] Čl. 8 Haagsko-Visbyckých pravidel přesně zní: „*The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of vessels.*".

6.2.4. Trvání odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží

Velmi významnou kapitolou při řešení otázky, zda je dopravce za škodu na zásilce zodpovědný či nikoliv, bude bezpochyby stanovení doby odpovědnosti dopravce – tzn. určení časového úseku, během kterého bude dopravce za škodu na zásilce odpovídat.

Právě při řešení otázky trvání odpovědnosti dopravce se také dotkneme aplikace kolizních ustanovení mezinárodního práva soukromého. Právní úpravy mezinárodních úmluv unifikujících námořní přepravy upravují dobu odpovědnosti odlišně a tudíž použití kolizních ustanovení bude nevyhnutelné ohledně těch časových úseků, na které se v konkrétním případě použitá mezinárodní úmluva nevztahuje.

Hamburská pravidla a doba trvání odpovědnosti

Odpovědnost dopravce za zboží podle této úmluvy zahrnuje dobu, po kterou je zboží v péči dopravce v přístavu nakládky, během přepravy a v přístavu vykládky (Čl. 4 odst. 1 Hamburských pravidel).

Hamburská pravidla dále specifikují, co se rozumí pojmem „mít ve své péči“. Dle této Úmluvy se má za to, že dopravce má zboží ve své péči

- od doby, kdy převzal zboží od odesílatele nebo osoby, jednající v jeho zastoupení; nebo od úředního orgánu nebo jiné třetí osoby, které zboží musí být předáno za účelem jeho odeslání v souladu se zákonem nebo předpisy platnými v přístavu nakládky,
- do doby, kdy vydal zboží tím, že zboží předal příjemci nebo v případech, kdy příjemce nepřejímá zboží od dopravce, tím, že je dal k dispozici příjemci v souladu se smlouvou nebo s právem nebo se zvyklostí

příslušného obchodního odvětví platnými v přístavu určení nebo tím, že předal zboží úřednímu orgánu nebo jiné třetí osobě, kterým zboží musí být předáno v souladu se zákonem nebo předpisy platnými v přístavu.

Doba, kdy dopravce převzal zboží od odesílatele (a tedy doba, kdy je dopravce dle Hamburských pravidel za zboží odpovědný) zahrnuje například i dobu, kdy je zboží stále v přístavu naložení a je třeba je uskladnit. V případě, že právní předpisy přístavu nakládky stanoví povinnost, aby zboží před naložením se podrobilo určité kontrole (např. veterinární, potravinářské, celní, policejní apod.), pak dopravce za zboží odpovídá již od okamžiku předání těmto orgánům.

Doba odpovědnosti dopravce je kogentní ustanovením a tudíž se od ní nemohou smluvní strany odchýlit. Výjimkou může být samozřejmě rozšíření/zvýšení odpovědnosti dopravce a jeho povinností ve smyslu čl. 23 odst. 2 Hamburských pravidel[173].

Haagsko-Visbyská pravidla a délka trvání odpovědnosti

Haagsko-Visbyská pravidla a odpovědnost dopravce s tímto spojená se uplatní, na rozdíl od Hamburských pravidel, od počáteční nákladky do konečné výkladky zboží (*de palin à palin, from tackle to tackle*). Jen v tomto časovém intervalu je tedy dopravce dle této Úmluvy za zboží odpovědný. Dle ustanovení čl. 7 Haagsko-Visbyských pravidel ale nic nebrání dopravci ani přepravci v tom, aby mezi sebou uzavírali dohody, které trvání této odpovědnosti rozšiřují[174].

[173] Čl. 23 odst. 2 Hamburských pravidel stanoví, že nehledě na ustanovení odstavce 1 tohoto článku dopravce může zvýšit svou odpovědnost a své povinnosti podle této úmluvy.

[174] Čl. 7 Haagsko-Visbyských pravidel doslova stanoví: „*Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to,*

Z této úpravy lze dovodit, že minimální trvání odpovědnosti dopravce (tj. od nakládky do výkladky) je kogentní. Haagsko-Visbyská pravidla dále dávají smluvním stranám smlouvy o přepravě možnost vybrat si, zda dobu, která přesahuje dobu trvání odpovědnosti dopravce dle této Úmluvy rozšíří smluvně (tj. dle zásady smluvní volnosti, ať již se rozhodnou o použití Haagsko-Visbyských pravidel i mimo tento časový úsek nebo aplikují jinou právní úpravu) anebo ponechají řešení odpovědnosti režimu kolizních norem mezinárodního práva soukromého.

V souvislosti s Haagsko-Visbyskými pravidly a trváním odpovědnosti dopravce si neodpustím neuvést jako příklad rozhodnutí odvolacího soudu z Rouen ze dne 9. září 2005 ve věci zvané „HORSEA“[175].

V této věci probíhala přeprava syrových krevet v chladícím kontejneru z Kolumbie do francouzského přístavu Le Havre. Po připlutí do přístavu se chladící kontejner s krevetami vyložil a následně se umístil do překladiště, kde měl být podroben v souladu s pravidly Evropských společenství veterinární kontrole. „Někdo“ ale zapomněl chladící kontejner zapojit do elektrického vedení a v souvislosti s tím se syrové krevety jako potravina podléhající rychlé zkáze také rychle (ještě před veterinární kontrolou) zkazily.

Příjemce se následně dožadoval náhrady škody na dopravci, který požadoval zase náhradu škody na přístavním terminálu ve městě Le Havre. Soudní spor skončil ve fázi pravomocného rozhodnutí odvolacího soudu v Rouen, který na daný právní vztah dopravce – uživatel přepravy v souladu s čl. 10 Haagsko-Visbyských pravidel aplikoval tuto Úmluvu. Jelikož „hranice“ dané Úmluvy sahají pouze do konečné výkladky, ve zbytku se aplikovala kolizní

---

or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by water.“.

[175] CA Rouen, 9 septembre 2004, Navire Hornsea, DMF 2005, n° 663, octobre, p. 851.

ustanovení. Nejprve soud aplikoval Římskou úmluvu o právu rozhodném z roku 1980 (viz výše) a zásadu smluvní volnosti jako první z kritérií volby rozhodného práva. V souladu s touto zásadou si smluvní strany v předmětném konosamentu stanovily, že na daný právní vztah vyplývající ze smlouvy o přepravě zboží se bude aplikovat německé právo. Následně ale soud došel k závěru, že dle ustanovení čl. 16 francouzského zákona z roku 1966 se ustanovení tohoto zákona použijí na všechny vztahy vznikající z přeprav, které se uskutečňují z nebo do přístavu na území Francie, a to jen v případě, že se na tyto vztahu nepoužijí kogentní ustanovení mezinárodních úmluv. S odkazem na tento čl. 16 zákona z roku 1966 tedy odvolací soud v Rouen judikoval, že toto ustanovení je ustanovením kogentní povahy, které nelze obejít smluvní stanovení jiného rozhodného práva.

Daný právní vztah po konečné výkladce se tedy řídil právem francouzským – tj. zákonem z roku 1966, který stanoví více méně stejnou dobu odpovědnosti dopravce za zboží jako Hamburská pravidla.

Jelikož krevety ještě nebyly podrobeny veterinární kontrole a „čekaly" (ve vypnutém chladícím kontejneru) na tuto kontrolu v meziskladu (tzn. „nebyly předány do péče třetí osoby" – např. veterináře vykonávajícího státní správu v oblasti veterinární kontroly), osobou odpovědnou za škodu byla odvolacím soudem v Rouen označena osoba dopravce.

Rotterdamská pravidla a délka trvání odpovědnosti

Doba odpovědnosti dopravce za zboží podle Rotterdamských pravidel (čl. 12 této Úmluvy) začíná v okamžiku, kdy dopravce nebo strana provádějící přepravu (*performing party*) obdrží zboží k přepravě, a končí v okamžiku dodání zboží.

Rotterdamská pravidla tedy ohledně odpovědnosti dopravce přechází od principu Haagsko-Visbyských pravidel „*Tackle to tackle*"

k principu „*Door to door*“. Do této doby trvání odpovědnosti lze zařadit i fázi, kdy je zboží přepravováno jiných prostředkem než lodí. Lze tedy říci, že dopravce je za určitých okolností odpovědný v rámci multimodální přepravy. V tomto smyslu je ale třeba odlišit odpovědnost dopravce a možnost použití úmluvy. Rotterdamská pravidla se použijí na námořní přepravu, tzn. od naložení do vyložení (*loading and discharging – from tackle to tackle*), ale dopravce bude odpovědný za zboží *from door to door*. Lze tedy shrnout, že Rotterdamská pravidla dle Diega Estebana Chami[176] rozdělují smlouvu o přepravě zboží do tří fází – dobu před naložením/naloděním, přes dobu samotné přepravy (tedy dobu Haagsko-Visbyských pravidel) po dobu po vyložení/vylodění.

Rotterdamská pravidla se dále inspirují Hamburskými pravidly, kdy stanoví, že doba odpovědnosti počíná také od převzetí od úředního orgánu nebo od jiné třetí osoby. Totéž platí i pro okamžik ukončení doby odpovědnosti, kdy (v případě, že to vyžadují právní normy v místě přijetí) postačí doručení zboží příslušnému úřednímu orgánu nebo třetí osobě.

Velmi zajímavý je ale zákaz smluvně zúžit odpovědnost dopravce à la Haagsko-Visbyská pravidla, kdy Rotterdamská pravidla explicitně zakazují omezit dobu odpovědnosti dopravce na dobu od počáteční nakládky a konečné výkladky (čl. 12 odst. 3 Rotterdamských pravidel).

[176] Chami, D. E.: The Obligations of the Carrier, předneseno během COLLOQUIUM ON THE ROTTERDAM RULES - ROTTERDAM, SEPTEMBER 21, 2009. Přístupný na: http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=text-speakers-rotterdam-rules-2009.

6.3. Nároky vyplývající z odpovědnosti dopravce

Výše jsem si podrobně vysvětlili vznik odpovědnosti dopravce, důvody vyloučení této odpovědnosti, odpovědnostní limity a také délku trvání odpovědnosti dopravce. K tomu, aby dopravou způsobená škoda v majetkové sféře uživatele přepravy byla nahrazena, je třeba tuto škodu uplatnit. Je tedy velmi důležité vymezit si problematiku uplatnění nároku na náhradu škody – tedy nároku, který vyplývá z již prokázané odpovědnosti dopravce.

Na počátku procesu uplatnění náhrady škody stojí institut oznámení ztráty, poškození nebo zpoždění zboží, následně se také musíme zabývat problematikou soudní příslušnosti a v námořním právu velmi důležitou otázkou alternativního řešení sporu – rozhodčího řízení. Alternativní řešení sporu je při řešení konfliktů v námořní přepravě hojně používáno a nabývá čím dál tím více na významu. Odpovíme si také na otázku, zda je toto řízení pro obě strany sporu výhodné.

S uplatněním nároku na náhradu škody je také důležité stanovit lhůtu k tomuto uplatnění. Je tato lhůta omezená? Pokud ano, tak jakým způsobem? Je ve všech úpravách stejná?

Na nejen tyto otázky nám odpoví následující podkapitoly.

6.3.1. Oznámení ztráty, poškození nebo zpoždění – Reklamační lhůta

V případě, že příjemce zjistí, že zboží neodpovídá vlastnostem, které zboží má dle konosamentu mít (tzn. není v kvalitě nebo kvantitě uvedené v konosamentu), je třeba tuto skutečnost oznámit dopravci – je tedy třeba „přepravu reklamovat“. Toto reklamační oznámení musí splňovat určité náležitosti stanovené mezinárodními úmluvami. Všechny tři posuzované úmluvy se v tomto případě shodnout na tom, že oznámení musí být učiněno písemnou formou a musí obsahovat obecnou povahu ztráty nebo poškození.

Dále toto oznámení musí být učiněno v určité době/lhůtě po předání zboží příjemci – v tzv. reklamační lhůtě.

Oznámení o ztrátě nebo poškození zboží je následně „startovacím můstkem“ pro pozdější uplatnění náhrady škody.

Oznámení škody dle Haagsko-Visbyských pravidel a jejich reklamační lhůta

Haagsko-Visbyská pravidla obsahují domněnku (čl. 6 odst. 3), která stanoví, že není-li oznámení o skryté ztrátě nebo poškození zboží doručeno dopravci nebo jeho zástupci do tří dnů, má se za to, že zboží bylo předáno příjemci v takovém stavu, který je popsán v konosamentu. V případě zjevných ztrát a poškození je třeba tuto skutečnost oznámit dopravci nebo jeho zástupci ihned po dodání zboží. Toto oznámení o reklamaci provedené přepravy není třeba v případě, že takovéto poškození nebo ztráta zboží byly zjištěny v průběhu společné kontroly dopravce a příjemce.

K tomuto ustanovení se vyjádřil např. Janovský Tribunál v rozhodnutí z 4. prosince 2002 ve věci Llloyd Italico Assicurazioni S.p.A. versus Grandi Traghetti S.p.A. di Navigazione – m/v Maringa, kdy judikoval, že „*pokud oznámení o ztrátě zboží není dopravci příjemcem oznámeno způsobem, jaký je uveden v ustanovení čl. 6 odst. 3 Haagsko-Visbyských pravidel, má se za to, že zboží bylo dodáno ve stavu, jaký je uveden v konosamentu, a důkazní břemeno, že ztráta nebo poškození bylo způsobeno chybou dopravce, tíhne na příjemci*“.

Oznámení škody dle Hamburských pravidel a jejich reklamační lhůta

Hamburská pravidla obsahují dvě subjektivní lhůty k oznámení vzniklých škod dopravci.

První lhůta uvedená v ustanovení čl. 19 odst. 1 Hamburských pravidel končí první pracovní den po dni, bylo zboží předáno

příjemci a uplatňuje se v případě zjevného poškození nebo ztráty zboží. Hamburská pravidla stanoví, že toto oznámení musí obsahovat obecnou povahu takovéto ztráty nebo poškození.

Druhá lhůta se vztahuje na případy, kdy ztráta nebo poškození nejsou zjevné. V tomto případě je příjemce povinen předat písemné oznámení dopravci do 15 dnů následujících po dni, kdy zboží bylo předáno příjemci.

V obou těchto případech se jedná o lhůty hmotněprávní – tzn. posledním dnem lhůty musí být písemné oznámení doručeno dopravci.

Při předání zboží je také v některých případech stav zboží podroben společné zjišťovací prohlídce nebo kontrole stran. V tomto případě dle Hamburských pravidel, nemusí být předáno písemné oznámení o ztrátě nebo poškození, které byly zjištěny v průběhu této prohlídky nebo kontroly.

Čl. 19 odst. 5 Hamburských pravidel stanoví objektivní lhůty k oznámení ztráty, poškození nebo zpoždění, která činí 60 dnů a počíná běžet po dni, kdy zboží bylo předáno příjemci. V případě, že písemné oznámení není v této lhůtě předáno dopravci nárok na náhradu škody zaniká.

V případě, že dopravce utrpěl ztrátu nebo poškození následkem zavinění nebo nedbalosti odesílatele, jeho zaměstnanců nebo zmocněnců, je třeba aby tuto skutečnost oznámil písemně odesílateli do 90 dnů následujících po tom, co došlo ke ztrátě nebo poškození. Hamburská úmluva tedy ve vztahu k dopravci obsahují pouze objektivní lhůtu.

Oznámení škody dle Rotterdamských pravidel a jejich reklamační lhůta

Rotterdamská pravidla jsou na rozdíl od Hamburských pravidel přísnější a žádají, aby zpoždění nebo veškeré zjevné vady nebo poškození na zboží bylo oznámeno dopravci před nebo v době

dodání zboží (připomeňme si, že Hamburská pravidla stanoví lhůtu k takovému oznámení 1 pracovní den po dni přijetí zboží příjemcem).

Rotterdamská pravidla dále stanoví lhůtu pro oznámení vad nebo poškození, které nejsou zjevné, v délce sedmi pracovních dní od doručení zboží příjemci (na rozdíl od Hamburských pravidel, která stanoví lhůtu 15ti dní).

Lhůta stanovená Rotterdamskými pravidly se nestaví ani nepřerušuje, může být však jednostranným prohlášením osoby, vůči níž je nárok uplatňován, prodloužena (viz také níže).

Oznámení dle Rotterdamských pravidel (stejně tak jako u obou předcházejících pravidel) není třeba, pokud jde o ztráty nebo poškození, které je ověřeno na společné kontrole.

V rámci problematiky námořního práva je více než vhodné náležitě se orientovat v otázkách příslušnosti orgánu k řešení případného sporu vyplývajícího z námořní přepravy zboží.

Stanovení příslušného soudu nebo orgánu k řešení potencionálního sporu dává smluvním stranách smlouvy o přepravě zboží - budoucím účastníkům řízení - jistou právní jistotu ohledně státu, jehož soud bude předmětný spor projednávat. Ustanovení týkající se příslušnosti soudu má (alespoň z části) omezit svévolnému a účelovému vybírání mezi soudy různých států (tzv. *forum shopping*).

Při řešení sporu se v námořním právu – více než v jiných právních odvětvích vyskytuje možnost dána smluvním stranám podrobit tento svůj budoucí (nebo již vzniklý) spor rozhodčímu orgánu.

Na rozdíl od Hamburských a Rotterdamských pravidel, Haagsko-Visbyská pravidla příslušnosti státního soudu ani možnost

řešit spor alternativním způsobem neřeší a nechávají tuto otázku otevřenou.

Hamburská pravidla obsahují jak ustanovení ohledně soudní příslušnosti (čl. 21 těchto pravidel), tak ustanovení týkající se rozhodčího řízení (čl. 22 těchto pravidel). Tato ustanovení sice mají kogentní povahu, ale dávají stranám možnost (která je ale omezená) se od těchto ustanovení odchýlit. Dále je třeba v této souvislosti upozornit na čl. 29 Hamburských pravidel, který stanoví, že k této úmluvě nesmějí být činěny žádné výhrady. Smluvní státy pravidel tedy nemohou činit žádné výhrady nejen k čl. 21 a 22, ale ani ke všem dalším ustanovením této Úmluvy.

V tomto bodě (tzn. možnosti činit výhrady) se Rotterdamská pravidla od těch Hamburských odchylují. Rotterdamská pravidla v problematice soudní příslušnosti a rozhodčího řízení dávají státům možnost *opt in*. To znamená, aby předmětná ustanovení platila i pro daný smluvní stát úmluvy, musí tento stát výslovně k těmto ustanovením přistoupit[177].

6.3.2. Soudní příslušnost

Ustanovení mezinárodních úmluv týkající se soudní příslušnosti nám poskytují odpověď na otázku, který soud je příslušný o věci rozhodnout. Mezinárodní úmluvy, kterými se v této práci zabývám, obsahují pravidla, která přesně stanoví, který soud je „místně“ příslušný daný spor rozhodnout.

Ve vnitrostátním právu při řešení sporu, který neobsahuje mezinárodní prvek (např. v případě, že se na dané řízení použije český OSŘ), se nejprve určí příslušnost věcná (tzn. nejprve se určí, který soud v rámci článků soudní soustavy je příslušný ve věci rozhodnout), případně funkční pokud je věc již projednávána

[177] Na rozdíl od institutu *opt in* existuje i institut *opt out*, který znamená, že smluvní stát, aby nebyl daným článkem Úmluvy vázán, musí učinit při přistoupení k této Úmluvě výhrady týkající se daného článku.

v druhém stupni, a následně se mezi věcně příslušnými soudy určí soud příslušný místně.

V námořním právu (při řešení sporu vyplývajícího z některé z Úmluv) je situace jiná – opačná. Nejprve se na základě přesně stanovených pravidel vybere soud příslušný „místně“, a to ne konkrétní soud, ale pouze se určí, soud kterého státu je příslušný. Následně se na základě „klasických“ vnitrozemských procesních pravidel (OSŘ) vybere v rámci soudní soustavy soud věcně a místně příslušný.

Na tomto místě považují za důležité zmínit možné střety v případě určení mezinárodní pravomoci a příslušnosti. Obecně pokud se jedná o vztah s mezinárodním prvkem mezinárodní pravomoc a příslušnost určuje zákon o MPS, ale to pouze v případě, kdy se na určení pravomoci a příslušnosti neaplikuje Nařízení Brusel I (tedy předpis vydaný na evropské úrovni) nebo určitá mezinárodní smlouva. V případě sporu vyplývajícího z mezinárodní námořní přepravy, zde bude docházet ke střetu při určení mezinárodní pravomoci a příslušnosti dle Nařízení Brusel I a Hamburských pravidel[178]. Dle mého názoru by měla mít aplikační přednost Hamburská pravidla, a to s ohledem na čl. 71 Nařízení Brusel I[179], čl. 307 SES ve znění Lisabonské smlouvy[180] a na čl. 10 Ústavy ČR[181].

---

[178] Hamburská pravidla neobsahují žádná ustanovení týkající se vztahu k jiným úmluvám (jako je např. čl. 21 Římské úmluvy).

[179] Toto ustanovení stanoví, že tímto nařízením nejsou dotčeny smlouvy, jejichž stranami jsou členské státy a jež upravují příslušnost, uznání nebo výkon rozhodnutí ve zvláště vymezených věcech. V této souvislosti je zde také důležité zmínit rozhodnutí ESD ze dne 28. 10. 2004 ve věci ve věci C-148/03: Nürnberger Allgemeine Versicherungs AG proti Portbridge Transport International BV Tímto rozhodnutím ESD judikoval, že soud smluvního státu, u kterého je žalován žalovaný, který má trvalé bydliště na území jiného smluvního státu, může založit svou příslušnost na zvláštní úmluvě, jejíž smluvní stranou je rovněž prvně jmenovaný stát a která obsahuje zvláštní pravidla o soudní příslušnosti, i když se žalovaný v rámci dotčeného řízení nevyjádří k věci samé.

180 Dle nového číslování Smlouvy o fungování Evropské unie se jedná o čl. 351.

[181] Více také Pauknerová, M.: Evropské mezinárodní právo soukromé, C.H.Beck, Praha, 2008, s. 53 a n.

Soudní příslušnost dle Hamburských pravidel

V soudním řízení, týkajícím se přepravy zboží podle této Úmluvy, může žalobce, podle své volby, podat žalobu u soudu, který je příslušný podle právního řádu státu, kde má soud své sídlo a v jehož obvodu leží jedno z těchto míst:

- hlavní sídlo nebo obvyklé bydliště žalovaného,
- místo, kde byla smlouva uzavřena, za podmínky, že žalovaný tam má své sídlo, pobočku nebo zastoupení, jehož prostřednictvím byla smlouva uzavřena,
- přístav nakládky nebo přístav vykládky[182],
- jakékoliv jiné místo, které bylo k tomu účelu určeno ve smlouvě o námořní přepravě zboží.

Žaloba dle Hamburských pravidel (čl. 21 odst. 2 písm. a)) může být dále podána u soudů jakéhokoliv přístavu nebo místa ve smluvním státě, v němž loď použitá k přepravě nebo jakákoliv jiná loď náležející stejnému vlastníku, může být zadržena v souladu s platným právním řádem tohoto státu a mezinárodním právem.

Soudní příslušnost dle Rotterdamských pravidel

Rotterdamská pravidla obsahuji pojednání o soudní příslušnosti v kapitole 14. Aplikace této kapitoly je závazná jen pro smluvní státy, které k ní výslovně přistoupily a vyslovily souhlas s jejím dodržování (čl. 74 Rotterdamských pravidel). Je třeba v této

[182] Jako přístav vykládky nelze považovat přístav uvedený ve smlouvě, ale ten, ve kterém bylo zboží fakticky vyloženo (Best Cheese Corporation v. All-Ways Forwarding Int'l Inc. and Hapag-Lloyd Container Linie GmbH (rozhodnutí Nejvyššího soudu v New Yorku ze dne 6. října 2004).

souvislosti podotknout, že většina státu, které ratifikovaly Úmluvu nepřistoupila na možnost *opt in* kapitoly 14[183].

Jako soud příslušný k řešení případného sporu je Rotterdamskými pravidly (čl. 66) označen soud:

- v jehož obvodu má dopravce své sídlo[184],
- v jehož obvodu se nachází místo převzetí zboží dopravcem dle smlouvy o přepravě,
- v jehož obvodu se nachází místo dodání dohodnuté ve smlouvě o přepravě,
- v jehož obvodu se nachází přístav, ve kterém bylo zboží naloženo, nebo přístav, ve kterém bylo zboží vyloženo z lodi, nebo
- soud určen smluvními stranami ve smlouvě o námořní přepravě zboží.

Rotterdamská pravidla dále stanoví, že rozhodnutí vydané v některém ze smluvních států, který je příslušný podle této úmluvy k řešení sporu, musí být uznáno a vykonáno v jiném smluvním státě, a to za podmínky, že oba předmětné smluvní státy využily možnosti *opt in* ve vztahu ke kapitole 14 Rotterdamských pravidel.

6.3.3. Rozhodčí řízení

Obvyklým způsobem dosažení právní ochrany porušeného nebo ohroženého práva v rámci soukromého práva je soudní řízení,

[183] Čl. 74 obsahující možnost opt in představuje výsledek kompromisu mezi členy skupiny, která se na přípravě Rotterdamských pravidel v rámci UNCITRALu, podílela. Vice na STURLEY, M.: Jurisdiction Under the Rotterdam Rules, předneseno během COLLOQUIUM ON THE ROTTERDAM RULES - ROTTERDAM, SEPTEMBER 21, 2009. Přístupný na: http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=text-speakers-rotterdam-rules-2009.

[184] Hamburská pravidla jsou v tomto ohledu obecnější – nezužují první kritérium určení místní příslušnosti soudu k řešení sporu vyplývající z této Úmluvy na sídlo dopravce (jak je tomu u Rotterdamských pravidel), ale označují za soud místně příslušný dle hlavního sídla nebo obvyklé bydliště žalovaného.

kterým stát zaručuje právo na soudní ochranu. V oblasti námořní přepravy přichází, jako v jednom z obchodněprávních odvětví, v úvahu řešení sporů alternativními způsoby. Jedním z těchto alternativních řešení sporů je rozhodčí řízení.

Rozhodčí řízení je možno definovat jako rozhodování sporů soukromými osobami nebo nestátními institucemi, které jsou oprávněny na základě dotčených právních předpisů předložený spor projednat a rozhodnout, přičemž za mezinárodní rozhodčí řízení se považuje takové řízení, ve kterém se bude projednávat spor z mezinárodního obchodního styku[185].

Domnívám se, že v námořním právu je zakotvení možnosti řešit spor před rozhodci velmi významný, a to hned z několika důvodů:

Prvním důvodem je rychlost a operativnost tohoto řízení s porovnáním s řízením soudním, kdy především v dynamickém obchodním prostředí mají obě strany sporu zájem na tom, aby byly sporné otázky vyřešeny rychle s jasným výsledkem, u něhož jsou omezeny možnosti přezkumu jeho výsledku. Strany sporu ušetří mnoho času, jelikož v rámci rozhodčího řízení není nutné zachovávat žádné formality ani lhůty, které obvykle celý soudní proces prodlužují.

Druhým důvodem může být diskrétní povaha tohoto řízení, kdy, na rozdíl od řízení před soudem, jsou tato řízení neveřejná (pokud ovšem strany sporu netrvají na něčem jiném). Tento důvod také souvisí se zachování dobré pověsti stran sporu, která by se mohla v rámci klasického (veřejnosti přístupnému) soudního procesu pošpinit. Dále je třeba poznamenat, že strany se většinou v samotné rozhodčí doložce zavazují nejen k mlčenlivosti o faktech či

[185] Růžička, K.: Rozhodčí řízení před Rozhodčím soudem při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 2005, s. 19 a n.

informacích, které v průběhu řízení vyjdou najevo, ale také k tomu, že tyto informace nijak nezneužijí.

Další důvod spatřuji v tom, že mnoho otázek vyplývajících z námořní přepravy jsou převážně technického charakteru - soudy mnohdy nemají odborné znalosti k vyřešení tohoto sporu a řízení by trvalo nepoměrně dlouho a s nejasným výsledkem[186]. V tomto směru se zdá výhodnější přenechat rozhodování odborně fundovaným rozhodcům.

Rozhodčí řízení se také vyznačuje tím, že zde dochází k upřednostnění ekonomických zájmů před právní pozicí. Řešení nemusí být přísně podle práva, ale především v souladu se zájmy stran. Při řešení sporu je relevantní u soudu jedině právo, u rozhodčího řízení i zásady spravedlnosti, u mediace to může být i úvaha z hlediska obchodních potřeb stran nebo jiných výhod a u vyjednávání mohou momentální zájmy převážit nad vším ostatním[187]. V tomto lze nakonec spatřovat i jistou nevýhodu, kdy v praxi vlastně je připuštěno, že soudy mohou aplikovat i lex mercatoria[188].

Přes všechny výhody plynoucí z řešení sporu v rámci rozhodčího řízení, lze podotknout, že nevýhodou rozhodčího řízení se následně stává jeho cena, která je vyšší než cena soudního

[186] Tamtéž.
[187] Zoulík, F. Mediace jako alternativa soudního sporu. Bulletin advokacie, 2001, č. 8, s. 33.
[188] Viz výše např. Rozhodnutí Valenciana ze dne 22. října 1991 Pařížského odvolacího soudu, kde se jednalo o zrušení rozhodčího nálezu. Rozhodčí orgán při řešení věci založil, jelikož si strany nezvolily rozhodné právo, své rozhodnutí na lex mercatoria. Následně se jedna strana sporu dovolávala zrušení rozhodčího nálezu s tím, že rozhodce založil své rozhodnutí na „equity" a nerozhodoval podle práva. Pařížský odvolací soud prohlásil, že v případě, že si strany nezvolí rozhodné právo, rozhodce může aplikovat lex mecatoria.

poplatku v případě řízení před státním orgánem – soudem[189]. Zde je ale třeba podotknout, že ani tyto částky nejsou pro námořní průmysl problémem.

Rozhodčí řízení jsou zajišťována jak různými rozhodčími orgány a institucemi, které mají ve většině případů stanovena svá pravidla řízení, tak arbitry „ad hoc". Dle Ružičky[190], rozhodčí řízení institucionální má oproti řízení ad hoc řadu výhod (strany mají jednoznačně usnadněný výběr rozhodců, nemusí s rozhodcem složitě vyjednávat o odměně, je zde určitý dohled nad činností rozhodců při jejich rozhodovací činnosti apod.).

Institucionalizovaná arbitráž může být zajištěna například:

- Mezinárodním rozhodčím soud pro námořní a vnitrozemskou plavbu ve Gdyni,
- Rozhodčím soudem při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky v Praze,
- Mezinárodním rozhodčím soudem zřízeným Mezinárodní obchodní komorou v Paříži či
- Mezinárodním rozhodčím soudem při Spolkové hospodářské komoře ve Vídni.

Strany smlouvy o námořní přepravě si mohou dohodnout řešení jejich (případného) sporu již v samotné smlouvě prostřednictvím rozhodčí doložky[191] (tedy ještě v době, kdy žádný

[189] Např. U Pařížské rozhodčí námořní komory jsou poplatky - 3.500 € za řízení jeho uplatňovaný návrh nepřevyšuje 15.000 €, 13.750 € za řízení jeho uplatňovaný návrh nepřevyšuje 150.000 €, 32.000 € za řízení jeho uplatňovaný návrh nepřevyšuje 750.000 €.
Ještě vyšší jsou poplatky u *London Maritime Arbitrators Association*, kde se finální faktura jedné ze stran ze jeden spor může vyšplhat na 10.000 liber (více na http://www.lmaa.org.uk/notes-on-fees.aspx).

[190] Růžička, K.: Rozhodčí řízení před Rozhodčím soudem při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 2005, s. 29.

[191] Jednou z výhod rozhodčí doložky je její nezávislost na smlouvě, ve které je obsažena. Tudíž pokud je smlouva prohlášena za neplatnou, rozhodčí

spor ještě neexistuje a není ani jasné, zda takový spor někdy v budoucnu vznikne) nebo sjednáním smlouvy o rozhodci (a to v případě, že mezi stranami již spor existuje a strany se rozhodly, že předloží spor k projednávání a rozhodnutí rozhodčímu orgánu. Další možností může být tzv. neomezený kompromis, kdy se strany dohodnou, že v případě, že z vymezeného okruhu právních vztahů by vznikl spor, bude projednáván v rozhodčím řízení[192].

Základním pramenem rozhodčího řízení v českém kontextu je zákon č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ZRŘ"). Tento zákon dle svého ustanovení § 1 odst. 1 upravuje rozhodování majetkových sporů nezávislými a nestrannými rozhodci a výkon rozhodčích nálezů, a to jak sporů, které vyplývají z vnitrostátního, tak i mezinárodního obchodního styku. Na tomto místě je ale nutno upozornit na ustanovení čl. 10 Ústavy, v souvislosti se kterým se tento zákon nepoužije v případě, pokud mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, stanoví něco jiného.

Rozhodčím řízením se hned zabývá několik mezinárodních úmluv, kterými je Česká republika vázána. Z těch nejdůležitějších je třeba zmínit:

- Úmluvu OSN o uznání a výkonu cizích rozhodčích nálezů podepsanou v New Yorku v roce 1958, která je vzhledem k vysokému počtu smluvních stran (včetně České republiky a Francie) z různých geografických i

---

doložka sama o sobě platná být může (rozhodnutí francouzského Kasačního soudu ve věci Gosset ze dne 7. května 1963). Další výhodou může také být nezávislost této doložky na rozhodném právu pro daný právní vztah (rozhodnutí francouzského nejvyššího soudu ve věci HECHT ze dne 4. července 1972 potvrzeno rozhodnutím stejného soudu ve věci DALICO ze dne 20. prosince 1993.

[192] Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K.: Právo mezinárodního obchodu, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Pelhřimov, 2008, s. 349.

právních oblastí považována za úmluvu univerzální anebo

- Evropskou úmluvu o mezinárodní obchodní arbitráži z roku 1961. Evropská úmluva o mezinárodní obchodní arbitráži byla začleněna do českého právního řádu vyhláškou č. 176/1964 Sb. Tato Úmluva se vztahuje na rozhodčí (arbitrážní) smlouvy uzavřené za účelem urovnání sporů, které vzešly nebo vzejdou z provádění mezinárodního obchodu mezi fyzickými anebo právnickými osobami, které při uzavírání smlouvy měly svůj obvyklý pobyt nebo své sídlo v různých smluvních státech a na rozhodčí řízení a nálezy vydané na základě těchto smluv. Tato Úmluva dále stanoví pravidla pro organizaci arbitráže, Použitelné právo, odůvodnění nálezu nebo také zrušení rozhodčího nálezu apod.

Jak bylo již výše uvedeno, možnost řešit vzniklý spor prostřednictvím rozhodců zakotvují jak Hamburská, tak Rotterdamská pravidla. I zde, stejně jako v případě Nařízení Brusel I a Hamburských a Rotterdamských pravidel v případě soudního řízení, může docházet ke střetům. Tyto konflikty v případě Evropské úmluvy o mezinárodní obchodní arbitráží z roku 1961 řeší její čl. X. odst. 7 kdy stanoví, že ustanovení této Úmluvy se nedotýkají platnosti mnohostranných nebo dvoustranných dohod týkajících se arbitráže, které smluvní státy již uzavřely nebo uzavřou. Dle mého názoru by se zde měla uplatnit zásada *lex specialis derogat legi generali*.

Rozhodčí řízení dle Hamburských pravidel

Hamburská pravidla dávají možnost smluvním stranám písemně se dohodnout, že jakýkoliv spor, který může vzniknout v

souvislosti s přepravou zboží podle této Úmluvy, bude předložen rozhodčímu orgánu (čl. 22 odst. 1). Tuto možnost mají smluvní strany i poté, co vznikl nárok podle smlouvy o námořní přepravě.

Rozhodčí soud dále v případě sporu postupuje v souladu s touto Úmluvou.

Rozhodčí řízení dle Rotterdamských pravidel

Rozhodčí řízení dle Rotterdamských pravidel (kapitola 15, čl. 75 až 78 Rotterdamských pravidel), stejně jako ustanovení o příslušnosti soudu, je dává možnost smluvním státům, k těmto ustanovením přistoupit.

Rotterdamská pravidla dávají smluvním stranám možnost podrobit svůj případný spor, který vznikne v budoucnu ze smlouvy o námořní přepravě zboží dle Rotterdamských pravidel, rozhodčímu řízení. Stejně jako v případě Hamburských pravidel mají smluvní strany tuto možnost využít i po vzniku nároku vyplývajícího ze smlouvy o přepravě zboží dle Rotterdamských pravidel.

6.3.4. Vzájemný vztah soudního a rozhodčího řízení v českém kontextu

V českém právním řádu vztah soudního a rozhodčího řízení upravuje ustanovení § 106 OSŘ, který stanoví, že jakmile soud k námitce žalovaného uplatněné nejpozději při prvním jeho úkonu ve věci samé zjistí, že věc má být podle smlouvy účastníků projednána v řízení před rozhodci, nemůže věc dále projednávat a řízení zastaví. Podmínkou zastavení řízení je tedy vznesení námitky žalovaného (v našem případě povinného – dopravce), a to nejpozději při jeho prvním úkonu.

Soud však věc projedná, jestliže účastníci prohlásí, že na smlouvě netrvají.

Dále OSŘ obsahuje ustanovení, které se vztahuje na řízení o neexistenci, neplatnosti nebo zániku smlouvy. V tomto řízení, pokud soud zjistí, že řízení před rozhodci bylo zahájeno dříve než došlo k řízení soudnímu, přeruší soud řízení o neexistenci, neplatnosti nebo zániku smlouvy až do doby, než bude v rozhodčím řízení rozhodnuto o pravomoci nebo ve věci samé. Rozhodčí smlouvou dle § 106 OSŘ se myslí i smlouva, dle která stanoví pravomoc řízení před cizozemskými rozhodci.

Toto ustanovení bylo do českého OSŘ zakomponováno v důsledku přistoupení České republiky k Ženevskému protokolu o doložkách a rozsudcích ze dne 24. září 1923, Newyorské úmluvě o uznávání a výkonu cizích rozhodčích nálezů ze dne 10. června 1958 a Evropské úmluvě o mezinárodní obchodní arbitráži ze dne 21. dubna 1961.

6.3.5. Promlčení možnosti uplatnit nárok na náhradu škody

Aspekt právní jistoty hraje velmi důležitou roli i v námořní přepravě a tudíž je třeba právně stanovit lhůtu k možnosti s úspěchem se domáhat (soudně či prostřednictvím rozhodců) náhrady škody vyplývající z porušení některé z povinnosti vyplývající ze smlouvy o námořní přepravě. Právě k tomuto účelu slouží institut promlčení.

Promlčením obecně se rozumí to, že po marném uplynutím stanovené lhůty pro uplatnění práva u soudu nebo u rozhodčího orgánu se toto právo zeslabuje, stává se nevynutitelným, popřípadě právní úkon učiněný oprávněných se nestává účinným. V obou případech za podmínky, že zavázaný vznese námitku promlčení[193].

[193] Plíva, S.: Obchodní závazkové vztahy, 2. aktualizované vydání, ASPI, Praha, 2009, s. 128.

Je třeba dále poznamenat, že právo, které se promlčí, automaticky nezaniká a tudíž může dojít i k situaci, kdy povinný (zavázaný) toto právo (v našem případě právo na náhradu škody) splní. V tomto případě se nemůže jednat o plnění bez právního důvodu a povinný nemůže ani požadovat vrácení poskytnutého plnění a nelze zde proto hovořit o případu bezdůvodného obohacení.

Soud nebo rozhodčí orgán z moci úřední k promlčení nepřihlíží. K tomu, aby mohl soud nebo rozhodčí orgán k promlčení přihlédnout je třeba námitky povinného k náhradě škody (v našem případě dopravce). Naopak osoba uplatňující nárok na náhradu škody není nijak povinna promlčení namítat.

Právní úpravy promlčení v unifikovaných úmluvách, o kterých bude řeč, jsou kogentní povahy. Nelze se tedy o těchto ustanovení odchýlit ani dohodou smluvních stran a stanovit něco jiného. Z tohoto je více než zřejmé, že dohoda mezi dopravcem a osobou uplatňující nárok na náhradu škody, že se toto právo na náhradu škody nepromlčuje, bude absolutně neplatná.

Formulace uplatnění práva u soudu nebo jiného orgánu (např. před rozhodcem) je v případě Haagsko-Visbyských pravidel odlišná od Hamburských a Rotterdamských pravidel. Formulace v Haagsko-Visbyských pravidlech je spíše z pohledu žalobce než žalovaného[194].

6.3.5.1. Délka promlčecí lhůty

Délku promlčecí doby stanoví všechny tři úmluvy odlišně.

Nejpřísnější jsou Haagsko-Visbyská pravidla, která v čl. 4 odst. 6 stanoví promlčecí lhůtu v délce jednoho roku od doručení zboží nebo ode dne, kdy mělo být zboží dodáno. Ustanovení čl. 4 odst.

[194] Berlingieri, F.: A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE HAGUE-VISBY RULES, THE HAMBURG RULES AND THE ROTTERDAM RULES, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009.

6bis[195] stanoví, že žaloba může být podána i po uplynutí roční lhůty stanovené v ustanovení čl. 4 odst. 6, a to v případě, že je takto učiněno ve lhůtách stanovených právním řádem soudu příslušného k řešení sporu.

Tato promlčecí doba se neuplatní ve prospěch dopravce, který například odmítne dodat zboží namítajíc zadržovací právo[196].

Lhůta jednoho roku dle čl. 4 odst. 6 pravidel Haag-Visby začíná plynout, v případě, že zboží nebylo dopraveno do místa určení, ode dne, kdy toto zboží mělo být dle smlouvy dopraveno do místa určení, pokud tento den není příjemci znám, ode dne, kdy se odesílatel dozvěděl o ztrátě nebo poškození zboží[197].

Hamburská pravidla a Rotterdamská pravidla shodně stanoví lhůtu, po jejichž uplynutí se každá žaloba týkající se přepravy promlčí v případě, že nedojde k zahájení soudního nebo rozhodčího řízení. Tato lhůta činí dva roky a počíná běžet dnem, kdy dopravce vydal zboží nebo jeho část, a v případě, kde nebylo žádné zboží vydáno, poslední den, kdy mělo být vydáno.

Dále tato pravidla stanoví (např. čl. 20 odst. 5 Hamburských pravidel), že osoba, která byla uznána odpovědnou, může podat žalobu na náhradu škody i po uplynutí promlčecí lhůty stanovené v předchozích odstavcích, jestliže ji podá v lhůtě povolené právem státu, kde řízení bylo zahájeno. Povolená lhůta však nesmí být kratší než 90 dnů počínající ode dne, kdy osoba, která podala žalobu na náhradu škody, uspokojila nárok nebo kdy byla obeslána v řízení o žalobě proti ní.

---

[195] Toto ustanovení bylo do pravidel Haag-Visby zakomponováno dodatkovým protokolem z roku 1968.

[196] Rozhodnutí Francouzského kasačního soudu - Cour de Cassation zed ne 2. března 1999, Sea Land Service v. FMT Production (2000 DMF 245).

[197] Rozhodnuí italského soudního dvůra v La Spezia ze dne 17. prosince 2007, Consortium Group S.r.l. v. Tarros International S.p.A.

6.3.5.2. Stavení promlčecí lhůty

Stavení běhu promlčecí lhůty znamená, že promlčecí lhůta, která již začala běžet, běžet přestává. Důvodem stavení promlčecí lhůty je osoba uplatňující nárok na náhradu škody učiní jakýkoliv právní úkon k uplatnění svého práva u soudu nebo rozhodčího orgánu – tzn. podá žalobu u soudu nebo rozhodčího orgánu. Uplatnění práva v soudním nebo rozhodčím řízení však účinky stavení promlčení nemá, jestliže v tomto řízená nebylo rozhodnutí ve věci samé. V takovém případě platí, že promlčecí doba nepřestala běžet[198]. K takové situaci může dojít například tehdy, pokud řízení je zastaveno pro nedostatek pravomoci.

O stavení běhu promlčecí lhůty Haagsko-Visbyská ani Hamburská pravidla nehovoří. Budou se zde tedy aplikovat kolizní normy mezinárodního práva soukromého. Rotterdamská pravidla v ustanovení čl. 63 jako jediná výslovně stanoví, že promlčecí lhůta se může stavět. Rotterdamská pravidla ale nedávají „bližší návod“ na stavení této lhůty a tak i zde se musíme uchýlit ke kolizním řešením.

6.3.5.3. Změna promlčecí lhůty

Všechny tři zmiňované úmluvy připouští změnu promlčecí lhůty ve smyslu její prodloužení. Hamburská pravidla v čl. 20 odst. 4 v tomto smyslu stanoví, že osoba, proti níž je nárok uplatněn, může kdykoliv v průběhu promlčecí lhůty prodloužit tuto lhůtu písemným prohlášením daným osobě uplatňující nárok. Tato lhůta může být znovu prodloužena dalším prohlášením nebo prohlášeními.

[198] Pelikánová, I. a kol.: Obchodní právo 2, ASPI, Praha, 2003, s. 232.

7. Závěr

V úvodu této disertační práce je uvedeno, že právní úprava odpovědnosti dopravce v námořní právu je velmi roztříštěná a že zde existuje nerovnost v právech a povinnostech dopravce a uživatele přepravy. Nyní je třeba zhodnotit naplnění cílů a dodržení metodiky práce (7.1), odpovědět na otázku, jak je toto tvrzení pravdivé a jaké jsou výsledky zjištění uvedeném v této práci (7.2). Dále je třeba se zamyslet nad tím, jak by bylo možné tuto situaci řešit a jaké jsou reálné možnosti této změny (7.3).

7.1. Naplnění cílů a dodržení metodiky práce

Tato disertační práce splnila na jejím začátku vytčený cíl. Pro zjednodušení jsem v úvodu rozdělila práci do dvou částí – první části (kapitola 2, 3 a 0) věnující se historii námořní přepravy a práva, obecným otázkám mezinárodního práva soukromého a právní odpovědnosti a druhé části zabývající se samotným institutem odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží.

V první části, v kapitole 2, popisuji vývoj námořního přepravy a práva počínaje vynálezem lodi, přes římskou a řeckou civilizaci, francouzskou revoluci, průmyslovou revoluci a konče vznikem prvních mezinárodních námořních organizací.

V kapitole 3 věnující se mezinárodnímu právu soukromému jsem uvedla čtenáře do této problematiky, analyzovala jeho vlastnosti a pojmy, které jsou pro tuto oblast významné, jako je mezinárodní prvek a určení rozhodného práva. Jsou zde také podrobně rozvedeny prameny mezinárodního práva soukromého - metoda kolizní a metoda přímá. V rámci metody kolizní je soustředěna pozornost na určení rozhodného práva pro závazkové vztahy vyplývající ze smluv, kde se zabývám především evropskými

prameny těchto kolizních metod (tj. Římskou úmluvou a Nařízením Řím I).

Dále jsme si kladla na počátku za cíl osvětlení problematiky právní odpovědnosti s důrazem na obecnou odpovědnost dopravce při mezinárodní přepravě zboží. Tohoto cíle bylo dosaženo v rámci kapitoly 0.

V druhé části v kapitole 5 je rozpracována odpovědnost dopravce při námořní přepravě zboží. Tato kapitola na prvním místě uvádí čtenáře do pramenů odpovědnosti dopravce a v této souvislosti rozlišuje prameny vnitrostátní a mezinárodní. Z mezinárodních pramenů je velká pozornost věnována dvěma paralelně platným úmluvám týkající se námořní přepravy (Hamburským a Haagsko-Visbyským pravidlům). Opomenuta není ani nedávno dopracována úmluva, která brzy vstoupí v platnost (Rotterdamská pravidla). Metodou komparace je zde porovnán rozsah použití těchto třech úmluv.

Kapitola 6 dále analyzuje samotný princip odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží. V rámci principu odpovědnosti je věnována pozornost podmínkám, které musí být splněny k tomu, aby byl dopravce odpovědný. Následně se v této kapitole zabývám modifikacemi této odpovědnosti ve formě vyloučení a omezení odpovědnosti. Srovnáním jednotlivých právních úprav (národních a mezinárodních) poukazuji na možné nejasnosti v jejich praktickém použití.

Je zde také vypracována procesní otázka uplatnění nároků vzniklých porušením povinností vyplývajících z námořní přepravy zboží. Vyzdvihuji především možnosti alternativního řešení konfliktů vyplývajících ze smluv o námořní přepravě zboží.

Cílem této kapitoly bylo v úvodu poukázání na markantní rozdíly v jednotlivých mezinárodněprávních úpravách stejně tak jako na rozdíly v úpravách přepravního práva ve Francii a České republice. Tohoto cíle bylo metodou komparace dosaženo.

Při psaní této práce byla použita metoda analýzy a komparace, kdy jsem čerpala ze zdrojů knihovního fondu univerzit v Praze, Bordeaux, Štrasburku a Oslo. Primárně jsem vycházela z odborných publikací zabývajících se teorií mezinárodního práva soukromého, občanského a obchodního práva, a to jak v českých tak francouzských reáliích. Následně jsem používala bibliografické zdroje týkající se přepravního práva s důrazem na právo námořní. Oporou se mi staly nejen monografické publikace, ale i články publikované v odborných periodikách s impaktem. Během zpracovávání této práce v průběhu doktorského studia jsem sledovala aktuální vývoj v oblasti námořního práva.

7.2. Výsledky práce

Předložená disertační práce potvrdila, že právní úprava odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží je různorodá. V námořní právu chybí jednotná pravidly, kterými by se dopravci mohli řídit a která by zaručovala právní jistotu těchto subjektů.

V praxi díky této různorodosti dochází ke konfliktům těchto právních úprav, které způsobují dopravcům a uživatelům přeprav nemalé finanční obtíže. Tyto obtíže jsou především doprovázeny eskalací nákladů vynaložených na prevenci škod, ke kterým dochází během námořní přepravy, a případnému řešení vzniklých konfliktů. Tyto konflikty mají svůj původ v námořní přepravě a vznikají jak neznalostí práva tak i porušením povinností stanovených právními normami. Zvýšené náklady se projevují v navýšení ceny za uskutečněnou přepravu a mají pak pravděpodobně přímý vliv i na konečného spotřebitele.

I když odpovědnost dopravce v námořní přepravě je upravena nyní už třemi mezinárodními úmluvami, tyto úmluvy se částečně prolínají v stanovení zbavení se odpovědnosti dopravce a principu

omezení odpovědnosti dopravce. Právě tyto dva instituty jsou v námořní přepravě zboží klíčové a jim odpovídající právní úprava má za následek ztrátu nebo alespoň limitaci odpovědnosti a tím dochází k silnějšímu postavení dopravců ve smluvních vztazích.

Zbavení se odpovědnosti dopravce je v Haagsko-Viskyských pravidlech stanoveno široce a dopravci tak tato úprava dává možnost uplatnění jednoho z sedmnácti exkulpačních důvodů. Naproti tomu Hamburská pravidla jsou vůči dopravci striktní v tom, že uvádí pouze tři exkulpační důvody. Rotterdamská pravidla poskytují ze všech třech analyzovaných úmluv nejoptimálnější pravidla pro zbavení se odpovědnosti, kdy stanoví nejen exkulpační důvody, ale i podmínky za kterých se tyto důvody uplatní.

V rovině omezení odpovědnosti dopravce poskytují nejlepší řešení Rotterdamská pravidly stanovením vyššího odpovědnostního limitu než je tomu v Haagsko-Visybských a Hamburských pravidlech.

7.3. Budoucí možný směr

Haagsko-Visbyská pravidla jsou silně ovlivněna vývojem v námořní přepravě na počátku 20. století a dávají silné postavení v obchodních vztazích dopravcům. Haagsko-Visbyská pravidla byla ratifikována především velkými námořními mocnostmi.

Hamburská pravidla si kladla za cíl uniformizovat oblast mezinárodní přepravní smlouvy, nahradit Haagsko-Visbyská pravidla a harmonizovat postavení dopravců a uživatelů přeprav v obchodních vztazích. Tohoto cíle nebylo dosaženo a Hamburská pravidla byla ratifikována především z hlediska námořní přepravy méně významnými státy světa.

Haagsko-Visbyská i Hamburská pravidla jsou v moderní době, kdy se ve světové nákladní přepravě dlouhodobě na první pozici umísťuje mezikontinentální námořní přeprava, již překonána.

Nedokáží odpovědět na nové otázky a problémy této přepravy, které jsou způsobeny dynamickým rozvojem v tomto odvětví, modernizací a novými technologiemi.

Z důvodu vypracování nové úmluvy působící na poli mezinárodní námořní přepravy (Rotterdamských pravidel), se v dohledné době dá očekávat dramatický vývoj v této oblasti. Rotterdamská pravidla detailněji upravují problematiku smlouvy o námořní přepravě zboží a obsahují moderní nástroje, které se v dnešní námořní přepravě vyskytují (zadržení zboží, nedoručitelné zboží), nebo se zabývají oblastmi, které Haagsko-Visbyská a Hamburská pravidla s ohledem na dobu svého vzniku postrádají (elektronické dopravní dokumenty). Některé instituty, které zavádí Rotterdamská pravidla jsou ale značně diskutabilní. Příkladem může být tzn. objemové smlouvy (*volume contracts*), které dávají dopravci možnost ve smlouvě o námořní přepravě zboží prosadit své zájmy a své povinnosti a svou odpovědnost zúžit na minimum.

Velkou roli v procesu ratifikace Rotterdamských pravidel sehraje Evropská unie, která už nyní (v Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů nazvané Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018[199], na který navázala zpráva EP o strategických cílech a doporučeních pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018[200]) jasně vyzvala „*členské státy, aby bez prodlení podepsaly, ratifikovaly a prováděly Úmluvu OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři, známou jako Rotterdamská pravidla, která stanoví nový systém námořní odpovědnosti*“.

[199] KOM(2009)0008 – celex 52009DC0008.
[200] 2009/2095(INI)).

Otázkou nicméně zůstává, zda se Rotterdamská pravidla zalíbí i ostatním státům a nabytí účinnosti této Úmluvy nepovede k ještě větší roztříštěnosti právní úpravy v oblasti námořního práva, kdy určitý počet států bude i nadále vázán Haagsko-Visbyskými pravidly nebo Hamburskými pravidly.

Résumé en français

Cette thèse de doctorat traite de la responsabilité du transporteur maritime en cas de perte ou de dommage subis aux biens en vertu de différents systèmes juridiques. Les trois conventions internationales de référence sont les Règles de la Haye complétées par les Règles de la Haye-Visby et Règles de Hambourg. La coexistence de plusieurs textes et styles législatifs différents est devenu la principale raison de manque d'uniformité dans le domaine du transport de marchandises par mer.

Nous utilisons la méthode comparative pour mettre en évidence les nuances et les écarts entre les systèmes juridiques tchèques et français. J'ai choisi le système français car la France est le pays mondial du transport maritime. Elle est ainsi historiquement une référence et source d'inspiration pour le droit maritime.

La République tchèque a ratifié la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (dite Règles de Hambourg du 31 mars 1978). La France, quant à elle, a ratifié la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979. La France possède aussi une loi (la loi de 1966) qui gère le transport maritime.

La première partie de ce mémoire retrace l'histoire du droit maritime depuis le droit romain puis la réglementation maritime des villes italiennes et des villes libres du Rhin et de la mer Baltique, le Consolato del Mare (Règlement de la mer) qui a été adopté par les villes de la Méditerranée autour de 1300 A. C., les Rôles d'Oléron qui ont prévalu en France et en Angleterre, l'Ordonnance de la Marine de Colbert, pour aboutir enfin à l'époque contemporaine du droit maritime avec l'Harter Act et L'Association de droit international.

La deuxième partie détaille les principes généraux du droit international privé et le fondement de la responsabilité. Trois types de réglementation du droit international privé y sont analysés: les réglementations nationales, européennes et internationales. Une attention particulière est portée aux règlements et aux instruments au niveau européen en raison des changements apportés au droit privé européen en 2009 par l'entré en vigueur du Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. La responsabilité en cause y est étudiée à travers une explication des bases de la responsabilité juridique et de ses formes. Enfin, les principales questions de responsabilité en droit des transports sont aussi analysées.

La troisième partie traite de la responsabilité du transporteur en cas de violation du contrat de transport maritime de marchandises sous les régimes conventionnels: Règles de La Haye amendées par les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. Nous définissons, évaluons et comparons les engagements du transporteur en vertu des deux conventions et nous déterminons les conditions de ces engagements et exemptions. Sont également mentionnées les nouvelles règles de Rotterdam, actuellement en attente de ratification, qui visent à uniformiser les bases juridiques.

Enfin, le présent travail tend à contribuer aux débats en cours sur la nécessité d'unification du droit maritime et sur la nécessité ou non de 3 conventions portant sur le régime juridique relatif au transport de marchandises par mer.

Seznam použitých zkratek

BIMCO	Baltická mezinárodní dopravní konference (Baltic and International Maritime Council)
CMI	Mezinárodní námořní komise
EP	Evropský parlament
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
ES	Evropská společenství
ESD	Soudní dvůr Evropské unie
HDP	Hrubý domácí produkt
ILA	Sdružení pro mezinárodní právo
IMO	Mezinárodní námořní organizace
Kg	Kilogram
MPS	Mezinárodní právo soukromé
ObchZ	Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, ve znění pozdějších zákonů
OSN	Organizace spojených národů
OSŘ	Zákon č. 99/1963, Občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů
OZ	Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
SDR	Zvláštní právo čerpání
SES	Smlouva o evropském společenství (ve znění Lisabonské smlouvy)
SOLAS	Mezinárodní konvence o bezpečnosti života na moři
UNCITRAL	Komise Organizace spojených národů pro mezinárodní obchodní právo
UNCTAD	Komise Organizace spojených národů pro obchod a rozvoj
USD	Americký dolar

INCOTERMS	INternational COmmercial TERMS, mezinárodní obchodní pravidla
UNIDROIT	Principles of International Commercial Contracts

Použitá literatura

Monografie:

1. Alland, D., Rials, S. a kol.: Dictionnaire de la culture juridique, PUF, Paris, 2003
2. Batiffol, H., Lagarde, P.: Traité de droit international privé, Tome 1, 8e édition, LGDJ, Paris, 1993
3. Bělohlávek, A., J.: Římská úmluva, Nařízení Řím I, I. díl, komentář v širších souvislostech evropského a mezinárodního práva soukromého, vydání k 17. 12. 2009, C. H. Beck, Praha, 2009
4. Boguszak, J., Čapek, J.: Teorie práva, CODEX Bohemia, Praha, 1997
5. Clark, M.: International Encyklopedia of Comparative Law, Vol. III, Chapter 26 – Transport by Sea and Inland Waterways Falkanger, Bull, Brautaset: Introduction to Maritime law, Oslo, 1998
6. Gason, P.-P.: Les transports internationaux de marchanidises par mer non soumis aux règles de la Haye-Visby, Mémoire de DESS de Droit Maritime et des Transports, Aix-en-Provence, 2004
7. Gerloch, A.: Teorie práva, 3. rozšířené vydání, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2004
8. Goldschmidt, L.: System des Handelsrechts mit Einschluss des Weschel-See und Versicherungsrechts, Sttutgart, 1891
9. Honka, H.: New Carriage of Goods by Sea – the Nordic Approach including comparisons with some other jurisdictions, Institute od Maritime and Commercial Lawm Abo Akademi University, Abo, 1997
10. Janatla, Bohm, Hándl a kol.: Komerční rizika v zahraničním obchodu a ochrana proti nim, Praha, 2001

11. Knappová, M., Švestka, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné, ASPI, Praha, 2002
12. Krofta, J.: Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě, Leges, Praha, 2009
13. Kučera, Z.: Mezinárodní právo soukromé, 7. vydání, Brno, Doplněk, 2009
14. Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K.: Právo mezinárodního obchodu, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Pelhřimov, 2003
15. Loussouarn, Y., Bourel, P.: Droit international privé, 7e édition, Dalloz, Paris, 2001
16. Mankabady, S.: The Hambourg Rules on Carriage of Goods by Sea, Layden, 1978
17. Mayer, P., Heuzé, V.: Droit international privé, 7e édition, Montchrestien, Paris, 2001
18. Mestre, J.: Francouzské obchodní právo, L. G. D. J., Paris, 1999
19. Pauknerová, M.: Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě, Akademia, Praha, 1985
20. Pauknerová, M.: Evropské mezinárodní právo soukromé, C.H.Beck, Praha, 2008
21. Pelikánová, I. a kol.: Obchodní právo 2, ASPI, Praha, 2003
22. Plíva, S.: Obchodní závazkové vztahy, 2. aktualizované vydání, ASPI, Praha, 2009
23. Pohůnek, M.: Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží, Praha, ČSOPK, 1981
24. Pontavice, E., Cordier, P.: Transport et afrètement maritime, 2e édition, Delmas, Paris, 1990
25. Poucelet, M.: Le transport maritime sous connaissement, Presse universitaire de Montréal, Montréal, 1972
26. Radé, C.: La responsabilité civile contractuelle, PUG, Grenoble, 2001
27. Remond-Gouilloud, M.: Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 1993

28. Rimaboschi, M.: L'Unification du droit maritime – contribution à la construction d'un ordre juridique maritime, Presses universaires d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2006
29. Ripert, G.: Précis de droit maritime, Paříž, 1952
30. Rodière, R., Pontavice, E.: Droit maritime, 12e édition, Dalloz, Paris, 1997
31. Rozehnalová, N. : Právo mezinárodního obchodu, ASPI, Praha, 2006
32. Růžička, K.: Rozhodčí řízení před Rozhodčím soudem při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 2005
33. Šubert, M.: Realizace INCOTERMS v dopravě a pojištění, Praha, 2003
34. Švestka, J., Dvořák, J. a kolektiv: Občanské právo hmotné 2, 5. aktualizované vydání, Wolters Kluwer, Praha, 2009
35. Vialard, A.: Droit maritime, PUF, Paris, 1997
36. Viney, G.: Introduction à la responsabilité, 3e édition, L.G.D.J., Paris, 2006

Články :

1. Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol.: Limity odpovědnosti dopravce – srovnání dle druhu přepravy, in E-bulletin dopravního práva, únor 2009, 1. vydání, Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca a spol., s. 6
2. Bártková, A.: K odpovědnosti zasílatele za zásilku ve světle judikatury Nejvyššího soudu ČR, in Bulletin advokacie 2008, číslo: 11, s. 36 a n.
3. Berlingieri, F.: A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE HAGUE-VISBY RULES, THE HAMBURG RULES AND THE ROTTERDAM RULES, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009

4. Bělohlávek, A., J.: Nařízení Řím I o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy. (Revoluce versus evoluce v evropském mezinárodním právu soukromém u smluv uzavíraných po 17. prosinci 2009?), in Právní forum 11/2009, s. 457 a n.
5. Bříza, P.: Nový předpis EU upravující kolizní normy pro smluvní závazky, in Bulletin advokacie 2008, číslo: 11, s. 71 a n.
6. DiMichaet, N.J., Booth, K.A.: Comparison of Hambourg Rules, Hague-Visby Rules and the MLA Proposal to Reform the carriage of Goods by Sea Act, NITL 2001
7. Edmonson, R., G.: Big things for small rooms, in Journal of Commerce, New York, září 2008
8. Gebauer, M.: K vývoji v mezinárodním právu soukromém, Bulletin advokacie, 2009, číslo: 11, s. 64 a n.
9. Geimer, R., Schulze, R.A.: Europäisches Zivilverfahrensrecht. Beck, München 2004, s. 70, in: Rozehnalová, N. Evropský justiční prostor ve věcech civilních, nařízení č. 44/2001 (ES), o příslušnosti a uznání a výkonu rozhodnutí ve věcech civilních a obchodních. Právní fórum 3/2005, s. 84
10. Goldman, B.: The Applicable Law: General Principles of Law - The Lex Mercatoria, 1987, in: J. Lew (ed.), Contemporary Problems in International Arbitration, 1987, s. 116
11. Grönfors, K.: The Hambourg Rules – Failure or Success?, in Journal of Business Law, 1978, s. 337 a n.
12. Gutoff, J.: An Examination and Consideration of: Jurisdiction and Forum selection in Internation Maritime Law, in Journal of Maritime Law and Commerce 2007, Cincinnati, Vol. 38, Iss. 4, s. 583 a n.

13. Hanák, F.: Odpovědnost námořního dopravce v českém právu a v právu mezinárodním, in Studie z mezinárodního práva č. 3, 1957, s. 201 a n.

14. Hanák, F. : Nová Haagsko- visbyská pravidla, in Právní zpravodaj československého zahraničního obchodu, 1971/41, s. 6 a n.

15. Kalenský, P.: Ius Cogens a obligační statut, in Právní zpravodaj československého mezinárodního obchodu, 1975

16. Kapitán, Z.: Evropský justiční prosto ve věcech civilních, Část VI., Uznání a výkon rozhodnutí podle nařízení Rady (ES) č. 44/2001. in Právní fórum 7/2005

17. Larsen, T.B.: Limiting the right to limitation: Higher limits leave owners more exposed, Beacon skult Newsletter 2003

18. Latron, P.: Va-t-on vers une responsabilité nouvelle du transporteur maritime de marchandise?, in Droit maritime français, 1975, s. 131 a n.

19. Marek, K.: Smlouva o nájmu dopravního prostředku a smlouva o provozu dopravního prostředku, in Právní rozhledy, 7/1999, s. 357 a n.

20. Marek, K.: Smlouvy k zajišťování přepravy a se vztahem k dopravním prostředkům, in Právní forum 2006, číslo: 3, s. 91 a n.

21. Marvanová, M.: Konosament, in ASPI – původní nebo upravené texty ASPI, text ze dne 1. 9. 2003

22. Matyšik, S.: O nových právech námořního práva, Právní zpravodaj československého mezinárodního obchodu, 1968

23. McDorman, T.: The Carrier‘s Liability Under the International Maritimes Conventions : The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules, in Journal of Maritime Law and Commerce 2006, Cincinnati, Vol. 37, Iss. 1, s. 153 a n.

24. Nesterowicz, M., A.: Lis Pendens by Convention: Concurrent Application of the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships (1957) and the EC Brussels Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgements in Civil and Commercial matters (1968). Maersk Olie and Gas A/S v. Firma M. de Haan en W. de Boer. 2004 E.C.R., in Journal of Maritime Law and Commerce 2005, Cincinnati, Vol. 36, Iss. 1, s. 141 a n.

25. Pauknerová, M.: Institut tzv. vyšší moci v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, in Studie z mezinárodního práva č. 16, Praha, 1980, s. 169 a n.

26. Pauknerová, M.: Právo Evropské unie a doprava, in Právní rozhledy, C.H.Beck, Praha, 9/1998

27. Pauknerová, M.: Smlouvy o dopravě v Evropské unii, in Pocta Stanislavu Plívovi k 75. narozeninám, ASPI Wolters Kluwer, Praha 2008, s. 258-269

28. Pauknerová, M.: Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží se stávají součástí českého práva, in Právo a doprava, C.H. Beck Praha 1995/3, s. 14 a n.

29. Pauknerová, M.: Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží, in Právník 1981/2, s. 188 a n.

30. Pohůnek, M.: Revize námořního práva na obzoru, in Právní zpravodaj československého mezinárodního obchodu, 1975/5-6, s. 16 n.

31. Pohůnek, M.: Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, in Právní zpravodaj československého mezinárodního obchodu, 1980/3-4

32. Reynolds, F.: The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules, příspěvek prezentován na MLAANZ New Zeland Branch Conference, Tokkanu, Duben 1990

33. Rodière, R. : La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg, in Droit maritime français, 1978, s. 451 a n.
34. Skřejpková, P. : Námořní právo. K historii jeho úpravy, In Právněhistorické studie 39, Zvláštní číslo, „Současnost a perspektivy právní historie“ materiály z právněhistorického Kolokvia ze dne 26. října 2006, UK Praha, Karolinum, 2007, s. 345 a n.
35. Tetley, W.: Reform of Carriage of Goods – the UNCITRAL Draft & Senate COGST 199, Tul.Mar.L.J. 28/2003
36. Uzel, V.: Dojde ke změně Haagských pravidel?, in Právní zpravodaj československého mezinárodního obchodu, 1966/3, s. 1 a n.
37. Zoulík, F. Mediace jako alternativa soudního sporu. Bulletin advokacie, 2001, č. 8, s. 33

Internet:

www.bimco.org

www.businessinfo.cz

www.comitemaritime.org

www.ec.europe.en/dgs/energy_transport

www.ec.europe.en/transport

www.epravo.cz

www.eurlex.com

http://eur-lex.europa.eu

www.europarl.europa.eu

www.evropska-unie.cz

www.euroskop.cz

www.google.fr

www.icc-cr.cr

www.imo.org

www.iopcfund.org

www.lmaa.org.uk

www.logistika.cz

www.mdcr.cz

www.mpo.cz

www.mvcr.cz

www.oecd.org

www.oecd.org/statisticsdata

www.osn.cz

www.prodopravce.cz

www.rotterdamrules2009.com

www.uncitral.org

www.unctad.org

www.un.org

www.wikipedia.org

www.wto.org

Příloha č. 1 – Seznam států, které ratifikovaly Hamburská pravidla

State	Signature or Succession	Ratification, Accession or Succession	Entry into force
Albania		20 July 2006	1 August 2007
Austria	30 April 1979	29 July 1993	1 August 1994
Barbados		2 February 1981	1 November 1992
Botswana		16 February 1988	1 November 1992
Brazil	31 March 1978		
Burkina Faso		14 August 1989	1 November 1992
Burundi		4 September 1998	1 October 1999
Cameroon		21 October 1993	1 November 1994
Chile	31 March 1978	9 July 1982	1 November 1992
Czech Republic	2 June 1993	23 June 1995	1 July 1996
Democratic Republic of the Congo	19 April 1979		
Denmark	18 April 1979		
Dominican Republic		28 September 2007	1 October 2008
Ecuador	31 March 1978		
Egypt	31 March 1978	23 April 1979	1 November 1992
Finland	18 April 1979		
France	18 April 1979		
Gambia		7 February 1996	1 March 1997

State	Signature or Succession	Ratification, Accession or Succession	Entry into force
Georgia		21 March 1996	1 April 1997
Germany	31 March 1978		
Ghana	31 March 1978		
Guinea		23 January 1991	1 November 1992
Holy See	31 March 1978		
Hungary	23 April 1979	5 July 1984	1 November 1992
Jordan		10 May 2001	1 June 2002
Kazakhstan		18 June 2008	1 July 2009
Kenya		31 July 1989	1 November 1992
Lebanon		4 April 1983	1 November 1992
Liberia		16 September 2005	1 October 2006
Lesotho		26 October 1989	1 November 1992
Madagascar	31 March 1978		
Malawi		18 March 1991	1 November 1992
Mexico	31 March 1978		
Morocco		12 June 1981	1 November 1992
Nigeria		7 November 1988	1 November 1992
Norway	18 April 1979		
Pakistan	8 March 1979		
Panama	31 March 1978		
Paraguay		19 July 2005	1 August 2006
Philippines	14 June 1978		

State	Signature or Succession	Ratification, Accession or Succession	Entry into force
Portugal	31 March 1978		
Romania		7 January 1982	1 November 1992
Saint Vincent and the Grenadines		12 September 2000	1 October 2001
Senegal	31 March 1978	17 March 1986	1 November 1992
Sierra Leone	15 August 1978	7 October 1988	1 November 1992
Singapore	31 March 1978		
Slovakia	28 May 1993		
Sweden	18 April 1979		
Syrian Arab Republic		16 October 2002	1 November 2003
Tunisia		15 September 1980	1 November 1992
Uganda		6 July 1979	1 November 1992
United Republic of Tanzania		24 July 1979	1 November 1992
United States of America	30 April 1979		
Venezuela	31 March 1978		
Zambia		7 October 1991	1 November 1992

Zdroj: www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.

Příloha č. 2 – Seznam států, které ratifikovaly Bruselskou úmluvu z roku 1924

State :	**Entry into force :**
Belgium	6.IX.1978
Denmark	20.XI.1975
China	
Hong Kong(1)	1.XI.1980
Croatia	28.X.1998
Ecuador	23.III.1977
Egypt	31.I.1983
Finland	1.XII.1984
France	10.VII.1977
Georgia	20.II.1996
Greece	23.III.1993
Italy	22.VIII.1985
Lebanon	19.VII.1975
Netherlands	26.IV.1982
Norway	19.III.1974
Poland	12.II.1980
Russian Federation	29.IV.1999
Singapore	25.IV.1972
Sri-Lanka	21.X.1981
Sweden	9.XII.1974
Switzerland	11.XII.1975
Syrian Arab Republic	1.VIII.1974
Tonga	13.VI.1978
United Kingdom of Great Britain	1.X.1976
Bermuda	1.XI.1980
Gibraltar	22.IX.1977
Isle of Man	1.X.1976
British Antarctic Territories, Caimans, Caicos & Turks Islands, Falklands Islands & Dependencies, Montserrat, Virgin Islands	20.X.1983

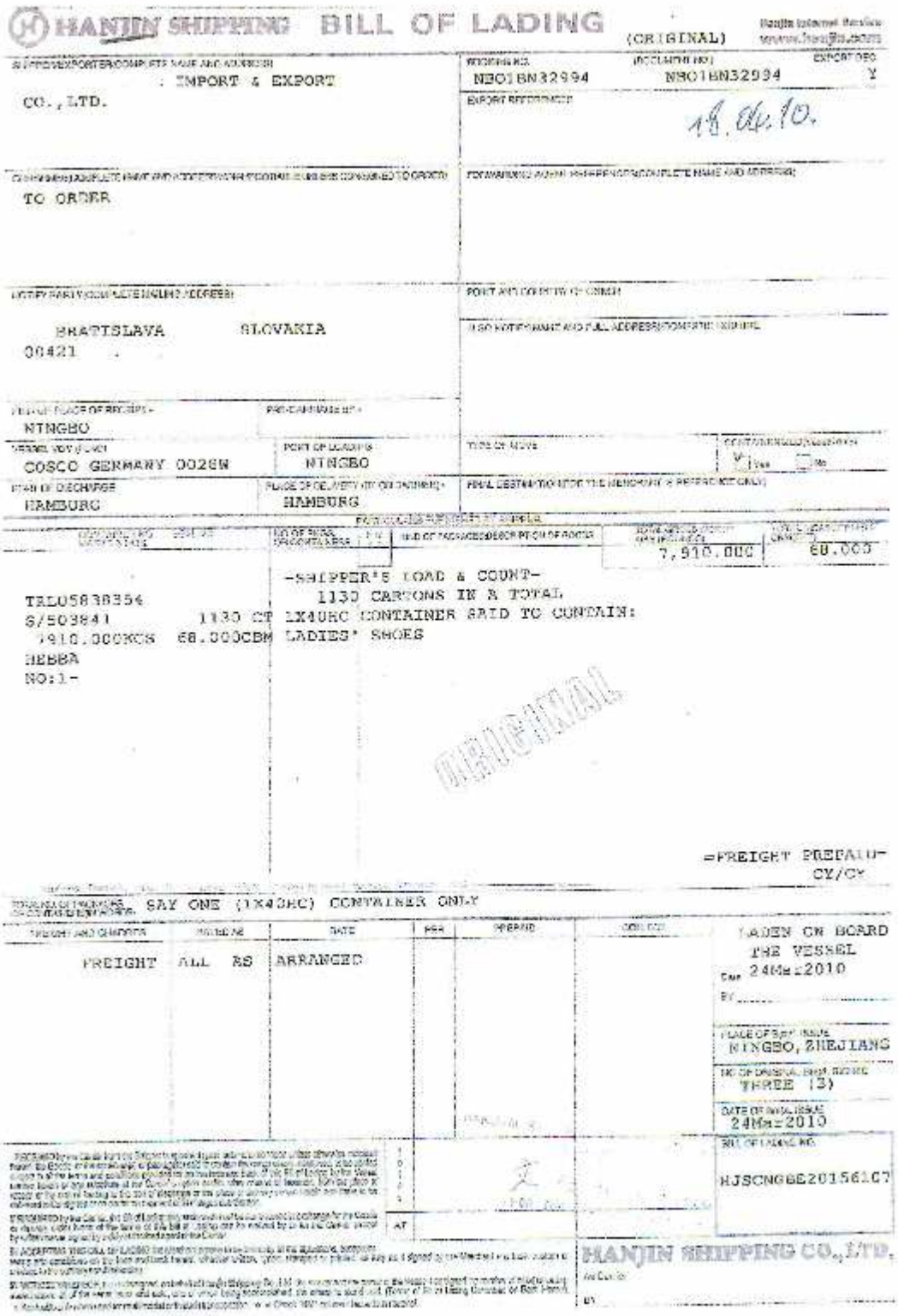
Zdroj : http://www.comitemaritime.org

Příloha č. 3 – Seznam států, které ratifikovaly Visbyská pravidla - Dodatkový protokol z roku 1968

State :	**Entry into force :**
Australia	16.VII.1993
Belgium	7.IX.1983
China	
Hong Kong	20.X.1983
Denmark	3.XI.1983
Finland	1.XII.1984
France	18.XI.1986
Georgia	20.II.1996
Greece	23.III.1993
Italy	22.VIII.1985
Japan	1.III.1993
Mexico	20.V.1994
Netherlands	18.II.1986
New Zealand	20.XII.1994
Norway	1.XII.1983
Poland	6.VII.1984
Russian Federation	29.IV.1999
Spain	6.I.1982
Sweden	14.XI.1983
Switzerland	20.I.1988
United Kingdom of Great-Britain and Northern Ireland	2.III.1982
Bermuda, British Antartic Territories, Virgin Islands, Caimans, Falkland, Islands & Dependencies, Gibraltar, Isle of Man, Montserrat, Caicos & Turks Island	20.X.1983

Zdroj : http://www.comitemaritime.org

Příloha č. 4 - Náložní list - konosament



HANJIN SHIPPING BILL OF LADING (ORIGINAL)

SHIPPER/EXPORTER (COMPLETE NAME AND ADDRESS): IMPORT & EXPORT CO., LTD.

BOOKING NO.: NBO1BN32994 (DOCUMENT NO.): NBO1BN32994 EXPORT DEC: Y

EXPORT REFERENCES: 18.04.10.

CONSIGNEE (COMPLETE NAME AND ADDRESS) (IF ORDER OR TO ORDER): TO ORDER

FOR WARDING AGENT REFERENCES (COMPLETE NAME AND ADDRESS):

NOTIFY PARTY (COMPLETE MAILING ADDRESS): BRATISLAVA SLOVAKIA 00421

POINT AND COUNTRY OF ORIGIN:

ALSO NOTIFY NAME AND FULL ADDRESS (DOMESTIC ROUTING):

PLACE OF RECEIPT: NINGBO

PRE-CARRIAGE BY:

VESSEL VOY (FLAG): COSCO GERMANY 0026W

PORT OF LOADING: NINGBO

TYPE OF MOVE:

CONTAINERIZED (YES/NO): Yes No

PORT OF DISCHARGE: HAMBURG

PLACE OF DELIVERY (IF ON ORDER): HAMBURG

FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY):

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

CONTAINER NO. / MARKS & NOS.	SEAL NO.	NO. OF PKGS. OR CONTAINERS	KIND OF PACKAGES/DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT (KG)	GROSS MEASUREMENT (CBM)
				7,910.000	68.000

TRLU5838354
S/503841 1130 CT
7910.000KGS 68.000CBM
HEBBA
NO:1-

-SHIPPER'S LOAD & COUNT-
1130 CARTONS IN A TOTAL
1X40HC CONTAINER SAID TO CONTAIN:
LADIES' SHOES

ORIGINAL

=FREIGHT PREPAID-
CY/CY

TOTAL NO. OF PACKAGES OR CONTAINERS (IN WORDS): SAY ONE (1X40HC) CONTAINER ONLY

FREIGHT AND CHARGES	RATED AS	DATE	PER	PREPAID	COLLECT
FREIGHT	ALL AS	ARRANGED			

LADEN ON BOARD THE VESSEL
DATE 24Mar2010
BY

PLACE OF B/L ISSUE: NINGBO, ZHEJIANG

NO. OF ORIGINAL B/L ISSUE: THREE (3)

DATE OF B/L ISSUE: 24Mar2010

BILL OF LADING NO.: HJSCNGBE20156107

AT

HANJIN SHIPPING CO., LTD.
AS CARRIER
BY

Abstrakt

Práce se zabývá právní úpravou odpovědnosti dopravce při námořní přepravě zboží.

Práci lze pro zjednodušení rozdělit do dvou částí – první část je věnována obecným otázkám historického vývoje námořní přepravy a práva, dále mezinárodnímu právu soukromému a právní odpovědnosti. Druhá část se zabývá samotnou odpovědností dopravce v mezinárodní přepravě zboží.

V první části je popsán vývoj námořního přepravy a námořního práva počínaje vynálezem lodi, přes římskou a řeckou civilizaci, francouzskou revoluci, průmyslovou revoluci a konče vznikem prvních mezinárodních námořních organizací.

Dále je věnována pozornost mezinárodnímu právu soukromému, kde jsou analyzovány jeho vlastnosti a pojmy, které jsou pro tuto oblast významné, jako je mezinárodní prvek a určení rozhodného práva. Jsou zde také podrobně rozvedeny prameny mezinárodního práva soukromého, jako je metoda kolizní a metoda přímá. V rámci metody kolizní je soustředěna pozornost na určení rozhodného práva pro závazkové vztahy vyplývající ze smluv, kde se autorka zabývá především evropskými prameny těchto kolizních metod (tj. Římskou úmluvou a Nařízením Řím I).

Dále je zde osvětlena problematika právní odpovědnosti s důrazem na obecnou odpovědnost dopravce při mezinárodní přepravě zboží.

V druhé části je rozpracována odpovědnost dopravce při námořní přepravě zboží. V rámci této části je čtenář uveden do pramenů odpovědnosti dopravce, a v této souvislosti práce rozlišuje prameny vnitrostátní a mezinárodní. Z mezinárodních pramenů je velká pozornost věnována dvěma paralelně platným úmluvám

týkající se námořní přepravy (tzv. Hamburským a Haagsko-Visbyským pravidlům). Opomenuta není ani nedávno dopracovaná úmluva, která brzy vstoupí v platnost (tzv. Rotterdamská pravidla, která již získala potřebný počet ratifikací pro vstup v platnost). Metodou komparace je zde porovnán rozsah použití těchto třech úmluv.

Tato část dále analyzuje samotný princip odpovědnosti dopravce v námořní přepravě zboží. V rámci principu odpovědnosti je věnována pozornost podmínkám, které musí být splněny k tomu, aby byl dopravce právně odpovědný. Následně se v této kapitole autorka zabývá modifikacemi této odpovědnosti ve formě vyloučení a omezení odpovědnosti. Jádrem této kapitoly je srovnání jednotlivých právních úprav (národních a mezinárodních) a je zde poukázáno na možné nejasnosti v jejich praktickém použití.

Je zde také vypracována procesní otázka uplatnění nároků vzniklých porušením povinností vyplývajících z námořní přepravy zboží. Zdůrazněna je především možnosti alternativního řešení konfliktů vyplývajících ze smluv o námořní přepravě zboží.

Tato práce by měla tedy čtenáři přiblížit obor mezinárodního práva soukromého a poukázat na markantní rozdíly v jednotlivých mezinárodněprávních úpravách stejně tak jako na rozdíly v úpravách přepravního práva ve Francii a České republice.

Abstract in English

The transport sector represents about 7% of European GDP. It should be also noted that European companies own 41% of the total world fleet capacity. As it can be seen, transport itself is an important industry and a major contributor to the functioning of not only the European economy but also the international economy. The maritime transport covers 80% of all trade exchange and has become the major transport sector in international business.

The Hague, Hague-Visby (together so called Hague-Visby rules) and Hamburg Rules have become the main reason for lack of uniformity in the field of the carriage of goods by sea with their different texts and legislative styles. These three sources of law are actually in force in different countries. As the maritime transport is mainly international, this heterogeneity causes problems in practice.

This thesis analyses the maritime carrier's liability for loss of or damage to goods under convention based regimes.

The Czech Republic has ratified the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea signed on 30 March 1978 in Hamburg (called Hamburg rules). The French Republic has ratified the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading which was drafted in Brussels in 1924 (called Hague-Visby rules). France has also incorporated the Codex on Maritime Law – the Law of 1966. The Czech Republic does not have any specialized codex on Maritime Law and uses general provisions of Commercial and Civil Codes. The thesis compares Czech and French legal systems in the field of maritime law.

The thesis is structured basically into 3 parts (chapters).

The first one plans to give a short overview on maritime law history beginning by Roman law, maritime regulation in Italian cities

and free cities of the Rhine and the Baltic Sea. It continues by the *Consolato del Mare* (Regulation of the Sea), which was adopted by the cities on the Mediterranean around 1300 A.D., the Laws of Oléron, which prevailed in France and England, and heads to the *Ordonnance de la Marine* till the new maritime age of Harter Act and International Law Association.

The second part is general and is dedicated to the main principles of international private law and the basis of legal liability. In order to understand the maritime law, it is very important to be aware of the basics principles and sources of the international private law.

This chapter aims to analyze three types of regulation in the international private law – national, international, and European regulations. Attention is paid mainly to regulations and instruments on European level due to the changes in the European Private Law in 2009 (entry into force of Regulation Rome I). It also includes the procedural instruments such as Brussels Convention from 1968 and its successor Regulation called Brussels I. I also pointed out the main questions as far as the European sources of law are concerned as I aim to demonstrate the possible solutions through ECJ´s jurisdiction.

Regarding the liability, the thesis explains the basics of legal liability and its forms. It includes components of liability and its conditions. It also deals with the subjective and objective liability as crucial in maritime transport law.

This chapter proposes to underline the main issues of liability in transport law in general. In this chapter I also explain to the readers the most important legal transport terminology such as bill of landing, contract of transport, means of transport, regional conferences, international transport, ship etc.

The third part deals with the carrier's liability for breach of contract of carriage of goods by sea under the convention-based

regimes: the Hague Rules, The Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules. The new Rotterdam Rules, as the new convention opened to ratification, is also included. This convention aims to uniform the different legal basis.

The thesis identifies, evaluates, and compares the carrier's liabilities under the three conventions and determines the conditions of such liabilities and exemptions. I also cover the Czech and French national requirements of such liabilities.

The third chapter also includes the procedural part. It deals with competent jurisdiction and arbitration. I especially point out the arbitration which is advantageous for both sides of contract of maritime transport (transporter and shipper) and is largely used. The thesis also compares the statute of limitations different maritime conventions.

In the final part, I propose to undertake a task in joining an ongoing debate on whether the maritime transport industry needs all the three conventions on the same subject: the legal regime relating to carriage of goods. I underline here the importance of unification of international maritime law and come to think of the future of Rotterdam rules.